



Asamblea General

Distr. general
27 de septiembre de 2010
Español
Original: inglés

Consejo de Derechos Humanos

15º período de sesiones

Tema 1 de la agenda

Cuestiones de organización y de procedimiento

Informe de la Misión internacional de determinación de hechos encargada de investigar las violaciones del derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, resultantes de los ataques israelíes contra la flotilla que transportaba asistencia humanitaria*

Resumen

El presente informe fue elaborado por la Misión de determinación de hechos establecida por el Consejo de Derechos Humanos en su resolución 14/1, de 2 de junio de 2010, para investigar las violaciones del derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, resultantes de la interceptación por el ejército israelí el 31 de mayo de 2010 de la flotilla que transportaba ayuda humanitaria a Gaza, durante la cual murieron nueve personas y muchas otras resultaron heridas.

El presente documento contiene información de antecedentes sobre la interceptación de la flotilla, así como sobre el derecho internacional aplicable.

La Misión realizó entrevistas a más de 100 testigos en Ginebra, Londres, Estambul y Ammán. Sobre la base de estos testimonios y de la información de otro tipo recibida, la Misión pudo reconstruir las circunstancias que rodearon la interceptación de la flotilla el 31 de mayo de 2010 y los días posteriores. En el informe se describen los acontecimientos que precedieron a la operación, el abordaje de cada una de las seis embarcaciones de la flotilla, así como de un séptimo barco, interceptado posteriormente el 6 de junio de 2010, la muerte de nueve pasajeros y las lesiones infligidas a muchos otros, y la detención de los pasajeros en Israel y su posterior deportación.

El informe contiene un análisis jurídico de los hechos que la Misión ha establecido, con el fin de determinar si se produjeron violaciones del derecho internacional, incluido el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos.

* Documento presentado con retraso.

La Misión de determinación de hechos concluyó que el ejército de Israel cometió varias violaciones del derecho internacional, en particular del derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, durante la interceptación de la flotilla y a lo largo del período en que los pasajeros de la misma permanecieron detenidos en Israel antes de ser deportados.

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1–25	4
A. Mandato	1–17	4
B. Metodología	18–25	6
II. Antecedentes	26–74	7
A. Contexto	26–45	7
B. Derecho aplicable	46–74	13
III. La interceptación de la flotilla por la Armada israelí y sus consecuencias	75–257	21
A. Organización de la flotilla a Gaza y respuesta del Gobierno de Israel	75–105	21
B. Interceptación de la flotilla de Gaza por la Armada israelí el 31 de mayo de 2010	106–182	27
C. Detención de los pasajeros de la flotilla en Israel y expulsión de los mismos	183–233	45
D. Confiscación y devolución de bienes por las autoridades israelíes	234–249	53
E. Consecuencias de la participación en la flotilla para los ciudadanos israelíes	250–257	57
IV. Exigencia de responsabilidades y recurso efectivo	258–259	58
V. Conclusiones	260–278	58

Anexos

I. Misión internacional de determinación de hechos del Consejo de Derechos Humanos, establecida en virtud de la resolución 14/1: Misión internacional de determinación de los hechos sobre el incidente de la flotilla a Gaza	62
II. Correspondence	64
III. Buques de la flotilla	71

I. Introducción

A. Mandato

1. El 2 de junio de 2010, el Consejo de Derechos Humanos, en su resolución 14/1, decidió "enviar una misión internacional independiente de determinación de los hechos para que investigara las violaciones del derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, resultantes de los ataques israelíes contra la flotilla que transportaba asistencia humanitaria" a Gaza. En la misma resolución se autorizaba al Presidente del Consejo a designar a los miembros de la Misión internacional independiente de determinación de hechos (en lo sucesivo, "la Misión"), y se pedía a ésta que presentara sus conclusiones al Consejo en su 15º período de sesiones¹.

2. Siete semanas después, el 23 de julio de 2010, el Presidente del Consejo de Derechos Humanos designó a Karl T. Hudson-Phillips, Q.C., juez retirado de la Corte Penal Internacional y ex Fiscal General de Trinidad y Tabago, como Presidente y Jefe de la Misión. Los otros miembros designados fueron Sir Desmond de Silva, Q.C., del Reino Unido, ex Fiscal General del Tribunal Especial para Sierra Leona constituido con el respaldo de las Naciones Unidas y la Sra. Mary Shanthi Dairiam, de Malasia, miembro fundador de la Junta Directiva del Comité de acción internacional para la promoción de los derechos de la mujer para Asia y el Pacífico y ex miembro del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer.

3. Siguiendo la práctica habitual, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) estableció una secretaría de apoyo a la Misión. Los expertos también recibieron la asistencia externa de especialistas en patología forense, cuestiones militares, armas de fuego, derecho del mar y derecho internacional humanitario.

4. La Misión consideró que su tarea consistía en investigar los hechos y las circunstancias que rodearon a la interceptación de una flotilla de barcos, que navegaba rumbo a Gaza, por militares israelíes y determinar si, durante ese proceso, se habían producido violaciones del derecho internacional, en particular del derecho internacional humanitario y de las normas internacionales de derechos humanos.

5. El Consejo, en su resolución, decidió enviar una misión para investigar "violaciones" del derecho internacional, el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos resultantes de los "ataques" israelíes a la flotilla que transportaba asistencia humanitaria. Parecía considerarse un hecho, antes incluso de que se hubiera realizado cualquier investigación, que efectivamente habían existido "violaciones" del derecho internacional, en particular del derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos. En la resolución también parecía darse por hecho que Israel había atacado la flotilla de barcos y que éstos transportaban asistencia humanitaria.

6. La Misión consideró que no debía interpretar su tarea como un mero desarrollo de supuestos de este tipo. La Misión no podía decidir cuál era su posición hasta que no llegara a sus propias conclusiones sobre los hechos ocurridos. Lo mismo podía decirse de las supuestas acciones de las fuerzas armadas israelíes.

¹ La resolución 14/1 se aprobó en votación registrada por 32 votos contra 3 y 9 abstenciones.

7. En general, no se cuestionaba que el ejército israelí había interceptado una flotilla de barcos y que éstos transportaban cargamentos de carácter humanitario. Con esta salvedad, la Misión consideró que su mandato le exigía verificar el orden de los hechos y acontecimientos tal y como habían ocurrido y examinar las razones de lo sucedido y su justificación conforme a derecho, si la hubiera.

8. La Misión se reunió en Ginebra el 9 de agosto de 2010 para comenzar oficialmente su labor. Poco antes, el 2 de agosto de 2010, el Secretario General de las Naciones Unidas anunció el establecimiento de un Grupo encargado de investigar el incidente de la flotilla ocurrido el 31 de mayo. El Secretario General, sin indicar de qué área de investigación específica se ocuparía el Grupo, expresó su deseo de que éste "cumpliera su mandato sobre la base de la Declaración del Presidente del Consejo de Seguridad".

9. El Grupo de investigación recibió el mandato de obtener y examinar los informes de las investigaciones nacionales con el fin de recomendar maneras de evitar sucesos similares en el futuro².

10. Tanto Israel como Turquía anunciaron el inicio de investigaciones nacionales, el 15 de julio y el 10 de agosto de 2010, respectivamente.

11. La Misión considera que su tarea difiere bastante de la del Grupo designado por el Secretario General, puesto que el objetivo final de este último es "incidir positivamente en la relación entre Turquía e Israel, así como en la situación general del Oriente Medio"³.

12. En el momento de redactarse este informe, se pusieron en conocimiento de la Misión las vistas celebradas por el juez Turkel en el marco de la investigación israelí⁴. A través de Internet y de otras fuentes, la Misión pudo conseguir transcripciones de algunos de los testimonios aportados por los testigos de esa investigación. Al parecer, parte de estos testimonios fueron prestados en sesiones privadas y sus transcripciones no han sido facilitadas a la Misión. Hasta donde tiene conocimiento la Misión, la investigación anunciada por el Gobierno de Turquía presentó, el 1º de septiembre de 2010, un informe preliminar al Grupo designado por el Secretario General.

13. La Misión decidió que su tarea le exigía buscar la cooperación del mayor abanico posible de interesados pertinentes y, en particular, de los Gobiernos de Turquía e Israel. La Misión sacó mucho provecho de las conversaciones mantenidas en Ginebra con los Representantes Permanentes de los Estados Unidos de América, Israel, Jordania, el Reino Unido, y Turquía, así como con la Misión Permanente de Observación de Palestina ante las Naciones Unidas.

14. La Misión desea hacer constar su agradecimiento a los Gobiernos de Turquía y Jordania por haber facilitado sus visitas a Estambul, Ankara y Ammán y por haber proporcionado información pertinente, que en el caso de Turquía tuvo carácter oficial.

15. La Misión también desea agradecer la cooperación de la Oficina de los coordinadores residentes de las Naciones Unidas y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Ankara y Ammán. También cabe mencionar la colaboración de la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH) en el territorio palestino ocupado, el Organismo de Obras Públicas y Socorro de las Naciones Unidas para los Refugiados de Palestina en el Cercano Oriente (OOPS) y la Oficina del Coordinador

² Rueda de prensa diaria de la Oficina del Portavoz del Secretario General, 2 de agosto de 2010.
<http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/db100802.doc.htm>.

³ *Ibid.*

⁴ Véase en el anexo II la correspondencia mantenida entre la Misión y la Misión Permanente de Israel.

Especial de las Naciones Unidas para el proceso de paz en el Oriente Medio (OCENU), todas las cuales informaron a la Misión acerca de la situación en la Franja de Gaza.

16. La Misión deplora profundamente que, a pesar de haber mantenido una reunión sumamente cordial con el Representante Permanente de Israel el 18 de agosto de 2010, éste le comunicó por escrito, al término de la reunión, la posición de su Gobierno de no reconocer a la Misión ni cooperar con ella. En la esperanza de que esta posición se modificase antes de que la Misión concluyese sus labores, dejó al Representante Permanente una lista de peticiones de información⁵.

17. Al no recibir noticias del Representante Permanente de Israel, la Misión le dirigió una carta, fechada el 7 de septiembre de 2010, en la que reiteraba sus solicitudes de información. El Representante Permanente, por carta de fecha 13 de septiembre de 2010, respondió pidiendo a la Misión que retrasara la entrega de su informe al Consejo, arguyendo que debería esperar a que la Comisión israelí dirigida por el juez Turkel y el Grupo designado por el Secretario General de las Naciones Unidas presentaran sus respectivos informes. La Misión respondió al Representante Permanente aconsejándole que transmitiera su petición al Consejo. Lamentablemente, hasta la fecha la Misión no ha recibido información del Gobierno de Israel, o en su nombre.

B. Metodología

18. Tras su establecimiento oficial, la Misión volvió a redactar su mandato para que quedase constancia de su interpretación del mismo. La Misión estableció a continuación su metodología de trabajo, incluidos los criterios de selección de los testigos que habían participado en la flotilla.

19. La Misión tuvo a su disposición diversas fuentes de información, como testimonios de testigos presenciales, informes forenses y entrevistas con personal médico y forense en Turquía, así como declaraciones escritas, grabaciones en vídeo y otro material fotográfico relativo al incidente.

20. Para dilucidar los hechos en torno a la interceptación por Israel de la flotilla que se dirigía a Gaza, la Misión dio especial importancia a los testimonios de primera mano obtenidos durante las entrevistas con los testigos presenciales y la tripulación de los buques, así como a las pruebas forenses y las entrevistas con funcionarios gubernamentales. Puesto que las cámaras, las grabaciones de los circuitos cerrados de televisión y los dispositivos de almacenamiento de medios digitales fueron decomisados, y posteriormente solo se divulgó una mínima parte del material, previamente seleccionada, la Misión se vio obligada a considerar con extrema prudencia las versiones facilitadas por las autoridades israelíes cuando no coincidían con los testimonios de los testigos presenciales que comparecieron ante ella.

21. Teniendo en cuenta sus recursos y el poco tiempo de que disponía, la Misión viajó a Estambul, Ankara e Iskenderun en Turquía, Ammán en Jordania y Londres en el Reino Unido para entrevistar a testigos, reunirse con funcionarios públicos y realizar una inspección del buque *Mavi Marmara*, en el que murieron nueve pasajeros el 31 de mayo de 2010. La Misión pudo ponerse en contacto con varias personas que disponían de información pertinente para la investigación. La Misión, bien al completo o bien

⁵ Véase el anexo II.

representada por alguno de sus miembros, entrevistó a un total de 112 testigos⁶. Además, se recibieron declaraciones escritas de varias personas por conducto de sus abogados.

22. La Misión desea hacer constar su agradecimiento a los diversos bufetes de abogados que facilitaron la comparecencia ante ella de algunos de sus clientes involucrados en el incidente⁷. También se celebraron reuniones con diversas organizaciones no gubernamentales en Ginebra, Estambul y Ammán.

23. La Misión considera que obtuvo pruebas de un número y una variedad de testigos lo suficientemente amplios como para poder obtener una visión completa de los acontecimientos ocurridos el 31 de mayo de 2010. Además de la información recibida directamente, la Misión tuvo en cuenta otra información procedente de diversas fuentes, tras verificar su autenticidad.

24. Al evaluar las pruebas y la información de que disponía, la Misión prestó especial atención al contenido de los testimonios y a la conducta de las personas que entrevistó a fin de decidir si aceptaba la información facilitada y, en caso afirmativo, qué parte de ella. A estas pruebas, cuando resultaron creíbles, se les dio más peso que a la información facilitada por otras fuentes. Además, se tuvo debidamente en cuenta la información obtenida mediante pruebas indirectas, y se le atribuyó el peso que merecía según las circunstancias del caso. Las decisiones se basaron en la preponderancia y la calidad de las pruebas y su capacidad para satisfacer las exigencias de todos los miembros de la Misión, a fin de que se sintieran seguros de sus conclusiones.

25. Al preparar el informe, la Misión examinó en primer lugar el contexto en el que se produjo el incidente y basó sus conclusiones en los hechos acaecidos expuestos en el informe. La Misión, basándose en la información de que disponía, expresó su opinión sobre los principios pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos. La Misión, al realizar su análisis, recurrió a un enfoque por segmentos.

II. Antecedentes

A. Contexto

1. El bloqueo de la Franja de Gaza

Restricciones de acceso por vía marítima a la Franja de Gaza anteriores al incidente

26. Israel llevó a cabo una ocupación militar completa de la Franja de Gaza desde junio de 1967 hasta su primera retirada de zonas de la Franja de Gaza, a partir de mayo de 1994, como parte del proceso de paz. Entre 1993 y 1995 el Estado de Israel y la Organización de Liberación de Palestina concluyeron, con el respaldo internacional, diversos acuerdos de paz destinados a regular, a lo largo de un período transitorio de cinco años, la retirada de Israel de la Ribera Occidental y la Franja de Gaza, lo que conduciría posteriormente a la conclusión de un acuerdo de estatuto permanente por el que se establecería un estado independiente palestino junto a Israel. Estos acuerdos, denominados por lo general Acuerdos de Oslo, sentaban las bases para el establecimiento de la Autoridad Palestina y el

⁶ Los testigos fueron entrevistados en los lugares siguientes: Londres, Ginebra, Estambul y Ammán. La Misión agradece la asistencia de la Organización Marítima Internacional, que proporcionó un local para realizar las entrevistas en Londres.

⁷ La Misión recibió la asistencia de bufetes de abogados de Londres, Estambul y Atenas.

Consejo Palestino y fijaban dispositivos provisionales para la cooperación en materia de seguridad entre las policías israelí y palestina, especialmente en lo referente al control de las fronteras, las aguas marítimas y el espacio aéreo.

27. En los Acuerdos de Oslo se convino en que las aguas territoriales situadas frente a Gaza se incluirían en la jurisdicción territorial de la Autoridad Palestina⁸. Sin embargo, la seguridad externa de la Franja de Gaza se excluyó específicamente de la jurisdicción funcional de la Autoridad Palestina⁹, que quedó en manos de Israel hasta la firma del acuerdo sobre el estatuto permanente¹⁰. En el artículo VIII del Acuerdo Gaza-Jericó se establece específicamente que "Israel seguirá asumiendo la responsabilidad [...] de la defensa frente a amenazas externas por vía marítima y aérea [...] y tendrá todos los poderes para adoptar las medidas que sean necesarias para cumplir esa responsabilidad". Las disposiciones de seguridad y los mecanismos de coordinación acordados establecen tres zonas de actividad marítima: una zona central que se extiende hasta 20 millas náuticas mar adentro, limitada por dos franjas de agua de 1 milla de ancho cada una, en las fronteras egipcia e israelí de la Franja de Gaza, que son ambas zonas militares vedadas bajo control de Israel. La zona central, bajo el control conjunto de Palestina e Israel, se declaró abierta a la pesca hasta el límite de las 20 millas, y abierta a las embarcaciones de recreo hasta las 3 millas náuticas. Los buques extranjeros que llegaban a la zona central no estaban autorizados a acercarse a menos de 20 millas de la costa, a la espera de que se llegara a un acuerdo sobre la construcción de un puerto marítimo en Gaza. Si bien la cooperación en materia de seguridad entre israelíes y palestinos en la Ribera Occidental y la Franja de Gaza se interrumpió tras la ruptura de las negociaciones bilaterales de paz en 2002, varios aspectos importantes de los Acuerdos de Oslo siguen en vigor, incluidas algunas disposiciones relativas a las aguas territoriales frente a la costa de Gaza.

28. Durante el decenio de 1990, mientras se perfilaban las negociaciones de paz, el ejército de Israel impuso "cierres" periódicos de las zonas palestinas, generalmente en respuesta a los atentados suicidas ocurridos dentro de Israel. Estos cierres podían durar semanas o meses. Antes de los primeros acuerdos de paz, se calculaba que unos 20.000 ciudadanos de Gaza salían cada día de la Franja para trabajar en Israel, volviendo cada noche a sus hogares. Los cierres tuvieron repercusiones negativas para las numerosas familias que dependían de los salarios de esos trabajadores.

Restricciones impuestas a Gaza tras la victoria electoral de Hamás

29. Desde el inicio de la Segunda Intifada en el año 2000, el acceso de los pescadores de Gaza al mar se ha ido restringiendo progresivamente. Según la OCAH, la última expansión de las zonas marítimas restringidas data de finales de 2008, en vísperas de la operación "Plomo Fundido"¹¹. En la mayor parte de la costa de Gaza, las zonas restringidas comienzan a 3 millas náuticas de la orilla. La OCAH afirma que, en general, los palestinos tienen restringido el acceso al 85% de las aguas en las que se les permite realizar actividades marítimas, que los pescadores palestinos que se adentran en las aguas restringidas se exponen con frecuencia a los disparos de advertencia de las fuerzas navales israelíes, que a veces van dirigidos directamente contra ellos, y que los barcos pesqueros suelen ser interceptados y decomisados por el ejército israelí.

⁸ Art. 5, párr. 1 a), Acuerdo Gaza-Jericó.

⁹ Art. 5, párr. 1 b), Acuerdo Gaza-Jericó.

¹⁰ Art. 5, párr. 3, Acuerdo Gaza-Jericó.

¹¹ Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios, territorio palestino ocupado, *Between the Fence and a Hard Place* (agosto de 2010).

30. En febrero de 2006, tras la victoria electoral de Hamás, comenzaron a imponerse medidas económicas y políticas contra la Franja de Gaza, junto con la retención de recursos financieros por parte de los países donantes. Israel impuso el cierre de la Franja de Gaza después de que Hamás tomara el control de la Franja en junio de 2007. En septiembre de 2007, Israel declaró la Franja de Gaza "territorio hostil" y anunció que iba a restringir la salida y la entrada de mercancías de Gaza por razones de seguridad y para ejercer presión sobre el gobierno de Hamás "como parte de las operaciones del Gobierno de Israel contra el terrorismo persistente"¹². Desde octubre de 2007 se endurecieron las restricciones de combustible.

31. En una demanda presentada ante el Tribunal Supremo de Israel¹³, se cuestionaba la legalidad de la decisión del Gobierno de Israel de reducir el suministro de electricidad y combustible, con el argumento de que esos recortes no eran coherentes con las obligaciones contraídas por Israel en virtud del Convenio de Ginebra relativo a la protección debida a las personas civiles. En su respuesta, la Fiscalía del Estado sostuvo, entre otras cosas, que los perjuicios a la economía eran, en sí, un medio de guerra legítimo y un factor importante a tener en cuenta incluso al decidir si se permitía la entrada de envíos de socorro¹⁴.

32. Desde mediados de 2008, en respuesta a los intentos del Movimiento Free Gaza de acceder a Gaza por mar, el Gobierno de Israel adoptó una serie de medidas destinadas inicialmente a disuadir a las embarcaciones de viajar a la zona. Se emitió un aviso a los navegantes¹⁵ en el que se informaba de que todos los barcos que entraran en la zona central de la Zona Marítima de Gaza estarían "sujetos a supervisión e inspección". Después, en agosto de 2008, se emitió un segundo aviso a los navegantes informándoles de que la zona marítima se extendía hasta las 20 millas mar adentro frente a la costa de Gaza. Con arreglo a los acuerdos firmados entre Israel y la Autoridad Palestina, la entrada de embarcaciones extranjeras en esta zona quedó prohibida¹⁶.

Imposición del bloqueo naval

33. En su testimonio ante la Comisión Turkel, el Jefe del Estado Mayor Gabi Ashkenazi, reconoció que el "fenómeno de las flotillas" de mediados de 2008 había sido el desencadenante de la imposición del cierre marítimo, aunque precisó que dicho bloqueo

¹² "Hamás es una organización terrorista que ha tomado el control de la Franja de Gaza y la ha convertido en un territorio hostil. Esta organización perpetra actos hostiles contra el Estado de Israel y sus ciudadanos y es responsable de esos actos. En vista de ello, se ha decidido adoptar las recomendaciones presentadas por los estamentos de seguridad, en particular la continuación de las operaciones militares y de lucha contra las organizaciones terroristas. Se aplicarán sanciones adicionales al régimen de Hamás a fin de limitar el tránsito de diversas mercancías a la Franja de Gaza y reducir el suministro de combustible y electricidad. También se aplicarán restricciones al desplazamiento de personas hacia y desde la Franja de Gaza. Las sanciones se aprobarán tras haber sido examinadas jurídicamente, y se tendrán en cuenta los aspectos humanitarios importantes para la Franja de Gaza y la intención de evitar una crisis humanitaria." <http://www.mfa.gov.il/MFA/Government/Communiques/2007/Security+Cabinet+declares+Gaza+hostile+territory+19-Sep-2007.htm>.

¹³ Tribunal Supremo de Israel, causa HCJ 9132/07 – *Al Bassiouni c. el Primer Ministro*.

¹⁴ Sección 4 del informe presentado por el Estado al Tribunal Supremo de Israel en la causa HCJ 9132/07 – *Al Bassiouni c. el Primer Ministro*. Véase <http://www.gisha.org/UserFiles/File/turkel%2026-8-2010-3.pdf>.

¹⁵ Un aviso a los navegantes notifica a los marineros cuestiones importantes que afectan a la seguridad de la navegación, como, por ejemplo, nueva información hidrográfica, cambios en los canales de radio y los sistemas de ayuda a la navegación y otros datos importantes.

¹⁶ Aviso a los navegantes N° 6/2008 de Israel.

obedecía a razones de seguridad¹⁷. El Abogado Militar General de Israel, Avichai Mandelblit, también afirmó que el bloqueo naval se había impuesto exclusivamente por razones de seguridad. Sin embargo, en un principio los planes para establecer un bloqueo naval completo no se habían aprobado a nivel político "por motivos de legitimidad" y la posibilidad de lo que Mandelblit describió como "graves críticas" a nivel internacional¹⁸.

34. Poco antes del comienzo de la Operación Plomo Fundido a finales de 2008, el Abogado General Militar recomendó el inicio del bloqueo al Ministro de Defensa, quien ordenó la imposición de un cierre marítimo a la Franja de Gaza hasta nuevo aviso¹⁹. El 3 de enero de 2009, Israel impuso el bloqueo naval a la Franja de Gaza, y la Armada israelí lo comunicó el 6 de enero. El aviso notifica que "el área marítima de Gaza está cerrada a todo el tráfico marítimo y sometida a un bloqueo impuesto por [la] Armada israelí hasta nuevo aviso"²⁰. Esta comunicación se publicó, entre otros medios, en un nuevo aviso a los navegantes y por otros canales. También se emitió dos veces al día en el sistema de radiodifusión NAVTEX, que envía periódicamente información actualizada a las embarcaciones, teniendo en cuenta su ubicación, a través de un servicio de impresión directa²¹. El Jefe del Cuerpo Jurídico Militar Mandelblit afirmó que este bloqueo había sido aprobado a nivel ministerial por el Fiscal del Estado sin solicitar asesoramiento jurídico militar²².

35. Varios oficiales superiores israelíes han declarado que las bases jurídicas del bloqueo eran 1) el Manual de San Remo, 2) la Declaración de Londres y 3) el derecho consuetudinario²³ y la existencia de un conflicto armado entre Hamás e Israel que había continuado tras la Operación Plomo Fundido²⁴.

36. El 28 de mayo de 2010, el Comandante de la Armada israelí firmó una orden militar de clausura²⁵ que prohibía a las personas la entrada en una "zona cerrada" específica, denominada "Zona A", y aconsejaba a todos los barcos y personas mantenerse alejados de una "zona peligrosa", denominada "Zona B"²⁶. Sin embargo, según los testimonios recabados por la Misión, esta orden no se publicó en el *Boletín Oficial*. En una audiencia

¹⁷ Testimonio de Gabi Ashkenazi, Jefe del Estado Mayor de las FDI, ante la Comisión Turkel: Comisión pública para examinar el incidente marítimo del 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 11 de agosto de 2010, pág. 13.

¹⁸ Testimonio de Avichai Mandelblit, Abogado Militar General de las FDI, ante la Comisión Turkel: Comisión pública para examinar el incidente marítimo del 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 26 de agosto de 2010, pág. 41.

¹⁹ Testimonio de Gabi Ashkenazi, Jefe del Estado Mayor de las FDI, ante la Comisión Turkel: Comisión pública para examinar el incidente marítimo del 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 11 de agosto de 2010, págs. 18 y ss.

²⁰ Aviso N° 1/2009: Bloqueo de la Franja de Gaza. Véase el sitio web del Ministerio de Transporte y Seguridad Vial: http://info.mot.gov.il/EN/index.php?option=com_content&view=article&id=124:no12009&catid=17:noticetomariners&Itemid=12.

²¹ Testimonio de Gabi Ashkenazi, Jefe del Estado Mayor de las FDI, ante la Comisión Turkel: Comisión pública para examinar el incidente marítimo del 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 11 de agosto de 2010, págs. 18 y ss.

²² Testimonio de Avichai Mandelblit, Abogado Militar General de las FDI, ante la Comisión Turkel: Comisión pública para examinar el incidente marítimo del 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 26 de agosto de 2010, págs. 41 a 43.

²³ *Ibid.*, pág. 43.

²⁴ *Ibid.*, págs. 44 y 45.

²⁵ Orden de cierre y anuncio de zona peligrosa en el mar N° 06(10, 2010 [Reglamento de defensa (emergencia), de 1945].

²⁶ Extracto de la audiencia celebrada el 1° de junio de 2010 ante el Tribunal de Magistrados de Ashkelon sobre la detención de cuatro ciudadanos palestinos árabes de Israel (traducción no oficial).

sobre la prórroga de la detención de cuatro ciudadanos israelíes de origen arabopalestino, el abogado del Estado presentó la orden que anunciaba el bloqueo como la disposición que justificaba la entrada de las fuerzas israelíes en aguas internacionales. La solicitud de prolongar la detención de las cuatro personas implicadas se basó en el argumento de que se había violado dicha orden.

2. La situación humanitaria en la Franja de Gaza

37. La situación humanitaria en Gaza resultante de la imposición del bloqueo a la Franja de Gaza desde junio de 2007 ha sido motivo de creciente preocupación para la comunidad internacional, incluido el Consejo de Seguridad. Tras el incidente de la flotilla, el Consejo de Seguridad calificó la situación en Gaza como "insostenible" y subrayó la importancia de aplicar plenamente las resoluciones 1850 (2008) y 1860 (2009), en la que expresó su "grave preocupación [...] por el profundo deterioro de la crisis humanitaria en Gaza", subrayó "la necesidad de garantizar una corriente sostenida y regular de bienes y de personas a través de los pasos fronterizos de Gaza" y pidió que se aseguraran "el suministro y la distribución sin trabas de la asistencia humanitaria, incluidos alimentos, combustible y tratamiento médico, en toda Gaza". En la Declaración de la Presidencia, el Consejo de Seguridad reiteró "su grave preocupación por la situación humanitaria en Gaza" y destacó la necesidad de que hubiera "una corriente sostenida y regular de bienes y de personas a Gaza, así como de que se aseguraran el suministro y la distribución sin trabas de asistencia humanitaria en toda Gaza"²⁷. Además, el Embajador de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas en Ginebra dijo: "seguimos creyendo que la situación en Gaza ni es sostenible ni redundante en el interés de ninguna de las partes implicadas"²⁸.

38. En una declaración conjunta emitida el 31 de mayo, Robert Serry, Coordinador Especial de las Naciones Unidas para el proceso de paz en el Oriente Medio, y Filippo Grandi, Comisionado General del Organismo de Obras Públicas y Socorro de las Naciones Unidas (OOPS), subrayaron que "estas tragedias se pueden evitar por completo si Israel presta atención a los repetidos llamamientos de la comunidad internacional para que ponga fin a su contraproducente e inaceptable bloqueo de Gaza". En una declaración pública emitida el 14 de junio de 2010, el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) describió los efectos del cierre de Gaza como "devastadores" para el millón y medio de personas que vivían allí, subrayando que "el cierre constituía un castigo colectivo impuesto por Israel, en flagrante violación de las obligaciones que le incumbían en virtud del derecho internacional humanitario" y afirmando que la única solución sostenible era el levantamiento del bloqueo.

39. De manera similar, el Comité de Derechos Humanos, en sus observaciones finales de 3 de septiembre de 2010, expresó su preocupación por los "efectos del bloqueo en la población civil de la Franja de Gaza, en particular las restricciones a su libertad de circulación, que en algunos casos han causado la muerte de pacientes que necesitaban atención médica urgente, y las restricciones en el acceso a agua potable en cantidad suficiente y a servicios de saneamiento adecuados". Recomendó a Israel que levantara el

²⁷ S/PRST/2010/9. En la resolución 1860 (2009) del Consejo de Seguridad, de 8 de enero de 2009, el Consejo expresó "grave preocupación [...] por el profundo deterioro de la crisis humanitaria en Gaza" y subrayó "la necesidad de garantizar una corriente sostenida y regular de bienes y personas a través de los pasos fronterizos de Gaza". Pidió que se aseguraran "el suministro y la distribución sin trabas de la asistencia humanitaria, incluidos alimentos, combustible y tratamiento médico, en toda Gaza".

²⁸ Declaración del Representante de los Estados Unidos de América ante el Consejo de Derechos Humanos, Ginebra, 1º de junio de 2010.

bloqueo militar de Gaza, habida cuenta de que afectaba negativamente a la población civil²⁹.

40. Según la información proporcionada a la Misión por la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH) en el territorio palestino ocupado, el bloqueo exacerbó las dificultades que ya padecía la población de Gaza en relación con los medios de subsistencia y empeoró la grave crisis de dignidad humana resultante de los servicios públicos deteriorados, la pobreza generalizada, la inseguridad alimentaria, un desempleo superior al 40% y una dependencia de la asistencia del 80% (aproximadamente el 80% de la población recibe asistencia humanitaria, principalmente alimentos). Las vidas de la gente han quedado reducidas a una lucha diaria, en la que tratan de asegurarse las necesidades más elementales.

41. El número de refugiados que viven en la más absoluta pobreza se ha triplicado desde que se impuso el bloqueo, pasando de 100.000 a 300.000, y la inseguridad alimentaria afecta al 61% de las familias. La dieta de los habitantes ha experimentado cambios (se ha pasado de alimentos ricos en proteínas a otros de bajo coste y ricos en carbohidratos), lo que resulta preocupante por cuanto puede provocar deficiencias de minerales y vitaminas. Además, Gaza se ha visto afectada por una prolongada crisis energética que ha reducido el funcionamiento de la central eléctrica al 30% de su capacidad, con cortes programados de 8 a 12 horas diarias, lo que impide a las familias refrigerar continuamente sus alimentos. Los servicios públicos se ven obligados a depender de generadores y sistemas de alimentación ininterrumpida, que son poco fiables debido a la dificultad para encontrar piezas de repuesto.

42. Los servicios de agua y saneamiento se han deteriorado y el 40% del agua se pierde a causa de las fugas. Cada día se vierten en el medio ambiente 80 millones de litros de aguas residuales sin tratar o tratadas solo parcialmente. El agua de mar contaminada ha aumentado los riesgos para la salud y, como consecuencia de las infiltraciones de aguas residuales en el acuífero, tan solo entre el 5% y el 10% del agua extraída es segura. Entre las dificultades que atraviesa el sistema de salud destaca la imposibilidad de garantizar la disponibilidad y el mantenimiento adecuado del equipo médico, mientras que el traslado de los pacientes al exterior depende de un largo y difícil proceso de concesión de permisos y se impide al personal médico mejorar sus conocimientos y aptitudes.

43. El 20 de junio de 2010, el Gabinete de Seguridad del Gobierno de Israel decidió adoptar varias medidas para aplicar una nueva política con respecto a Gaza, con el propósito de mantener las armas y demás material de guerra fuera de la Franja y, al mismo tiempo, liberalizar el sistema de entrada de mercancías civiles a Gaza³⁰. En julio, las Naciones Unidas y los organismos internacionales de socorro acogieron con cautela la disminución de las restricciones a la importación impuestas por el bloqueo, pero subrayaron que únicamente un levantamiento total del bloqueo podría resolver la crisis humanitaria, resaltando que también habría que permitir las exportaciones desde Gaza para reconstruir la economía destruida por el bloqueo³¹.

44. A finales de agosto, la OCAH informó de que, a pesar de que en las últimas semanas se habían reducido las restricciones y habían aumentado las importaciones a la Franja de Gaza, se seguían limitando la entrada de materiales de construcción y las exportaciones, lo que impedía la reconstrucción y el desarrollo a gran escala, y señaló que los cargamentos de mercancías que entraron en Gaza durante la semana del 18 al 24 de agosto representaban

²⁹ CCPR/C/ISR/CO/3, párr. 8.

³⁰ Véase http://www.mfa.gov.il/MFA/HumanitarianAid/Palestinians/Briefing-Israel_new_policy_towards_Gaza_5-Jul-2010.htm, donde se esbozan los elementos específicos de la nueva política.

³¹ Véase <http://www.irinnews.org/Report.aspx?ReportId=89762>.

solamente el 37% de la media semanal de cargamentos que habían entrado en Gaza durante los primeros cinco meses de 2007, antes de que se impusiera el bloqueo. En el mismo informe, la OCAH también subrayó la persistente crisis en el suministro de combustible y electricidad en la Franja de Gaza³². En una nota de prensa emitida el 7 de septiembre de 2010, el CICR también destacó que los cortes de electricidad ponían en peligro la vida de las personas, en particular las que necesitaban tratamiento médico (como los pacientes que requerían diálisis).

3. Información sobre las recientes hostilidades armadas

45. Según la OCAH, 41 palestinos (de ellos 14 civiles), 3 soldados israelíes y 1 ciudadano extranjero han perdido la vida en 2010 en el contexto del conflicto palestino-israelí en la Franja de Gaza y el sur de Israel, y otros 178 palestinos (de ellos 154 civiles) y 8 soldados israelíes han resultado heridos³³. Según las Fuerzas de Defensa de Israel, desde el 1º de enero hasta el 31 de julio de 2010 se dispararon desde la Franja de Gaza un total de 120 cohetes contra Israel³⁴. Esta cifra no incluye los intentos fallidos ni los disparos directos contra las fuerzas israelíes.

B. Derecho aplicable

46. Conviene empezar señalando que el comportamiento de los representantes de un Estado, incluidas las fuerzas armadas, se considera responsabilidad del Estado si los representantes actúan en el ejercicio de sus funciones oficiales o bajo la autoridad del Estado y empleando medios que éste ponga a su disposición, aunque se excedan en su competencia o contravengan sus instrucciones³⁵. Cuando un Estado adopta medidas coercitivas, le incumben en todo momento una serie de obligaciones fundamentales mínimas, independientemente de si la operación se rige por el derecho de los conflictos armados o por las normas internacionales de derechos humanos. El tenor de esas obligaciones no se ve afectado por la existencia de un respaldo legal o de otro tipo para que el Estado reclame su potestad sobre individuos o bienes.

47. No obstante, los representantes del poder público no quedan exentos de su responsabilidad penal individual por el hecho de actuar en el ejercicio de sus funciones oficiales. Puede que un mismo acto genere una responsabilidad penal para el individuo y para el Estado. Que el Estado incurra en una responsabilidad internacional no implica que los individuos no puedan tener también una responsabilidad penal individual.

1. El derecho de la guerra naval y la cuestión del bloqueo

48. Considerando las cuestiones que suscitaba el mandato otorgado a la Misión, que eran cuestiones de derecho y que afectaban a la guerra naval y al asunto del bloqueo naval impuesto por Israel, el parecer de la Misión al respecto es el siguiente.

³² Informe semanal sobre la protección de los civiles, 18 a 24 de agosto de 2010, OCAH de las Naciones Unidas, territorio palestino ocupado, pág. 4.

³³ Informe semanal sobre la protección de los civiles, 18 a 24 de agosto de 2010, OCAH de las Naciones Unidas, territorio palestino ocupado, pág. 3.

³⁴ <http://dover.idf.il/IDF/English/News/today/10/08/1203.htm>.

³⁵ Artículo 7 de los artículos sobre la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos, de la Comisión de Derecho Internacional [2001] vol. II(2), *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional*, pág. 45. Véase también: Caire (1929) 5 Reports of International Arbitral Awards, 516; Mallén (1925) 4 Reports of International Arbitral Awards, 173.

49. Según el derecho internacional aplicable, salvo en casos excepcionales, los buques estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón. Dichas excepciones se limitan a los casos en que se sospecha que el buque sirve para determinadas actividades (piratería, trata de esclavos o transmisiones no autorizadas desde la alta mar) o que no tiene nacionalidad, y a los casos en los que se cuenta con un permiso especial o concedido por tratado para abordar el buque e inspeccionarlo (por ejemplo, en casos de contrabando de estupefacientes)³⁶. Entre otras excepciones están los actos de legítima defensa contemplados en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas frente a buques que representen una amenaza inmediata y extraordinaria para el Estado que lleva a cabo el abordaje, así como los actos que sean legales en virtud del derecho de los conflictos armados.

50. Hay quien sugiere que como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar prevé la utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos³⁷, en efecto viene a prohibir los actos de guerra naval en la alta mar. En primer lugar, cabe señalar que Israel no es parte en esa Convención. En segundo, no hubo un consenso sobre este argumento cuando se negoció la Convención, un argumento que ciertamente no fue aceptado por las principales Potencias navales del momento. Es un hecho que en los manuales militares de muchos Estados (partes y no partes en la Convención) siguen figurando disposiciones sobre el derecho de la guerra y el bloqueo navales³⁸. Además, según expresaba el Secretario General de las Naciones Unidas en un informe, lo dispuesto por la Convención en ese sentido no afectaba a los actos que se justificaran por el principio de la legítima defensa contemplado en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas (*jus ad bellum*) o por el derecho de los conflictos armados una vez diera comienzo el conflicto armado (*jus in bello*)³⁹. Parece también que la mayoría de los jurisconsultos están de acuerdo en que el derecho de la guerra naval sigue siendo potencialmente aplicable en la alta mar. Hubo un estudio de expertos independientes con el que se intentó codificar este ámbito del derecho, el Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar⁴⁰. Aunque no tiene carácter imperativo, este esfuerzo de codificación ha tenido notables repercusiones en la formulación de los manuales militares e Israel lo ha tomado expresamente como referencia.

³⁶ Véase en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1833, N° 31363, art. 110 1); Convención sobre la Alta Mar, de 1958, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 450, N° 6465, art. 22.

³⁷ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1833, N° 31363, arts. 88, 141 y 301.

³⁸ Ministerio de Defensa del Reino Unido, *The Manual of the Law of Armed Conflict* (Oxford University Press, 2004) (en adelante, el Manual del Reino Unido); Dieter Fleck (ed.), *Handbook of International Humanitarian Law*, segunda edición (Oxford University Press, 2008), traducción anotada del manual militar alemán (en adelante, el Manual alemán); *The Law of Armed Conflict at the Operational and Tactical Levels* (2004), disponible en el sitio web de la Oficina del Auditor General del Ejército del Canadá, http://www.forces.gc.ca/jag/publications/Training-formation/LOAC-DDCA_2004-eng.pdf (en adelante, el Manual canadiense); *Commander's Handbook of the Law of Naval Operations* (US, 2007), disponible en [http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_\(Jul_2007\)_\(NWP\)](http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/1-14M_(Jul_2007)_(NWP)) (en adelante, el Manual de los Estados Unidos de América).

³⁹ Informe del Secretario General, "Study on the Naval Arms Race", (A/40/535), 1985, párr. 188.

⁴⁰ Según figura reproducido en Louise Doswald-Beck y otros (eds.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (Cambridge University Press, 1995). Disponible en: <http://www.icrc.org/web/spa/sitespa0.nsf/html/5TDLGL#4> (en inglés: <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/560?OpenDocument>).

Bloqueo

51. Según el derecho de los conflictos armados, un bloqueo es la prohibición de todo comercio con un litoral enemigo definido. La parte beligerante que haya establecido un bloqueo legal tiene derecho a aplicarlo en la alta mar⁴¹. Para que un bloqueo sea legal debe notificarse, su aplicación ha de ser efectiva e imparcial y tiene que caracterizarse por la proporcionalidad⁴². Se considera en particular que un bloqueo es ilegal si:

- a) Éste tiene como única finalidad hacer padecer hambre a la población civil o privarle de otros bienes esenciales para su supervivencia; o
- b) El daño causado a la población civil es, o es previsible que sea, excesivo en relación con la ventaja militar concreta y directa que se espera del bloqueo⁴³.

52. No podrá mantenerse un bloqueo que acarree daños desproporcionados para la población civil. En el derecho de los conflictos armados, por "daños a la población civil" suelen entenderse bajas, heridos y daños materiales. En este caso, se puede interpretar que el daño se produce al destruir la economía civil e impedir la reconstrucción tras el daño. Cabe señalar asimismo que, dado que lo que muchas personas sufren en Gaza es una escasez de alimentos o una carencia de los medios suficientes para adquirirlos, aquí el significado de "inanición", que de ordinario tendría el término "*starvation*" [de la versión inglesa] de los instrumentos del derecho de los conflictos armados, es sencillamente "causar hambre"⁴⁴.

53. La Misión ha evaluado las pruebas aportadas entre otros por la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH) en el territorio palestino ocupado, lo que le ha permitido constatar la grave situación humanitaria que se está viviendo en Gaza debido a la destrucción de la economía y a las trabas impuestas a la reconstrucción (según se ha explicado anteriormente), y considera probado que el bloqueo ha acarreado unos daños desproporcionados a la población civil de la Franja de Gaza, por lo que la interceptación no puede justificarse y debe considerarse ilegal.

54. Además, la Misión destaca que, según lo dispuesto en el artículo 33 del Cuarto Convenio de Ginebra, están prohibidos los castigos colectivos de civiles bajo ocupación. "No se castigará a ninguna persona protegida por infracciones que no haya cometido. Están prohibidos los castigos colectivos, así como toda medida de intimidación o de terrorismo". La Misión cree que uno de los principales propósitos del bloqueo fue castigar al pueblo de la Franja de Gaza por haber elegido a Hamás. Dada que esa era su motivación y teniendo en cuenta los efectos que las restricciones tuvieron en la Franja, no cabe duda de que las acciones y las políticas de Israel supusieron un castigo colectivo tal como se define en el derecho internacional. A ese respecto, la Misión coincide con las conclusiones del Relator Especial sobre la situación de los derechos humanos en los territorios palestinos ocupados desde 1967, Richard Falk⁴⁵, con el informe de la Misión de Investigación de las Naciones Unidas sobre el Conflicto de Gaza⁴⁶ y con recientes declaraciones del CICR⁴⁷ en el sentido

⁴¹ Manual de San Remo, párr. 10 b).

⁴² *Ibid.*, párrs. 93-95, 100.

⁴³ *Ibid.*, párr. 102.

⁴⁴ C. Pilloud y J. Pictet, *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949* (Comité Internacional de la Cruz Roja, 1987), pág. 53, párr. 2089. Véanse también las definiciones del término que incorpora el Oxford English Dictionary: "*to deprive of or keep scantily supplied with food*" [privar del alimento o restringir su acceso al mismo] o "*subdue by famine or low diet*" [doblegar mediante hambre o una dieta insuficiente].

⁴⁵ A/HRC/13/53, párr. 34.

⁴⁶ Según la Misión, la política de bloqueo "constituye un castigo colectivo que el Gobierno de Israel está infligiendo al pueblo de Gaza de manera intencionada"; A/HRC/12/48, párr. 1878.

de que el bloqueo constituye un castigo colectivo y un incumplimiento por Israel de las obligaciones que le incumben en virtud del derecho internacional humanitario.

55. Habrá quien sugiera que los beligerantes en un conflicto armado tienen derecho a visitar, inspeccionar y supervisar los destinos de buques neutrales en la alta mar, se haya declarado o no un bloqueo. Si bien hay cierta polémica al respecto, en el Manual de San Remo y en otros manuales militares se dice que únicamente podrá ejercerse ese derecho si existe una sospecha fundada de que el buque en cuestión participa en actividades de apoyo al enemigo⁴⁸. La Misión opina que el derecho de injerencia en la libertad de navegación de un tercer Estado no se ha de dar por supuesto a la ligera.

56. De modo que, de no existir un bloqueo legal, la única razón legítima para interceptar un buque sería si existiera una sospecha fundada de que éste:

- Estuviera contribuyendo de manera efectiva al esfuerzo bélico del enemigo, transportando, por ejemplo, armamento, o si estuviera estrechamente incorporado en el esfuerzo bélico del enemigo (derecho de presa de los beligerantes)⁴⁹; o
- Planteara una amenaza inminente y extraordinaria para Israel y no quedara más alternativa que emplear la fuerza para impedir la materialización de dicha amenaza (la legítima defensa contemplada en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas).

En vista de la información disponible, la Misión considera probado que la interceptación de la flotilla por Israel y la planificación previa a la operación no se debieron meramente a la posibilidad de que los buques fueran a contribuir al esfuerzo bélico. Según las pruebas, el Jefe del Estado Mayor, Gabi Ashkenazi, habría testificado que no creía que la Fundación de Derechos Humanos, Libertades y Asistencia Humanitaria (IHH), uno de los miembros de la coalición que había organizado la flotilla, fuera una "organización terrorista"⁵⁰. Por la declaración que el Primer Ministro Netanyahu había hecho ante la Comisión Turkel, la decisión de interceptar la flotilla no se había tomado porque los buques supusieran por sí mismos una amenaza inmediata a la seguridad. En cualquier caso, Israel no ha hecho valer su derecho de interdicción como beligerante ni ha esgrimido una interpretación más amplia del principio de la legítima defensa frente a la flotilla.

57. Así pues, la Misión considera probado que la flotilla no representaba una amenaza inminente y que se la interceptó por temor a que los que la habían organizado se adjudicaran con ella una victoria propagandística.

58. A la luz de las pruebas que la Comisión Turkel tuvo ante sí, es evidente que no había motivos fundados para albergar sospechas de que la flotilla pudiera plantear un peligro militar por sí misma. Por ello, no podía justificarse una interceptación alegando el ejercicio de los derechos de Israel como país beligerante ni el principio de legítima defensa a tenor

⁴⁷ En sus declaraciones del 14 de junio de 2010, el CICR sostuvo que "toda la población civil de Gaza est[aba] siendo castigada por actos de los que no [era] responsable. El cierre constitu[ía] por lo tanto un castigo colectivo impuesto por Israel en flagrante violación de las obligaciones que le incumbían en virtud del derecho internacional humanitario".

⁴⁸ Manual de San Remo, párrs. 118 y 67; Manual del Reino Unido, párr. 13.91.

⁴⁹ *Ibid.*, párrs. 67 y 146.

⁵⁰ Comisión Turkel: Comisión Pública para el Examen del Incidente Marítimo de 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 11 de agosto de 2010, respuesta a una cuestión planteada por el profesor Deutch; véase: <http://www.turkel-committee.gov.il/files/wordocs/07790ga.doc>. La Misión señala que existe una organización con sede en Alemania llamada "Internationale Humanitaere Hilfsorganisation" que se identifica por la misma abreviatura, pero no tiene relación alguna con la organización turca, y a la que están investigando en Alemania por supuestos vínculos "terroristas".

del Artículo 51. Al no haber argumentos que justifiquen la legalidad de la interceptación, la Misión estima que ésta fue ilegal.

59. La Misión opina que la política de bloqueo o el régimen de cierres en que se inscribe el bloqueo naval impuesto por Israel a Gaza está causando daños civiles desproporcionados. La Misión considera que el bloqueo naval se aplicó en apoyo del régimen general de cierres. Como tal, era parte de una medida única y desmesurada en el contexto de un conflicto armado, por lo que no puede considerarse proporcionada.

60. Además, la Misión entiende que el régimen de cierres constituye un castigo colectivo para los habitantes de la Franja de Gaza y que, por tanto, es ilegal y contrario a lo dispuesto en el artículo 33 del Cuarto Convenio de Ginebra.

61. La Misión estima que, al establecer un bloqueo ilegal, el Estado no sólo está infringiendo el derecho de la guerra sino también las leyes de la neutralidad, por lo que incurre en responsabilidad como Estado.

2. Derecho internacional humanitario

62. Las normas del derecho internacional humanitario que obligan a Israel como Potencia ocupante del territorio palestino ocupado figuran en el Cuarto Convenio de Ginebra de 1949 relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempo de guerra. Israel se ha de regir asimismo por las normas consuetudinarias del derecho internacional humanitario.

63. Como Potencia ocupante, Israel debe cumplir ciertas obligaciones que le impone el derecho internacional. La Corte Internacional de Justicia ha llegado a la conclusión de que el Cuarto Convenio de Ginebra es aplicable en los territorios palestinos ocupados que antes del conflicto de 1967 se encontraban al este de la Línea Verde y que fueron ocupados por Israel durante dicho conflicto⁵¹. También es aplicable a la Franja de Gaza ya que, pese a la retirada unilateral de las fuerzas israelíes en 2005, la Asamblea General y el Consejo de Seguridad han confirmado en repetidas ocasiones desde entonces que sigue existiendo una ocupación⁵². En ese contexto, la Misión señala que la ocupación continúa en la medida en que la Potencia ocupante sigue manteniendo el control efectivo.

64. La Misión coincide con la evaluación presentada en el informe Goldstone, que dice:

Habida cuenta de la configuración geopolítica específica de la Franja de Gaza, las facultades que Israel ejerce desde la frontera le permiten determinar las condiciones de vida dentro de la Franja. Israel controla los pasos fronterizos (incluso, en grado significativo, el paso de Rafah hacia Egipto, con arreglo a los términos del Acuerdo sobre circulación y acceso) y decide qué y quién entra o sale de la Franja de Gaza. También controla el mar territorial adyacente a la Franja y ha declarado un bloqueo virtual y establecido límites en la zona pesquera, con lo cual regula la actividad económica en esa zona. También mantiene un completo control sobre el espacio aéreo de la Franja de Gaza, entre otras cosas, mediante la vigilancia continua con aeronaves y vehículos aéreos no tripulados. Realiza incursiones militares y, en ocasiones, ataca blancos dentro de la Franja de Gaza. En la Franja se han establecido zonas vedadas en lugares próximos a la frontera, en donde estaban los asentamientos israelíes, y las fuerzas armadas de Israel se encargan de hacer cumplir esa prohibición. Además, Israel regula el mercado monetario local sobre la

⁵¹ *Legal Consequences of the construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, Advisory Opinion of 9 July 2004, *I.C.J. Reports 2004*, párr. 101 [disponible en español en A/ES-10/273].

⁵² Resolución 1860 (2009) del Consejo de Seguridad; resoluciones 64/92 y 64/94 de la Asamblea General.

base de la moneda israelí (nuevo sheqel), y controla los impuestos y aranceles aduaneros⁵³.

La Misión considera probado que las circunstancias seguían siendo las mismas en el momento del incidente objeto de la investigación.

65. El Cuarto Convenio de Ginebra prohíbe el homicidio, la tortura, los malos tratos y los tratos humillantes y degradantes, así como la destrucción de bienes excepto en los casos en que tales destrucciones sean absolutamente necesarias a causa de las operaciones bélicas. En el artículo 147 del Cuarto Convenio de Ginebra figura una lista de "infracciones graves" del derecho internacional humanitario.

66. Los pasajeros de la flotilla eran civiles y, por cuanto atañe a la interceptación de los buques, deben considerarse personas protegidas. En el artículo 4 del Cuarto Convenio de Ginebra se define a las personas protegidas como "las personas que, en cualquier momento y de la manera que sea, estén [...] en poder de una Parte en conflicto o de una Potencia ocupante de la cual no sean súbditas". En una situación de conflicto armado, sólo puede emplearse la fuerza militar contra un combatiente o contra civiles que participen de manera activa y directa en las actividades de combate, y éste no puede decirse que fuera el caso de los civiles que iban a bordo del *Mavi Marmara*.

3. Normativa internacional de los derechos humanos

67. Israel es parte en los principales tratados de derechos humanos pertinentes por lo que respecta a la situación examinada⁵⁴. Dado que mientras se encontraban en aguas internacionales los buques de la flotilla también se hallaban bajo la jurisdicción de los Estados del pabellón, a saber Camboya (*Rachel Corrie*), las Comoras (*Mavi Marmara*), Grecia (*Eleftheri Mesogios*), Kiribati (*Defne Y*), el Togo (*Sfendoni*), Turquía (*Gazze I*) y los Estados Unidos de América (*Challenger I*), eran aplicables respectivamente los tratados de derechos humanos ya aceptados por cada uno de esos Estados en el momento del incidente objeto de la investigación.

68. Toda la normativa de los derechos humanos sigue aplicándose en las situaciones de conflicto armado, excepto en lo que se refiere a las suspensiones derivadas de lo dispuesto en los tratados sobre las situaciones de emergencia. Según señalaba la Misión a este respecto, el Comité de Derechos Humanos reiteró hace poco que "la aplicabilidad de las normas del derecho internacional humanitario durante un conflicto armado, o en una situación de ocupación, no impide de por sí la aplicación del Pacto [Internacional de Derechos, Civiles y Políticos] excepto por efecto del artículo 4, en virtud del cual determinadas disposiciones pueden suspenderse en un período de emergencia pública"⁵⁵. En su Observación general N° 29, el Comité de Derechos Humanos especificó que el Pacto sigue siendo de aplicación en las situaciones de conflicto armado a las que son aplicables también las normas del derecho internacional humanitario. "Si bien, con respecto a determinados derechos del Pacto, normas más específicas del derecho humanitario internacional pueden ser directamente pertinentes a los efectos de la interpretación de los

⁵³ Situación de los derechos humanos en Palestina y otros territorios árabes ocupados: Informe de la Misión de Investigación de las Naciones Unidas sobre el Conflicto en Gaza, A/HRC/12/48 (25 de septiembre de 2009), párr. 278.

⁵⁴ El ICCPR, el ICESCR, la CEDAW, la ICERD, el CAT, el CRC y el Protocolo facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño relativo a la participación de niños en los conflictos armados.

⁵⁵ CCPR/ISR/CO/3, párr. 5.

derechos del Pacto, ambas esferas del derecho son complementarias y no mutuamente excluyentes."⁵⁶

69. Asimismo, la Corte Internacional de Justicia afirmó en su opinión consultiva sobre las armas nucleares, de 1996, la aplicabilidad del Pacto durante los conflictos armados, diciendo que "en principio, el derecho a no ser objeto de una privación arbitraria de la vida se aplica también en las hostilidades. No obstante, el criterio empleado para determinar qué debe considerarse una privación arbitraria de la vida depende de la *lex specialis* aplicable, en este caso, del derecho aplicable en los conflictos armados designado para regular la conducción de hostilidades. Así pues, la cuestión de si determinada pérdida de vidas, debida al empleo de cierta arma en la guerra, ha de considerarse una privación arbitraria de la vida contraria al artículo 6 del Pacto sólo puede decidirse por referencia al derecho aplicable en los conflictos armados y no puede deducirse de los términos del propio Pacto"⁵⁷.

70. En su opinión consultiva sobre las consecuencias jurídicas de la construcción de un muro en el territorio palestino ocupado, la Corte estimó que "la protección de los convenios de derechos humanos no cesa en caso de conflicto armado, excepto por efecto de cualesquiera de las disposiciones de suspensión contempladas en el artículo 4 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Por cuanto respecta a la relación entre el derecho internacional humanitario y las normas de derechos humanos, hay tres situaciones posibles: algunos derechos pueden ser cuestión exclusiva del derecho internacional humanitario o de la normativa de los derechos humanos, o pueden pertenecer a ambas ramas del derecho internacional"⁵⁸.

71. La Misión opina que la conducta de las Fuerzas de Defensa de Israel a bordo del *Mavi Marmara* y la actuación de las autoridades tras la operación no se limita estrictamente al derecho de los conflictos armados, sino que está sujeta también a las normas de derechos humanos. Las normas de derechos humanos y el derecho internacional humanitario no se excluyen mutuamente, sino que deberían verse como elementos complementarios que se refuerzan entre sí para lograr la mayor protección posible de las personas concernidas.

72. En el Pacto Internacional hay varios artículos que no pueden suspenderse ni siquiera "en situaciones excepcionales que pongan en peligro la vida de la nación" (art. 4). El derecho a la vida y a no ser sometido a torturas ni a penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes son algunos de los derechos sobre los que no se pueden hacer excepciones. Israel formuló una notificación, acogiéndose al artículo 4, párrafo 3, del Pacto Internacional sobre los estados de emergencia, con fecha de 3 de octubre de 1991, que afectaba sobre todo al artículo 9 relativo a la libertad y a la seguridad personales⁵⁹. A ese respecto, el

⁵⁶ Comité de Derechos Humanos, Observación general N° 29, párr. 3, incorporado asimismo a la Observación general N° 31, párr. 11.

⁵⁷ *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion of 8 July 1996*, I.C.J. Reports 1996, pág. 226, párr. 25 [disponible en español en A/51/218].

⁵⁸ *Legal Consequences of the construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, Advisory Opinion of 9 July 2004, I.C.J. Reports 2004, párrs. 101 y 106.

⁵⁹ "Desde su creación, el Estado de Israel ha sido víctima de continuas amenazas y ataques contra su misma existencia, así como contra la vida y los bienes de sus ciudadanos.

Éstos han cobrado forma de amenazas de guerra, ataques armados reales y campañas terroristas y han causado muertos y heridos.

En vista de ello, en mayo de 1948 Israel declaró el estado de emergencia, que se ha mantenido desde entonces. Esta es pues una situación excepcional en el sentido del artículo 4, párrafo 1, del Pacto.

El Gobierno de Israel ha considerado por tanto que, de conformidad con lo dispuesto en dicho artículo, era preciso adoptar disposiciones, en la medida estricta en que así lo exija la situación, para

Comité de Derechos Humanos amplía en su Observación general N° 29 la lista de disposiciones que no pueden suspenderse conforme a lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 2, y destaca que los Estados partes "no pueden en ningún caso invocar el artículo 4 del Pacto como justificación de actos que violan el derecho humanitario o normas imperativas de derecho internacional, por ejemplo, la toma de rehenes, la imposición de castigos colectivos, la privación arbitraria de la libertad o la inobservancia de los principios fundamentales de juicio imparcial, en particular la presunción de inocencia"⁶⁰.

73. El Pacto Internacional en su artículo 2 obliga a todos los Estados partes a respetar y a garantizar a todos los individuos "que se encuentren en su territorio y estén sujetos a su jurisdicción" los derechos reconocidos en el Pacto. La aplicabilidad extraterritorial fue expuesta en detalle por el Comité de Derechos Humanos en su Observación general N° 31: "Un Estado Parte debe respetar y garantizar los derechos establecidos en el Pacto a cualquier persona sometida al poder o al control efectivo de ese Estado Parte, incluso si no se encuentra en el territorio del Estado Parte"⁶¹. La Corte Internacional confirmó la aplicabilidad del Pacto "en relación con actos realizados por un Estado en ejercicio de su jurisdicción fuera de su territorio" en su opinión consultiva de 2004 sobre el muro⁶². El propio Comité de Derechos Humanos ha reafirmado recientemente esa opinión en el examen de los informes presentados por Israel en julio de 2010⁶³.

74. Entre las normas de derechos humanos de las Naciones Unidas aplicables a los Estados Miembros cabe citar el Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley; los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley; el Conjunto de Principios para

defender el Estado y proteger la vida y los bienes, inclusive el ejercicio de la potestad para detener y privar de libertad.

En la medida en que cualesquiera de estas medidas son incompatibles con el artículo 9 del Pacto, Israel se desvincula del cumplimiento de esa disposición."

⁶⁰ Comité de Derechos Humanos, Observación general N° 29, párr. 11 (HRI/GEN/Rev.9 (vol. I)).

⁶¹ Comité de Derechos Humanos, Observación general N° 31, párr. 10.

⁶² *Legal Consequences of the construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, Advisory Opinion of 9 July 2004, *I.C.J. Reports 2004*, párr. 111.

⁶³ CCPR/ISR/CO/3, párr. 5: "El Comité reitera su opinión, expresada anteriormente en el párrafo 11 de sus observaciones finales sobre el segundo informe periódico del Estado parte (CCPR/CO/78/ISR) y en el párrafo 10 de sus observaciones finales sobre el informe inicial del Estado parte (CCPR/C/79/Add.93), de que la aplicabilidad de las normas del derecho internacional humanitario durante un conflicto armado, o en una situación de ocupación, no impide de por sí la aplicación del Pacto, excepto por efecto del artículo 4, en virtud del cual determinadas disposiciones pueden suspenderse en un período de emergencia pública. La Corte Internacional de Justicia hizo suya unánimemente la posición del Comité en su Advisory Opinion on the Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory (Opinión Consultiva, *I.C.J. Reports 2004*, pág. 136), según la cual el Pacto es aplicable respecto de los actos que realice un Estado en el ejercicio de su jurisdicción fuera de su propio territorio. Además, la aplicabilidad del régimen del derecho internacional humanitario no es óbice para que los Estados partes deban rendir cuentas en virtud del artículo 2, párrafo 1, del Pacto por las actuaciones de sus autoridades o agentes fuera de su propio territorio, incluidos los territorios ocupados. Por consiguiente, el Comité reitera y recalca que, contrariamente a la posición del Estado parte, en las circunstancias vigentes las disposiciones del Pacto son aplicables en beneficio de la población de los territorios ocupados, incluida la Franja de Gaza, respecto de toda conducta de las autoridades o los agentes del Estado parte en esos territorios que afecte al goce de los derechos consagrados en el Pacto (arts. 2 y 40). El Estado parte debería garantizar la plena aplicación del Pacto en Israel y en los territorios ocupados, con inclusión de la Ribera Occidental, Jerusalén Oriental, la Franja de Gaza y el Golán sirio ocupado. De conformidad con la Observación general N° 31 del Comité, el Estado parte debería garantizar a todas las personas bajo su jurisdicción y control efectivo el pleno goce de los derechos consagrados en el Pacto".

la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión; y los Principios relativos a una eficaz prevención e investigación de las ejecuciones extralegales, arbitrarias o sumarias.

III. La interceptación de la flotilla por la Armada israelí y sus consecuencias

A. Organización de la flotilla a Gaza y respuesta del Gobierno de Israel

Exposición de los hechos y conclusiones

75. La Misión consideró que los hechos expuestos a continuación habían quedado probados de forma satisfactoria.

a) *Objetivos del Movimiento Free Gaza y la flotilla a Gaza en mayo de 2010*

76. El Movimiento Free Gaza, una organización de derechos humanos registrada como organización benéfica en Chipre, organizó con éxito cinco viajes marítimos a Gaza entre agosto y diciembre de 2008, utilizando en cada ocasión una o dos embarcaciones pequeñas, con el objetivo reconocido de romper el bloqueo sobre Gaza. Las embarcaciones no fueron interceptadas entonces por las autoridades israelíes, aunque los organizadores recibieron de éstas mensajes amenazadores. Una sexta misión, en diciembre de 2008, tuvo que desviarse hacia el Líbano después de que el barco fuese embestido y severamente dañado por la Armada israelí, y en enero de 2009 se abortó una séptima misión por temor a que también fuese atacada.

77. El 29 de junio de 2009, a unas 20 millas de la costa de Gaza, la Armada israelí interceptó el barco *Spirit of Humanity*, propiedad del Movimiento Free Gaza, que transportaba a 21 pasajeros y un cargamento de ayuda humanitaria a Gaza. El barco, que hizo caso omiso de las peticiones de Israel para que diese media vuelta, fue abordado y conducido a Ashdod, donde los pasajeros fueron detenidos y encarcelados.

78. Tras estos intentos fallidos, el Movimiento Free Gaza buscó una colaboración más amplia con otras organizaciones con el fin de aumentar el número de barcos en futuras misiones. El Movimiento Free Gaza se puso en contacto con diversas organizaciones, entre ellas una organización humanitaria turca llamada Fundación de Derechos Humanos, Libertades y Asistencia Humanitaria (IHH, por su nombre en turco), que goza de estatuto consultivo ante el Consejo Económico y Social. IHH, que ha trabajado en más de 120 países y territorios, incluida la Franja de Gaza, había estado planeando su propia misión a Gaza y se comprometió a participar en la flotilla con dos buques de carga y un barco de pasajeros recién adquirido, lo que representaba una capacidad total de más de 600 personas. Otras organizaciones, como Ship to Gaza (Suecia), Ship to Gaza (Grecia) y la Campaña europea para poner fin al asedio de Gaza, decidieron sumarse también a lo que se ha llamado la "Flotilla por la Libertad de Gaza".

79. Los dirigentes del Movimiento Free Gaza e IHH declararon que la flotilla tenía tres objetivos: a) señalar a la atención de la opinión pública internacional la situación reinante en la Franja de Gaza y las repercusiones del bloqueo; b) romper el bloqueo; y c) proporcionar asistencia y suministros humanitarios a Gaza. Todos los participantes entrevistados por la Misión compartían esos objetivos, aunque la mayoría hicieron hincapié en la entrega de asistencia humanitaria.

80. La Misión observa cierta tensión entre los objetivos políticos y los objetivos humanitarios de la flotilla, algo que se hizo patente cuando el Gobierno de Israel propuso que la ayuda humanitaria se entregara a través de puertos israelíes, pero bajo la supervisión de una organización neutral. La Misión observa también que la Franja de Gaza no posee un puerto de aguas profundas capaz de acoger la clase de buques de carga que integraban la flotilla, lo que planteaba problemas prácticos de logística en cuanto al modo de entregar grandes cantidades de asistencia de socorro por la ruta elegida. Aunque la Misión está convencida de que la flotilla tenía realmente la intención de llevar suministros humanitarios esenciales a Gaza, parece claro que el objetivo principal era político, como lo demuestra la decisión de las personas a bordo del *Rachel Corrie* de rechazar una propuesta patrocinada por el Gobierno de Irlanda para que el cargamento de ese barco circulara intacto a través de Ashdod.

b) *Composición de la flotilla*

81. La flotilla estaba inicialmente compuesta por ocho naves que transportaban a un total de 748 personas (véase el cuadro en los anexos):

- *M. V. Mavi Marmara*: barco de pasajeros registrado en las Comoras⁶⁴ y propiedad de IHH.
- *M. V. Defne Y*: buque de carga registrado en Kiribati y propiedad de IHH.
- *M. V. Gazze 1*: buque de carga registrado en Turquía y propiedad de IHH.
- *M. V. Sfendoni o Sfendoh*: barco de pasajeros registrado en el Togo y propiedad de Sfendoh S.A., con sede en las Islas Marshall. El buque fue rebautizado como "*Boat 8000*" justo antes de unirse a la flotilla y ese nombre alternativo es el que figuraba en las versiones oficiales israelíes del incidente.
- *M. V. Eleftheri Mesogios o Sofía*: buque de carga matriculado en Grecia y propiedad de la Eleftheri Mesogios Marine Company, con sede en Atenas. El nombre griego de la embarcación se traduce como "Mediterráneo Libre" y en algunos registros se emplea el nombre alternativo de "Sofía".
- *Challenger 1*: embarcación de recreo registrada en los Estados Unidos de América y propiedad del Movimiento Free Gaza.
- *Challenger 2*: embarcación de recreo registrada en los Estados Unidos de América y propiedad del Movimiento Free Gaza.
- *M. V. Rachel Corrie*: buque de carga registrado en Camboya y propiedad del Movimiento Free Gaza.

Las organizaciones participantes se vieron obligadas a adquirir sus propios buques, ya que las empresas comerciales de transporte marítimo se mostraron reacias a permitir que sus buques formaran parte de la flotilla. Los servicios de tripulación de los buques de carga propiedad de IHH se contrataron a través de una empresa de Estambul.

82. El *Challenger 2* se retiró de la flota por problemas mecánicos. Sus pasajeros fueron trasladados al *Challenger 1* y al *Mavi Marmara* en aguas internacionales. El *Rachel Corrie* zarpó con retraso de Irlanda y no había podido alcanzar a la flotilla el 31 de mayo. La Misión ha incluido este buque en su investigación porque fue interceptado por la Armada

⁶⁴ El barco fue adquirido por IHH a principios de 2010 con los fondos recaudados por sus miembros y fue registrado en las Comoras unos días antes de zarpar con rumbo a Gaza.

israelí en aguas internacionales el 6 de junio y sus pasajeros fueron sometidos al mismo proceso de detención y deportación que los pasajeros de los otros barcos.

83. En consonancia con la práctica seguida en anteriores viajes, algunos pasajeros habían planeado subir a bordo de determinados buques en aguas internacionales trasladándose por mar desde Chipre. Sin embargo, en el último momento las autoridades chipriotas se opusieron al embarque de esos pasajeros. Tras una serie de intentos fallidos desde puertos del sur de la isla, algunos pasajeros lograron embarcarse desde el puerto de Famagusta.

c) *Preparación de la flotilla*

84. Las organizaciones que participaban en la flotilla se asociaron libremente sobre la base de un acuerdo de nueve puntos titulado "Puntos de Unidad", en el que se describían las posiciones compartidas por todos los participantes, incluido el compromiso de resistir a la interceptación solamente por medios no violentos. De acuerdo con el Movimiento Free Gaza, cada embarcación creó un comité directivo compuesto por representantes de las organizaciones participantes.

85. La flotilla estaba integrada por personas de unas 40 nacionalidades. Cada organización utilizó sus propios criterios de selección para decidir quién viajaría a bordo de qué barco. Las organizaciones participantes no establecieron ningún protocolo común para registrar a posibles pasajeros mediante un impreso único firmado, a pesar de que varias exigieron que se cumplimentaran formularios y llevaron a cabo un proceso de evaluación y selección. Muchos de los participantes entrevistados carecían de una cualificación específica o formación relacionada con la labor humanitaria. Algunas organizaciones señalaron que seleccionaron a los participantes sobre la base de su cualificación (por ejemplo, médicos), su influencia (parlamentarios, escritores) y su capacidad de resistir a la provocación. Algunos organizadores expresaron su preferencia por personas que ya conocían.

86. Se señaló a la atención de la Misión que uno de los pasajeros de la embarcación, con responsabilidades en materia de logística en lo que respecta al cargamento del *Mavi Marmara*, había sido acusado y condenado a una pena de cárcel por su participación en el secuestro, en 1996, de un transbordador ruso, mediante el que los secuestradores exigían la liberación de prisioneros chechenos⁶⁵.

87. Los participantes recaudaron fondos en sus comunidades para cubrir los gastos del viaje y solicitaron donaciones en efectivo para entregarlas directamente a la población de Gaza.

88. El *Mavi Marmara* fue objeto de medidas estrictas de seguridad en el puerto de Antalya y se revisaron todos los artículos transportados. Los pasajeros y sus equipajes pasaron por controles de seguridad similares a los atravesados en los aeropuertos antes de embarcar, incluso fueron sometidos a cacheos. Los pasajeros trasladados desde el *Challenger 1* al *Mavi Marmara* en altamar fueron sometidos a los mismos controles de seguridad.

89. También se realizaron controles de seguridad minuciosos a los pasajeros del *Eleftheri Mesogios* en el puerto de Grecia. El *Sfendoni* transportaba principalmente pasajeros, pero también llevaba a bordo material sanitario, incluido un ecógrafo, que había sido donado. El capitán del barco verificó personalmente el aparato y el barco para

⁶⁵ Informe del Meir Amit Intelligence and Terrorism Information Center, Israel, 26 de agosto de 2010. Véase http://www.terrorism-info.org.il/malam_multimedia/English/eng_n/pdf/ipc_e119.pdf.

confirmar que no había armas o material similar a bordo. Los testigos dijeron que el cargamento del *Rachel Corrie* fue también revisado por tres autoridades independientes y sellado antes de zarpar de Irlanda. Los sellos seguían intactos cuando el barco fue abordado por los israelíes.

90. Los testigos no precisaron que existiera un plan logístico definido para descargar las ingentes cantidades de ayuda humanitaria transportada por los buques de la flotilla en Gaza, dadas las limitaciones de las instalaciones portuarias de Gaza. Un testigo dijo que suponía que los trabajadores de IHH presentes en Gaza estaban preparando grúas para trasladar la carga a embarcaciones más pequeñas. Otro testigo confirmó ese plan y dijo que el propio *Eleftheri Mesogios* contaba con una grúa.

d) *Rumbo previsto y destino de la flotilla*

91. Los buques que participaron en la flotilla de Gaza zarparon de diferentes puertos en fechas distintas, según se señala a continuación, y se dirigieron a un punto de encuentro acordado, en aguas internacionales, a unas 40 millas náuticas al sur de Chipre. Acudieron a la cita los siguientes buques:

- El 14 de mayo de 2010, el *Gazze 1* zarpa de Estambul con rumbo a Iskenderun.
- El 18 de mayo, el *Rachel Corrie* zarpa del puerto de Greenore (Irlanda) con rumbo a Malta. Había partido inicialmente de Dundalk el 14 de mayo, pero se detuvo para efectuar reparaciones.
- El 22 de mayo, el *Mavi Marmara* zarpa de Estambul hacia Antalya (Turquía).
- El 22 de mayo, el *Gazze 1* zarpa de Iskenderun hacia Gaza.
- El 24 de mayo, el *Defne Y* zarpa de Estambul.
- El 24 de mayo, el *Elftheri Mesogios* zarpa de El Pireo (Grecia).
- El 25 de mayo, el *Mavi Marmara* llega a Antalya (Turquía).
- El 25 de mayo, el *Sfendoni* zarpa de El Pireo (Grecia) (hace escala en Rodas).
- El 28 de mayo, el *Mavi Marmara* zarpa de Antalya (Turquía).
- El 29 de mayo, el *Challenger 1* y el *Challenger 2* zarpan de Creta; el *Rachel Corrie* llega a Malta.
- El 30 de mayo, los seis buques se reúnen en un punto de encuentro situado al sur de Chipre; el *Rachel Corrie* zarpa de Malta.

92. Los documentos de embarque de los buques que zarparon de Turquía señalaban Gaza como destino oficial, mientras que los documentos de aduana declaraban el Líbano como destino porque el sistema informático no incluía a Gaza como puerto de atraque. Los miembros de la tripulación de algunas naves dijeron que, según tenían entendido, la idea era navegar primero hasta Egipto y entrar luego en aguas de Gaza desde el oeste.

93. La flotilla inició su viaje hacia Gaza a las 15.54 horas del 30 de mayo de 2010, desde una posición situada aproximadamente a 65 millas náuticas al oeste de la costa del Líbano.

e) *Planes de Israel para interceptar la flotilla*

94. Según el Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas de Defensa de Israel, las autoridades israelíes tuvieron conocimiento de los planes de la flotilla a principios de febrero de 2010, entendiendo que su intención era romper el bloqueo. Inmediatamente iniciaron los contactos diplomáticos para evitar que la flotilla siguiera adelante y se formularon planes de

navegación y emergencia. Las primeras órdenes oficiales para preparar la interceptación de la flotilla se dictaron a mediados de abril y el 12 de mayo se disponía ya de un plan de misión, que fue aprobado por el Jefe del Estado Mayor israelí el 13 de mayo de 2010.

95. El 13 de mayo de 2010, el Jefe del Estado Mayor israelí envió una carta al Ministro de Defensa y al Primer Ministro en la que presentaba las opciones para hacer frente a la flotilla, incluida la opción militar consistente en el apoderamiento e incautación de los buques y la detención de los pasajeros. El 26 de mayo se realizó una nueva evaluación y el Ministro de Defensa autorizó la operación oficialmente. Se impartió una amplia capacitación y se llevó a cabo la planificación, entre otras cosas mediante la creación en el puerto de Ashdod de un centro de tramitación de procedimientos en relación con los detenidos.

96. Según la información de que dispone la Misión, las fuerzas israelíes desplegadas para interceptar la flotilla disponían de corbetas y lanchas lanzamisiles, helicópteros, lanchas neumáticas, aviones de reconocimiento y, posiblemente, dos submarinos. Los efectivos de la unidad especial de las fuerzas navales "Shayetet 13" participaron en la operación, que recibió el nombre en clave de "Operación Brisa del Mar" u "Operación Vientos del Cielo".

97. Los servicios de inteligencia israelíes procedieron a identificar y vigilar rigurosamente a determinados pasajeros, como indica el folleto plastificado encontrado entre las pertenencias de uno de los soldados israelíes capturados y que contiene el nombre y la fotografía de personas de especial interés en cada uno de los seis buques, así como fotografías de cada barco. Un pasajero confirmó que la fotografía del folleto se tomó apenas días antes de que zarpara la flotilla. La vigilancia con tecnología de vanguardia fue confirmada mediante documentos probatorios atribuidos al Ministro de Defensa Ehud Barak, que los presentó ante la Comisión Turkel, que indicaban que se impartieron órdenes específicas "para que los servicios de inteligencia siguieran vigilando a los organizadores de la flotilla, con especial atención a la posibilidad de que entre los pasajeros hubiera terroristas que quisieran atacar contra las fuerzas israelíes"⁶⁶.

f) *Preparativos para defender los buques en caso de intento de abordaje*

98. La Misión no alberga dudas de que cuando la flotilla se dirigía al punto de encuentro frente a las costas de Chipre, los participantes captaron en toda su magnitud los planes de Israel para interceptarla, abordarla y tomar el mando de los barcos. Los detalles de los planes de Israel se habían publicado en un diario israelí. Muchos pasajeros dijeron que hasta entonces pensaban que los israelíes tratarían de impedir el paso de la flotilla y obligarla a desviarse, pero no imaginaban que pudieran intentar abordar los buques por la fuerza. Tal era la percepción imperante entre muchos pasajeros con poca experiencia hasta el momento de la interceptación, a pesar del precedente del *Spirit of Humanity* en 2009. Muchos pasajeros señalaron a la Misión que, en realidad, no creían que los israelíes intentarían abordarles hasta que los primeros barcos se acercaron al *Mavi Marmara* en la mañana del 31 de mayo.

Preparativos y planificación en el Mavi Marmara

99. Los pasajeros de la flotilla del *Mavi Marmara* tomaron plena conciencia de que los israelíes estaban planeando en serio apoderarse de la flotilla en el transcurso del 30 de mayo. Hay pruebas claras de que algunas personas a bordo del *Mavi Marmara*, incluidos

⁶⁶ Deposition del Sr. Ehud Barak, Ministro de Defensa ante la Comisión Turkel: Comisión Pública de Investigación.

algunos dirigentes de IHH, se prepararon activamente para defender la nave contra cualquier intento de abordaje. Existen grabaciones en vídeo de una reunión, a la que asistieron entre 50 y 100 pasajeros a bordo de la embarcación el 30 de mayo, en la que el Presidente de IHH y otras personalidades hablaron enardecidamente sobre la necesidad de evitar que los israelíes se apoderaran del barco. La víspera de la intervención se vio cómo personas verificaban la presión de las mangueras de agua en cubierta.

100. Tras una comunicación por radio con la Armada israelí y el avistamiento de embarcaciones israelíes, no hubo dudas de que el abordaje de la nave era inminente. Se pidió a los pasajeros que se pusieran los chalecos salvavidas. Aunque no parece haber existido un plan coordinado común a todos los pasajeros, algunas personas se agruparon con la intención de defender el barco. Hay pocas pruebas que apunten a la existencia de un mando unificado para coordinar la defensa de la nave.

101. Durante la noche del 30 al 31 de mayo, algunos pasajeros se hicieron con herramientas eléctricas procedentes del taller del buque, que no estaba cerrado con llave, y serraron barrotos procedentes de rejas, de una longitud aproximada de metro y medio, al parecer con el fin de utilizarlos como armas. También tomaron porciones de cadena metálica que provenían del enrejado. Cuando la tripulación de la nave descubrió esos hechos, confiscó las herramientas y las guardó bajo llave en la sala de radio situada en el puente. Varios pasajeros recibieron también caretas antigás para contrarrestar los efectos de los gases lacrimógenos. Sin embargo, la Misión señala que el equipamiento estándar contra incendios que llevaba el buque debía incluir equipos de respiración. Además, el hecho de que algunos pasajeros improvisaran armas rudimentarias muy poco antes de la intervención permite a la Misión confirmar sus conclusiones en el sentido de que no había armas a bordo de la nave.

Preparativos y planificación en el Challenger 1, el Sfendoni, el Eleftheri Mesogios y el Rachel Corrie

102. Los pasajeros y la tripulación del *Challenger 1* recibieron formación sobre técnicas de resistencia pasiva y no violencia y sobre lo que debían hacer si eran detenidos en Israel (en particular, ponerse en contacto con un abogado antes de embarcar). Algunos testigos señalaron que los pasajeros habían debatido previamente el modo de responder a un posible intento de abordaje israelí y que la tripulación había insistido en que debían abstenerse de repeler a los asaltantes mediante el recurso a la fuerza física. El capitán y la tripulación se opusieron a la propuesta de bloquear el acceso al puente por temor a enfurecer a los soldados. Su intención, según los testigos, era ofrecer una resistencia simbólica a los soldados, suficiente para hacerles ver que no eran bienvenidos a bordo. La respuesta prevista por el *Challenger 1* en caso de abordaje se basó en parte en la experiencia de algunos de los pasajeros de viajes anteriores, en los que las embarcaciones habían sido interceptadas por los israelíes.

103. Los testigos a bordo del *Svendoni* y el *Eleftheri Mesogios* confirmaron que en sus barcos se mantuvieron debates similares. En el *Eleftheri Mesogios* se decidió también que las mangueras de agua podrían confundirse con armas y que por lo tanto, no debían utilizarse. En el *Sfendoni*, los pasajeros pensaban sentarse en las cubiertas y dificultar cualquier intento de tomar el control del puente mediante una resistencia pasiva.

104. Los pasajeros a bordo del *Rachel Corrie* se pusieron de acuerdo en que no opondrían resistencia a las fuerzas israelíes y así lo notificaron a los israelíes antes del abordaje.

Preparativos y planificación en el Gazze 1 y el Defne Y

105. No se dispone de información que permita suponer que la tripulación o los pasajeros del *Gazze 1* y el *Defne Y* hicieran preparativos específicos para defenderse de un posible abordaje.

B. Intercepción de la flotilla de Gaza por la Armada israelí el 31 de mayo de 2010**1. Exposición de los hechos y conclusiones**

106. La Misión consideró que los siguientes hechos habían quedado probados de forma satisfactoria.

a) Contactos entre la Armada israelí y los buques de la flotilla

107. La flotilla abandonó el punto de encuentro a las 15.54 horas del 30 de mayo de 2010, navegando en dirección sur-suroeste con un rumbo de 222°. Este rumbo se cambió a 185°, casi en dirección sur-sur, a las 23.30 horas, después de avistar la costa de Israel, con el fin de mantener una derrota más o menos paralela a tierra. La flotilla se mantuvo a 70 millas de la costa ya que, según un aviso del NAVTEX (navegación télex), el ejército israelí en sus ejercicios estaba llegando hasta 68 millas de la costa.

108. El primer contacto por radio con la Armada israelí tuvo lugar aproximadamente a las 22.30 horas. La Armada israelí se puso en contacto con cada uno de los buques a través del Canal 16, pidiéndoles que cambiaran a un canal alternativo. Los buques se negaron a ello para que todos los barcos pudieran seguir la comunicación. La Armada israelí pidió a cada barco que se identificara e indicara cuál era su destino. A continuación, avisó a los buques, recurriendo a diversas formulas, de que se acercaban a una zona de hostilidades bajo bloqueo naval, de que la zona marítima de Gaza estaba cerrada a la navegación y de que debían cambiar su rumbo para entregar la mercancía en el puerto de Ashdod, en Israel. En algunos de los mensajes, se avisó al capitán de que sería considerado personalmente responsable de las consecuencias que acarrearía el incumplimiento de las órdenes israelíes. Los mensajes de la Armada israelí fueron similares a los transmitidos en los anteriores intentos del Movimiento Free Gaza de llegar a Gaza por mar.

109. Los capitanes de los buques respondieron que su destino era Gaza y que su propósito era entregar ayuda humanitaria. Dijeron además que las fuerzas israelíes no tenían derecho a ordenarles que cambiaran su rumbo y que el bloqueo mencionado era ilegal. Un representante del Movimiento Free Gaza habló con los israelíes en nombre de la flotilla y reiteró que los pasajeros eran civiles desarmados que transportaban ayuda humanitaria y que ninguno de los buques podía considerarse una amenaza para Israel. La Armada israelí no solicitó en ningún momento inspeccionar la carga. La comunicación con la Armada israelí continuó hasta las 2.00 horas aproximadamente, momento en que las fuerzas israelíes bloquearon mediante interferencias el equipo de comunicación, imposibilitando todo contacto del buque con el exterior. Sin embargo, los buques de la flotilla pudieron seguir en contacto entre sí a través de aparatos manuales emisores-receptores de radio.

110. A primeros de junio de 2010, las autoridades israelíes publicaron grabaciones de presuntas comunicaciones entre la Armada israelí y el *Defne Y*, que incluían referencias injuriosas realizadas por desconocidos, con alusiones a Auschwitz y al atentado del 11 de septiembre de 2001 contra el World Trade Center en Nueva York. No obstante, la Misión no considera que las grabaciones sean auténticas, y el Gobierno de Israel no las ha facilitado a la Misión para que ésta las examine de manera adecuada. La Misión recibió

pruebas convincentes de que esas declaraciones no habían sido formuladas por personas encargadas de las comunicaciones en la flotilla.

111. La tripulación y los pasajeros de los seis buques descubrieron la presencia de los barcos israelíes poco después del contacto inicial, entre las 23.00 horas y la medianoche, tanto al avistarlos como por los contactos de radio entre buques. A la 1.00 horas del 31 de mayo, la tripulación de los barcos pudo divisar los helicópteros y los buques israelíes de mayor tamaño. Los demás buques los avistaron también a aproximadamente la misma hora.

b) *Sucesos a bordo del M. V. Mavi Marmara*⁶⁷

i) Intento inicial de abordar el *Mavi Marmara* desde el mar

112. Las lanchas neumáticas israelíes intentaron abordar el *Mavi Marmara* desde el mar poco después de las 4.30 horas. Varias lanchas se acercaron al buque por la popa, tanto por babor como por estribor. El intento de abordaje se acompañó de disparos de armas no letales contra el barco, como granadas de humo y de concusión, gas lacrimógeno y bolas de pintura. Cabe la posibilidad de que también se hubieran utilizado balas de plástico. Sin embargo, a pesar de las afirmaciones de que también se disparó munición real desde las lanchas, la Misión no considera que haya sido así. El humo y el gas lacrimógeno no actuaron debido a la fuerte brisa marina y, más tarde, a la corriente provocada por la sustentación de los helicópteros.

113. Las fuerzas israelíes intentaron abordar el barco fijando escalas de mano al casco. Los pasajeros a su vez trataron de evitar el abordaje utilizando las mangueras del barco⁶⁸ y lanzando objetos, como sillas, palos, una caja de platos y otros objetos que había más a mano. Este primer intento de abordaje no tuvo éxito. A juicio de la Misión, las fuerzas israelíes deberían haberse considerado sus planes cuando fue obvio que para colocar a sus soldados a bordo del barco deberían ocasionarse víctimas civiles.

ii) Descenso de soldados desde los helicópteros al *Mavi Marmara*

114. Alrededor de las 4.30 horas, minutos después de que los soldados a bordo de las lanchas neumáticas fracasaran en su intento de abordar el barco, el primer helicóptero se

⁶⁷ A los efectos del presente informe, se utilizan los siguientes términos para describir las diversas cubiertas del *Mavi Marmara*: cubierta superior —parte superior del barco en la que se encuentran la torre de comunicaciones y la chimenea—, cubierta de mando —situada debajo de la cubierta superior y desde la que se accede al puente—, cubierta de proa —cubierta expuesta situada en la zona más baja con acceso a la parte delantera del barco. Las retransmisiones de televisión en directo se hicieron desde una zona abierta en la parte trasera de la cubierta de mando.

⁶⁸ Cabe señalar que, según la circular de la Organización Marítima Internacional titulada "Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques" de junio de 2009, se recomienda el uso de mangueras para evitar los abordajes de piratas y ladrones armados. Según la circular Msc.1/Circ.1334 de la OMI, de 23 de junio de 2009, anexo, párr. 57: "También debería examinarse la posibilidad de utilizar mangueras para agua, aunque puede resultar difícil manejarlas en caso de que al mismo tiempo se estén realizando maniobras evasivas. La utilización de agua a una presión igual o superior a 80 libras por pulgada cuadrada en ocasiones ha permitido disuadir y repeler a los atacantes. En esta situación los atacantes no sólo deberán luchar contra el chorro de agua, sino que su bote se podrá ver inundado y, como resultado de esta inundación, los motores y los sistemas eléctricos quedarían averiados. Se debería considerar la posibilidad de instalar dispositivos especiales para apuntar las mangueras a objetivos determinados que también protejan a quienes las estén utilizando. Se podrían juntar varias mangueras contra incendios de repuesto y atarse de modo que puedan recibir agua a presión en un intervalo breve de tiempo en caso de que se detecte un posible ataque."

acercó al buque y se mantuvo inmóvil sobre la cubierta superior. En ese momento, en el centro de la cubierta había entre 10 y 20 pasajeros, si bien su número aumentó a medida que el resto del pasaje recibía información sobre lo que estaba sucediendo. Las fuerzas israelíes utilizaron granadas de humo y de concusión con el objetivo de despejar una zona sobre la que pudieran descolgarse los soldados. Algunos pasajeros ataron a alguna parte del puente superior el primer cabo que se dejó caer desde el helicóptero, con lo cual los soldados no pudieron utilizarlo para bajar. A continuación, se lanzó otro cabo desde dicho helicóptero, por el que se deslizó el primer grupo de soldados. La Misión considera que no es plausible que los soldados pudieran sujetar sus armas y disparar mientras bajaban por la cuerda. Sin embargo, ha llegado a la conclusión de que desde el helicóptero se disparó munición real contra la cubierta superior antes de que los soldados empezaran a bajar.

115. Con las pruebas disponibles, es difícil describir el curso exacto de los acontecimientos en la cubierta superior desde el descenso del primer soldado hasta el momento en que las fuerzas israelíes se hicieron con el control de la cubierta. A continuación, se inició una contienda entre los pasajeros y los primeros soldados que habían bajado a la cubierta superior, a raíz de la cual al menos dos soldados fueron empujados por la baranda, cayendo al puente de mando, situado en la cubierta inmediatamente inferior, donde forcejearon con grupos de pasajeros que intentaron quitarles las armas. Al menos un soldado se vio despojado de su chaleco al ser proyectado hasta la cubierta inferior. Los pasajeros quitaron a varios soldados sus armas y las lanzaron al mar: un arma, una pistola de 9 mm, fue descargada por un pasajero, que había sido infante de la Marina de los Estados Unidos, delante de testigos y escondida después en otra zona del barco con la intención de guardarla como prueba.

116. En la cubierta superior, varios pasajeros se enfrentaron a los soldados recurriendo a los puños y a palos, barras de metal y cuchillos⁶⁹. Al menos uno de los soldados fue apuñalado con un cuchillo o con un objeto cortante. Los testigos informaron a la Misión de que su objetivo era someter y desarmar a los soldados para que no pudieran herir a nadie. La Misión considera probado que al menos dos pasajeros utilizaron hondas para lanzar pequeños proyectiles contra los helicópteros desde la cubierta de mando. La Misión no ha encontrado pruebas que demuestren que alguno de los pasajeros hubiera utilizado armas de fuego ni de que éstas hubieran sido llevadas a bordo. A pesar de haberlo solicitado, la Misión no ha recibido informes médicos ni información sólida de las autoridades israelíes respecto de heridas de arma de fuego infringidas a los soldados que participaron en la incursión. Los tres soldados trasladados a la parte inferior de las cubiertas fueron examinados por médicos y no se encontraron en ellos heridas de armas de fuego. Además, la Misión considera que las versiones israelíes son tan incoherentes y contradictorias a la hora de probar las presuntas heridas causadas por armas de fuego a los soldados israelíes que no puede sino descartarlas⁷⁰.

⁶⁹ La Misión no ha encontrado pruebas de que los pasajeros hubieran llevado cuchillos al barco, con la excepción de un cuchillo tradicional de ceremonia. Sin embargo, en el *Mavi Marmara* había seis cocinas, equipadas con los cuchillos de cocina habituales.

⁷⁰ En su deposición ante la Comisión Turkel, que tuvo lugar en Israel el 11 de agosto de 2010, el Jefe del Estado Mayor Ashkenazi dijo que uno de los soldados recibió un disparo en el abdomen de uno de los activistas y que, durante el enfrentamiento, cinco soldados resultaron heridos a causa de puñaladas, golpes y disparos. Sin embargo, durante el debate urgente del Consejo de Derechos Humanos celebrado durante su 14º período de sesiones, el 1º de junio de 2010, el Representante Permanente de Israel señaló que los pasajeros habían disparado a dos soldados israelíes. Por contra, en la respuesta del Estado durante la vista de hábeas corpus, celebrada el 2 de junio de 2010 (apelación HCJ 4913/10 ante el Tribunal Supremo de Israel en Jerusalén en calidad de Tribunal

iii) Muerte de 9 pasajeros y heridas a un mínimo de otros 50

117. Durante la operación para hacerse con el control de la cubierta superior, las fuerzas israelíes tardaron 15 minutos en hacer descender a los soldados desde tres helicópteros⁷¹. Los soldados de las fuerzas israelíes, tanto los que estaban en los helicópteros como los que habían desembarcado en la cubierta superior, dispararon bolas de pintura, balas de plástico y munición real. La munición real utilizada durante ese tiempo causó heridas mortales a 4 pasajeros⁷² y lesiones a otros 19, 14 de los cuales presentaban heridas de bala. Las vías de evacuación de la cubierta superior al puente de mando eran estrechas y escasas por lo que a los pasajeros que se encontraban en esa zona les resultó muy difícil evitar los impactos de fuego real. Al menos uno de los fallecidos se encontraba manejando una cámara de vídeo y no participó en los enfrentamientos con los soldados. La mayoría de las heridas de bala que sufrieron los pasajeros se concentraron en la zona superior del cuerpo (cabeza, tórax, abdomen y espalda). Teniendo en cuenta que, durante el incidente, los pasajeros que se encontraban en la cubierta superior eran relativamente escasos, la Misión se inclina a considerar que la gran mayoría sufrieron impactos de bala.

118. Los soldados israelíes siguieron atacando a los pasajeros ya heridos, disparando munición real, balas tipo *beanbag* y balas de plástico. Los análisis forenses demuestran que dos de los pasajeros fallecidos en la cubierta superior sufrieron heridas provocadas casi con toda seguridad por disparos a quemarropa, que recibieron cuando yacían ya en el suelo: Furkan Doğan recibió un impacto de bala en la cara e İbrahim Bilgen una herida fatal de una bala tipo *beanbag* disparada desde una distancia tan corta que partes del saquete en el que están los perdigones le atravesaron el cráneo y se alojaron en el cerebro. Además, algunos de los heridos fueron víctimas de actos adicionales de violencia, como golpes con la culata de un arma y patadas en la cabeza, el pecho y la espalda, y fueron insultados. Algunos de los pasajeros heridos fueron esposados y, durante un tiempo, se les dejó solos antes de ser arrastrados por los brazos o las piernas hasta la parte delantera de la cubierta.

119. Cuando las fuerzas israelíes se hicieron con el control de la cubierta superior, formaron posiciones para acceder a la cubierta de mando, en la parte inferior, hacerse con el puente y asumir así el control del buque. Durante esta operación, hubo varios disparos cerca de la puerta de babor que conduce a la escalera principal, en la cubierta de mando. Esta puerta está cerca de la escotilla y la escalera, y comunica la cubierta superior con el puente.

120. Los soldados israelíes dispararon munición real tanto desde la cubierta superior, contra los pasajeros que estaban en la cubierta de mando, como posteriormente, cuando estuvieron ya en el puente de mando. Durante esta fase, murieron al menos 4 pasajeros⁷³ y un mínimo de 9 resultaron heridos (5 por disparos). Ninguno de los cuatro pasajeros fallecidos, entre ellos un fotógrafo al que disparó un soldado israelí desde la cubierta superior mientras tomaba fotografías, representaban una amenaza para las fuerzas israelíes. Los soldados israelíes apostados en la cubierta superior realizaron múltiples disparos con munición real y varios pasajeros resultaron heridos o murieron mientras intentaban refugiarse atravesando la puerta o ayudaban a otros a hacerlo. Los pasajeros heridos fueron trasladados al interior del barco a través de la escalera y cabina del puente de mando, y llevados a la parte inferior, en donde se les pudo suministrar algún tipo de atención médica por parte de los médicos y de otras personas que viajaban a bordo.

Superior de Justicia; traducción no oficial), no había referencias concretas a que se realizaran disparos contra soldados israelíes.

⁷¹ En su deposición la Comisión Turkel, el 11 de agosto de 2010, el Jefe del Estado Mayor Ashkenazi dijo que en el primer helicóptero viajaban 15 soldados, en el segundo, 12, y en el tercero, 14.

⁷² Fahri Yaldiz, Furkan Doğan, İbrahim Bilgen y Ali Haydar Bengi.

⁷³ Cevdet Kiliçlar, Cengiz Songür, Cengiz Akyüz y Çetin Topçuoğlu.

121. Un testigo describió las circunstancias en las que falleció uno de los pasajeros en el puente de mando:

"Vi a dos soldados subidos a la toldilla que desde allí apuntaban a algo que yo, desde la cubierta, no podía ver. Había dos tíos escondidos bajo una pasarela del barco, a la derecha [a estribor], y yo les gritaba que no se movieran. Los dos pasajeros estaban justo debajo de los soldados. Mientras permanecían escondidos bajo la pasarela, no podían verse unos a otros. Entonces, los que estaban bajo la pasarela echaron a correr hacia la puerta metálica, y los soldados los vieron. Uno de los hombres consiguió llegar a la puerta y entrar. El otro debió recibir un disparo. Creo que por la forma en que quedó tumbado, había sido alcanzado en la cabeza. No se movía para nada. Estaba a unos 20 ó 30 m de mí. Cuando este último fue alcanzado, el primero abrió la puerta y, usándola como escudo, intentó llegar hasta el herido. Tras lograrlo, empezó a tirar de él por el brazo derecho. No vi ninguna sangre, pero estaba inmóvil."

122. Dentro del barco, cerca de la escalera o en la escalera misma, había un grupo de unos 20 pasajeros, algunos pertrechados de palos y barras y portando caretas antigás. Uno de los pasajeros que estaba justo detrás de la puerta recibió un disparo a través de la portilla de la puerta que estaba rota, realizado por un soldado apostado a pocos metros, en el exterior de la cubierta de mando.

123. Durante los disparos en la cubierta de mando y cuando fue evidente que había muchos pasajeros heridos, Bulent Yildirim, Presidente de IHH y uno de los principales organizadores de la flotilla, se quitó la camisa blanca, que se utilizó luego como bandera para indicar que se rendían. Aparentemente no surtió efecto alguno, y los disparos en el barco continuaron.

124. Las fuerzas israelíes bajaron a la cubierta de mando y avanzaron rápidamente para hacerse con el puente de mando en la parte de proa. Como empezaron a realizarse disparos contra la entrada y las ventanas de la cabina de mando, el capitán ordenó cortar máquinas. Los soldados israelíes accedieron al puente de mando por la puerta y por una ventana rota. A punta de pistola, obligaron a la tripulación a tenderse en el suelo. El capitán permaneció de pie pero estuvo retenido también a punta de pistola.

iv) Disparos en la cubierta de proa, liberación de los soldados israelíes y final de la operación

125. Durante el enfrentamiento inicial en la cubierta superior, tres soldados israelíes fueron apresados y conducidos al interior del barco. Aunque algunos de los pasajeros quisieron hacerles daño, otros se aseguraron de que estuvieran a salvo y de que recibieran una atención médica muy elemental de los médicos a bordo. Dos de los soldados presentaban heridas en el abdomen. Uno de ellos tenía una herida superficial en el abdomen, producida por un objeto afilado, que atravesó el tejido subcutáneo. Ninguno sufrió heridas de bala, según los médicos que los examinaron. Los tres soldados estaban conmocionados y presentaban cortes, magulladuras y contusiones.

126. Cuando fue patente la gravedad de lo sucedido en las cubiertas exteriores, algunos de los organizadores de la flotilla empezaron a temer que la retención de los soldados israelíes capturados pudiera tener consecuencias graves para la seguridad de todos los pasajeros a bordo⁷⁴. Se decidió que había que liberar a los soldados, para lo que los

⁷⁴ Al parecer, las fuerzas israelíes planeaban entrar en los camarotes del barco para encontrar a los tres soldados. En su deposición ante la Comisión Turkel, el 11 de agosto de 2010, el Jefe del Estado Mayor Ashkenazi dijo que, en aquel momento, las fuerzas israelíes avistaron a los tres soldados en la cubierta de proa: "El comandante de la fuerza [estaba preparando] el asalto a la zona de los pasajeros para encontrar a los soldados desaparecidos".

trasladaron a la parte de proa de la cubierta inferior. Una vez allí, dos de los soldados saltaron al mar y fueron rescatados por lanchas israelíes. El tercer soldado no saltó; se sumaron a él rápidamente soldados israelíes que bajaron de la cubierta superior.

127. Al menos cuatro pasajeros resultaron heridos en la proa del buque, antes y durante la liberación de los soldados israelíes. Dos pasajeros como mínimo resultaron heridos por munición real, mientras que otros recibieron golpes de porras de goma, entre ellos un médico que atendía a los pasajeros heridos.

128. Según las fuerzas israelíes, la fase activa de la operación de las fuerzas israelíes finalizó a las 5.17 horas⁷⁵, una vez que obtuvieron el control del buque y los tres soldados fueron liberados. Durante la operación, que duró unos 45-50 minutos, 9 pasajeros resultaron muertos, más de 24 sufrieron heridas graves causadas por munición real, y un gran número de pasajeros resultaron heridos por balas de plástico y balas tipo *beanbag*, y por otros medios.

Recuadro

Bajas entre los miembros de la flotilla

Bajas ocurridas en la cubierta superior (techo)

Furkan Doğan

Furkan Doğan, de 19 años de edad, con doble nacionalidad turca y estadounidense, se hallaba en la parte central de la cubierta superior grabando con una pequeña cámara de vídeo cuando lo alcanzaron con fuego real por primera vez. Al parecer, cayó al suelo y allí estuvo un rato, entre consciente y semiconsciente. En total Furkan presentaba cinco heridas de bala (en la cara, la cabeza, la parte posterior del tórax, la pierna y el pie izquierdos). En todos los casos, la bala había entrado por la parte posterior de su cuerpo, menos en la cara, donde el orificio de entrada estaba situado a la derecha de la nariz. Según el análisis forense, el tatuaje de la herida de la cara indica que el disparo se produjo a quemarropa. Además, la trayectoria de abajo a arriba de la herida y la abrasión vital del hombro izquierdo, que podría casar con la localización del orificio de salida, apuntan a la posibilidad de que el fallecido recibiera el disparo cuando se encontraba tumbado boca abajo en el suelo. El resto de las heridas no fueron el resultado de disparos efectuados a cañón tocante, a quemarropa o a corta distancia, pero no es posible determinar de otra forma el grado exacto de proximidad. Lo más probable es que las heridas de la pierna y el pie se produjeran mientras el individuo estaba de pie.

İbrahim Bilgen

İbrahim Bilgen, ciudadano turco de 60 años de edad, natural de Siirt (Turquía), se encontraba en la cubierta superior y fue uno de los primeros pasajeros alcanzados por los disparos. Presentaba en el pecho una herida de bala con trayectoria descendente, que no había sido disparada a quemarropa. Presentaba además otras dos heridas de bala en la parte derecha de la espalda y en la nalga derecha, ambas de atrás hacia adelante. Esas lesiones no habrían causado su muerte en el acto, pero sí que se desangrara en poco tiempo al no recibir cuidados médicos. El análisis forense demuestra que le dispararon sobre un lado de la cabeza una bala tipo *beanbag* desde una distancia tan corta que el proyectil entero, con su saquete, atravesó el cráneo y fue a alojarse en el cerebro. El fallecido presentaba otra erosión en el costado derecho que podría deberse a otra bala tipo *beanbag*. A juzgar por las heridas, es probable que los primeros disparos que recibió el fallecido los efectuaran los

⁷⁵ Según lo declarado por el Jefe del Estado Mayor Ashkenazi ante la Comisión Turkel el 11 de agosto de 2010.

soldados que estaban sobrevolando la flotilla a bordo de un helicóptero y que luego lo alcanzaron de nuevo en la cabeza mientras yacía en el suelo, ya herido.

Fahri Yaldiz

Fahri Yaldiz, ciudadano turco de 42 años de edad, natural de Adiyaman, presentaba 5 heridas de bala: 1 en el pecho, 1 en la pierna izquierda y 3 en la derecha. La lesión del pecho se la produjo una bala que entró por una zona próxima al pezón izquierdo y alcanzó el corazón y los pulmones antes de salir por el hombro. Esa herida le habría causado una muerte rápida.

Ali Heyder Bengi

Según el informe patológico, Ali Heyder Bengi, ciudadano turco de 38 años de edad, natural de Diyarbakir, presentaba 6 heridas de bala (1 en el tórax, 1 en el abdomen, 1 en el brazo derecho, 1 en la cadera derecha y 2 en la mano izquierda). Una de las balas se alojó en la zona del tórax. Ninguna de las heridas causó la muerte instantánea del fallecido, pero le dañaron el hígado, lo que desató una hemorragia que, al no cortarse, resultó mortal. Según varios testigos, soldados israelíes le dispararon a quemarropa en la espalda y en el pecho mientras yacía postrado en cubierta debido a los primeros impactos recibidos.

Bajas ocurridas en la cubierta de mando, parte de babor

Cevdet Kiliçlar

Cevdet Kiliçlar, ciudadano turco de 38 años de edad, natural de Estambul, se embarcó en el *Mavi Marmara* en calidad de fotógrafo de IHH. Cuando recibió el disparo, estaba de pie en la cubierta de mando en la zona de babor, cerca de la puerta que daba a la escalera principal, intentando sacar fotos a los soldados israelíes que se encontraban en la cubierta superior. Según los informes patológicos, recibió un único disparo en la frente, entre los ojos. La bala siguió una trayectoria horizontal, atravesando el cerebro de parte a parte por su zona media. Murió en el acto.

Cengiz Akyüz y Cengiz Songür

Cengiz Akyüz, de 41 años de edad, natural de Hatay, y Cengiz Songür, de 46 años, natural de Izmir, ambos ciudadanos turcos, fueron alcanzados en rápida sucesión por fuego real descendente cuando se encontraban en la cubierta de mando. Se habían puesto a cubierto y fueron alcanzados cuando intentaban entrar por la puerta que daba a la escalera. Cengiz Akyüz recibió un disparo en la cabeza y es probable que muriera en el acto.

En el informe patológico constan cuatro heridas, localizadas en cuello, cara, pecho y muslo. Cengiz Songür fue herido por una única bala en la parte superior del centro del tórax debajo del cuello, que fue disparada desde un ángulo elevado y se alojó en la cavidad torácica derecha, dañando el corazón y la aorta. Los médicos que se encontraban en el interior del barco intentaron practicarle sin éxito una reanimación con masajes cardíacos.

Çetin Topçuoğlu

Çetin Topçuoğlu, ciudadano turco de 54 años de edad, natural de Adana, había ayudado a llevar a los pasajeros heridos al interior del barco para que allí los atendieran. También fue alcanzado cuando se encontraba cerca de la puerta en la cubierta de mando. No murió en el acto y su mujer, que también se hallaba a bordo, estuvo a su lado cuando expiró. Resultó alcanzado por tres balas. Una de ellas entró, desde arriba, por el tejido blando situado al lado derecho de la zona posterior de la cabeza y salió por el cuello para luego volver a entrar en el tórax. Otra penetró por la nalga izquierda y se alojó en la parte derecha de la pelvis. La tercera entró por la ingle derecha y salió por la parte inferior de la espalda. Hay motivos para pensar que la víctima estaba agazapada o agachada cuando le produjeron esa herida.

*Bajas mortales y heridos graves producidos en una localización desconocida**Necdet Yildirim*

Todavía no se han esclarecido ni el lugar ni las circunstancias en que se produjeron los disparos que acabaron con la vida de Necdet Yildirim, un ciudadano turco de 31 años de edad, natural de Estambul. Le dispararon dos tiros al tórax, uno por delante y otro por detrás. La trayectoria de las dos balas fue descendente. También presentaba magulladuras que podrían deberse al impacto de balas de plástico.

Heridas de Uğur Suleyman Söylemez (en coma)

Uğur Suleyman Söylemez, nacional turco de 46 años de edad, natural de Ankara, se encuentra en coma en un hospital de la ciudad debido a la gravedad de sus heridas, al menos una de las cuales es de bala y afecta a la cabeza. Su estado es crítico por la grave lesión cerebral que presenta.

v) Cuidados administrados a los heridos del *Mavi Marmara*

129. Aún no había acabado la operación israelí y ya unos 15 pasajeros, entre médicos, enfermeras y otros especialistas, como un oftalmólogo y un ortopedista, intentaban atender a los heridos dentro del barco. Antes del ataque, los médicos se habían reunido y habían acordado usar la pequeña enfermería del barco, pero no habían podido prever el tipo de heridas que luego se dieron ni prepararse para ellas. La escasez de medicamentos y la ausencia del equipo adecuado hicieron que les fuera muy difícil atender como es debido a los heridos, sobre todo a los que habían sido alcanzados por fuego real y exigían cirugía inmediata. Cuando finalizó la operación israelí, había más de 30 heridos instalados en mesas de operaciones improvisadas en los camarotes, sobre todo en la cubierta inferior, 20 de los cuales se encontraban en estado crítico.

130. Los organizadores de la flotilla y otros pasajeros trataron de solicitar la ayuda de las fuerzas israelíes para dar a los heridos la atención necesaria. Uno de los organizadores usó el sistema de intercomunicación del barco para pedir socorro en hebreo y algunos también se comunicaron por las ventanas de la cabina directamente o colocando carteles en inglés y en hebreo en las ventanas del barco. Sin embargo, estos intentos resultaron infructuosos y tuvieron que pasar hasta dos horas antes de que las fuerzas israelíes evacuaran a los heridos. Los soldados obligaron a los heridos a salir por su propio pie de los camarotes o los sacaron a empujones, sin que les preocupase lo más mínimo la gravedad de sus heridas ni el dolor que ello podía causarles.

131. Los pasajeros heridos fueron conducidos a la parte delantera de la cubierta superior junto a otros pasajeros que habían resultado heridos allí mismo y donde se habían dejado los cadáveres de quienes habían muerto durante la operación. Luego a todos los pasajeros heridos, incluidos aquellos que presentaban lesiones graves por fuego real, les pusieron unas esposas de plástico y en muchos casos se las apretaron tanto que en algunos casos perdieron la sensibilidad en las manos. Las esposas de ese tipo no pueden aflojarse a no ser que se las corte, pero sí pueden apretarse más. A muchos también los desnudaron y los hicieron esperar un rato, quizá incluso entre dos y tres horas, hasta darles atención médica. Las fuerzas israelíes atendieron a algunos de los heridos en la cubierta superior.⁷⁶

⁷⁶ Según declaró ante la Comisión Turkel el 11 de agosto de 2010 Ashkenazi, Jefe del Estado Mayor, se intervino quirúrgicamente *in situ* a 14 de los pasajeros que iban a bordo.

132. Después y en el transcurso de varias horas, las fuerzas israelíes fueron evacuando en helicóptero a los heridos del barco para trasladarlos a hospitales en Israel⁷⁷. No obstante, algunos de los heridos permanecieron a bordo del *Mavi Marmara* y al menos uno presentaba lesiones provocadas por munición real, pero no recibió atención médica adecuada hasta muchas horas después, cuando el barco arribó al puerto de Ashdod (Israel).

vi) Registro y detención inicial de los pasajeros del *Mavi Marmara*

133. Los demás pasajeros del *Mavi Marmara* tuvieron que salir uno a uno de las zonas de camarotes a las cubiertas exteriores, donde fueron cacheados. Luego, a la gran mayoría de los que iban a bordo, incluidos el capitán y la tripulación, les colocaron unas bridas de plástico y los obligaron a ponerse de rodillas en las distintas cubiertas, donde tuvieron que permanecer así varias horas. Algunas mujeres, ancianos y personas de países occidentales no fueron esposados, o se les colocaron unas esposas para quitárselas al poco, pudiendo tomar asiento en los bancos de cubierta. La mayor parte de los que estaban arrodillados resultaron empapados por el agua que levantaban las palas del helicóptero, de modo que pasaron todo ese rato con la ropa mojada y ateridos por el frío. Otros pasajeros en las cubiertas abiertas sufrieron quemaduras graves debido a las muchas horas que estuvieron expuestos al sol: según los informes médicos, al menos 13 pasajeros registraron quemaduras de primer grado. Las 12 horas que duró la travesía hasta el puerto de Ashdod (Israel) los pasajeros las pasaron dentro de la cabina del barco, donde se les permitió ocupar los asientos disponibles.

134. En el momento de la detención y a lo largo de las horas que los pasajeros pasaron arrodillados en las cubiertas exteriores, las fuerzas israelíes maltrataron físicamente a algunos, dándoles patadas, puñetazos y culatazos. Había a bordo un corresponsal extranjero que se había embarcado como tal y al que arrojaron al suelo y propinaron patadas y golpes antes de colocarle las esposas. Los pasajeros tenían prohibido hablar o moverse y a menudo los soldados los insultaban y hacían comentarios obscenos y despectivos sobre las pasajeras. A algunos pasajeros no les dejaron ir al aseo o los obligaron a esperar largo rato antes de escoltarlos hasta el retrete, donde los obligaron a hacer sus necesidades en su presencia y con las esposas puestas. Por esta razón algunos pasajeros sufrieron un gran malestar; otros recurrieron a recipientes improvisados, como botellas de plástico, y otros más tuvieron que orinarse encima. Las fuerzas israelíes también emplearon perros, y algunos pasajeros presentaban mordeduras. Ciertos testigos padecían problemas médicos crónicos como diabetes o enfermedades cardíacas y no pudieron acceder a los medicamentos que necesitaban porque se los habían requisado los soldados israelíes.

135. La forma en que se colocaron las esposas de plástico en las muñecas de los pasajeros les provocó un dolor y una incomodidad profundos. Muchos de los soldados israelíes las apretaron demasiado, lo que causó a quien las llevaba dolor e hinchazón, les cortó la circulación de las manos e hizo que perdieran la sensibilidad en manos y dedos. En la mayoría de los casos en que los pasajeros pidieron que les aflojaran las esposas, los soldados hicieron caso omiso o se las apretaron más. Tres meses después, algunos pasajeros se resienten todavía de los problemas médicos derivados del uso de las esposas y, según los informes forenses, al menos 54 pasajeros experimentaron lesiones, abrasiones y magulladuras transversales debido a las esposas que se les pusieron a bordo del *Mavi Marmara*.

⁷⁷ De acuerdo con ese mismo testimonio, habían salido del barco por vía aérea 31 pasajeros y 7 soldados heridos mediante "unas 40 evacuaciones por helicóptero" y a las 12.30 horas se había evacuado ya a la totalidad de los heridos.

c) *Hechos acaecidos a bordo del Challenger 1*

136. Los pasajeros y la tripulación del *Challenger 1*, la embarcación más pequeña y más rápida de la flotilla, pudieron presenciar los primeros momentos del abordaje al *Mavi Marmara*. Cuando resultó evidente que los israelíes tenían la intención de incautarse de los barcos, se decidió que el *Challenger 1* se destacara de la formación de la flotilla para dar más tiempo a los periodistas que iban a bordo a transmitir las noticias del abordaje al mundo exterior a través de la conexión del barco a Internet vía satélite, que seguía funcionando, y también con la esperanza de que al menos un buque pudiera llegar a Gaza. Una de las lanchas israelíes salió en persecución del navío, que no consiguió dejarla atrás. Al final, el motor de estribor empezó a perder presión de aceite y el capitán decidió cortar los motores por temor a que los israelíes los embistieran.

137. El barco fue interceptado por dos embarcaciones y un helicóptero israelíes. Según el testimonio de los pasajeros que iban a bordo, los israelíes lanzaron al menos una granada de concusión antes de intentar abordar la embarcación. Los pasajeros que se hallaban en cubierta habían decidido de antemano emplear técnicas de resistencia pasiva para plantar cara de manera simbólica a los soldados israelíes. Los pasajeros se colocaron desarmados hombro con hombro cerrándoles el paso. En el momento del abordaje, los soldados abrieron fuego con bolas de pintura y balas de goma, y alguno de estos proyectiles alcanzó a una mujer, que resultó herida en la cara. Otra mujer sufrió contusiones en la espalda por el impacto de las balas de goma.

138. Una vez a bordo, los soldados avanzaron para hacerse con el puente superior, apartando por la fuerza a los pasajeros que se interponían en su camino. Cuando llegaron allí, los soldados no encontraron resistencia alguna, pero una periodista sufrió quemaduras en los brazos por una descarga eléctrica que le aplicó un soldado israelí con un arma. Según los testigos, parecía que lo que más interesaba a los soldados era confiscar las cámaras fotográficas y equipo similar.

139. Los soldados respondieron con violencia a la resistencia pasiva de los pasajeros. Uno de ellos golpeó la cabeza de una mujer contra la cubierta del buque y luego le colocó el pie en la cabeza. Maniataron fuertemente a la espalda a los pasajeros con esposas de plástico, sin dar atención médica a la mujer que había resultado herida en la cara.

140. Según varios pasajeros, era evidente que los soldados israelíes sabían quién iba a bordo, porque se refirieron a algunos de los pasajeros llamándolos por su nombre. En un cuadernillo plastificado que se obtuvo de un soldado a bordo del *Mavi Marmara*, y que se filmó, se identificaba por nombre y mediante fotografía a algunos pasajeros de varios de los buques, entre otros el *Challenger 1*.

141. Uno de los miembros de la tripulación observó que los soldados eran muy jóvenes, parecían asustados y, al principio, estaban mal organizados. Su actitud hacia los pasajeros fue agresiva desde el primer momento. Los maniataron con esposas de plástico y no les dejaron ir al aseo. Un hombre mayor no tuvo más remedio que orinarse encima porque le impidieron ir al retrete. Hubo un intento de arrojar a una mujer por la borda sobre una de las lanchas neumáticas. Dos mujeres estuvieron encapuchadas durante bastante tiempo. Pasó un largo rato antes de que la mujer a la que habían herido en la cara al comenzar el abordaje fuera atendida, pese a que había un médico del ejército a bordo. Se dijo que la violencia física empleada había sido "injustificada y excesiva". No se hizo distinción entre los activistas y los periodistas, aunque se encontraban a bordo varios periodistas respetados a nivel internacional.

142. El buque llegó a Ashdod hacia las 11.00 horas del 31 de mayo. Varios pasajeros entrelazaron sus brazos para resistirse al desembarco, aduciendo que los habían traído a Israel contra su voluntad desde aguas internacionales. Dos pasajeras fueron esposadas y las obligaron a bajarse del buque por la fuerza, y a un pasajero lo amenazaron acercándole un

arma de descarga eléctrica. Los pasajeros descendieron del buque uno a uno flanqueados por sendos militares israelíes.

d) *Hechos acaecidos a bordo del Sfendoni*

143. La operación de abordaje del *Sfendoni* fue simultánea a la toma del *Mavi Marmara*. Los soldados pudieron subir a bordo directamente desde las lanchas neumáticas sin necesidad de emplear cabos con garfios, rezones u otros equipos. Previamente, estando en las lanchas, lanzaron al buque una serie de granadas de concusión y dispararon balas de plástico y bolas de pintura: alcanzaron al menos a dos pasajeros, a uno en la nuca. Según un médico que se encontraba a bordo, una granada que aterrizó en el estrecho espacio del puente hirió a varias personas y dañó en los oídos a un hombre.

144. Una vez a bordo, los soldados se dirigieron al puente del barco. Los pasajeros tenían pensado sentarse en las cubiertas para ofrecer una resistencia pasiva, pero llegado el momento el plan sólo se cumplió parcialmente. Muchos de los pasajeros, entre ellos los de mayor edad, se quedaron en el nivel inferior a la cubierta, en el salón principal. Los pasajeros que sí estaban en cubierta formaron una cadena humana en torno al puente. Entonces los israelíes comenzaron a usar armas de descarga eléctrica contra los pasajeros rebeldes para despejar el camino; un médico, que resultó herido de esta forma, atendió luego a muchos pasajeros aquejados de quemaduras eléctricas. Cuando dos soldados israelíes entraron en el puente, un tripulante se aferró con fuerza al timón y protestó diciendo que el buque se encontraba en aguas internacionales. Un soldado le dio un culatazo y en el forcejeo que tuvo lugar a continuación el capitán recibió patadas en la espalda y varios puñetazos en la cara, y sufrió quemaduras por la descarga eléctrica recibida.

145. En un momento dado, tras hacerse con el control del buque, los soldados se ensañaron con un pasajero, al que ataron de pies y manos con bridas de plástico. Éste gritó en señal de protesta y también por lo mucho que habían apretado sus ligaduras. Ante la insistencia de un médico, se las quitaron. Entonces el hombre salió corriendo y se lanzó al mar. Fue recogido posteriormente por otra embarcación.

146. Las fuerzas israelíes se hicieron con el control del buque y obligaron a los pasajeros a sentarse. Los soldados inmovilizaron con bridas de plástico a algunos pasajeros durante un período inicial, aunque no a la mayoría. Los soldados intentaron evitar que un médico tratara las heridas de los pasajeros diciendo que los atendería el médico militar de a bordo, pero dado que éste llevaba la cara tapada e iba armado como el resto de los soldados, ningún pasajero consintió en que así fuera. El primer médico dijo que tendrían que dispararle para impedir que hiciera su trabajo.

147. Registraron uno a uno a los pasajeros y los llevaron al salón principal. Según contaron los pasajeros, era muy difícil conseguir que les dieran agua y les dejaran ir al aseo; tenían que pedirlo repetidas veces y no a todos se lo concedían. Los pasajeros podían prepararse comida, pero se negaron a comer hasta que dejó de grabarlos con fines propagandísticos un cámara del ejército. Según los testigos, los soldados se mostraron agresivos en todo momento y no dejaron de gritar ni de apuntarles con sus armas, pero, por lo demás, no maltrataron ni inmovilizaron a nadie.

e) *Hechos acaecidos a bordo del Eleftheri Mesogios*

148. Las fuerzas israelíes abordaron el *Eleftheri Mesogios* pasadas las 4.30 horas, al mismo tiempo que eran abordados el *Mavi Marmara* y el *Sfendoni*. Se lanzaron al abordaje desde tres lanchas neumáticas y subieron por los costados del barco ayudándose de cabos con garfios y escalas de mano. Pese a que el barco estaba rodeado de alambre de espino, los soldados consiguieron abordarlo con relativa rapidez.

149. Los pasajeros no se resistieron activamente a la toma del barco, pero sí usaron métodos de resistencia pasiva, cerrando el paso al puente con sus cuerpos. Las fuerzas israelíes emplearon la fuerza física, armas de descarga eléctrica, balas de plástico y bolas de pintura para despejar la zona. Algunos pasajeros resultaron heridos, entre ellos uno que se fracturó la pierna.

150. Todos los pasajeros y la tripulación al completo fueron esposados. Los soldados israelíes confiscaron sus pasaportes y los cachearon. Los que se negaron a cooperar fueron tratados brutalmente. Según varios testimonios, algunas personas que se negaron a entregar sus pasaportes fueron objeto de agresiones, como una mujer a la que dieron puñetazos en el estómago y un hombre al que dos soldados tumbaron tras un forcejeo y al que propinaron patadas y golpes. Un pasajero se quejó de que las bridas de las manos estaban demasiado apretadas, y cuando pidió que se las aflojaran, se las apretaron aún más.

151. Los testigos declararon que los pasajeros fueron casi continuamente filmados por las fuerzas israelíes. Un pasajero dijo que le parecía que lo hacían a propósito para humillar a los pasajeros y que ello fue la causa directa de que un pasajero mayor experimentara un ataque de ansiedad.

f) *Hechos acaecidos a bordo del M.V. Gazze 1 y del M.V. Defne Y*

152. Las fuerzas israelíes abordaron el *M.V. Gazze 1* pasadas las 5.30 horas desde lanchas neumáticas. Ni la tripulación ni los pasajeros ofrecieron resistencia alguna y las fuerzas israelíes se hicieron con el control del barco sin mayores incidentes. Ordenaron a los pasajeros que pasaran a cubierta mientras registraban el barco con perros, y después los llevaron al comedor, donde los cachearon. Durante las ocho horas que duró el viaje hasta Ashdod, permanecieron sin esposar y se les dio comida.

153. Las fuerzas israelíes abordaron el *M.V. Defne Y* descolgándose desde helicópteros aproximadamente a las 5.30 horas. Ni la tripulación ni los pasajeros ofrecieron resistencia alguna y las fuerzas israelíes se hicieron con el control del barco sin mayores incidentes. Luego los pasajeros quedaron recluidos en los camarotes hasta que llegaron al puerto de Ashdod. Los soldados israelíes no esposaron a ningún miembro de la tripulación ni a ningún pasajero y les trajeron comida de las cocinas. Un pasajero, un cámara que trabajaba para la IHH, dijo que lo habían sometido a un interrogatorio de cinco horas y que lo habían agredido físicamente a causa de una cinta de vídeo que había escondido.

g) *Hechos acaecidos a bordo del M.V. Rachel Corrie el 5 de junio de 2010*

154. El *Rachel Corrie* zarpó con retraso de Irlanda e hizo escala en Malta para recoger a unos pasajeros. Es la razón de que el buque no pudiera reunirse con el resto de la flotilla en el punto de encuentro al sur de Chipre. Aun así, fue interceptado por fuerzas israelíes y los que iban a bordo sufrieron experiencias parecidas a quienes iban en los demás barcos. En el barco viajaban 9 tripulantes y 11 pasajeros, entre ellos importantes figuras públicas.

155. Los pasajeros del *Rachel Corrie* se habían enterado por teléfono vía satélite de que la flotilla había sido interceptada, por lo que decidieron unánimemente seguir rumbo a Gaza, según lo planeado, en homenaje a los fallecidos. Pidieron la opinión de la tripulación, que aceptó continuar. Se emitió un comunicado de prensa en el que se confirmaba la decisión de seguir adelante.

156. El 3 de junio, el Gobierno de Irlanda entabló negociaciones con el Gobierno de Israel para asegurarse de que el cargamento de ayuda que iba a bordo del *Rachel Corrie* podría hacerse llegar a Gaza si el barco se desviaba al puerto de Ashdod. Los pasajeros no participaron en las negociaciones y optaron por rechazar la oferta, ya que su objetivo no era tan sólo llevar la ayuda a Gaza, sino también romper lo que entendían como un sitio ilegal de Gaza.

157. El barco prosiguió su viaje hacia Gaza. El 5 de junio, la embarcación fue interceptada siguiendo el precedente sentado en los casos anteriores, pero no hubo violencia. Aparecieron una serie de embarcaciones de la Armada israelí que establecieron contacto por radio con el buque a partir de las 6.30 horas aproximadamente. Informaron al capitán de que Gaza era una zona militar prohibida y le dijeron que el barco no podía seguir adelante. El *Rachel Corrie* respondió que era un barco civil que llevaba ayuda humanitaria y que su cargamento, que había sido revisado y sellado por las autoridades de Irlanda, no constituía una amenaza para Israel.

158. Los pasajeros se sintieron irritados al oír que los israelíes no dejaban de llamar al barco por su antiguo nombre, *M. V. Linda*. El barco había sido rebautizado poco antes de zarpar de Irlanda en honor de una estadounidense llamada Rachel Corrie, que había muerto en 2003 al ser aplastada por una excavadora israelí en la Franja de Gaza.

159. Cuando los israelíes manifestaron su intención de subir a la embarcación, los pasajeros negaron que tuvieran derecho a hacerlo, ya que se encontraban en aguas internacionales y no constituían una amenaza, pero declararon que no opondrían resistencia violenta en caso de asalto. El navío quedó incomunicado debido a las interferencias provocadas. El capitán mandó apagar los motores y, aproximadamente a las 11.00 horas, unas lanchas neumáticas se acercaron al barco y los soldados que iban en ellas lo abordaron conforme a un procedimiento convenido. Los pasajeros y la tripulación fueron conducidos a la zona central del barco donde los obligaron a sentarse con las manos en alto mientras un hombre dirigía el buque desde la caseta del gobernalle. Subieron a bordo unos 35 soldados, 3 de ellos mujeres, que iban pertrechados de equipo antidisturbios. El abordaje discurrió pacíficamente. Según uno de los testigos, el barco se encontraba en esos momentos a 35 millas de Gaza.

160. El pasajero que llevaba el timón del barco justo antes del abordaje fue esposado y tuvo que pasar 45 minutos arrodillado en la popa del navío hasta que lo llevaron junto a la tripulación. Su mujer no pudo verlo durante la mayor parte del trayecto a Ashdod. En cuanto a los demás pasajeros, los soldados comprobaron sus pasaportes, los registraron y los obligaron a sentarse al sol durante varias horas mientras inspeccionaban el barco. A continuación, el barco fue conducido a Ashdod sin incidentes.

161. El Jefe del Estado Mayor de Israel, en su comparecencia ante la Comisión Turkel, citó al *Rachel Corrie* como ejemplo de navío humanitario que había aceptado desviarse a Ashdod para que la ayuda pudiera hacerse llegar por tierra a la Franja de Gaza, lo que se contradice con la afirmación de los pasajeros de que los abordaron pese a sus protestas y los llevaron a Ashdod contra su voluntad.

2. Análisis jurídico del empleo de la fuerza en la interceptación de la flotilla a Gaza

a) Empleo excesivo de la fuerza y derecho a la vida y a la integridad física

162. El párrafo 1 del artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos dispone que:

El derecho a la vida es inherente a la persona humana. Ese derecho está protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente.

Este derecho no admite excepciones.

163. Si la interceptación israelí de la flotilla fue ilícita —y la Misión considera que lo fue—, el empleo de la fuerza por las fuerzas israelíes para tomar el control del *Mavi Marmara* y otros buques fue también ilícito *prima facie*, ya que no existían fundamentos jurídicos que justificasen el ataque y la interceptación llevados a cabo por Israel en aguas internacionales. Además, en el despliegue de esas operaciones e independientemente de la

legalidad de la operación en sí, las fuerzas israelíes tenían la obligación de ajustarse a derecho, en particular a las obligaciones contraídas por Israel en virtud de las normas internacionales de derechos humanos.

164. El Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley establece en el artículo 2 que: "En el desempeño de sus tareas, los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley respetarán y protegerán la dignidad humana y mantendrán y defenderán los derechos humanos de todas las personas". Y en el artículo 3 agrega que: "Los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley podrán usar la fuerza sólo cuando sea estrictamente necesario y en la medida que lo requiera el desempeño de sus tareas". Este artículo determina claramente que el empleo de armas de fuego se considera una medida extrema y que, en los casos en que no pueda evitarse un empleo legítimo de la fuerza y de armas de fuego, los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley deberán minimizar los daños y las lesiones y respetar y preservar la vida humana.

165. Cuando abordaron el *Mavi Marmara*, tanto desde el mar como desde el aire, las fuerzas israelíes encontraron un nivel de resistencia considerable, y al parecer inesperado, por parte de algunos pasajeros a bordo. Ahora bien, no existen pruebas que respalden la acusación de que alguno de los pasajeros utilizara armas de fuego en ningún momento. En las fases iniciales del combate, con los soldados israelíes en la cubierta superior, tres soldados israelíes fueron desarmados y trasladados al interior de la cabina del barco. En ese momento, puede haber existido el temor justificado a una amenaza inmediata para la vida o la integridad física de algunos soldados que habría justificado el empleo de armas de fuego contra determinados pasajeros⁷⁸.

166. El Principio 9 de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley establece que "los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley no emplearán armas de fuego contra las personas salvo en defensa propia o de otras personas, en caso de peligro inminente de muerte o lesiones graves, o con el propósito de evitar la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida (...) y sólo en caso de que resulten insuficientes medidas menos extremas para lograr dichos objetivos. En cualquier caso, sólo se podrá hacer uso intencional de armas letales cuando sea estrictamente inevitable para proteger un vida".

167. Sin embargo, en el curso de la operación para incautarse del *Mavi Marmara*, antes incluso de que se suavizase la restricción del fuego con munición real, los soldados israelíes utilizaron medios letales de manera amplia y arbitraria causando innecesariamente la muerte o lesiones graves a un elevado número de personas. Hubieran podido emplearse medios menos extremos en casi todas las circunstancias de la operación israelí, ya que no existía una amenaza inminente para los soldados; es el caso, por ejemplo, de la operación por la que se llegó a la cubierta de mando y se tomó el control de la embarcación, y de los disparos efectuados con munición real contra pasajeros en la cubierta de proa del barco. Incluso en una situación en la que se había herido y retenido a tres soldados, el objetivo de conseguir su liberación no justificaba el empleo de la fuerza al margen de las normas

⁷⁸ Según determinadas fuentes el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Israelí había afirmado que las normas para entablar combate impartidas a los soldados establecían claramente que sólo podría recurrirse al fuego real en caso de situaciones que pusieran en peligro su vida y que esta restricción se hizo menos estricta posteriormente en relación con los activistas considerados violentos en respuesta a un nivel inesperado de resistencia violenta encontrado y al hecho de que se desconocía el paradero de algunos soldados. Deposition del Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas de Defensa Israelíes, Sr. Gabi Ashkenazi, ante la Comisión Turkel (Comisión pública encargada de examinar el incidente marítimo acaecido el 31 de mayo de 2010, Sesión N° 4, 11 de agosto de 2010).

internacionales aplicables, y los soldados debían seguir respetando y preservando la vida y minimizando los daños y lesiones.

168. En tales circunstancias, el empleo de medios menos extremos, como las armas menos letales, de las que disponían, hubiera bastado para alcanzar el objetivo previsto según se establece en el Principio 4 de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley⁷⁹. Una fuerza bien entrenada, como las Fuerzas de Defensa de Israel, hubiera debido ser capaz de contener con éxito a un grupo relativamente reducido de pasajeros armados con palos y cuchillos y hacerse con el control del barco sin que se dieran pérdida de vidas humanas o lesiones graves entre el pasaje o los mismos soldados.

169. Un elevado número de pasajeros resultaron heridos en zonas del cuerpo que contienen órganos vitales, como el abdomen, el tórax y la cabeza. Además, varios pasajeros que se mantenían claramente al margen de las actividades de resistencia al abordaje por las fuerzas israelíes, incluidos varios periodistas y personas que se habían resguardado de los disparos, resultaron heridos, algunos de muerte. Resulta evidente que no se hizo nada por minimizar las lesiones causadas en determinadas fases de la operación y que se empleó fuego real de manera amplia y arbitraria. No es difícil inferir que, una vez dada la orden de utilizar fuego real, nadie se encontró a salvo. En esas circunstancias, debe atribuirse exclusivamente al azar que no hubiera más víctimas mortales. El Principio 5 de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley establece que "cuando el empleo de las armas de fuego sea inevitable, los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley: a) ejercerán moderación y actuarán en proporción a la gravedad del delito y el objetivo legítimo que se persiga; b) reducirán al mínimo los daños y lesiones y respetarán y protegerán la vida humana".

170. Las circunstancias de la muerte de al menos seis de los pasajeros se corresponden a las de una ejecución extralegal, arbitraria y sumaria. Furkan Doğan e Ibrahim Bilgen recibieron disparos a quemarropa mientras yacían heridos en la cubierta superior. Cevdet Kiliçlar, Cengiz Akyüz, Cengiz Songür y Çetin Topçuoğlu recibieron disparos en la cubierta de mando sin que estuvieran participando en ninguna actividad que constituyera una amenaza para ninguno de los soldados israelíes. En estos casos, y posiblemente en otras de las muertes a bordo del *Mavi Marmara*, las fuerzas israelíes llevaron a cabo ejecuciones extralegales, arbitrarias y sumarias, prohibidas por las normas internacionales de derechos humanos y, en particular, por el artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos⁸⁰.

171. Resulta evidente que varios pasajeros que se encontraban en la cubierta superior fueron sometidos a nuevos maltratos mientras yacían heridos. Éstos consistieron en agresiones físicas y verbales cierto tiempo después de que concluyera la operación con la que se consiguió poner la cubierta bajo control. Además, no se prestó asistencia médica a esos pasajeros durante las dos o tres horas que siguieron al fin de la operación. Análogamente, los pasajeros heridos que se encontraban en el interior del buque al final de la operación de las fuerzas israelíes no tuvieron acceso a una atención médica adecuada durante un período similar de tiempo a pesar de los reiterados esfuerzos de otras personas

⁷⁹ Los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, en el desempeño de sus funciones, utilizarán en la medida de lo posible medios no violentos antes que recurrir al empleo de la fuerza y de armas de fuego. Podrán utilizar la fuerza y armas de fuego solamente cuando otros medios resulten ineficaces o no garanticen de ninguna manera el logro del resultado deseado.

⁸⁰ Véanse los Principios 1 y 2 de los Principios relativos a una eficaz prevención e investigación de las ejecuciones extralegales, arbitrarias o sumarias.

que se encontraban en el barco, incluidos los organizadores de la flotilla, para que se les dispensara dicha atención. También se negó el acceso a medicamentos esenciales a otros pasajeros que padecían enfermedades crónicas. Las fuerzas israelíes no cumplieron la obligación de proporcionar asistencia médica adecuada a todos los heridos lo antes posible⁸¹. Además, el empleo de armas de fuego debía haber ido precedido de una advertencia clara de la intención de emplearlas⁸². Si bien las circunstancias en que se desarrollaron las primeras fases de la operación en la cubierta superior pueden no haber facilitado esas advertencias, en momentos posteriores de la operación israelí para hacerse con el control del barco eran, sin lugar a dudas, posibles y necesarias.

172. La Misión considera fuera de duda que gran parte de la fuerza empleada por los soldados israelíes a bordo del *Mavi Marmara* y desde los helicópteros fue innecesaria, desproporcionada, excesiva e inapropiada y produjo la muerte y mutilaciones totalmente evitables a un elevado número de pasajeros civiles. Sobre la base de pruebas forenses y balísticas, al menos seis de las muertes pueden definirse como ejecuciones extralegales, arbitrarias y sumarias, por lo que la conducta de las fuerzas israelíes constituye una violación del derecho a la vida y del derecho a la integridad física, según se establece en los artículos 6 y 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

173. Preocupa asimismo a la Misión la naturaleza de la fuerza empleada por las fuerzas israelíes para interceptar los otros tres barcos de la flotilla: el *Challenger 1*, el *Sfendoni* y el *Eleftheri Mesogios*. En cada uno de estos barcos, algunos de los pasajeros recurrieron únicamente a técnicas de resistencia pasiva, situándose en el camino que debían recorrer los soldados israelíes, como gesto simbólico de oposición al abordaje. Sin embargo, para hacerse con el control de las embarcaciones, las fuerzas israelíes emplearon un nivel considerable de fuerza, utilizando entre otras cosas granadas de concusión, armas de descarga eléctrica, balas de tipo *beanbag* disparadas a bocajarro, bolas de pintura, balas de plástico y fuerza bruta. Como consecuencia de ello, varios pasajeros sufrieron quemaduras, magulladuras, hematomas y fracturas. Un pasajero que no participaba en las actividades de resistencia pasiva, un reportero gráfico, sufrió quemaduras debido a una descarga eléctrica. La Misión considera que el empleo de la fuerza por los soldados israelíes en la interceptación del *Challenger 1*, el *Sfendoni* y el *Eleftheri Mesogios* fue innecesario, desproporcionado, excesivo e inapropiado y constituye una violación del derecho a la integridad física, según se establece en el artículo 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

b) *Derecho a la libertad y la seguridad personales y trato debido a los detenidos, incluida la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos y degradantes*

174. En el párrafo 1 del artículo 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos se estipula que:

⁸¹ Como se indica en el apartado c) del Principio 5 de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley, estos funcionarios: "procederán de modo que se presten lo antes posible asistencia y servicios médicos a las personas heridas o afectadas".

⁸² El Principio 10 de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley establece que "los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley se identificarán como tales y darán una clara advertencia de su intención de emplear armas de fuego, con tiempo suficiente para que se tome en cuenta, salvo que al dar esa advertencia se pusiera indebidamente en peligro a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, se creara un riesgo de muerte o daños graves a otras personas, o resultara evidentemente inadecuada o inútil dadas las circunstancias del caso".

Todo individuo tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales. Nadie podrá ser sometido a detención o prisión arbitrarias. Nadie podrá ser privado de su libertad, salvo por las causas fijadas por ley y con arreglo al procedimiento establecido en ésta.

Dado que la Misión considera que la interceptación israelí de la flotilla fue ilícita, la detención de los pasajeros a bordo de cada uno de los barcos fue también *prima facie* ilícita.

175. La privación de libertad de los pasajeros cumple, además, los criterios para que sea considerada arbitraria, de conformidad con las definiciones adoptadas por el Grupo de Trabajo sobre la detención arbitraria. La privación de libertad se considera detención arbitraria de categoría I: "cuando es evidentemente imposible invocar base legal alguna que la justifique".

176. La detención en masa de más de 700 pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los seis barcos careció de base jurídica, fue arbitraria y vulnera el artículo 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

177. Además, no se informó a ninguna de las personas que se encontraban a bordo de la flotilla de las razones de la detención. En el párrafo 2 del artículo 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos se establece que:

Toda persona detenida será informada, en el momento de su detención, de las razones de la misma, y notificada, sin demora, de la acusación formulada contra ella.

Mientras se encontraban detenidos a bordo de los barcos de la flotilla, período que se prolongó hasta 12 horas, todos los pasajeros debían haber sido informados de los motivos de la detención y la naturaleza de los cargos concretos presentados contra ellos. No se hizo así y, en algunos casos, cuando los pasajeros solicitaron esa información fueron objeto de agresión verbal o violencia física, lo que constituye una violación del artículo 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos por parte de las fuerzas israelíes participantes.

178. Durante el tiempo que pasaron detenidos a bordo del *Mavi Marmara*, los pasajeros fueron sometidos a tratos crueles e inhumanos y que no respetaban la dignidad inherente a la persona privada de libertad. Estos actos consistieron en obligar a un elevado número de personas a permanecer de rodillas en la cubierta exterior en condiciones difíciles durante muchas horas, en infligir malos tratos físicos y agresiones verbales a muchos detenidos, en usar de forma generalizada e injustificada esposas innecesariamente apretadas y en negarse a consentir necesidades humanas básicas como la utilización de los retretes y la distribución de alimentos. Además, el clima de miedo reinante debido a la violencia tuvo un efecto inhumano en todos los detenidos a bordo. En otros barcos de la flotilla se produjeron casos adicionales de personas sometidas a daños y sufrimientos igualmente severos, incluido el caso de una persona que fue agredida con extrema violencia por negarse a entregar el pasaporte si no se le proporcionaba un recibo a cambio. En el Principio 1 del Conjunto de Principios para la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión se estipula que: "Toda persona sometida a cualquier forma de detención o prisión será tratada humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano". Además, el Principio 6 reza: "Ninguna persona sometida a cualquier forma de detención o prisión será sometida a tortura o a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes. No podrá invocarse circunstancia alguna como justificación de la tortura o de otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes".

179. Preocupa especialmente a la Misión que se utilizaran de manera generalizada bridas muy apretadas para esposar a los pasajeros a bordo del *Mavi Marmara* en particular y, en cierta medida, a los pasajeros a bordo del *Challenger 1*, el *Sfendoni* y el *Eleftheri Mesogios*. Muchos pasajeros describieron el dolor y el sufrimiento que padecieron al estar maniatados con bridas de plástico (conocidas también como "*plasticuffs*") muy apretadas, a menudo

con las manos detrás de la espalda, lo que acrecentaba el sufrimiento. Muchos de ellos seguían presentando daños neurológicos incluso tres meses después de los acontecimientos de autos. Se ha destacado que el modo en que las fuerzas israelíes maniataron a los pasajeros a bordo de la flotilla coincide con el uso sistemático de las esposas que realizan esas fuerzas, de manera que causen dolor y lesiones⁸³. La Misión considera que el modo en que se utilizaron las esposas fue claramente innecesario y obedeció a la intención de causar daños y sufrimiento a los pasajeros.

180. La tortura está prohibida en virtud del artículo 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que no admite excepciones. Además, el artículo 1 de la Convención contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes establece que:

A los efectos de la presente Convención, se entenderá por el término "tortura" todo acto por el cual se inflija intencionadamente a una persona dolores o sufrimientos graves, ya sean físicos o mentales, con el fin de obtener de ella o de un tercero información o una confesión, de castigarla por un acto que haya cometido, o se sospeche que ha cometido, o de intimidar o coaccionar a esa persona o a otras, o por cualquier razón basada en cualquier tipo de discriminación, cuando dichos dolores o sufrimientos sean infligidos por un funcionario público u otra persona en el ejercicio de funciones públicas, a instigación suya, o con su consentimiento o aquiescencia. No se considerarán torturas los dolores o sufrimientos que sean consecuencia únicamente de sanciones legítimas, o que sean inherentes o incidentales a éstas.

El párrafo 2 del artículo 2 de la Convención hace hincapié en la prohibición absoluta de la tortura:

En ningún caso podrán invocarse circunstancias excepcionales tales como estado de guerra o amenaza de guerra, inestabilidad política interna o cualquier otra emergencia pública como justificación de la tortura.

En la medida en que esos abusos equivalen a un castigo deliberado a los pasajeros o fueron infligidos con el fin de intimidar o coaccionar a uno o a varios pasajeros por su

⁸³ En junio de 2009, el Comité Público contra la Tortura en Israel publicó un informe sobre la utilización de las esposas por las Fuerzas de Defensa Israelíes titulado "Shackling as a form of a torture and abuse". El Comité considera que "los soldados maniatan habitualmente a los detenidos de modo que resulte doloroso y lesivo desde el momento de su detención y durante el traslado a los diversos centros de interrogatorio. El carácter sistemático de esta práctica indica desprecio por el sufrimiento causado a los detenidos e incluso el deseo deliberado de producir daño. Este trato suele desestabilizar emocionalmente al detenido y lo "ablanda" antes del interrogatorio en el centro del Servicio de Seguridad General. Así ocurre, en particular, en el caso de los menores. El uso sistemático de la posición en la que se esposas a la persona, como se explica más arriba, puede reflejar también un castigo colectivo y la intimidación de los detenidos por razones de seguridad en general. Todos los meses, el Comité recibe decenas de denuncias en las que se describe esta forma de inmovilización. Solamente el año pasado, el Comité documentó 574 casos. Aunque esta cifra probablemente sea sólo la punta del iceberg, da una idea de la magnitud del fenómeno". Además, se adjunta al informe la opinión especializada de la neuróloga Dra. Hannah-Bettina Steiner-Birmanns, que señala que: "Las esposas apretadas, por ejemplo las bridas estrechas de plástico rígido que se ciñen de modo que no quede espacio entre la brida y las manos del detenido, comprimen fuertemente las muñecas. Estas esposas pueden dejarse colocadas durante períodos muy prolongados produciendo abrasiones y lesiones en los tejidos blandos, lesiones en la piel e incluso fracturas óseas. Las bridas presionan también los nervios de las palmas de las manos produciendo parálisis y pérdida de sensación. Estos daños neurológicos pueden ser temporales, pero también permanentes. Desde el punto de vista neurológico, el uso de bridas muy ceñidas puede causar daños temporales o irreversibles a los detenidos y, por consiguiente, debería considerarse la posibilidad de utilizar esposas más sueltas".

participación en la flotilla y/o en actividades para prevenir la interceptación de la flotilla, el trato fue prácticamente asimilable a tortura.

181. Así pues, la Misión establece que el trato infligido a los pasajeros a bordo del *Mavi Marmara* y, en determinados casos, del *Challenger 1*, el *Sfendoni* y el *Eleftheri Mesogios*, por las fuerzas israelíes constituyó un trato cruel, inhumano y degradante y, en la medida en que ese trato se aplicó además como forma de castigo, equivalió también a tortura. Ello supone una violación del artículo 7 y del párrafo 1 del artículo 10 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y de la Convención contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes.

c) *Posibles violaciones del Cuarto Convenio de Ginebra y del derecho internacional humanitario consuetudinario*

182. Además de las violaciones de las normas internacionales de derechos humanos establecidas, la Misión considera que las mismas circunstancias fácticas proporcionan pruebas *prima facie* de que las personas protegidas sufrieron violaciones del derecho internacional humanitario cometidas por las fuerzas israelíes durante la interceptación, lo que incluyó, entre otras cosas, el asesinato deliberado, la tortura o los tratos inhumanos y que causaron deliberadamente grandes sufrimientos o atentaron gravemente contra su integridad física o salud, según los términos del artículo 147 del Cuarto Convenio de Ginebra.

C. Detención de los pasajeros de la flotilla en Israel y expulsión de los mismos

1. Definición de los hechos y conclusiones

183. La Misión consideró que los hechos que se exponen a continuación habían quedado probados de manera satisfactoria.

a) *Gestión de formalidades en relación con los pasajeros en el puerto de Ashdod*

184. Todos los buques de la flotilla interceptados fueron trasladados al puerto israelí de Ashdod, en cuyo muelle se había instalado un centro de tramitación y gestión bajo toldos para recibir a los pasajeros. El *Challenger 1*, el barco más rápido de la flotilla, llegó alrededor de las 11.00 horas del 31 de mayo. La última embarcación fue el *Mavi Marmara*, que llegó alrededor de las 18.00 horas del mismo día. A causa del elevado número de pasajeros y de que debía gestionarse cada caso individualmente, el desembarco fue muy largo. Algunos de los pasajeros del *Mavi Marmara* dijeron que habían tenido que esperar hasta 12 horas en el barco, vigilados por guardias armados, después de llegar al puerto, y algunos no desembarcaron hasta la mañana siguiente.

185. Los barcos fueron recibidos por una multitud de soldados y algunos civiles, incluidos niños, que agitaban banderas y celebraban el regreso de las fuerzas israelíes. Algunos pasajeros dijeron que la gente que esperaba en el muelle los abucheó o se burló de ellos. Había además periodistas y cámaras de televisión que grababan el desembarco de los pasajeros. Muchos de los pasajeros describieron como inquietante y humillante la experiencia de ser exhibidos ante los medios de difusión y la multitud, a veces hostil.

186. Los pasajeros heridos que no habían sido evacuados por vía aérea fueron examinados y enviados a hospitales cercanos. Algunos de los pasajeros que presentaban heridas graves tuvieron que bajar del *Mavi Marmara* sin ayuda. Debido a la demora en el desembarco y la gestión de todos los pasajeros, algunos de los heridos tuvieron que esperar

durante mucho tiempo antes de que los examinaran y enviaran al hospital. A otros no los examinaron hasta que no llegaron a la cárcel.

187. Durante la gestión de los casos, a todos los pasajeros se les presentaron documentos oficiales, que debían firmar. Circulaban traducciones de dichos documentos en inglés, turco y árabe, pero la mayor parte de los pasajeros dijeron que les habían dado una versión en hebreo y que nadie les explicó su contenido. Según los que sí podían entender el contenido de los documentos, en ellos se decía que el firmante admitía haber entrado en Israel ilegalmente y que consentía en ser expulsado y en que se le prohibiera volver a entrar en Israel durante diez años. Según algunos pasajeros, les dijeron que si firmaban el documento serían liberados y repatriados más rápidamente, mientras que, en caso contrario, el período de detención sería más largo al tener que esperar a que se celebre un proceso judicial.

188. Prácticamente todos los pasajeros se negaron a firmar los documentos al considerar que habían sido trasladados a Israel procedentes de aguas internacionales contra su voluntad o porque no querían firmar un documento que no entendían. Algunos oficiales israelíes coordinaron esfuerzos para obligar a los pasajeros a firmar los formularios. Algunos pasajeros estamparon su firma bajo coacción después de haber indicado en los documentos, por escrito, las circunstancias de su entrada en Israel o haciendo constar que lo hacían contra su voluntad. Algunos pasajeros fueron objeto de amenazas de violencia física por negarse a firmar; otros sufrieron golpes o maltratos por negarse a hacerlo o por aconsejar a otros que siguieran su ejemplo. Los intentos de convencer a los pasajeros para que firmaran continuaron en el aeropuerto casi hasta el momento de la salida.

189. Los pasajeros fueron sometidos a una serie de registros meticulosos, incluidos registros sin ropa. Si bien normalmente el registro de las mujeres corría a cargo de mujeres policías, algunas denunciaron que las habían registrado a la vista total o parcial de soldados varones. Algunos de los hombres que iban en el barco dijeron que habían sido sometidos o amenazados con registros de las cavidades corporales. Varios pasajeros describieron el proceso de registro como una acción deliberadamente degradante y humillante, acompañada de insultos, provocaciones e improperios y abuso físico. Mientras estuvieron detenidos en Israel, muchos pasajeros fueron registrados en numerosas ocasiones, mucho después de que dichos registros pudieran estar justificados por motivos de seguridad.

190. Durante la tramitación de los detenidos, se tomaron fotografías de los pasajeros con fines oficiales o, en algunos casos, para guardarlas como "fotos-trofeo". Además, algunos pasajeros fueron grabados en vídeo durante el proceso. También se tomaron las huellas digitales de los pasajeros y, en algunos casos, muestras de ADN. A pesar de que algunos lograron que no les tomaran las huellas digitales, en otros casos fueron obligados por la fuerza. Una víctima y varios testigos describieron vívidamente las circunstancias en las que un pasajero, de origen griego, recibió fuertes golpes al negarse a que las autoridades israelíes tomaran sus huellas dactilares. El pasajero fue arrastrado por el suelo varios metros y, a continuación, un nutrido grupo de oficiales israelíes lo rodearon y empezaron a golpearlo con fuerza, llegando incluso a fracturarle la pierna intencionadamente. No se tuvieron en cuenta sus gritos de ayuda y un testigo vio cómo oficiales uniformados, hombres y mujeres, se reían de él. El pasajero no recibió asistencia por la pierna rota hasta después de abandonar Israel.

191. Los pasajeros fueron, además, sometidos a reconocimiento médico, si bien algunos lograron negarse a ello. Según muchos pasajeros, los reconocimientos médicos fueron superficiales y meramente formales. Los medicamentos de varios pasajeros, que seguían tratamientos médicos específicos por enfermedad, fueron confiscados por los soldados o abandonados en los barcos. Las solicitudes de recuperación de esos medicamentos no fueron atendidas con prontitud, si bien algunos de los pasajeros los recibieron después de pedirlos una y otra vez.

192. Además de los ejemplos descritos, en los casos en que algún pasajero no quería cooperar, hubo incidentes de violencia física que provocaron daños y traumatismos. Un oficial israelí dijo a uno de los pasajeros, que presentó una protesta general por el trato dispensado: "Ahora estás en Israel; no tienes derechos".

193. En el puerto, los pasajeros no tuvieron acceso a un abogado ni a servicios consulares. Varios pasajeros indicaron que había intérpretes de varios idiomas y que algunos de los agentes que participan en la gestión de los pasajeros hablaban otros idiomas. Sin embargo, muchos pasajeros no podían entender lo que les decían.

194. La esposa de uno de los pasajeros fallecidos recibió un trato carente de toda consideración hacia su pérdida. No se le permitió llamar por teléfono a su familia para informarles de lo sucedido. Hubo casos de miembros de la misma familia que, al estar separados, no tuvieron constancia del paradero y de la situación de sus parientes hasta que fueron repatriados. Esta separación agudizó la angustia y la ansiedad de los pasajeros.

b) *Detención de los pasajeros y la tripulación en la prisión de Ella, cerca de Beersheva*

195. Una vez finalizada la gestión en Ashdod, la mayoría de los pasajeros fueron trasladados, en grupos, a la prisión de Ella, cerca de Beersheva, en un viaje por carretera de entre una y dos horas de duración. El traslado se llevó a cabo en vehículos penitenciarios con barrotes en las ventanillas. Algunos pasajeros tuvieron que esperar en ellos durante varias horas. Uno de ellos dijo que había pasado 20 horas esperando en una furgoneta en Ashdod y en la cárcel. Muchos pasajeros se quejaron de que en las furgonetas el aire acondicionado estaba muy fuerte y hacía mucho frío. Otros dijeron que los habían dejado encerrados en las furgonetas con las ventanillas cerradas bajo el sol durante largos períodos, con lo que la atmósfera en el interior de los vehículos era sofocante. Si pedían que se ajustara la temperatura o que los dejaran ir al baño, no les hacían caso o, en algunos casos, recibían amenazas o golpes.

196. Al llegar a la cárcel, la mayor parte de los pasajeros fueron enviados a celdas en grupos de hasta cuatro personas. Algunos de los pasajeros señalaron que habían estado aislados y que no estuvieron con otros pasajeros hasta que abandonaron la cárcel.

197. La mayoría de los testigos dijeron que las condiciones en la cárcel eran aceptables, si bien algunos afirmaron que, a su llegada, tuvieron que limpiar las celdas y las zonas comunes. Algunos indicaron, además, que los inodoros no funcionaban correctamente y otros, en especial mujeres, mencionaron su incomodidad por tener que usar las duchas en presencia de cámaras de vigilancia. En general, los pasajeros recibieron alimentos y agua. Muchos de ellos dijeron que no habían podido dormir en la cárcel debido a controles periódicos de presencia, a los ruidos que hacían los guardias y al alboroto causado deliberadamente.

198. Muchos pasajeros fueron sometidos a nuevos interrogatorios mientras estuvieron detenidos; en algunos casos, repetidas veces. Hubo denuncias de palizas durante los interrogatorios.

199. La mayoría de los testigos dijeron que siguieron sin tener acceso a un abogado y sin poder contactar con sus embajadas. Los abogados de una organización no gubernamental israelí de asistencia jurídica dijeron que intentaron visitar a los detenidos en varias ocasiones pero que no se les permitió entrar hasta pasado un tiempo. Cuando pudieron entrar, los abogados apenas pudieron pasar tiempo con cada uno de los reclusos y sólo pudieron realizar entrevistas someras. Varios pasajeros recibieron visitas de representantes de sus embajadas pero en la mayoría de los casos no fue así. Aunque se pudo acceder a algunos teléfonos, las tarjetas telefónicas, cuando fueron distribuidas, eran de muy corta duración, con lo cual era prácticamente imposible llamar al extranjero.

200. Los extranjeros detenidos en Beersheva no fueron acusados de ningún delito ni llevados ante un juez. Sin embargo, uno de los pasajeros detenidos, después de haber exigido su derecho a comparecer ante un juez, fue llevado ante lo que consideró un tribunal de pacotilla, cerca del aeropuerto, para que confirmase su expulsión.

c) *Malos tratos a los pasajeros en el aeropuerto y durante la repatriación*

201. Los pasajeros estuvieron detenidos entre 24 y 72 horas, según la hora de llegada. Los ciudadanos jordanos y los de otros países sin relaciones diplomáticas con Israel fueron liberados antes y devueltos a Jordania por carretera. La mayoría de los pasajeros fueron trasladados de la cárcel al Aeropuerto Internacional Ben Gurion de Tel Aviv para ser repatriados por vía aérea. Muchos pasajeros dijeron que habían tenido que esperar durante varias horas al sol, dentro de las furgonetas penitenciarias, tanto en la cárcel como al llegar al aeropuerto durante la fase de expulsión. Una de las mujeres, abrumada por las condiciones agobiantes en el vehículo en que se encontraba, dijo que no pudo ir al baño a pesar de haber dado a entender claramente que estaba menstruando.

202. Si se exceptúan los testimonios sobre la violencia acaecida a bordo del *Mavi Marmara*, el que quizás sea el testimonio más sorprendente presentado ante la Misión fue el de los relatos coincidentes de una serie de actos de violencia extrema y no provocada perpetrados por personal israelí uniformado contra ciertos pasajeros mientras se tramitaba su expulsión dentro de la terminal del Aeropuerto Internacional Ben Gurion. El grado de coincidencia y viveza de los relatos es tal que resultan incuestionables. Dentro del edificio de la terminal había un grupo apabullante de soldados y de policías armados. Varios pasajeros dijeron que los militares y los policías "buscaban pelea". Llegado este punto, todos los pasajeros habían sufrido múltiples registros y estaban totalmente bajo control de los israelíes. La mayoría de los pasajeros seguían negándose a firmar los documentos de expulsión y algunos insistían en cuestionar la legalidad del proceso pidiendo comparecer ante un tribunal para que éste confirmase la expulsión. Ninguno de los actos de violencia descritos parece tener justificación.

203. En el control de pasaportes, varios pasajeros vieron como otro, de más edad, era tratado con rudeza después de haber sufrido, al parecer, una golpiza. Cuando otros pasajeros, entre ellos ciudadanos irlandeses y turcos, protestaron contra ese trato, los soldados los atacaron con porras. En el enfrentamiento, unos 30 pasajeros recibieron golpes en el suelo, patadas y puñetazos, en un ataque continuo de los soldados. Se vio cómo un pasajero irlandés sufría golpes especialmente graves en la cabeza y era inmovilizado por el cuello casi hasta la asfixia. Identificó a sus atacantes como agentes de policía. Lo llevaron a una celda de detención.

204. Un pasajero turco que participó en el enfrentamiento dijo que, después, los soldados le pusieron esposas de metal y, arrastrándolo por las esposas, lo llevaron a una sala pequeña en la que recibió golpes y patadas propinadas por otros cinco soldados, mientras otros más se colocaron de manera que ello no se viera desde fuera de la sala. En este caso, la policía intervino para poner fin al ataque.

205. Varias mujeres recibieron empujones de los soldados, y una de ellas fue atacada a puñetazos. Además, sufrieron escarnio de contenido sexual.

206. En otro incidente, unos 17 agentes atacaron a un pasajero golpeándolo en la cabeza y amenazándolo a punta de pistola cuando se negó a firmar el documento de expulsión. Varios pasajeros habían decidido resistirse a la expulsión para poder demostrar su inocencia ante un tribunal israelí, algo que los israelíes consideraron una provocación.

207. Un médico hizo un relato detallado sobre la forma en que lo habían tratado. Al llegar al aeropuerto, el agente que lo acompañaba lo empujó e intentó hacerle tropezar en las escaleras. Al pasar por el puesto de control fue objeto de insultos. Un agente lo golpeó en la

cabeza, por detrás, y, cuando protestó, un grupo de agentes uniformados lo atacaron, tirándolo al suelo y dándole puñetazos y patadas una y otra vez. Después lo arrastraron fuera de la vista de los demás pasajeros y siguieron agrediendo. Intentaron romperle los dedos. Con las manos a la espalda, le pusieron esposas metálicas y las apretaron tanto que perdió la sensibilidad en una mano. Entonces lo levantaron tirando de las esposas y lo empujaron contra la pared. Cuando pidió que le aflojaran las esposas, le dijeron que era el precio que tenía que pagar por ir a Gaza y que "era bueno para la salud". El médico llevaba una chaqueta que lo identificaba claramente como tal y dijo que las agresiones no fueron resultado de ninguna provocación.

208. Hubo otros casos de violencia aislada contra pasajeros concretos cuando se consideró que no querían cooperar. Se vio cómo un policía retorció, detrás de la espalda, el brazo de uno de los pasajeros hasta romperse. Otro pasajero recibió golpes y patadas de unos diez soldados, que lo esposaron y llevaron en coche a otro lugar, a unos 10-15 minutos de distancia, donde los soldados lo maltrataron durante dos horas. Cuando volvió al aeropuerto, sangraba por la cabeza.

209. En el aeropuerto, un grupo considerable de personal militar y de policías faltó de forma grave y poco profesional a la disciplina militar, pero, en la mayoría de los casos, los oficiales al mando no intervinieron con prontitud. En muchos casos, ese comportamiento estaba con toda seguridad tipificado como delito en el derecho nacional israelí.

210. La mayoría de los pasajeros, independientemente de su nacionalidad, fueron expulsados de Israel en aviones enviados por el Gobierno de Turquía. Sin embargo, los jordanos detenidos fueron expulsados en autobús a través de la frontera entre Israel y Jordania. Los pasajeros griegos viajaron a Atenas en un avión militar enviado por el Gobierno de Grecia. Al menos un pasajero, que tenía doble nacionalidad, una de ellas la israelí, optó por que no lo expulsaran para no arriesgarse a perder la ciudadanía israelí. Se le amenazó con un juicio, pero fue puesto en libertad en Israel y, más tarde, abandonó el país sin obstáculos.

211. Algunos pasajeros tuvieron que esperar durante muchas horas en el avión mientras finalizaban los procesos de expulsión del resto. Algunos de los pasajeros dijeron que habían entrado en el avión por la mañana pero que éste no despegó hasta pasada medianoche.

d) *Tratamiento de los pasajeros heridos en hospitales israelíes*

212. Según fuentes israelíes, 31 pasajeros heridos procedentes del *Mavi Marmara* fueron transportados por vía aérea a diversos hospitales en Tel Aviv, Jerusalén y Haifa, entre otros emplazamientos. Todos los testigos señalaron que había guardas, ya fueran policías, soldados o ambos, junto a la cama o apostados fuera de la habitación. Estuvieron ingresados en los hospitales entre tres y cinco días, recibiendo tratamiento médico, y después fueron trasladados a Turquía en avión. La mayoría fueron ingresados directamente en el hospital Atatürk, en Ankara, para continuar con el tratamiento.

213. Algunos de los pasajeros ingresados en los hospitales israelíes admitieron que el personal médico los había tratado bien, pero otros mencionaron que existieron abusos verbales y escarnios por parte de los guardas. Varios testigos señalaron que no habían podido dormir bien en el hospital debido, en algunos casos, a que los guardas hacían ruido a propósito. Los pacientes fueron sometidos a los mismos interrogatorios por parte de la policía o de los soldados y a gran presión para firmar documentos en hebreo, como había sido el caso de otros pasajeros en Ashdod. Algunos pacientes recibieron visitas de representantes de sus embajadas o del Comité Internacional de la Cruz Roja.

214. Muchos de los pacientes ingresados en los hospitales israelíes señalaron que permanecieron esposados a la cama con esposas metálicas estándar mientras estuvieron

ingresados. A otros también les inmovilizaron los tobillos. Se trataba de personas con heridas graves y, al esposarlos, no se tuvieron en cuenta, al parecer, sus heridas.

2. Análisis jurídico del trato a los pasajeros en Israel

a) *Detención o prisión arbitraria o ilegal*

215. Según se señala más arriba, el artículo 9, párrafo 1, del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos protege ante la detención o prisión arbitrarias. Ya que la interceptación israelí de la flotilla fue ilegal, la detención de los pasajeros y de la tripulación de los siete buques en Ashdod también fue, *prima facie*, ilegal porque las autoridades israelíes carecían de fundamento jurídico para detener y trasladar a esas personas a Israel. Los pasajeros se encontraron en Israel debido a un acto ilegal del Estado de Israel. Por lo tanto, las autoridades israelíes estaban obligadas a tratar a estas personas según las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos que incumben a Israel. Sin embargo, una vez en Israel, las autoridades israelíes intentaron dar un barniz de legalidad a la ilegalidad de la interceptación.

216. Al llegar a Ashdod, se intentó que firmaran ciertos documentos que los pasajeros consideraron una confesión de entrada ilegal en Israel. Prácticamente todos los pasajeros se negaron a firmarlos al estimar que, como habían sido trasladados a Israel contra su voluntad, no podía considerarse que habían entrado ilegalmente en el país. Rechazaron la lógica según la cual, siendo víctimas de un acto ilegal cometido por el Estado de Israel, pudieran ser considerados culpables del acto ilegal de entrar en Israel. La Misión comparte esta objeción y considera que la detención continuada de los pasajeros en Ashdod, Beersheva y el aeropuerto constituyó una continuación de su detención ilegal, iniciada por los soldados a bordo de los buques después de la interceptación.

217. Algunos pasajeros quisieron cuestionar la legalidad de la detención para poner de relieve los actos ilícitos que tuvieron lugar a su llegada a Israel. Insistieron en su derecho a comparecer ante un juez y dijeron que habían recibido citaciones para presentarse ante un tribunal a fin de enfrentar cargos. La Misión no recibió copias de documentos judiciales en los que se demostrara que se habían imputado cargos por delitos penales en Israel a los extranjeros que formaban parte de la flotilla. De haber sido así, la denegación del derecho a un juicio justo ante un tribunal independiente, imparcial y competente constituiría una violación de sus derechos con arreglo al artículo 14 del Pacto Internacional.

b) *Tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes*

218. En todo momento, las autoridades israelíes debían tratar a los detenidos según las obligaciones internacionales contraídas por Israel en materia de derechos humanos. La Misión considera que, si bien durante la fase de detención se intentó proceder dentro de un marco de cierta legalidad, reinó la hostilidad hacia los pasajeros, lo cual permitió que se dieran abusos.

219. Las declaraciones de los pasajeros incluían una serie de denuncias creíbles de violencia y abuso físicos perpetrados por agentes, soldados y policías israelíes en el centro de gestión y tramitación instalado en Ashdod, en la cárcel y en el aeropuerto. En algunos casos, esta violencia se antojaba gratuita; en otros, parecía tener el objetivo específico de obligar a que se cumplieran ciertos procedimientos (firma de documentos, toma de huellas dactilares) o de castigar a quienes no los cumplieran. La Misión considera que los oficiales israelíes cometieron actos de tortura contra los pasajeros mientras éstos estuvieron detenidos en Israel en violación del artículo 1 de la Convención contra la Tortura y de los artículos 7 y 10 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

220. Hubo otros ejemplos en los que los oficiales israelíes mostraron una conducta cuyo objetivo era humillar a las personas, algo que, no constituyendo tortura, sí equivale a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes según el artículo 16 de la Convención contra la Tortura. Al realizar los registros corporales, no siempre se siguieron los procedimientos aceptados que protegen la dignidad de la persona objeto del registro, y la frecuencia en que fueron realizados sugiere que se utilizaron para humillar y degradar en vez de para atender a necesidades de seguridad. La Misión desea señalar a la atención especialmente el trato dispensado por mujeres policías israelíes a varias mujeres en el centro de tramitación y gestión, que estuvo muy lejos de ser aceptable.

c) *Exhibición de los detenidos*

221. A pesar de que no puede clasificarse a los pasajeros y la tripulación en Ashdod como prisioneros de guerra, la escena en el puerto, descrita por los entrevistados, tiene visos de "triumfo", en el que los prisioneros de guerra son exhibidos ante una multitud que hace ondear banderas. El artículo 13 del Tercer Convenio de Ginebra, que protege a los prisioneros "contra los insultos y la curiosidad pública", debería haberse aplicado para protegerlos de este humillante espectáculo. Al ser civiles, los pasajeros de la flotilla deberían haber recibido el mismo nivel básico de protección, que correspondería también a las disposiciones generales del derecho consuetudinario que protegen a los civiles frente a los ataques contra su dignidad. El hecho de que las autoridades israelíes no ofrecieran esta protección también podría interpretarse, entre otras cosas, como violación de la presunción de inocencia contemplada en el artículo 14, párrafo 2, del Pacto Internacional, comparable con la exhibición pública de los sospechosos de haber cometido algún delito. Aunque algún pasajero de la flotilla fuera sospechoso de haber cometido un delito, todos merecían protección frente a la curiosidad pública.

d) *Derecho a la seguridad personal y a la dignidad humana*

222. Los serios incidentes de violencia física cometidos por militares o agentes de policía israelíes contra los pasajeros en el Aeropuerto Internacional Ben Gurion constituyen claramente graves violaciones de la protección que debería haberse ofrecido a los detenidos con arreglo al derecho internacional humanitario y a las normas internacionales de derechos humanos. En el artículo 9 del Pacto Internacional se establece el derecho a la seguridad personal y, en el artículo 10, se garantiza que "toda persona privada de libertad será tratada humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano". En la medida en que, en el aeropuerto, soldados y policías eran los encargados de dispensar el trato, a veces con la aquiescencia de sus superiores, su comportamiento también puede considerarse tortura. La Misión considera que está claro que los actos cometidos en el aeropuerto, cuando los pasajeros estaban bajo el control completo de las autoridades, pueden calificarse como un intento, por parte de grupos de soldados a título individual, de "romperles la cara" antes de que salieran del país.

223. Otros actos de abuso físico y de malos tratos durante las fases de detención y expulsión constituirían igualmente violaciones del derecho a la seguridad personal.

224. En el Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley se establecen varias obligaciones básicas que deberían haber sido cumplidas por todo el personal militar y policial israelí mientras los pasajeros estuvieron a su cargo. Estas obligaciones consisten, entre otras, en respetar y proteger la dignidad humana y mantener y defender los derechos humanos de todas las personas (art. 2), usar la fuerza sólo cuando sea estrictamente necesario y en la medida que lo requiera el desempeño de sus tareas (art. 3), y no infligir, instigar o tolerar ningún acto de tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes (art. 5). Determinados oficiales israelíes eludieron todos esos deberes en momentos concretos durante el proceso de detención y expulsión.

e) *Otros derechos relacionados con la detención*

225. A pesar de la presunta reivindicación de legalidad de la detención de los participantes de la flotilla en Israel, el Estado de Israel tenía la obligación de respetar ciertos derechos básicos de los detenidos mientras permanecían bajo su custodia. En algunos casos, los hechos, tal como se presentaron ante la Misión, indican que los derechos no fueron respetados.

226. En el artículo 10 del Pacto Internacional se estipula que todas las personas privadas de libertad serán tratadas humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. Esta disposición se complementa, entre otras cosas, con el Conjunto de Principios para la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión (1988) y el Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley (1979). A pesar de que en Ashdod se estableció un sistema para procesar el desembarque de los pasajeros, está claro que los agentes mostraron hostilidad hacia los pasajeros a su cargo, lo cual fomentó un comportamiento que contravenía las normas básicas del trato civilizado de los detenidos.

227. Debido a problemas de idioma, no fue fácil garantizar que todos los pasajeros entendieran los procesos y procedimientos jurídicos a que se les sometía. A pesar de que está claro que las autoridades israelíes intentaron facilitar los documentos en otros idiomas y que algunos agentes podían comunicarse en inglés, árabe y turco, también lo está que muchos pasajeros no entendían lo que estaba sucediendo. En el artículo 9, párrafo 2, del Pacto Internacional se estipula que las personas detenidas sean informadas de las razones de su detención. Según el Principio 14 del Conjunto de Principios, toda persona que no comprenda o no hable adecuadamente el idioma empleado por las autoridades responsables del arresto, detención o prisión tendrá derecho a que se le comunique sin demora, en un idioma que comprenda, cierta información específica relativa a su detención y a contar con la asistencia, gratuita si fuese necesario, de un intérprete en las actuaciones judiciales posteriores a su arresto. La Misión considera que a muchos de los detenidos no se les garantizaron estos derechos.

228. Además, hay pruebas de que los agentes israelíes facilitaron información errónea sobre su situación jurídica a algunos de los detenidos en lo que concierne a los documentos de expulsión que debían firmar. En lo que constituye un ejemplo de lo absurdo de la argumentación, se dijo a una persona que si se negaba a firmar el documento de expulsión se le aplicaría la pena de muerte, afirmación que el detenido no tomó en serio. El Principio 21 del Conjunto de Principios prohíbe "abusar de la situación de una persona detenida o presa para obligarla a confesar o declarar contra sí misma o contra cualquier otra persona".

229. Muchos de los detenidos solicitaron específicamente, en numerosas ocasiones, acceso a un abogado o a los servicios consulares de sus embajadas o representantes diplomáticos en Israel. Aunque algunos de ellos finalmente recibieron la visita de abogados de oficio y cónsules, en otros casos no fue así. El Principio 17 del Conjunto de Principios establece que "las personas detenidas tendrán derecho a asistencia de un abogado. La autoridad competente les informará de ese derecho prontamente después de su arresto y les facilitará medios adecuados para ejercerlo". Además, en el Principio 16 2) se establece que:

Si se trata de un extranjero, la persona detenida o presa será también informada prontamente de su derecho a ponerse en comunicación por los medios adecuados con una oficina consular o la misión diplomática del Estado del que sea nacional o de aquel al que, por otras razones, compete recibir esa comunicación, de conformidad con el derecho internacional o con el representante de la organización internacional competente, si se trata de un refugiado o se halla bajo la protección de una organización intergubernamental por algún otro motivo.

Toda comunicación contemplada en esta disposición debe realizarse o autorizarse sin demora. En la mayoría de los casos, el acceso a un cónsul se autorizó varios días después de las detenciones y de las solicitudes de acceso.

230. El Principio 18 del Conjunto de Principios establece que "toda persona detenida o presa tendrá derecho a comunicarse con su abogado y a consultarlo [y] que se darán a la persona detenida o presa tiempo y medios adecuados para consultar con su abogado". Los abogados de oficio israelíes que tuvieron acceso a algunos de los detenidos apenas pudieron pasar unos minutos con cada uno de ellos en razón del tiempo que las autoridades asignaron a las visitas.

231. Todos los detenidos denunciaron que no se les habían facilitado medios para ponerse en contacto con sus familiares, que estarían consternados y preocupados tras recibir la noticia de la interceptación de la flotilla. En un caso extremo, que constituye un paradigma de insensibilidad, la esposa de uno de los fallecidos no pudo llamar a sus familiares para informarles de su pérdida. Aunque en la cárcel algunos detenidos tuvieron acceso a teléfonos, no pudieron utilizarlos para realizar las numerosas llamadas internacionales que este grupo particular de detenidos, procedentes de más de 40 países, necesitaba efectuar. Según el Principio 16 1) del Conjunto de Principios, "prontamente después de su arresto y después de cada traslado de un lugar de detención o prisión a otro, la persona detenida o presa tendrá derecho a notificar, o a pedir que la autoridad competente notifique, a su familia o a otras personas idóneas que él designe, su arresto, detención o prisión o su traslado y el lugar en que se encuentra bajo custodia". No debería haber demoras en el cumplimiento de este requisito.

f) Tratamiento de los heridos durante su detención

232. La mayoría de los pasajeros fueron sometidos a exámenes médicos, si bien superficiales, con arreglo al Principio 24 del Conjunto de Principios, según el cual "se ofrecerá a toda persona detenida o presa un examen médico apropiado con la menor dilación posible después de su ingreso en el lugar de detención o prisión".

233. En algunos casos, los pasajeros que habían resultado heridos, por ejemplo durante los ataques cometidos por soldados o policías israelíes, no recibieron atención médica inmediata. Según el artículo 6 del Código de conducta, "los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley asegurarán la plena protección de la salud de las personas bajo su custodia y, en particular, tomarán medidas inmediatas para proporcionar atención médica cuando se precise".

D. Confiscación y devolución de bienes por las autoridades israelíes

1. Exposición de los hechos y conclusiones

234. La Misión consideró que los hechos expuestos a continuación habían quedado probados de forma satisfactoria.

a) Bienes de pasajeros confiscados por las autoridades israelíes

235. La Misión recibió, de pasajeros que se encontraban a bordo de los seis navíos que componían la flotilla, informes sobre la confiscación por las autoridades israelíes de dinero en efectivo y una gran variedad de pertenencias personales, en particular pasaportes, tarjetas de identificación, permisos de conducción, teléfonos móviles, computadoras portátiles, equipos de música y en especial lectores MP3, equipos fotográficos y de grabación de vídeo, tarjetas de crédito, libros y ropa. Estos artículos fueron requisados en diferentes fases de la operación, especialmente a bordo de los navíos (durante los cacheos y

por tratarse de artículos que habían quedado en otras zonas de los barcos, que no se les permitió recuperar) o durante la tramitación de casos realizada en el centro de detención de Ashdod. La Misión considera que varios cientos de aparatos electrónicos de alto precio continúan en posesión de las autoridades israelíes. Muchos pasajeros portaban cantidades considerables de donativos en metálico que debían distribuirse en Gaza, en algunos casos por valor de decenas de miles de dólares. En lo que respecta al dinero en metálico, la práctica israelí fue dispar: algunos pasajeros pudieron conservar el dinero a lo largo de su detención, otros vieron cómo se les confiscaba y luego se les devolvía y a otros más el dinero se les confiscó pero no les fue devuelto.

236. Además, si bien la mayoría de los pasaportes fueron devueltos a los pasajeros antes de su salida de Israel y otros han sido entregados con posterioridad, algunos pasajeros, casi cuatro meses después del incidente, todavía no han recibido los suyos.

237. En opinión de la Misión, está claro que las autoridades israelíes no establecieron un sistema para registrar debidamente los artículos que eran confiscados e identificar los efectos personales con el objetivo de devolverlos a sus legítimos propietarios. A bordo de los diferentes buques, las fuerzas israelíes realizaron concienzudos registros de los equipajes de los pasajeros, a resultas de los cuales artículos personales quedaron desparramados a lo largo de las cabinas en un estado de gran desorden. Un testigo, que había sido aislado y golpeado, describió la experiencia surrealista de haber permanecido sentado y esposado sobre un gran montón de computadoras portátiles y dispositivos electrónicos y de escuchar cómo los teléfonos móviles, que se reconectaban a la red a medida que el buque se acercaba a Ashdod, le obsequiaban con una serenata.

238. Algunos artículos fueron devueltos a las autoridades turcas y hubo pasajeros que pudieron recuperar parte de su equipaje en el instituto de medicina legal de Estambul. Cuando los navíos fueron posteriormente devueltos por las autoridades israelíes, algunos equipajes y otros artículos que todavía permanecían a bordo se almacenaron en una nave de la IHH en Estambul. No obstante, los pasajeros que acudieron a ese almacén sólo pudieron recuperar algunos artículos de vestir o maletas vacías. Se informó a la Misión de que las pertenencias de algunos pasajeros británicos les habían sido devueltas también por correo, a través del Consulado Británico en Israel, pero que dichos artículos se encontraban dañados o no eran en realidad propiedad de esos pasajeros.

239. Se han señalado a la atención de la Misión diversas alegaciones en relación con el uso indebido de artículos confiscados por las autoridades israelíes, en particular computadoras portátiles, tarjetas de crédito y teléfonos móviles. El 20 de agosto de 2010 se informó en los medios de comunicación israelíes de que "al menos cuatro" soldados israelíes habían sido detenidos como sospechosos de robar y vender computadoras portátiles pertenecientes a pasajeros que se encontraban a bordo de la flotilla⁸⁴. Además, al menos cuatro pasajeros han afirmado que sus artículos personales, en particular tarjetas de crédito y teléfonos móviles, han sido utilizados con posterioridad en Israel. Según la versión de un testigo particular, un periodista que se encontraba a bordo del *Sfendoni*, su tarjeta de crédito fue utilizada para comprar artículos en Israel, tanto mientras se encontraba detenido en la prisión de Beersheva, como posteriormente, una vez puesto en libertad⁸⁵. Existe otra denuncia concreta, según la cual se utilizó en Israel una tarjeta de crédito confiscada, realizándose un gasto de más de 1.000 dólares⁸⁶.

⁸⁴ Véase www.haaretz.com/news/diplomacy-defense/idf-soldiers-suspected-of-theft-from-gaza-flotilla-ship-1.308862.

⁸⁵ Véase www.haaretz.com/print-edition/news/italian-flotilla-journalist-my-credit-card-was-used-after-idf-confiscated-it-1.295493.

⁸⁶ Véase www.guardian.co.uk/world/2010/jun/18/gaza-convoy-activists-debit-card-fraud.

240. Entre los artículos confiscados y no devueltos por las autoridades israelíes hay un considerable metraje de grabaciones de vídeo y muchas fotografías que los pasajeros, entre los que había muchos periodistas profesionales, grabaron o tomaron, por medios electrónicos y de otro tipo, a bordo de los buques de la flotilla. Ello incluía una gran cantidad de material fotográfico y de vídeo sobre el ataque israelí y la interceptación del *Mavi Marmara* y el resto de los barcos. Las autoridades israelíes posteriormente han devuelto una pequeña cantidad de este material para que pueda ser consultado por el público, en forma editada⁸⁷, pero la gran mayoría ha quedado bajo el control exclusivo de dichas autoridades.

241. La Misión considera probado que ello representa un intento deliberado de las autoridades israelíes de eliminar o destruir pruebas e información de otro tipo en relación con los sucesos del 31 de mayo acaecidos a bordo del *Mavi Marmara* y otros buques de la flotilla.

242. Muchos periodistas que se encontraban a bordo de la flotilla ejerciendo de tales han presentado posteriormente diversas denuncias en relación con la confiscación de sus datos y de su equipo y del impago de daños o indemnizaciones. Ejemplo de ello es una carta, firmada por aproximadamente 60 periodistas, que fue dirigida a la Comisión Europea para solicitar la adopción de medidas. La Misión tiene conocimiento de que se están preparando denuncias oficiales en nombre de diversos pasajeros cuyos bienes personales fueron tomados o confiscados a bordo del *Mavi Marmara* y otros buques. La Misión considera que el valor de dichos bienes no es en modo alguno desdeñable.

b) *Buques de la flotilla confiscados por las autoridades israelíes*

243. Los seis barcos que componían la flotilla fueron retenidos por las autoridades israelíes durante un largo período de tiempo. Por ejemplo, el *Mavi Marmara*, el *Defne Y* y el *Gazze 1* no fueron llevados al puerto turco de Iskenderun hasta el 7 de agosto, más de dos meses después de haber atracado en el puerto israelí de Ashdod.

244. El *Mavi Marmara*, a su regreso a Turquía, se encontraba en bastante mal estado. El capitán del buque y otros miembros de la tripulación confirmaron que los equipos dañados estaban el 31 de mayo, cuando el buque fue puesto bajo control de las autoridades israelíes, en perfecto estado de funcionamiento. Las propias investigaciones de la Misión confirmaron que se habían destruido, o dañado gravemente, equipos, en particular dos Sistemas de Identificación Automática (AIS) y una pantalla de giróscopo, dos altavoces de radio portátil de muy alta frecuencia (VHF), equipos de vigilancia y de otro tipo, la radio VHF y el receptor de escucha VHF DSC, la radio MF-HF y el equipo DSC, el indicador del tablero de mandos, la pantalla de la corredera, la pantalla del INMARSAT-C, la pantalla de repuesto del Raytheon Plotter-Radar, dos Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) portátiles y el tablero de mandos de la alarma antiincendios. Otros equipos habían sido retirados, en particular el teléfono por satélite, la computadora de registros de las inspecciones del buque y su equipo de repuesto, y el diario de a bordo y todos los archivos, en particular la carpeta que contenía los certificados del buque. En la sala de máquinas, el generador de la sala de control y el tablero principal de mandos estaban destruidos y el tablero de comandos dañado. Había también agua aceitosa, y tanto las bombas sumergibles del pantoque de la máquina como las piezas de recambio del generador diésel estaban desparramadas, mezcladas con agua de mar. Había también fugas de aceite. Además, los sistemas de mando y control de las máquinas habían sido manipulados.

⁸⁷ Por ejemplo, las grabaciones realizadas por un pasajero en el puente superior cuando los soldados israelíes eran descendidos sobre la cubierta: www.youtube.com/watch?v=S6Xm8Irz-so.

2. Análisis jurídico de la privación de bienes y del derecho a la libertad de expresión

245. A la Misión le preocupan las acciones de las autoridades de Israel consistentes en confiscar, retener y, en algunos casos, destruir bienes privados pertenecientes a los varios cientos de pasajeros que viajaban a bordo de los diversos buques de la flotilla, que constituyen tanto una violación del derecho a poseer bienes como del derecho a la libertad de expresión.

246. El artículo 17 de la Declaración Universal de Derechos Humanos establece que "toda persona tiene derecho a la propiedad, individual y colectivamente" y "nadie será privado arbitrariamente de su propiedad". En la medida en que la Declaración Universal se considera parte del derecho internacional consuetudinario, ningún Estado puede privar arbitrariamente a nadie de sus propios bienes. La Misión considera que las autoridades israelíes, al desatender los derechos de los varios cientos de personas que viajaban en la flotilla a sus propiedades, no cumplieron con las obligaciones que incuben a todo Estado en relación con el derecho a la propiedad.

247. En relación con el derecho internacional humanitario, el artículo 97 del Cuarto Convenio de Ginebra establece que "los internados están autorizados a conservar sus objetos y efectos de uso personal. No se les podrán retirar las cantidades [...] así como los objetos de valor de que sean portadores, si no es de conformidad con los procedimientos establecidos [...]. Al ser liberados o repatriados, los internados recibirán cuantos objetos, cantidades, cheques, títulos etc. les hayan sido retirados durante el internamiento [...] excepto los objetos o valores que la Potencia detenedora deba guardar en virtud de la legislación vigente. En caso de que un bien sea retenido a causa de dicha legislación, el internado recibirá un certificado detallado. Los documentos familiares y de identidad que lleven los internados no podrán serles retirados más que contra recibo".

248. Además, el Tribunal Penal Internacional para la ex Yugoslavia ha determinado que, en la medida en que la destrucción o la enajenación de bienes no puedan justificarse por la necesidad militar, son ilícitas⁸⁸. Con toda claridad, no existía ninguna necesidad militar que justificase la confiscación y enajenación continuadas de los bienes de los pasajeros de la flotilla. Además, la Misión ha sido informada de la existencia de comunicaciones entre el Gobierno de Israel y una firma de abogados del Reino Unido, en las que el Gobierno admite retener bienes de pasajeros, pero no alega razones de necesidad militar sino sólo que los artículos son necesarios para las investigaciones en curso en Israel.

249. El párrafo 2 del artículo 19 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos establece que "toda persona tiene derecho a la libertad de expresión; este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección". Si bien este derecho puede estar sujeto a determinadas restricciones, tal como establece el artículo 19, párrafo 3, en este caso no concurre ninguna de ellas, que hubieran permitido a las autoridades israelíes restringir los derechos de los periodistas y otros pasajeros a utilizar y compartir libremente la información reunida a bordo de los buques de la flotilla. Los periodistas en particular tienen derecho a utilizar las herramientas de su profesión. La Misión considera que las acciones de las autoridades israelíes representan una violación continuada del derecho a la libertad de expresión de los periodistas y otros pasajeros a bordo de la flotilla.

⁸⁸ ICTY, Sentencia, *El Fiscal c. Dario Kordic y Mario Cerkez*, IT-95-14/2.T.

E. Consecuencias de la participación en la flotilla para los ciudadanos israelíes

Exposición de los hechos y conclusiones al respecto

250. La Misión consideró que los hechos que se exponen a continuación habían quedado probados de manera satisfactoria.

a) *Detención y procesamiento penal de ciudadanos israelíes*

251. Los pasajeros con nacionalidad israelí fueron separados del resto de los pasajeros a su llegada a Ashdod. Tras ser interrogados, fueron informados de que serían privados de libertad y deberían responder de cargos con arreglo a la ley israelí, entre ellos de los cargos de intento de asesinato de un soldado, apropiación indebida de armas, disparos efectuados con el arma reglamentaria de un soldado, organización de actos de violencia y presencia en una zona militar. Aunque fueron llevados a una prisión diferente, tuvieron experiencias similares al resto de los pasajeros, en particular en lo que respecta a la privación de sueño y la denegación de acceso a asistencia letrada.

252. El 1º de junio de 2010, el Tribunal de Primera Instancia de Ashkelon decretó prisión preventiva contra cuatro ciudadanos israelíes palestinos: Muhammed Zeidan, Presidente del Comité Superior de Seguimiento para los Ciudadanos Árabes de Israel; el *sheij* Raed Salah, Jefe del Movimiento Islámico de Israel (sucursal septentrional); el *sheij* Hamad Abu Daabe, Jefe del Movimiento Islámico en Israel (sucursal meridional) y Lubna Masarwa, del Movimiento Free Gaza. El 3 de junio de 2010, ese mismo Tribunal decidió poner en libertad al grupo con determinadas condiciones, entre ellas el cumplimiento de un período de arresto domiciliario hasta el 8 de junio, la prohibición de abandonar el país durante 45 días y la consignación por terceros de una fianza de 150.000 shekels.

253. Estas cuatro personas no han sido encausadas hasta la fecha, pero el sumario sigue abierto y los cargos no han sido retirados.

b) *Represalias contra una miembro electo de la Knesset*

254. Una diputada de la Knesset israelí, Haneen Zouabi, viajaba a bordo del *Mavi Marmara*. La Sra. Zouabi no fue detenida, pero sí interrogada de forma exhaustiva.

255. A resultas de su participación en la flotilla, la Knesset, el 7 de junio de 2010, decidió mediante votación retirar tres prerrogativas parlamentarias que la Sra. Zouabi tiene en su condición de miembro de la Knesset: sus prerrogativas en materia de viajes al extranjero; su pasaporte diplomático; y la exención relativa al pago de cualesquiera costas legales en caso de que se le retire su inmunidad parlamentaria debido a un enjuiciamiento penal. La Knesset celebró diversas sesiones sobre la cuestión de su participación en la flotilla, durante las cuales se formularon en su contra comentarios racistas y sexistas y se profirieron amenazas físicas. Algunos parlamentarios han pedido también que se la someta a enjuiciamiento penal y que se le apliquen medidas como la retirada de su condición de miembro de la Knesset. El Ministro del Interior israelí acusó a la Sra. Zouabi de traición y solicitó autorización al Fiscal General para despojarla de la nacionalidad. Hasta la fecha, no se han incoado procedimientos penales contra la Sra. Zouabi. Desde su participación en la flotilla de Gaza, la Sra. Zouabi ha recibido múltiples amenazas de muerte.

256. El Comité de Derechos Humanos de los Parlamentarios, de la Unión Interparlamentaria, aprobó una decisión confidencial en su 130ª sesión, en julio de 2010⁸⁹,

⁸⁹ Caso N° IL/04 —*Haneen Zoabi*— Israel.

considerando que el castigo a la Sra. Zouabi por ejercer su libertad de expresión al defender su posición política era inaceptable e invitando a la Knesset a que reconsiderase su decisión.

257. La Misión se abstiene de formular cualesquiera observaciones sobre todo procedimiento jurídico interno que pueda estar *sub judice*. No obstante, la Misión observa que estas medidas contra ciudadanos israelíes podrían suscitar determinadas violaciones por Israel de sus obligaciones internacionales en materia de derechos humanos, en particular en relación con la libertad de expresión, los derechos a la participación política y el derecho a un proceso con las debidas garantías.

IV. Exigencia de responsabilidades y recurso efectivo

258. La Misión observa que los hechos que han sido probados suscitan una serie de violaciones de derecho. De conformidad con las disposiciones del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, las víctimas de estas violaciones tienen derecho a un recurso efectivo que incluya medidas judiciales, así como el derecho a indemnizaciones, que deberán ser proporcionales a la gravedad de las violaciones. En casos de tortura, las víctimas deberán además recibir atención médica y psicológica. Por último, el párrafo 5 del artículo 9 del Pacto establece el derecho específico a obtener reparación. En lo que respecta a las graves violaciones del Cuarto Convenio de Ginebra, pueden dar origen a responsabilidad penal individual.

259. En el pasado, Israel no ha cumplido con las obligaciones a las que se refiere el párrafo anterior. Es de esperar que, en esta ocasión, las autoridades israelíes y las personas concernidas realicen investigaciones judiciales inmediatas, independientes e imparciales de las violaciones del derecho internacional, en particular del derecho internacional humanitario y de las normas de derechos humanos, con miras a hacer que los autores comparezcan ante la justicia.

V. Conclusiones

260. **El ataque a la flotilla debe examinarse con los problemas continuos existentes entre el Gobierno de Israel y la Autoridad Palestina y el pueblo palestino como trasfondo. Al llevar a cabo sus tareas, la Misión no pudo menos que advertir el profundo convencimiento existente en ambas partes de lo correcto de sus respectivas posiciones. Es probable que desastres similares se repitan si no se da un cambio drástico en los actuales planteamientos. Debe recordarse que la fuerza y el poderío se ven robustecidos cuando coinciden con un sentido de la justicia y de lo que constituye un limpio proceder. La paz y el respeto deben ganarse, no sacarse de un adversario a golpes. Nunca se ha sabido de ninguna victoria conseguida de forma poco clara que haya sido portadora de una paz duradera.**

261. **La Misión ha llegado a la firme conclusión de que existía en Gaza, el 31 de mayo de 2010, una crisis humanitaria. El predominio de pruebas procedentes de fuentes intachables que a ello apuntan es demasiado abrumador como para sostener lo contrario. No se puede negar esta realidad apoyándose en razonamientos válidos. Una de las consecuencias que se infieren de ello es que, por esta razón solamente, el bloqueo es ilícito y no puede defenderse en derecho. Ello es así, independientemente de los motivos con los que se trate de justificar su legalidad.**

262. **De esta conclusión se derivan algunas consecuencias. Principalmente, que la acción de las Fuerzas de Defensa de Israel al interceptar el *Mavi Marmara* en altamar en las circunstancias expuestas y por las razones defendidas fue claramente ilegal. En**

concreto, la acción no puede justificarse en las circunstancias del caso, ni siquiera recurriendo al Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

263. Israel trata de justificar el bloqueo alegando motivos de seguridad. El Estado de Israel tiene derecho a la paz y a la seguridad como cualquier otro. El lanzamiento de cohetes y otras municiones de guerra sobre territorio israelí desde Gaza constituye una violación grave del derecho internacional y del derecho internacional humanitario, pero cualquier acto de réplica que constituya un castigo colectivo de la población civil de Gaza no puede ser legítimo en ningún caso.

264. La conducta del personal israelí, militar y de otro tipo, para con los pasajeros de la flotilla no sólo fue desproporcionada en las circunstancias del caso sino que hizo gala de unos niveles de violencia totalmente innecesarios e inimaginables. También puso al descubierto un grado inaceptable de brutalidad. Dicha conducta no puede justificarse o sancionarse por motivos de seguridad o de otro tipo. Constituyó una violación grave de las normas de derechos humanos y del derecho internacional humanitario.

265. La Misión considera que se han cometido diversas violaciones y delitos, sin que pueda tener la seguridad de que, en el tiempo de que ha dispuesto, haya podido recabar una lista exhaustiva de todos ellos. No obstante, existen pruebas contundentes que permitirían abrir causas sobre la base de los siguientes delitos, según la tipificación que figura en el artículo 147 del Cuarto Convenio de Ginebra:

- Homicidio intencional;
- Tortura o tratos inhumanos;
- El hecho de causar deliberadamente grandes sufrimientos o de atentar gravemente contra la integridad física o la salud.

La Misión también considera que Israel ha cometido una serie de violaciones de las obligaciones en virtud de las normas de derechos humanos, que le incumben, entre ellas:

- El derecho a la vida (artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos);
- Tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes (artículo 7 del Pacto Internacional; Convención contra la Tortura);
- Derecho a la libertad y a la seguridad de la persona y a no ser sometido a detención o prisión arbitrarias (artículo 9 del Pacto Internacional);
- Derecho de toda persona detenida a ser tratada humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano (artículo 10 del Pacto Internacional);
- Libertad de expresión (artículo 19 del Pacto Internacional).

El derecho a un recurso efectivo debe garantizarse a todas las víctimas. No deberá entenderse en modo alguno que la Misión afirma que la relación precedente constituye una lista exhaustiva.

266. La Misión señala que la retención por las autoridades israelíes de bienes requisados ilegítimamente constituye un delito continuado y hace un llamamiento a Israel para que devuelva dichos bienes inmediatamente.

267. Los autores de los delitos más graves, por ir enmascarados, no pueden ser identificados sin la asistencia de las autoridades israelíes. Reaccionaron violentamente cuando pensaron que alguien estaba intentando identificarlos. La Misión espera

sinceramente que el Gobierno de Israel cooperará para asistir en su identificación, con miras a enjuiciar a los culpables y zanjar definitivamente dicha situación.

268. La Misión es consciente de que ésta no es la primera vez que el Gobierno de Israel ha rehusado cooperar con una investigación de hechos en los que ha tomado parte su personal militar. En esta ocasión, la Misión acepta las garantías ofrecidas por el Representante Permanente de Israel de que la posición que se le había ordenado que defendiese en ninguna manera iba dirigida contra los miembros de la Misión a título personal. Es no obstante lamentable que, en lo que constituye un nuevo episodio en el que se investigan sucesos que han supuesto la pérdida de vidas humanas a manos del ejército israelí, el Gobierno de Israel haya rehusado cooperar en una investigación que no hubiera sido organizada por dicho Gobierno o en la que éste no estuviera representado de forma importante.

269. La Misión lamenta que sus solicitudes de información a la Misión Permanente de Israel no hayan sido atendidas. La razón esgrimida inicialmente fue que el Gobierno de Israel había constituido su propio panel independiente de personas eminentes para investigar el incidente de la flotilla. La Misión fue informada de que por esa razón, y también porque el Secretario General había anunciado la creación de otro grupo de personas eminentes con un mandato similar, se consideraba que "una iniciativa adicional del Consejo de Derechos Humanos a este respecto [era] tanto innecesaria como estéril".

270. La Misión no pudo compartir esa posición y, por esa razón, propuso al Representante Permanente de Israel que se dirigiese al Consejo y no a la Misión para solicitar que ésta retrasase la presentación de su informe para permitir que otras comisiones de investigación concluyesen sus tareas. La Misión no ha recibido hasta la fecha ninguna instrucción del Consejo y considera que se habría visto obligada a responder positivamente a toda instrucción en este sentido que dimanase del Consejo.

271. Habida cuenta del hecho de que la Comisión Turkel y el grupo del Secretario General no han concluido sus sesiones, la Misión se abstendrá de formular cualesquiera observaciones que puedan ser entendidas como que no permiten a estos órganos finalizar sus tareas "no constreñidos por acontecimientos externos". La Misión se limita a observar que la confianza pública en cualquier proceso de investigación en circunstancias como las presentes no se ve favorecida cuando el objeto de una investigación se investiga a sí mismo o desempeña una función clave en el proceso.

272. A lo largo del presente informe, la Misión se ha referido al hecho de que consideró necesario reinterpretar su mandato debido a los términos en que fue redactada la resolución por la que se designó a la Misión. Es importante, en la redacción de cuestiones de esta naturaleza, no dar la impresión de que se están prejuzgando los hechos. La Misión puso el mayor cuidado, en la primera oportunidad de que dispuso, en indicar que interpretaba que su mandato le exigía abordar sus tareas sin ningún tipo de ideas preconcebidas o prejuicios. Desea asegurar a todas las partes concernidas que ha mantenido dicha posición escrupulosamente.

273. Todos los pasajeros a bordo de los buques que integraban la flotilla y que comparecieron ante la Misión dieron la impresión, a los miembros de la Misión, de ser personas genuinamente comprometidas con los ideales del humanitarismo e imbuidas de una preocupación profunda y genuina por el bienestar de los habitantes de Gaza. La Misión sólo puede expresar su esperanza de que las diferencias se resuelvan, más a corto que a largo plazo, de forma que la paz y la armonía puedan reinar en la región.

274. Nueve seres humanos perdieron sus vidas y diversas otras personas sufrieron heridas graves. La Misión deduce de sus propias observaciones que se han infligido

profundas heridas psicológicas en lo que debe de haber sido una experiencia extremadamente traumática, no sólo para los pasajeros sino también para los soldados que resultaron heridos. Los miembros de la Misión expresan su solidaridad a todas las personas afectadas y hacen llegar su pésame a las familias de los fallecidos.

275. La Misión no es la única que concluye que existe en Gaza una situación deplorable. Dicha situación ha sido calificada de "insostenible". Es algo totalmente intolerable e inaceptable en pleno siglo XXI. Es sorprendente que alguien pueda calificar la situación de la población que allí vive como acorde con los criterios de bienestar más elementales. Se insta a las partes y a la comunidad internacional a que encuentren una solución que satisfaga todas las inquietudes legítimas en materia de seguridad, tanto de Israel como del pueblo de Palestina, ya que uno y otro tienen derecho a encontrar "su lugar bajo el sol". La evidente dicotomía presente en este caso entre los derechos enfrentados a la seguridad y a un nivel de vida digno sólo puede resolverse si los viejos antagonismos se subordinan a un sentido de la justicia y de lo que constituye un limpio proceder. Deben encontrarse fuerzas para extirpar de la memoria pesares muy arraigados y seguir adelante.

276. La Misión ha meditado sobre la posición de las organizaciones humanitarias que desean intervenir en situaciones de crisis humanitarias de largo plazo en las que la comunidad internacional carece de voluntad, por la razón que sea, para adoptar medidas positivas. Muy a menudo son acusados de entrometidos y, en el peor de los casos, de terroristas o agentes enemigos.

277. Debe hacerse una distinción entre las actividades emprendidas para mitigar las crisis y las medidas dirigidas a abordar las causas que originan esas crisis. Estas últimas se suelen considerar políticas y, por consiguiente, son impropias de grupos que desean ser considerados humanitarios. Se hace esta puntualización debido a las pruebas existentes de que, si bien algunos de los pasajeros estaban únicamente interesados en llevar suministros a la población en Gaza, para otros el principal propósito fue suscitar conciencia sobre el bloqueo con miras a su eliminación, como única forma de resolver la crisis. Debería realizarse un examen para definir con claridad el humanitarismo como algo diferenciado de la acción humanitaria, de manera que puedan existir formas convenientes de intervención y de jurisdicción cuando acaecen crisis humanitarias.

278. La Misión espera sinceramente que a aquellas personas que sufrieron pérdidas a resultas de las acciones ilícitas del ejército israelí no se les pondrán trabas en sus intentos de ser indemnizados debida y prontamente. Es de esperar que el Gobierno de Israel adopte medidas inmediatas al respecto. Ello contribuirá sobremedida a enderezar la triste fama que este país tiene de impunidad e intransigencia en asuntos internacionales. También ayudará a que quienes se solidarizan genuinamente con su situación puedan apoyarles sin ser estigmatizados.

Anexos

Anexo I

Misión internacional de determinación de hechos del Consejo de Derechos Humanos, establecida en virtud de la resolución 14/1: Misión internacional de determinación de los hechos sobre el incidente de la flotilla a Gaza

Mandato

Antecedentes

1. El 1º de junio de 2010, en su 14º período de sesiones, el Consejo de Derechos Humanos, mediante su resolución 14/1, decidió "enviar una Misión internacional independiente de determinación de los hechos para que investigase las violaciones del derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos, resultantes de los ataques israelíes contra la flotilla que transportaba asistencia humanitaria".
2. El 23 de julio de 2010, el Presidente del Consejo, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución, designó a tres expertos eminentes para que formasen parte de la Misión: el juez Karl Hudson-Philips (Presidente), Sir Desmond de Silva y la Sra. Mary Shanthi Dairiam. Los miembros de la Misión dieron inicio oficialmente a sus tareas el 9 de agosto de 2010.
3. Se solicitó a la Misión de determinación de los hechos, en el párrafo 9 de la resolución, que presentase un informe con las conclusiones alcanzadas al Consejo en su 15º período de sesiones.

Interpretación del mandato

4. Los miembros de la Misión han decidido interpretar su mandato en el sentido de que consiste en verificar los hechos que rodearon a la interceptación por Israel de la flotilla que se dirigía hacia Gaza, para determinar si se cometieron violaciones del derecho internacional, en particular del derecho internacional humanitario y de las normas de derechos humanos.
5. Para llevar a cabo su mandato, los miembros de la Misión han indicado al Consejo que:
 - a) Se centrarían en los acontecimientos que tuvieron lugar en aguas internacionales el 31 de mayo de 2010 así como en la forma en que las autoridades israelíes abordaron la fase posterior a la operación y la repatriación de quienes participaron en la flotilla;
 - b) Procurarían viajar a, entre otros lugares, Turquía, Gaza, Israel y Jordania, a fin de entrevistarse con testigos, funcionarios y organizaciones no gubernamentales;
 - c) Viajarían a otros países para entrevistar a testigos si ello fuera necesario; y
 - d) Realizarían todas aquellas investigaciones que la Misión considerase pertinentes en relación con lo anterior a los efectos de cumplir con su mandato.

Metodología

6. Los miembros de la Misión se proponen realizar su investigación de forma independiente e imparcial y, con este fin, están dispuestos a recibir información de cualesquiera partes interesadas que representen todos los puntos de vista.

7. La Misión considera que se aplicarán los supuestos operativos que son habituales en toda misión de verificación de hechos de las Naciones Unidas, en particular los siguientes:

a) La Misión gozará de la plena cooperación de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

b) Los miembros y el personal disfrutarán de los privilegios e inmunidades acordados a los funcionarios y expertos en misiones de conformidad con la Convención sobre los Privilegios e Inmunidades de las Naciones Unidas de 1946;

c) La Misión gozará de libertad de circulación a lo largo y ancho de los territorios pertinentes;

d) La Misión tendrá acceso irrestricto a todos los sitios y establecimientos, y gozará de libertad para reunirse y entrevistarse con representantes de autoridades gubernamentales y locales, autoridades militares, líderes comunitarios, organizaciones no gubernamentales y otras instituciones, y con toda persona cuyo testimonio y/o asesoramiento experto se considere necesario para el cumplimiento del mandato;

e) La Misión deberá tener acceso irrestricto a las personas y organizaciones que desean reunirse con ella, lo mismo que estas personas y organizaciones para hacer otro tanto y acceder a la Misión;

f) La Misión deberá disponer de libre acceso a todas las fuentes de información, en particular a material documental y pruebas materiales;

g) Se garantizará protección a las víctimas y testigos y a todas las personas que estén en contacto con la Misión en relación con la investigación. Ninguna de estas personas podrá, de resultas de dicho contacto, sufrir acoso, amenazas, actos de intimidación, maltrato o represalias.

8. Dado el elevado número de potenciales testigos de los incidentes y lo exiguo del plazo, los miembros de la Misión establecerán criterios adecuados para la selección y examen de los testigos.

Secretaría

9. La Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos ha proporcionado determinado personal, consistente en cinco funcionarios de derechos humanos del cuadro orgánico, un oficial administrativo y un oficial de seguridad, que se constituirán en secretaría y apoyarán a los miembros de la Misión. Otros consultores expertos en esferas como la patología, el derecho del mar, el derecho internacional humanitario y el derecho militar apoyarán también a los miembros de la Misión.

10. La Misión tendrá su base en la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos en Ginebra.

Anexo II

Correspondence*

(a) Letter, dated 10 August 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips, Chair of the United Nations Fact-Finding Mission, addressed to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar

Excellency,

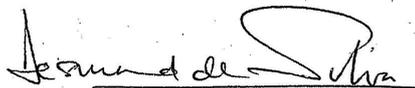
I am writing to you in my capacity as Chair of the United Nations Fact-Finding Mission established pursuant to Resolution 14/1 of the Human Rights Council (HRC), adopted on 1 June 2010. On 23 July 2010, the President of the Council, His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow, appointed me, together with Sir Desmond de Silva and Ms. Mary Shanthi Dairiam, to investigate the incidents related to the interception of the flotilla of ships carrying humanitarian assistance to Gaza on 31 May.

The Mission will be guided by its mandate, and will conduct its work independently and impartially. As a completely independent body, the Mission is currently determining its own terms of reference and deployment plans.

As a Chair of the Fact-Finding Mission, I believe that in order to investigate the incident, it is necessary and important to take into account all the relevant contextual facts and that the Mission can travel to Israel with the aim to have access to the relevant officials in the Israeli Government, the members of the Israel investigation team, relevant military officials and official documents. I would appreciate your cooperation in this regard.

I would therefore like to request a meeting to brief you about the Mission and discuss all the relevant matters. Please indicate your availability to meet with us at your earliest convenience.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

pp 

Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

* Reproduced as submitted.

**(b) Letter, dated 18 August 2010, from His Excellency
Mr. Aaron Leshno Yaar addressed to H.E. Ambassador
Sihesak Phuangketkeow, President, Human Rights Council**

Excellency,

I refer to the appointment of a fact finding mission to investigate the flotilla incident which occurred on May 31, 2010, pursuant to UNHRC resolution A/HRC/RES/14/1 dated 2 June 2010.

Beyond the clearly prejudicial terminology of the mandate, which determines that there were 'violations' of international law and that Israel 'attacked' the flotilla before any fact-finding has even taken place, the proposed mission is clearly superfluous in light of the Independent Public Commission of Experts which has already been established to investigate the issue.

As you may be aware, on June 14, 2010 the Government of Israel established an Independent Public Commission of Experts to the issues arising from the flotilla incident. The Commission is headed by former Supreme Court Justice Yaakov Turkel, and, in addition to legal and naval experts, includes, as international observers, Nobel Peace Prize winner Lord William David Trimble from Northern Ireland, and former Canadian Judge Advocate General Kenneth Watkin.

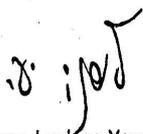
The Commission is authorized to request any individual or organization to testify before it, and every relevant governmental body is required to cooperate fully and to make available to the Commission any information or documents it requires.

At the request of Justice Turkel and the Committee, on June 30, 2010, the authority of the Commission was expanded still further, with additional authority to summon witnesses and take evidence under oath, pursuant to Israel's Commissions of Inquiry law, 1968.

In addition to this independent inquiry, the Secretary General of the United Nations has also established a distinguished international Panel, in order to examine and identify the facts, circumstances and context of the incident, and to consider and recommend ways of avoiding similar incidents in the future. Both Israel and Turkey are cooperating with this Panel.

In light of the fully independent Israeli inquiry into the incident, and the additional layer of review provided by the Secretary-General's own Panel, I trust you will appreciate Israel's position that an additional Human Rights Council initiative in this regard is both unnecessary and unproductive.

Please accept, Excellency, the continued assurances of my highest consideration.


Aharon Leshno Yaar
Ambassador
Permanent Representative

(c) Letter, dated 7 September 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar

Excellency,

Re Human Rights Council Fact Finding Mission on the Gaza Flotilla Incident

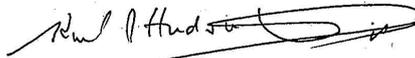
Permit me respectfully to refer to the most cordial meeting which members of the above Mission had with you on the 18th August 2010. I wish to be pardoned for expressing my continuing regret at the position of your Government at that time not to cooperate with the Mission appointed by the Human Rights Council into the Gaza Flotilla Incident on the ground that such an initiative was 'both unnecessary and unproductive'.

Since our meeting, the Mission, which I have the honour to Chair, has worked assiduously in an attempt to complete its task by the stipulated date of 27th September 2010. Considerable progress has been made towards ascertaining the factual circumstances surrounding the incident. However, the Mission regrets that the position adopted by your Government will deprive it of direct access to information which may be relevant.

The effect of the position of your Government was anticipated by the Mission. Consequently you will no doubt recall that a list of requests for information from the relevant authorities of your Government was given to you at the meeting under reference. This was in the hope, which I trust was not misplaced, that cooperation would have resulted, notwithstanding the apparently unequivocal position of your Government at that time.

I wish to forward once more, for ease of reference, a copy of the request for information referred to above and to enquire whether the position of your Government now permits you to favour the Mission with a positive response.

Please accept, Your Excellency, continuing assurances of the highest regard and consideration.

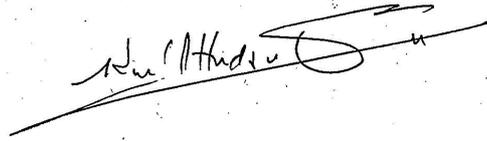


Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

1. Visits to Israel and Gaza for examination of evidence and any relevant observations
2. Specifically in relation to evidence :
 - (a) Visit Israel to interview witnesses.
 - (b) Visit Gaza to observe situation there first hand
 - (c) View items of physical evidence in the hands of the Israeli authorities including unedited film footage taken by the Israeli Defence Force or on its request or direction.
 - (d) View and examine items alleged seized by Israeli authorities from the passengers on the ships – allegation of improper uses of credit cards and the existence of photographic material and equipment, telephones etc.,
 - (e) Medical reports by Israeli authorities of persons who received attention pre and post mortem in Israel – both Israeli and non-Israeli – including autopsy reports if any
 - (f) As an alternative to (d), duly authenticated copies of statements by Israeli witnesses with particular reference to -
 - (1) injuries suffered by Israeli personnel
 - (2) Nature and calibre of firearms and any projectiles used in the exercise



**(d) Letter, dated 13 September 2010, from His Excellency
Mr. Aaron Leshno Yaar to Mr. Karl T. Hudson-Phillips**

Excellency,

Thank you for your letter dated 7 September 2010 and your sincere interest in hearing from all sides, including that of Israel, before concluding the work of your fact-finding mission.

As you are surely aware, on 14 June 2010, the Government of Israel appointed an Independent Public Commission which is headed by retired Supreme Court Justice Jacob Turkel with the participation of international observers. This Commission has held a significant number of hearings in the past few months and continues to gather testimony from a wide range of officials in Israel. These hearings are open and transcripts of the testimony have been made public, including in English via the website of the Commission. The expectation of the Commission is to conclude its work in a speedy manner.

Additionally, on 2 August 2010, the United Nations Secretary General announced the launching of a Panel of Inquiry into the events of 31 May 2010. After extensive consultations and negotiations, Israel agreed to cooperate with this Panel. Two rounds of meetings have already taken place. The expectation of the Panel is to conclude its work soon after the completion of the national processes in Israel and Turkey.

Given the continuing work of these two bodies, Israel believes that your mission would only have the necessary information before it in order to responsibly report to the Human Rights Council following the conclusion of work by those two bodies. During our meeting on 18 August 2010, you and the other members of your mission emphasized your desire for your findings to reflect fairly, and in conforming with international practice, the fullest picture possible regarding the events in question.

Therefore, allowing for the completion of Israel's internal, domestic work together with its cooperation with the Panel established by the Secretary General would seem to be necessary before your mission would be able to report. I urge you to consider deferring the submission of your report in order to allow for those processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events.

Please accept my continuing assurances of my highest regard and consideration.



Aharon Leshno-Yaar
Ambassador
Permanent Representative

(e) **Letter, dated 14 September 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar**

Excellency,

I wish to acknowledge receipt of yours of the 13th instant in reply to mine of the 7th September 2010. I wish first of all to place on record my appreciation for the apparent change in the position of your Government in relation to the Mission which I have the honour to Chair.

It is appropriate to refer to your letter dated the 18th August 2010 to the President of the Human Rights Council, H.E. Ambassador Sihasak Phuangketkeow, in which you expressed the view of your government at that time that the Mission was not only "superfluous" but also "both unnecessary and unproductive". The suggestion in your letter under reference that the Mission is now capable of "responsibly" (your term) reporting to the Human Rights Council is a noted departure from the view previously stated. I regret that I personally cannot agree that notice of the results of national investigations is a prerequisite to the mission reporting to the Council in a responsible manner.

As you are aware, on the 2nd June 2010 the Human Rights Council adopted a resolution A/HCR/RES/14/1 which resulted in the appointment of its fact-finding Mission. The Mission is of course aware that on the 2nd August 2010 the Secretary General announced "the setting-up of a Panel of Inquiry (Panel) on the flotilla incident of 31st May". It is the understanding of the Mission that that Panel has been charged with the task of "reviewing and receiving the reports of the national investigations" expected to be carried out by the Governments of Israel and Turkey. It is not without significance to the Mission that the Secretary General considered it expedient to have a panel "review" the reports of national investigations (Israel and Turkey) and not that of the Mission. The inference to be drawn from this would suggest that there was no need to question in any way the work of the independent Mission appointed by the Human Rights Council. There is obviously merit in having investigations conducted by parties not intimately involved in the matter under inquiry or who may have an interest in the outcome of the same.

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar
Permanent Mission of Israel
to the United Nations Office
and specialized institutions in Geneva
Avenue de la Paix 1-3
1202 Geneva
Fax: +41 22 716 05 55

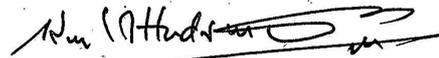
cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow
President of the Human Rights Council

I am grateful for your drawing my attention to the fact that transcripts of the testimony in the proceedings of the Commission under H.E. Judge Turkel are available on the internet. The Mission has been aware of this for some time. I trust that you will agree that even though, as you so kindly point out, a version in English is being published, this can in no way be a substitute for the specific request made to you for direct access to witnesses and relevant material. It is noted that the Commission under Judge Turkel does not appear to have direct access in public or at all to an important category of eye witnesses. This is a serious limitation which access to unauthenticated reports on the internet cannot remedy.

I wish once more to repeat my request to your Government for relevant direct evidence of the matters set out in the list left with you on the 18th August 2010. In particular, you are referred to the request for information on the medical condition of members of the Israeli Defence Force who were injured during the interception of the Mavi Mamara. According to evidence in our possession, these soldiers were examined by medical doctors on board and none was seen to have gunshot wounds as is being alleged before Judge Turkel. There is also the issue of the large sums of money and extensive film footage seized from passengers at the time and not returned. All these and the other matters requested will assist the Mission in its fact-finding task.

The Mission have given most serious consideration to your letter and specifically the request that the Mission consider deferring the submission of its report to the Council in order to permit "other processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events". The Mission is gratified by the apparent confidence shown in its efficacy but would suggest with deference that you request be directed to the Human Rights Council which appointed it.

Please accept, Your Excellency, continuing assurance of the highest regard and consideration.



Mr. Karl T. Hudson-Phillips
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

Anexo III

Buques de la flotilla

<i>Nombre</i>	<i>País de bandera</i>	<i>Número de pasajeros y sus nacionalidades</i>	<i>Número de tripulantes y sus nacionalidades</i>	<i>Total</i>	<i>Tipo</i>	<i>Entidad organizadora</i>	<i>Propietario</i>
<i>Mavi Marmara</i>	Comoras	546 (353 ciudadanos turcos y 193 de otros países). Quince pasajeros del <i>Challenger 2</i> se sumaron a bordo posteriormente. Alemania, Argelia, Australia, Bahrein, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Canadá, Egipto, España, Estados Unidos de América, ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Indonesia, Irlanda, Israel, Jordania, Kosovo ¹ , Kuwait, Líbano, Malasia, Marruecos, Mauritania, Nueva Zelandia, Omán, Pakistán, Palestina, Reino Unido, Siria, Sudáfrica, Suecia, Turquía, Yemen	29, Turquía	575 (589)	Buque de pasajeros	IHH	IHH
<i>Defne</i>	Kiribati	7, Turquía	13, Turquía, Azerbaiyán	20	Buque de carga	IHH	IHH
<i>Gazze I</i>	Turquía	13, Turquía	5, Turquía	18	Buque de carga	IHH	IHH
<i>Eleftheri Mesogios o Sofia</i>	Grecia	Grecia, Suecia	Grecia	30	Buque de carga	Ship to Gaza (Grecia); Ship to Gaza (Suecia)	Compañía marítima Eleftheri Mesogios
<i>Sfendoni o Boat 8000</i>	Togo	Bulgaria, Estados Unidos de América, Grecia, Reino Unido, República Checa, Suecia	Grecia	43	Buque de pasajeros	Ship to Gaza (Grecia); Ship to Gaza (Suecia)	Sfendonh S.A.

<i>Nombre</i>	<i>País de bandera</i>	<i>Número de pasajeros y sus nacionalidades</i>	<i>Número de tripulantes y sus nacionalidades</i>	<i>Total</i>	<i>Tipo</i>	<i>Entidad organizadora</i>	<i>Propietario</i>
<i>Challenger 1</i>	Estados Unidos	13, Alemania, Bélgica, Estados Unidos de América, Países Bajos, Polonia, Reino Unido	4 ² , Irlanda, Reino Unido	17	Buque de pasajeros	Movimiento Free Gaza	Proyectos Free Gaza (derechos humanos)
<i>Challenger 2</i>	Estados Unidos	19, Alemania, Australia, Canadá, Estados Unidos de América, Grecia, Irlanda, Malasia, Noruega, Reino Unido, Serbia	1, Estados Unidos de América	20	Buque de pasajeros ³	Movimiento Free Gaza	Proyectos Free Gaza (derechos humanos)
<i>Rachel Corrie</i>	Camboya	8, Irlanda, Malasia	11 ⁴ , Cuba, Filipinas, Reino Unido	19	Buque de carga	Movimiento Free Gaza	Proyectos Free Gaza (derechos humanos)

¹ Es la nacionalidad declarada por la persona.

² Incluyendo la tripulación. Algunos miembros de la tripulación eran también activistas comprometidos.

³ Debido a una avería, los pasajeros fueron transferidos al *Mavi Marmara*.

⁴ Dos pasajeros irlandeses figuran en el manifiesto de a bordo como miembros de la tripulación.