

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Comisión Temporal sobre la Supuesta Utilización de Países Europeos por la CIA para el Transporte y la Detención Ilegal de Presos*

16.11.2006

## **DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 8**

sobre las empresas vinculadas a la CIA, aeronaves utilizadas por ésta y los países europeos en los que aeronaves de la CIA hicieron escala

Comisión Temporal sobre la Supuesta Utilización de Países Europeos por la CIA para el Transporte y la Detención Ilegal de Presos

Ponente: Giovanni Claudio Fava

## **A) OBSERVACIONES GENERALES**

### **1) INTRODUCCIÓN**

El presente documento de trabajo del ponente complementa el *Documento de trabajo sobre las «entregas extraordinarias»*, que ya se encuentra disponible.<sup>1</sup> En ambos, el ponente se propone cumplir el mandato consignado en la Decisión del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2006.

El objeto del presente documento de trabajo es analizar:

- las diferentes empresas privadas y los servicios de fletamento que han sido utilizados por la CIA;
- las aeronaves utilizadas por la CIA (en algunos casos, para «entregas extraordinarias» probadas), consignadas en función de su número de registro (o número de cola);
- los países europeos en los que las aeronaves de la CIA hicieron escala.

Cabe recordar que, en numerosas ocasiones, no es la CIA la única organizadora de los vuelos considerados en el presente documento de trabajo (al igual que en el documento de trabajo nº 7), sino que intervienen otras entidades de la administración de Estados Unidos, entre las que se cuenta el Departamento de Defensa, cuando se trata de otorgar los permisos de aterrizaje de aeronaves civiles (CALP en su acrónimo inglés).

### **2) EL USO DE EMPRESAS PRIVADAS Y SERVICIOS DE FLETAMENTO POR LA CIA**

En el contexto de las «entregas extraordinarias», la CIA ha utilizado a menudo a empresas privadas y servicios de fletamento para el alquiler de aeronaves. Mediante vuelos civiles, es posible acceder a lugares en los que las aeronaves militares se considerarían sospechosas. Por otra parte, gracias a los vuelos civiles, la CIA evita la obligación de proporcionar la información requerida por los Estados respecto a los vuelos de la Administración o militares, con arreglo a la Convención de Chicago.

La mayoría de tales empresas son las denominadas «compañías ficticias»: sólo existen sobre el papel (mediante apartados de correos, por ejemplo), o cuentan con un único empleado (normalmente, un abogado). Estas empresas ficticias aparecen como propietarias de las aeronaves que son objeto sistemáticamente de operaciones de *compra y venta*. Tras cada operación, las aeronaves vuelven a ser registradas con el fin de que se les pierda la pista.

---

<sup>1</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

Un buen ejemplo de operaciones «fantasma» es precisamente la historia de **Premier Executive**. Premier Executive es una empresa cuyo domicilio social es un apartado de correos de Washington. Premier era propietaria de dos aeronaves: Gulfstream V (con números de registro N379P, N8068V y N44982) y el Boeing 737 (con números de registro N313P y N4476S), utilizados por la CIA para «entregas extraordinarias»<sup>1</sup>. Ambas aeronaves pertenecían a **Steven Express**, otra «sociedad ficticia». Steven Express cuenta con un domicilio social en Tennessee que no se encuentra vinculado a ninguna instalación. La propiedad de Steven Express pasó a manos de un abogado, en nombre de **Devon Holding**, nuevamente en este caso una sociedad ficticia. El abogado era el único representante y empleado de Devon Holding. Este tipo de transacciones «fantasma» hacen posible que se pierda la pista de las aeronaves de la CIA, eliminando de este modo todo rastro de operación ilegal vinculadas a los aviones.

Otro ejemplo consiste en lo sucedido en noviembre de 2004, fecha en la que The Sunday Times informó de que Estados Unidos había arrendado el reactor Gulfstream V (con números de registro N379P, N8068V y N44982) para el traslado de detenidos a Guantánamo y otras bases militares estadounidenses. Dos días más tarde, Premier Executive vendió la aeronave a **Bayard Foreign Marketing**, otra empresa fantasma. El nombre del administrador, Leonard Bayard, no se ha encontrado en ningún registro público.

El otro avión, el Boeing 737 (con números de registro N313P y N4476S), se vendió a **Keeler and Tate Management**, una vez más una empresa «fantasma» sin instalaciones, sin sitio en Internet, cuya única propiedad era el Boeing 737. Por otra parte, Premier Executive desapareció en 2005.<sup>2</sup>

En ocasiones, las empresas fantasma utilizadas por la CIA dependen de otras sociedades reales dotadas de instalaciones y empleados, y denominadas «compañías operativas». A estas empresas se les encomienda la tarea de prestar respaldo a las sociedades ficticias: proporcionan a las aeronaves de la CIA toda la logística necesaria (pilotos, provisiones y asistencia técnica). En algunos casos, las compañías operativas se encuentran directamente vinculadas a la CIA. Un ejemplo de este tipo de relación es el de **Aero Contractor**, sociedad descrita<sup>3</sup> como el «principal eje nacional del servicio aéreo secreto de la Agencia Central de Inteligencia».

Por último, en otros casos, la CIA arrienda las aeronaves a agentes de fletamento ordinarios, como en el caso de **Richmor Aviation**. Richmor Aviation es una de las empresas de fletamento y gestión de vuelos más antiguas existentes, con un gran número de clientes, entre los que figura la CIA. El Gulfstream IV (con número de registro N85VM), que se utilizó en el secuestro de Abu Omar<sup>4</sup>, pertenece a Richmor Aviation.

En última instancia, en esta red inextricable, existe asimismo la posibilidad de que una única aeronave gestionada por la CIA modifique (entre misiones) su número de registro (como en el

---

<sup>1</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

<sup>2</sup> 24 USA: Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance' Amnistía Internacional, 5 de abril de 2006 AI Index: AMR 51/051/2006

<sup>3</sup> Scott Shane, Stephen Grey y Margot Williams, *CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*, New York Times, 31 de mayo de 2005.

<sup>4</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

caso del Gulfstream V, de Richmor Aviation, registrada con el N379P, para pasar después al N8068V y, posteriormente, al N44982), como se explica más adelante en el presente documento de trabajo.

Algunas de las sociedades (a saber: Centurion Aviation Services, Devon Holding Inc; Premier Executive Transport Services; Rapid Air Trans; Richmor Aviation Inc; Stevens Express y Tepper Aviation) han sido beneficiarias de permisos de aterrizaje en bases militares de Estados Unidos en todo el mundo, también a efectos del repostaje de las aeronaves. Este tipo de práctica suele excluirse en vuelos civiles de todas las modalidades.

### 3) PORMENORES DE LAS EMPRESAS IMPLICADAS

#### Sociedades ficticias.

- CROWELL AVIATION TECHNOLOGIES, INC
- PATH CORPORATION
- RAPID AIR TRANS, INC.
- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- CENTURION AVIATION SERVICES
- BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.
- KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC

Las dos últimas empresas de la lista han sustituido a Premier Executive Transport Services, Inc. (una de las compañías operativas), después de que Premier vendiera las aeronaves Boeing 737 y Gulfstream V a Bayard Foreign Marketing, LLC y a Keeler & Tate Management, LLC. Posteriormente, Premier desapareció.

#### Compañías operativas

- AERO CONTRACTORS, LTD. (CAROLINA DEL NORTE)

Aero Contractors fue fundada en 1979 por Jim Rhyne, antiguo piloto de Air America, empresa utilizada por la CIA durante la Guerra de Vietnam. Los pilotos de Aero Contractors, según The New York Times, «son los discretos conductores de autobús de la batalla contra el terrorismo, enviados de manera rutinaria a misiones secretas en Bagdad, Cairo, Tashkent y Kabul». The New York Times añade: «Aero Contractors es, de hecho, un importante eje nacional del servicio aéreo secreto de la Agencia Central del Inteligencia».<sup>1</sup> En efecto, de acuerdo con los registros de la FAA, Aero Contractors arrienda su aeronave a Premier

---

<sup>1</sup> *C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*

Por SCOTT SHANE, STEPHEN GREY y MARGOT WILLIAMS, 31 de mayo de 2005

<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=ssnyt&emc=rss&pagewanted=print>

Executive Transport (sociedad ficticia)<sup>1</sup>, en concreto, el Boeing 737 (N 4476S, antiguo N313P). Aero Contractor carece de sitio *web* y no publicita sus actividades. Todos los recursos proceden de la CIA, del ejército de Estados Unidos y de otros órganos de la Administración. Sin embargo, Aero Contractors sigue siendo una sociedad real, con instalaciones y ochenta empleados.

Aero Contractors es la «compañía operativa» de las siguientes empresas ficticias:

- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
- PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE
- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC

○ PEGASUS TECHNOLOGIES, INC

Pegasus Technologies trabaja en el campo de la aviónica (electrónica aplicada a la aviación), los sensores y los sistemas eléctricos de las aeronaves de la CIA. Es de suponer que esta labor incluye sistemas visión nocturna y de comunicaciones codificadas de alto secreto.<sup>2</sup>

○ TEPPER AVIATION

Tepper Aviation es una empresa controlada directamente por la CIA.<sup>3</sup> Su base de operaciones se sitúa en el aeropuerto Bob Sikes, de Florida. La base europea se encuentra en Rhein-Main, Alemania (unidad militar de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos y la OTAN, cerrada el 30 de diciembre de 2005). Tepper utiliza tres aeronaves pertenecientes a la sociedad fantasma Rapid Air Trans: Lockheed N2189M, N4557C y N8183J (*véase más adelante*).

○ RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, propietario del reactor Gulfstream IV (y socio de los Boston Red Sox), confirmó a la publicación Globe and Tribune<sup>4</sup> que su reactor privado fue alquilado en varias ocasiones a la CIA<sup>5</sup>. De acuerdo con los registros de la FAA, la aeronave pertenece a Assembly Point Aviation Inc., de la que el Sr. Morse es el único empleado. La empresa de alquiler es Richmor Aviation, con sede en Hudson. El número de registro del reactor era el N85VM, posteriormente pasó al

---

<sup>1</sup> «Aero Contractors, que opera desde un hangar azul situado en el aeropuerto de Johnston, arrendó los reactores durante un período aproximado de un año, en torno a 2002 o 2003, a la sociedad Premier Executive Transport Services, señaló Blowers. (...) Aero Contractors dejó que sus arrendamientos con Premier Executive expiraran hace aproximadamente un año, ya no ofrece reactores a sus clientes y, en cambio, arrienda aeronaves turbopropulsadas.» <http://www.newsobserver.com/news>

<sup>2</sup> Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

<sup>3</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ex=1275192000&en=6007accb4801296cei=5088&partner=rssnyt&emc=rss>

<sup>4</sup>US: CIA Uses Jet Owned by Red Sox Partner, por Gordon Edes, The Boston Globe: <http://www.boston.com/news/globe>.

<sup>5</sup> «Se fleta mucho (...), lo único que sucede es que uno de nuestros clientes es la CIA (...). La verdad es que estoy encantado de contar con ese negocio. Confío en que todo haya servido para un fin verdaderamente bueno.» <http://www.boston.com/news/globe>

N227SV, y se utilizó para la «entrega extraordinaria» de Abu Omar<sup>1</sup>. El Sr. Morse considera que su avión fue alquilado a la CIA por Richmor Aviation durante unos tres años.<sup>2</sup>

#### ○ FILIALES DE BLACKWATER USA

Esta sociedad es un importante contratista para la CIA y el ejército de Estados Unidos. Proporciona personal y formación, así como servicios de aviación, a través de sus dos filiales:

- AVIATION WORLDWIDE SERVICES, INC. (FLORIDA)
- PRESIDENTIAL AIRWAYS (FLORIDA)

Ambas empresas utilizan aeronaves CASA C-212 de carga y pasajeros, de fuselaje ancho y fabricación española. Estos aviones transportan paracaidistas y carga de grandes dimensiones, y pueden despegar y aterrizar en pistas de corto recorrido y condición deficiente. En Europa, Malta es la base de estas aeronaves.

#### **4) ESCALAS EUROPEAS DE LOS VUELOS DE LA CIA**

Entre el final de 2001 y el de 2005, los vuelos de aeronaves directa o indirectamente operadas por la CIA hicieron escala en aeropuertos europeos en más de un millar de ocasiones. Sabemos con toda seguridad que algunos de estos vuelos fueron utilizados para transportar «entregas extraordinarias» (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza, Mohamed El-Zari, Binyam Mohammed, Bisher al Rawi, Jamil El-Banna, Abou Elkassim Britel<sup>3</sup>). Sin embargo, dadas las rutas tomadas por numerosos vuelos y algunos de los países de origen y destino (Afganistán, Azerbaiyán, Egipto, Iraq, Jordania, Libia, Marruecos, Turkmenistán, Uzbekistán, Guantánamo), es lógico suponer que la intervención de estas aeronaves en la práctica de las «entregas extraordinarias», así como en el traslado de detenidos, es más amplia que lo que indica el número de casos probados.

##### **a ) Método de investigación utilizado**

Los resultados se obtuvieron mediante el cotejo de los datos de Eurocontrol (la agencia responsable del control del espacio aéreo europeo), con los de la FAA (sigla en inglés de la Administración Federal de Aviación, que conserva los datos de todas las aeronaves que vuelan con origen o destino en los Estados Unidos).

---

<sup>1</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

<sup>2</sup> Por Gordon Edes, The Boston Globe, 21 de marzo de 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

<sup>3</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

La investigación se centró en las aeronaves pertenecientes a líneas aéreas vinculadas a la CIA, o que hubieran sido utilizadas por ésta, y que hubieran volado con frecuencia en Europa después del 11 de septiembre.

Centramos nuestro análisis en treinta y siete números de registro de aeronave. De todos modos, es muy probable que la cifra de aeronaves utilizadas por la CIA durante estos años en Europa haya sido más amplia.

Los treinta y siete números de registro analizados en el presente documento de trabajo corresponden a treinta y dos aeronaves diferentes, lo que significa que, en ocasiones, el mismo avión ha sido nuevamente registrado, al menos, una vez (*véase más adelante*).

## **b) Conclusiones preliminares**

Sobre la base de los datos obtenidos de Eurocontrol respecto a las treinta y dos aeronaves (correspondientes a treinta y siete números de registro) objeto de seguimiento, puede señalarse que:

1. todas las aeronaves eran gestionadas por empresas vinculadas a la CIA o controladas por ésta;
2. Los diarios de vuelo obtenidos de Eurocontrol confirman que, desde el 11 de septiembre, las treinta y dos aeronaves sometidas a seguimiento han realizado, al menos, **1.245 escalas en Europa** (los 25 Estados miembros de la UE, Rumanía, Islandia, Noruega, Suiza, Albania, Turquía, Bosnia y Herzegovina, Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia), muy a menudo volando entre aeropuertos europeos y destinos en Asia, Oriente Medio y África.
3. En algunos casos, disponemos de datos que certifican que algunos de estos aviones se utilizaron en «entregas extraordinarias» probadas (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza y Mohamed al-Zari, Binyam Mohammed, Bisher Al Rawi y Jamil El Banna, Abu Al Kassem Britel), dado que aviones incluidos en nuestra lista fueron utilizados en cada caso.<sup>1</sup>
4. Las rutas empleadas y los países de destino de los vuelos de los aviones de la CIA (incluidos Afganistán, Azerbaiyán, Egipto, Iraq, Jordania, Libia, Marruecos, Turkmenistán, Uzbekistan y Guantánamo) confirman que los vuelos podrían haberse utilizado asimismo para «entregas extraordinarias» u otras modalidades de traslado de prisioneros. En concreto, se registraron las siguientes escalas sospechosas entre el final de 2001 y el de 2005:
  - a. 72 en Jordania
  - b. 76 en Azerbaiyán
  - c. 52 en Turkmenistán
  - d. 61 en Egipto

---

<sup>1</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

- e. 46 en Uzbekistán
- f. 40 en Iraq
- g. 38 en Afganistán
- h. 40 en Marruecos
- i. 14 en Libia
- k. 11 en Guantanamo.

5. Cabe señalar que, en muchos de los países a los que se hace referencia, la tortura y el encarcelamiento sin juicio son prácticas comunes. Manfred Nowak, Relator Especial de las Naciones Unidas sobre tortura, subrayó en su último informe dirigido a la Asamblea General que, algunos países, incluidos los Estados Unidos, el Reino Unido, Francia y Suecia, habían violado los convenios internacionales sobre derechos humanos al deportar a presuntos terroristas a países como Egipto, Siria, Argelia y Uzbekistán, en los que existe un riesgo elevado de que fueran torturados.<sup>1</sup> Algunos de los países aludidos (en concreto, Georgia, Marruecos, Azerbaiyán, Egipto, Uzbekistán, Jordania, Siria, Afganistán, Turkmenistán e Iraq) fueron objeto recientemente de las inquietudes expresadas por el Departamento de Estado de Estados Unidos, que adoptó una visión crítica de la situación en los informes nacionales sobre derechos humanos, sobre todo en lo que respecta al uso de la tortura, la detención arbitraria y la situación de los reclusos<sup>2</sup>. Por último, Bob Baer, antiguo agente de la CIA, señaló en una entrevista concedida a New Statesman<sup>3</sup>: «Si quieres que se les torture, los envías a Siria. Si deseas que alguno desaparezca, y no volverlo a ver nunca, se le envía a Egipto».<sup>4</sup>
6. Merece la pena recordar que, en varias ocasiones, los prisioneros son transportados con medios distintos a los aviones civiles o militares (como helicópteros, automóviles, etc.). Por ejemplo, en la «entrega extraordinaria» de Maher Arar, se transportó al prisionero de Ammán (a dónde llegó en un vuelo de la CIA procedente de Bangor, Maine, vía Roma) a la prisión siria de Far'Falastin en automóvil.

---

<sup>1</sup> <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

<sup>2</sup> <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

Marruecos: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27934.htm>

Azerbaiyán: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27826.htm>

Egipto: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41720.htm>

Uzbekistán: [http://www.unhchr.ch/tbs/doc.nsf/\(Symbol\)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument](http://www.unhchr.ch/tbs/doc.nsf/(Symbol)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument)

Jordania: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/rsd/rsddocview.html?tbl=RSDCOI&id=441821a334>

Siria: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2002/18289.htm>

Afganistán: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2000/sa/721.htm>

Turkmenistán: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41714.htm>

Iraq: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2005/61689.htm>

Libia: [http://www.state.gov/www/global/human\\_rights/1998\\_hrp\\_report/libya.html](http://www.state.gov/www/global/human_rights/1998_hrp_report/libya.html)

<sup>3</sup> <http://www.newstatesman.com/Politics>

<sup>4</sup> <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>



5) TABLA CON LAS EMPRESAS Y LAS AERONAVES UTILIZADAS POR LA CIA PARA LAS «ENTREGAS EXTRAORDINARIAS»

<u>COMPAÑÍAS OPERATIVAS DE LA CIA</u>	<u>SOCIEDADES FICTICIAS</u>	<u>OTRAS EMPRESAS PRIVADAS</u>	<u>NÚMERO DE REGISTRO DE LAS AERONAVES UTILIZADAS POR LA CIA</u>
PEGASUS TECHNOLOGIES, INC →	→ PATH CORPORATION		N505LL; N221SG
TEPPER AVIATION →	→ RAPID AIR TRANS, INC. .		N2189M N8183J N4557C
AERO CONTRACTORS, LTD →	→ STEVENS EXPRESS LEASING, INC		N173S; N4009L; N313P+N4476S; N58AS;
	→ PREMIER EXECUTIVE =		
	→ BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.		N379P+N8068V+N44982
	+ KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC		N313P+N4476S
	→ AVIATION SPECIALTIES, INC		N157A; N312ME; N4456A; N5139A N5155A; N6161Q;
	→ DEVON HOLDING AND LEASING, INC		N168D; N187D; N196D; N219D
BLACKWATER →	→ AVIATION WORLD WIDE SERVICES + → PRESIDENTIAL AIRWAYS		N964BW; N965BW; N966BW; N967BW; N968 BW
RICHMOR AVIATION			N227SV-N85VM
	CENTURION AVIATION SERVICES		N478GS; N475LC
	CROWELL AVIATION TECHNOLOGIES; PRESCOTT		N1016M; N8213G
		PREMIER AIRCRAFT MANAGEMENT; WELLS FARGO BANK; UNITED STATES AVUATION Co.; CRYSTAL JET AVIATION; PRESIDENTIAL AVIATION	N368CE; N168BF N1HC; N50BH N829MG+ N259SK

## **B) AERONAVES UTILIZADAS POR LA CIA PARA LAS «ENTREGAS EXTRAORDINARIAS»**

En la presente sección del documento de trabajo se indican las treinta y dos aeronaves utilizadas por la CIA para sus vuelos, incluidas las operaciones para efectuar «entregas extraordinarias»

Las aeronaves que siguen se han ordenado con arreglo a sus números de registro. Como se ha señalado anteriormente, esta elección se debe a que treinta y dos aviones han utilizado un total de treinta y siete números de registro. En la lista consignada a continuación, cuando aparecen dos o tres números de registro con el signo «+», significa que la aeronave en cuestión fue registrada nuevamente, al menos, en una ocasión.

### **N 313P + N4476S**

- N313P (posteriormente N4476S) es un avión Boeing 737-7ET,<sup>1</sup> y puede transportar un máximo de 127 pasajeros.
- Fue registrada inicialmente por Stevens Express Leasing Inc, y con posterioridad, concretamente el 1 de mayo de 2002, por Premier Executive Transport Services. El 1 de diciembre de 2004, Keeler & Tate Management volvieron a registrar la aeronave como N4476S. Las tres empresas son sociedades fantasma de la CIA.<sup>2</sup> Tanto a Stevens Express Leasing Inc., como a Premier Executive Transport Services, se les permitió aterrizar en bases militares de Estados Unidos de todo el mundo<sup>3</sup>
- Se ha probado que ésta fue la aeronave utilizada para las «entregas extraordinarias» del ciudadano alemán Khaled el-Masri, de Skopie a Afganistán el 24 de enero de 2004, y al ciudadano etíope Binyam Mohammed, residente legal en el Reino Unido, de Rabat a Kabul el 22 de enero de 2004.<sup>4</sup>
- Human Rights Watch la ha identificado como la «aeronave utilizada por la CIA para trasladar diversos prisioneros desde y hacia Europa, Afganistán y Oriente Medio en 2003 y 2004».<sup>5</sup> De acuerdo con los registros de Eurocontrol, el reactor ha volado regularmente entre destinos conocidos porque se utilizan para la detención o la entrega de prisioneros, o de los que se sospecha que se emplean para tales fines. De 2002 a 2005, realizó al menos tres escalas en Guantánamo, nueve en Kabul, siete en Marruecos, 13 en Jordania, 5 en Pakistán, tres en Kuwait, 10 en Bagdad y 11 en Libia.

---

<sup>1</sup> <http://registry.faa.gov/aircraftinquiry>

<sup>2</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

<sup>3</sup> [www.amnesty.org/resources/flash/torture/renditions/-12k](http://www.amnesty.org/resources/flash/torture/renditions/-12k)

<sup>4</sup> Véase el Documento de trabajo n° 7 PE 380.593.

<sup>5</sup> [www.hrw.org](http://www.hrw.org)

- La mayoría de los aterrizajes del N313P en Europa se realizaron en importantes aeropuertos civiles, o de uso conjunto civil y militar, entre los que figuran Frankfurt (72 ocasiones), Shannon (24), Reino Unido (23), Palma de Mallorca (7), Polonia, Rumanía, República Checa, Malta, Chipre y Ginebra.

#### N85VM + N227SV

- El N85VM (posteriormente, N227SV) es un reactor Gulfstream IV. Puede transportar un máximo de 19 pasajeros, pero suele configurarse para una cifra de 8 a 14.
- Es propiedad de Assembly Point Aviation Inc., registrada en mayo de 1995 en el Estado de Nueva York. La aeronave se inscribió como N85VM hasta septiembre de 2004, fecha en la que volvió a registrarse como N227SV. Es empleada por Richmor Aviation, empresa con sede en el aeropuerto de Columbia County (Hudson, Nueva York) y Scotia (Nueva York).<sup>1</sup> Se concedieron a Richmor Aviation derechos que permitían el aterrizaje en bases militares de Estados Unidos en todo el mundo (y que expiraron el 15 de febrero de 2005) Sus propietarios han admitido el arrendamiento de la aeronave a la CIA, pero han señalado que no es utilizada exclusivamente por la Agencia.<sup>2</sup>
- Se ha probado que fue la aeronave utilizada para la «entrega extraordinaria» del ciudadano egipcio Abu Omar, al que se le otorgó el estatuto de refugiado en Italia, de Ramstein a El Cairo, el 17 de febrero de 2003.<sup>3</sup>
- Este reactor ha volado en Europa y Asia (Afganistán, Marruecos, Dubai, Jordania, Italia, Alemania, Rumanía, Japón, Suiza, Azerbaiyán y la República Checa). Al parecer, voló con origen o destino en aeropuertos militares en Rumanía en tres ocasiones en 2004. Los trayectos comprendieron dos vuelos directos procedentes de Amman, Jordania, y un vuelo desde la Bahía de Guantánamo (con una escala posterior en Marruecos).

#### N829MG+N259SK

- El N829MG (posteriormente, N259SK) es un Gulfstream III. Está registrado por Presidential Aviation, una de las sociedades ficticias de la CIA.
- Se ha probado que fue la aeronave utilizada para la «entrega extraordinaria» del ciudadano sirio-canadiense Maher Arar de los Estados Unidos a Jordania, vía Roma, el 8 de octubre de 2002.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> [www.richmor.com](http://www.richmor.com)

<sup>2</sup> [http://www.boston.com/news/nation/washington/articles/2005/03/20/jet\\_owned\\_by\\_part\\_owner\\_of\\_red\\_sox\\_tied\\_to\\_us?mode=PF](http://www.boston.com/news/nation/washington/articles/2005/03/20/jet_owned_by_part_owner_of_red_sox_tied_to_us?mode=PF)

<sup>3</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

<sup>4</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

## N379P +N8068V + N44982

- N379P (posteriormente, N8068V y N44982) es un reactor Gulfstream V executive. Puede volar de Washington a Kabul sin escalas en 12 horas. Puede transportar un máximo de 18 pasajeros, pero suele configurarse para 8.
- Fue inscrito como N379P en febrero de 2000 por Premier Executive Transport Services, una sociedad ficticia de la CIA que existe únicamente sobre el papel. El domicilio corresponde a un apartado de correos. En los últimos años, los mismos apartados de correos se han registrado a favor de otras 325 denominaciones ficticias, así como de una compañía llamada Executive Support OFC, otra sociedad fantasma de la CIA. La aeronave de Premier Executive obtuvo el permiso para aterrizar en las bases de los Estados Unidos en todo el mundo (fecha de extinción: 15 de octubre de 2005).<sup>1</sup>
- El Gulfstream V volvió a registrarse como N8068V a principios de 2004; y nuevamente como N44982 en diciembre de ese mismo año por Bayard Foreign Marketing, empresa fantasma registrada en el Estado de Oregón desde agosto de 2003. Bayard Foreign Marketing no registró ninguna otra aeronave. El avión fue puesto a la venta a finales de 2005, y actualmente es propiedad de una sociedad con sede en Miami, Florida.<sup>2</sup>
- Se ha probado que ésta fue la aeronave utilizada para las «entregas extraordinarias» de los dos solicitantes de asilo egipcios Agiza y el-Zary de Estocolmo a El Cairo el 18 de diciembre de 2001, del ciudadano italiano Elkassim Britel de Islamabad a Rabat el 24 de mayo de 2002, de los residentes en el Reino Unido Bisher Al-Rawi y Jamil El-Banna (al que se le otorgó el estatuto de refugiado) de Banjul a Kabul, vía El Cairo, el 8 de diciembre de 2002, y del ciudadano etíope Binyam Mohammed, residente legal en el Reino Unido, de Islamabad a Rabat, el 21 de julio de 2001.<sup>3</sup>
- El N379P (conocido como «Guantánamo Express») es uno de los aviones de transporte de presos más conocidos utilizado por la CIA.
- Realizó varios aterrizajes en Polonia y Rumanía en el curso de vuelos directos con destino u origen en Kabul. El N379P presentó asimismo registros de vuelo ante Eurocontrol en los que se refiere un vuelo directo de Kabul a Varsovia efectuado el 5 de junio de 2003, con llegada a la capital polaca a las 10.33 de la noche y salida de esta ciudad a primera hora de la mañana siguiente (1:04 de la mañana) para llegar a Rabat/Sale, Marruecos, a las 4:39 de la mañana. En dichos registros consta asimismo un vuelo directo de ida y vuelta de Kabul a Varsovia del 29 de julio de 2003, con llegada a Varsovia a las 12:47 de la mañana del 30 de julio y salida de esta misma ciudad a las 2:40 de la mañana para llegar a Kabul a las 7:25 a.m.

<sup>1</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

<sup>2</sup> Véase un anuncio para la venta de este reactor Gulfstream V executive en US Aircraft Sales: <http://www.usaircraftales.com/Forsale/SPECS%20GV%20581%20%202.pdf>.

<sup>3</sup> Véase el Documento de trabajo nº 7 PE 380.593.

## N368CE

- El N368CE es un Boeing 737-300 registrado por una empresa fantasma denominada Premier Aircraft Management y constituida en North Las Vegas, Nevada. Recientemente, la propiedad del Boeing ha pasado de Premier Aircraft Management a una sociedad afiliada denominada Vision Airlines.
- Resulta sorprendente comprobar las rutas realizadas por el N368CE de junio de 2005 a noviembre de ese mismo año. Recorría casi a diario el trayecto entre Frankfurt (Alemania) y Ashkhabad (Turkmenistán) De septiembre a finales de noviembre de 2005, el avión efectuó las rutas casi diarias de Frankfurt-Ashkhabad-Frankfurt y Frankfurt-Bagdad-Frankfurt.
- El N368CE fue objeto de una investigación del Parlamento del Reino Unido<sup>1</sup>

## N 2189M

- La aeronave con el número N2189M es un Lockheed L-100-30 Hercules (C-130) propiedad de Tepper Aviation, empresa contratista de la CIA.
- Entre sus vuelos, resulta sorprendente observar las rutas favoritas de la aeronave: Frankfurt / Ramstein - Tashkent (Uzbekistán) (15 veces), y Frankfurt / Ramstein - Baku (Azerbaián) y vuelta (38 ocasiones).
- El N2189M figura en la respuesta por escrito de la Cámara de los Comunes emitida por el Sr. Darling, Secretario de Estado de Transporte. El 17 de marzo de 2006, Michael Moore, portavoz de asuntos exteriores del partido liberal demócrata, preguntó al Sr. Darling por los pormenores de los aterrizajes de seis reactores, entre los que figuraba una aeronave con el número de registro N2189M. Mediante respuesta parlamentaria por escrito, el Sr. Darling confirmó que el avión había aterrizado en diez ocasiones en aeropuertos del Reino Unido desde el 1 de enero de 2001.

## N1HC

- El N1HC es un Gulfstream V, registrado a favor de Charter-Firma United States Aviation Co. (US AV) de Tulsa, Oklahoma, empresa dedicada a los vuelos *charter*. Esta compañía trabaja con la CIA como con cualquier otro cliente privado. El N1HC

---

<sup>1</sup>[http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmhansrd/cm060317/text/60317w02.htm#60317w02.html\\_sbhd2](http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmhansrd/cm060317/text/60317w02.htm#60317w02.html_sbhd2)

figura consignado como presunta aeronave de la CIA de conformidad con un informe del *Scottish National Party* .

- Entre junio de 2002 y junio de 2005, el N1HC aterrizó o despegó de Italia en diez ocasiones en los aeropuertos de Milán Malpensa e Linate, Venecia San Nicolo, Pisa Galilei, Napoles Capodichino y Roma Ciampino.

### N50BH

- N50BH es un Gulfstream III propiedad de Crystal Jet Aviation, utilizado por la CIA en el pasado para el transporte de presos y la realización de vuelos a Guantánamo. Ha sido visto en Arlanda, principal aeropuerto de Estocolmo, entre el 21 y el 23 de junio de 2002, antes de partir con dirección a Islandia.
- Es objeto de la investigación de las autoridades canadienses, ya que podría haber despegado de Canadá para llegar a Turquía vía Keflavik en Islandia.<sup>2</sup> Esta aeronave aparece en sitios *web* de venta y alquiler.<sup>3</sup>

### N221SG

- El N221SG es un Lear Jet 35. La aeronave se encuentra registrada a nombre de Path Corporation, de Rehoboth Beach Delaware, identificada como sociedad fantasma de la CIA.
- Después de que se detectara el vuelo de esta aeronave en Estambul el 7 de marzo de 2005, los medios de comunicación turcos informaron de que personas de interés para la CIA habían sido capturados por los servicios de seguridad del país y entregados a la agencia de inteligencia de Estados Unidos.<sup>4</sup> El avión despegó de la capital turca el 7 de marzo de 2005, y aterrizó en Copenhague a las 09.00 hora local, donde permaneció 23 horas antes de partir a las 08.04 del 8 de marzo con dirección a Keflavik, Islandia. La emisora nacional DR (Dinamarca) informó de que parlamentarios de la Alianza Roja y Verde presentaron una consulta respecto a este avión<sup>5</sup>. De conformidad con esta línea de actuación, también el *Scottish National Party* aludió a dicha aeronave en uno de sus informes.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

<sup>2</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Black\\_site#\\_note-33](http://en.wikipedia.org/wiki/Black_site#_note-33)

<sup>3</sup> <http://www.controller.com/listings/forsale/list.asp?catid=&pcid=1003442&etid=1&dlr=1&setype=8&PREF=0&thumbs=0&pg=1&guid;>

<http://www.charterhub.com/listings/forcharter/list.asp?guid=&dst=&PG=59&thumbs=1&pref=0>

<sup>4</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/N221SG>

<sup>5</sup> <http://www.cphpost.dk/get/91925.html>

<sup>6</sup> <http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

## N168BF

- El N168BF es un Raytheon Hawker 800XP registrado a nombre de Business Focus Sdn. de Kuala Lumpur, Malasia (al parecer, también figura como propiedad del Wells Fargo Bank). Se trata de un reactor de mediano tamaño que suele transportar de 6 a 8 pasajeros.
- La aeronave no guardaba relación previamente con la CIA, pero es propiedad de una sociedad que dispone de otros aviones utilizados por la agencia de inteligencia<sup>1</sup>.

## N168D

- El N168D es un Cessna 120 Casa CN-235M-220 utilizado por Aero Contractors, el primer proveedor de pilotos para aeronaves de la CIA.<sup>2</sup><http://www.planepictures.net/netsearch4.cgi?srch=Aero+Contractors&styp=airline&srng=2> El N168D es un avión propiedad de la empresa ficticia de la CIA denominada Devon Holding & Leasing Inc.
- Otra aeronave de Devon, similar al N168D, es la N187D, serial C143. Ha participado igualmente en las entregas extraordinarias de la CIA.<sup>3</sup>
- Amnistía Internacional de Canadá preguntó formalmente a Jean Lapierre, Ministro de Transporte, si el Gobierno se ocupaba de las alegaciones relativas a los aterrizajes denunciados en Terranova de un turbopropulsor con número de registro N168D el 13 de agosto de 2005.<sup>4</sup>

## N505LL

- El N505LL es un De Havilland (Canadá) DHC-8-315B registrado a nombre de Path Corporation de Rehoboth Beach. La empresa (Path Corporation) figura en la relación de sociedades ficticias de la CIA en el informe del *Scottish National Party* (a cargo de Angus Robertson, parlamentario y portavoz de asuntos exteriores del SNP), junto con la aeronave (N505LL), que se cita como presunto avión de la CIA.<sup>5</sup>
- Hurriyet, una agencia de noticias de Anatolia de titularidad pública,<sup>6</sup> informó de que, al parecer, la aeronave de la CIA número N505LL, cuyo destino era una cárcel secreta

---

<sup>1</sup> <http://www.eurotrib.com/story/2005/11/15/122813/72>

<sup>2</sup> <http://www.airport-data.com/aircraft/N168D.html>

<sup>3</sup> [http://www.amnesty.ca/archives/CIA\\_aircraft\\_landings\\_open\\_letter\\_22nov05.php](http://www.amnesty.ca/archives/CIA_aircraft_landings_open_letter_22nov05.php)

<sup>5</sup> [www.snp.org/snpnews/2005/snp\\_press\\_release.2006-01-18.7084056278/2006-01-20.0197801266/download](http://www.snp.org/snpnews/2005/snp_press_release.2006-01-18.7084056278/2006-01-20.0197801266/download)

<sup>6</sup> <http://www.hurriyet.com.tr>

de la organización de inteligencia, hizo escala en Estambul de camino a los Países Bajos el 15 de noviembre de 2005. Hurriyet señaló que el avión N505LL llegó al aeropuerto de Sabiha Gokcen de Estambul procedente de Baku, Azerbaiyán, y que partió hacia el aeropuerto de Schiphol, en Amsterdam, al día siguiente.

### N4557C

- El N4557C es un Lockheed L-100-30 Hercules, registrado a nombre de Rapid Air Transport Inc., identificada por el New York Times como una de las sociedades fantasma controladas por la CIA.<sup>1</sup>
- Los registros de vuelo indican que el N4557C Hercules pertenece al grupo de siete aeronaves como mínimo con presuntos vínculos con la CIA que han aterrizado en aeropuertos canadienses en los últimos meses.<sup>2</sup>
- Según el diario *The Toronto Star*, «el Hercules, que volaba hacia Terranova vía New Hampshire, emprendió su recorrido en el aeropuerto Bob Sikes de Crestview (Estados Unidos), conocido centro de operaciones de aeronaves propiedad de la CIA.»<sup>3</sup> Alex Neve, secretario general de la filial canadiense de Amnistía Internacional, se dirigió por escrito a Jean Lapierre, Ministro de Transporte canadiense, para preguntarle por los informes de posibles aterrizajes del N4557C de la CIA en Canadá.<sup>4</sup>

### N8213G

- El N8213G es un Lockheed L100-30 Hercules. Este avión dispone de espacio para carga y unos 100 pasajeros.
- Vuela bajo el pabellón de Prescott Support. El nombre «Prescott» figura pintado en un lado de la aeronave. Según las informaciones de la prensa de Estados Unidos, la empresa Prescott Support actúa como tapadera para los transportes de presos de la CIA, y ha sido vinculada al Gobierno de dicho país.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup>[http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article\\_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866](http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866)

<sup>2</sup>[http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article\\_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866](http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866)

<sup>3</sup>Controversial 'CIA' aircraft landed in Nfld. Dieciocho de diciembre de 2005, por Jim Bronskill, *CANADIAN PRESS*:  
<http://www.cp.org/english/hp.htm>

<sup>4</sup>[http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article\\_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866](http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866), *The Toronto Star*

<sup>5</sup> El avión de presos de la CIA aterrizó en Finlandia, según tales informaciones, el jueves 24 de noviembre de 2005.  
[http://www.dailytimes.com.pk/default.asp?page=2005%5C11%5C24%5Cstory\\_24-11-2005\\_pg7\\_49](http://www.dailytimes.com.pk/default.asp?page=2005%5C11%5C24%5Cstory_24-11-2005_pg7_49)



## N 6161Q

- El N6161Q es un avión Twin Otter. Está equipado con diversas antenas *blade* poco habituales en el fuselaje superior.<sup>1</sup> En los registros de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos se refiere que la aeronave pertenece a Aviation Specialties, empresa identificada por el New York Times como sociedad ficticia de la CIA.<sup>2</sup>
- El avión Twin Otter se encontraba en el aeropuerto de Shannon en la noche del domingo 7 de agosto de 2005. El Departamento de Asuntos Exteriores de Irlanda se ha negado a responder a las quejas ciudadanas sobre la cuestión de esta aeronave identificada como propiedad de Aviation Specialties Inc., empresa de fachada de la CIA, y registrada por la misma.<sup>3</sup>

## N8183J

- El N8183J es un avión de carga Hercules Lockheed C-100-30 (L382G), propiedad de la empresa tapadera de la CIA Rapid Air Tran (Transport). Tepper Aviation, Inc., mantiene y opera esta aeronave desde el aeropuerto Bob Sikes de Crestview (centro de operaciones de la CIA). La base europea del Lockheeds N8183J es Rhein-Main, en Alemania. De acuerdo con *Der Spiegel*, y el *New York Times*, Tepper está vinculada a la CIA.<sup>4</sup> Asimismo, figura como empresa de la agencia de inteligencia en el informe de Amnistía.<sup>5</sup>
- El 21 de enero de 2003, el N8183J se dirigía a Baku, Azerbaiyán, procedente de Frankfurt, cuando fue interceptado por dos cazas austríacos en el espacio aéreo neutral de Austria. Normalmente, los cazas habrían obligado al avión a aterrizar, pero en esta ocasión, se limitaron a interceptarlo. El Ministerio de Asuntos Exteriores austríaco consideró que se trataba de un avión «civil» y no consideró que hubiera motivo para autorizar al Ministerio de Defensa a forzar el aterrizaje de la aeronave. El Hercules N8183J, fue investigado, pero obtuvo autorización al tratarse de un avión de carga. Una investigación posterior puso de relieve que la aeronave había despegado de la base aérea de Rhein-Main en Frankfurt, y que se trataba de un vuelo de Tepper Aviation, empresa de fachada de la CIA.<sup>6</sup>
- De acuerdo con los registros de vuelo europeos, las rutas favoritas del Tepper C-130 N8183J's parecen ser Frankfurt-Tashkent; Frankfurt-Luxor; y Frankfurt-Baku. Se le

<sup>1</sup> <http://www.airliners.net/search/photo.search?front=yes&maxres=500&keywords=N6161Q>

<sup>2</sup> <http://www.ltvnews.com/printarticle.php?id=4160>

<sup>3</sup> <http://www.villagemagazine.ie/article.asp?sid=1&sud=40&aid=243> *The Village*, Semanario sobre asuntos de actualidad en Irlanda.

<sup>4</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss&pagewanted=print;http://service.spiegel.de/cache/international/spiegel/0,1518,387185,00.html>

<sup>5</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

<sup>6</sup> <http://service.spiegel.de/cache/international/spiegel/0,1518,387185,00.html> «The Hunt for Hercules N8183J» Georg Mascolo, Hans-Jürgen Schlamp y Holger Stark.

ha podido observar en otros aeropuertos europeos como Shannon, Antalya, Prestwick e Iraklion.

- Ha sido objeto asimismo de una consulta en la Cámara de los Comunes.<sup>1</sup>

### N157A

- El N157A es un avión Beech de turbohélice de 11 plazas.
- Los diarios de vuelo indican que esta aeronave, registrada en Washington por Aviation Specialties, Inc., una de las presuntas empresas de fachada de la CIA, ha aparecido con frecuencia en el aeropuerto de Johnston County en Smithfield, N.C., un conocido centro de operaciones aéreas encubiertas de los Estados Unidos.<sup>2</sup>
- El 17 de mayo de 2003, el N157A presentó datos incompletos durante su paso por Rumanía.<sup>3</sup>

### N173S

- El N173S es un Beech B300 registrado a nombre de Stevens Express Leasing, Tennessee, una de las empresas de fachada de la CIA.<sup>4</sup>
- Figura en la relación de aterrizajes y vuelos en Rumanía.<sup>5</sup>

### N187D

- El **N187D** es un Casa CN235 CT7 registrado a nombre de Devon Holding and Leasing, empresa de fachada de la CIA.
- Su nombre figura en el sitio *web* del Parlamento austríaco como objeto de consultas parlamentarias.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.statewatch.org/news/2006/mar/04uk-cia-flights.htm>

<sup>2</sup> [http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060222/cialinked\\_landings\\_060222/20060222?hub=Canada](http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060222/cialinked_landings_060222/20060222?hub=Canada)

<sup>3</sup> [www.hrw.org](http://www.hrw.org)

<sup>4</sup> <http://www.airport-data.com/aircraft/N173S.html>

<sup>5</sup> <http://www.evz.ro/article.php?artid=256217>

<sup>6</sup> [http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J\\_03666/FNAMEORIG\\_053586.HTML](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03666/FNAMEORIG_053586.HTML)

## N196D

- El **N196D** es un Casa CN-235-300M cuya explotación ha corrido a cargo últimamente de la empresa de fachada Devon Holding and Leasing, Inc. Los registros indican la existencia de dos propietarios: Devon Holding y Stevens Express Leasing Company de Tennessee, otra empresa de fachada investigada por vuelos en los que se han cometido actos de tortura.<sup>1</sup>
- Su nombre figura en el sitio *web* del Parlamento canadiense como objeto de consultas parlamentarias.<sup>2</sup>

## N219D

- El **N219D** es un Casa CN235-300 (N219D) de fabricación española. Se encuentra registrado a nombre de Devon Holding and Leasing Inc, empresa de fachada de la CIA dirigida por Aero Contractors.
- Esta aeronave aterrizó en Santa María (Azores), el 17 de mayo de 2004, y un avión idéntico con número de registro N187D aterrizó al día siguiente en Lajes (Azores). Su nombre figura asimismo en documentos del Parlamento austríaco como objeto de consulta parlamentaria.<sup>3</sup>

## N312ME

- El **N312ME** es un Beech B200C registrado a nombre de Aviation Specialties de Washington, DC, empresa de fachada de la CIA.
- Aparece en la relación de aterrizajes en Rumanía. En particular, el 24 de abril de 2003, este Beech partió de Frankfurt a las 05:29 y llegó a Bucarest / Baneasa a las 09:13, volvió a despegar de este aeropuerto a las 10:22, y aterrizó en Baku a las 14:01.

## N1016M

- El **N1016M** es un Cessna 208, registrado, de acuerdo con la Administración Federal de Aviación, a nombre de Crowell Aviation Technologies, empresa de fachada de la CIA.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> [www.faa.gov](http://www.faa.gov)

<sup>2</sup> [http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/155\\_2005-11-22/han155\\_1435-F.htm](http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/155_2005-11-22/han155_1435-F.htm)

<sup>3</sup> [http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J\\_03673/FNAMEORIG\\_053587.HTML](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03673/FNAMEORIG_053587.HTML)

<sup>4</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5090&en=6087acc3480a296c&ex=1275192000&pagewanted=print>

- El **N1016M** fue objeto de un procedimiento de control por parte del Parlamento escocés<sup>1</sup>, y del Parlamento austríaco, como materia de las consultas parlamentarias relacionadas con las actividades de la CIA en Europa.<sup>2</sup>

#### **N4009L**

- El N4009L es un Raytheon B300C, registrado a nombre de Stevens Express Leasing (empresa de fachada de la CIA).
- Es una de las aeronaves que han sido objeto de investigación por parte del Parlamento austríaco.<sup>3</sup>

#### **N4456A**

- El N4456A es un Raytheon B200C, registrado a nombre de Aviation Specialties, una compañía consignada como empresa de fachada de la CIA.<sup>4</sup>
- Aparece en la relación de aterrizajes en Rumanía.

#### **N5139A**

- El N5139A es un BL-144 Beech B200C. Se encuentra registrado a nombre de Aviation Specialties, una sociedad consignada como empresa de fachada de la CIA.<sup>5</sup>

#### **N5155A**

- El N5155A es una aeronave que, de acuerdo con los registros de la Administración Federal de Aviación, pertenece a Aviation Specialties, sociedad consignada como empresa de fachada de la CIA.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.scottish.parliament.uk/business/pqa/wa-06/wa0207.htm>;

[http://www.snp.org/snpnews/2005/snp\\_press\\_release.2006-01-18.7084056278/plonearticle\\_preview\\_popup?attach\\_id=b80c20aaeb35e51310131fb4348cf9f4](http://www.snp.org/snpnews/2005/snp_press_release.2006-01-18.7084056278/plonearticle_preview_popup?attach_id=b80c20aaeb35e51310131fb4348cf9f4)

<sup>2</sup> [http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J\\_03666/FNAMEORIG\\_053586.HTML](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03666/FNAMEORIG_053586.HTML)

<sup>3</sup> [www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/AB/AB\\_03643/fname\\_056733.pdf](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/AB/AB_03643/fname_056733.pdf) -

<sup>4</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

<sup>5</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?pagewanted=3&ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss>

**N478GS**  
**y**  
**N475LC**  
**(dos aeronaves diferentes)**

- Las aeronaves N478GS y N475LC pertenecen a la sociedad Centurion Aviation Services.
- La relevancia de esta empresa, en el marco de los vuelos de la CIA, radica en su condición de beneficiaria de los denominados «permisos de aterrizaje» en las bases militares de Estados Unidos en todo el mundo. El permiso de aterrizaje de aeronave civil (CALP) faculta a un avión a aterrizar en dichas bases. Estas sociedades suelen ser privadas. En el pasado (hasta 2005), tales permisos se asignaban a compañías caracterizadas por una conocida vinculación a la CIA, como Devon Holding Inc; Premier Executive Transport Services; Rapid Air Trans; Richmor Aviation, Inc; Stevens Express y Tepper Aviation. Actualmente, 10 empresas poseen tales certificados.<sup>2</sup> El último CALP otorgado a la empresa Centurion Aviation Services expiró el 1 de octubre de 2006.
- De acuerdo con los diarios de vuelo, ambas aeronaves (N478GS + N475LC) realizan las escalas más frecuentes en el aeropuerto de Shannon, Irlanda (76 escalas en total). Otros aeropuertos europeos que visitan constantemente se encuentran en: el Reino Unido, Grecia, Turquía y Rumanía. En lo que se refiere a los aeropuertos no europeos, los más utilizados se ubican en Kuwait, Egipto, Qatar, Israel, Georgia y Bahrain.
- Como resulta probado por la información oficial recibida del Gobierno rumano<sup>3</sup>, el 6 de diciembre de 2004, la aeronave registrada con el número N478GS, procedente de Bagram (Afganistán), sufrió un accidente al aterrizar en Bucarest, que dio lugar a la destrucción de las ruedas y el depósito del avión. A bordo se encontraban siete pasajeros de nacionalidad estadounidense, que desaparecieron rápidamente tras el accidente. Uno de ellos portaba una pistola.

**N4466A**

- El N4466A es una aeronave Raytheon B300C.
- De acuerdo con los registros de Eurocontrol, la aeronave N4466 es propiedad de Steven Express (mientras que, con arreglo a los registros de la Administración Federal de Aviación, pertenece a Aviation Specialties, lo que podría explicarse por ciertas

---

<sup>1</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?pagewanted=3&ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss>

<sup>2</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

<sup>3</sup> Documento recibido durante la delegación oficial de la Comisión Temporal a Rumanía, del 16 al 19 de octubre de 2006.

operaciones de compra y venta). Ambas compañías son dos de las más conocidas empresas de fachada de la CIA.

**N58AS**  
**y**  
**N5139A**  
**(dos aeronaves diferentes)**

- El N58AS es un avión Beech 200C; el N5139 es un Cessna 172.
- Los datos de Eurocontrol ponen de manifiesto que ambas aeronaves son propiedad de Steven Express, empresa de fachada de la CIA.

### **C) ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA EN LOS QUE VUELOS DE LA CIA HAN HECHO ESCALA**

En las tablas que siguen se ofrece una visión general de los Estados miembros que han sido utilizados por los vuelos de la CIA para realizar escalas, y se basan [fundamentalmente] en la información proporcionada por Eurocontrol.

Existen ciertos elementos comunes a todas las tablas que figuran a continuación:

- se incluyen los vuelos que tuvieron lugar de finales de 2001 al 31 de diciembre de 2005;
- aluden únicamente a los Estados miembros de la Unión Europea (incluida Rumanía) en los que se realizaron escalas de vuelos de la CIA<sup>1</sup>
- Las aeronaves mencionadas son aquéllas a las que se hace referencia al inicio del presente documento de trabajo.
- Por «emplazamientos sospechosos» se entiende los países:
  - en los que la presencia de centros secretos de detención se ha reconocido públicamente o se ha determinado en virtud de los diversos testimonios presentados ante la Comisión Temporal;
  - en los que las detenciones arbitrarias y el uso de la tortura constituyen prácticas comunes de acuerdo con informes oficiales de varios países y organismos internacionales.

(Al principio del presente documento de trabajo se incluye una relación de escalas de vuelos de la CIA en los «emplazamientos sospechosos».)

---

<sup>1</sup> En las tablas no figuran países europeos como Islandia, Noruega, Suiza, Albania, Turquía, Bosnia y Herzegovina, Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia. Por tanto, la cifra total de 1 120 vuelos incluidos en las tablas es inferior al total de 1 245 vuelos (incluidos todos los países europeos) señalado anteriormente.

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN GERMANY

**Total number of stopovers of CIA aircraft in German airports: 336**

## GERMAN AIRPORTS

**Total number of German airports involved** 15 airports involved

**List of German airports** Frankfurt (267 stopovers); Brunswick (3); Ramstein (13); Köln-Bonn (3); Nurnberg (2); Hahn (1); Bremen (1); Munich (14); Berlin (4); Karlsruhe (1); Hannover (1); Hamburg (3); Leipzig (2); Augsburg (11); Stuttgart (10).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Germany** 28 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Germany** N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N168BF; N168D; N505LL; N8213G; N6161Q; N8183J; N157A; N173S; N187D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456A; N5139A; N5155A; N478GS; N475LC; N4466A; N58AS; N5139A

**Total number of stopovers in Germany for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 47 stopovers in Germany.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 12 stopovers in Germany.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 37 stopovers in Germany.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N829MG:** 5 stopovers in Germany.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N368CE:** 66 stopovers in Germany

**N2189M:** 44 stopovers in Germany

**N1HC:** 14 stopovers in Germany

**N50BH:** 1 stopover in Germany

**N168BF:** 3 stopovers in Germany

**N168D:** 1 stopover in Germany

**N505LL:** 2 stopovers in Germany



**N8213G:** 26 stopovers in Germany  
**N6161Q:** 5 stopovers in Germany  
**N8183J:** 27 stopovers in Germany  
**N157A:** 6 stopovers in Germany  
**N173S:** 2 stopovers in Germany  
**N187D:** 4 stopovers in Germany  
**N312ME:** 2 stopovers in Germany  
**N1016M:** 2 stopovers in Germany  
**N4009L:** 6 stopovers in Germany  
**N4456A:** 2 stopovers in Germany  
**N5139A:** 1 stopover in Germany  
**N5155A:** 1 stopover in Germany  
**N478GS:** 6 stopovers in Germany  
**N475LC:** 1 stopover in Germany  
**N4466A:** 1 stopover in Germany  
**N58AS:** 11 stopovers in Germany  
**N5139A:** 1 stopover in Germany

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Germany to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 12 flights**

N313P: Frankfurt - Kabul, 21.11.2003  
N313P: Kabul - Frankfurt, 24.10.2004  
N313P: Frankfurt - Kabul, 13.12.2004  
N313P: Kabul - via Baghdad - Frankfurt, 15-16.12.2004  
N85VM: Frankfurt - Kabul, 01.08.2002  
N379P: Kabul - Frankfurt, 09.06.2002  
N379P: Kabul - Frankfurt, 08.07.2002  
N379P: Frankfurt - via Amman - Kabul, 19.07.2002  
N379P: Kabul - via Tashkent, Uzbekistan - Frankfurt, 10-11.12.2002  
N379P: Frankfurt - via Rabat - Kabul, 11-12.12.2002  
N379P: Frankfurt - via Amman - Kabul, 08-09.09.2003  
N379P: Kabul - Frankfurt, 09.09.2003

**Jordan, Amman: 25 flights**

N313P: Frankfurt - Amman, 24.11.2002  
N313P: Amman - Frankfurt, 24.11.2002  
N313P: Frankfurt - Amman, 06.02.2003  
N313P: Frankfurt - Amman, 14.08.2003  
N313P: Frankfurt - Amman, 04.09.2003  
N313P: Frankfurt - Amman, 06.01.2004  
N313P: Frankfurt - Amman, 07.02.2004  
N313P: Frankfurt - Amman, 03.03.2004  
N313P: Frankfurt - Amman, 09.05.2004  
N313P: Frankfurt - Amman, 03.09.2004  
N313P: Frankfurt - Amman, 24.11.2004  
N313P: Amman - Frankfurt, 24.11.2004  
N58VM: Frankfurt - Amman, 18.01.2003  
N379P: Frankfurt - Amman, 19.07.2002  
N379P: Frankfurt - Amman, 08.09.2003  
N379P: Amman - Frankfurt, 06.12.2003  
N379P: Frankfurt - Amman, 18.01.2004  
N379P: Amman - Frankfurt, 19.01.2004  
N2189M: Amman - Frankfurt, 05.06.2003  
N2189M: Amman - Frankfurt, 21.07.2003  
N2189M: Frankfurt - Amman, 03.08.2003

N8183J: Amman - Frankfurt, 09.03.2003  
N8183J: Amman - Frankfurt, 20.01.2004  
N8183J: Amman - Frankfurt, 11.11.2004  
N187D: Frankfurt - via Bucharest - Amman, 27.08.2004

**Uzbekistan, Tashkent: 28 flights**

N379P: Tashkent-Frankfurt, 13.04.2002  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 12.10.2002  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 13.11.2002  
N379P: Tashkent-Frankfurt, 10.12.2002  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 30.12.2002  
N379P: Tashkent-Frankfurt, 02.01.2003  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 24.03.2003  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 04.06.2003  
N379P: Frankfurt - Tashkent, 28.07.2003  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 05.01.2002  
N2189M: Tashkent -Ramstein, 05.02.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 10.02.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 19.02.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 24.02.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 13.03.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 19.03.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 09.08.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 21.09.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 14.11.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 29.11.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 08.12.2002  
N2189M: Tashkent-Frankfurt, 04.04.2003  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 16.05.2002  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 17.06.2002  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 13.07.2002  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 18.07.2002  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 30.07.2002  
N8183J: Tashkent-Frankfurt, 17.01.2003

**Turkmenistan, Ashkhabad: 99 flights**

N368CE:  
Frankfurt - Ashkhabad  
Ashkhabad - Frankfurt  
From 09.06.2005 to 30.11.2005 for 99 times.

**Egypt, Cairo + Luxor + Hurghada: 21 flights**

N85VM: Ramstein - Cairo, 17.02.2003  
N739P: Cairo - via Tashkent - Frankfurt, 12-13.04.2002  
N2189M: Frankfurt - Luxor, 22.10.2002  
N2189M: Luxor - Frankfurt, 24.10.2002  
N2189M: Frankfurt - Luxor, 04.11.2002  
N2189M: Frankfurt - Luxor, 16.11.2002  
N2189M: Luxor - Frankfurt, 18.11.2002  
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 25.08.2003  
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 30.08.2003  
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 01.09.2003  
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 03.09.2003  
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 03.10.2003  
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 04.10.2003  
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 06.10.2003  
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 07.10.2003

N8183J: Frankfurt - Luxor, 08.05.2002  
N8183J: Frankfurt - Luxor, 18.05.2002  
N8183J: Luxor - Frankfurt, 20.05.2002  
N8183J: Frankfurt - Luxor, 20.07.2002  
N8183J: Luxor - Frankfurt, 22.07.2002  
N8183J: Frankfurt - Luxor, 11.12.2002

**Morocco, Rabat: 5 flights**

N313P: Rabat - Frankfurt, 19.11.2003  
N85VM: Frankfurt - Rabat, 21.05.2004  
N85VM: Rabat - Frankfurt, 22.05.2004  
N379P: Frankfurt - Rabat, 11.12.2002  
N8213G: Rabat - Frankfurt, 10.11.2004

**Azerbaijan, Baku: 61 flights**

N313P: Frankfurt - Baku, 14.06.2003  
N2189M: Baku - Frankfurt, 15.12.2001  
N2189M: Frankfurt - Baku, 16.12.2001  
N2189M: Frankfurt - Baku, 06.01.2002  
N2189M: Baku - Ramstein, 17.01.2002  
N2189M: Ramstein - Baku, 22.01.2002  
N2189M: Baku - Ramstein, 25.01.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 26.01.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 06.02.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.02.2002  
N2189M: Ramstein - Baku, 20.02.2002  
N2189M: Ramstein - Baku, 26.02.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 15.03.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 21.03.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.02.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.08.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 13.09.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 23.09.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 25.09.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 26.09.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 04.10.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 08.10.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 12.10.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 15.10.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 19.10.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 27.10.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 29.10.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 31.10.2002  
N2189M: Baku - Frankfurt, 02.11.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 20.11.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 01.12.2002  
N2189M: Frankfurt - Baku, 31.03.2003  
N2189M: Frankfurt - Baku, 09.04.2003  
N2189M: Baku - Frankfurt, 11.04.2003  
N2189M: Frankfurt - Baku, 08.05.2003  
N2189M: Baku - Frankfurt, 10.05.2003  
N2189M: Frankfurt - Baku, 23.07.2003  
N2189M: Baku - Frankfurt, 26.07.2003  
N8183J: Baku - Frankfurt, 15.12.2001  
N8183J: Frankfurt - Baku, 12.04.2002  
N8183J: Baku - Frankfurt, 19.04.2002  
N8183J: Ramstein - Baku, 21.04.2002

N8183J: Baku - Frankfurt, 25.04..2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 27.04.2002  
N8183J: Baku - Frankfurt,05.05.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 22.05.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 19.06.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 27.06.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 15.07.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 24.07.2002  
N8183J: Frankfurt - Baku, 08.01.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 21.01.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 10.02.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 12.03.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 03.09.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 09.09.2003  
N8183J: Baku - Frankfurt, 12.09. 2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 14.09.2003  
N8183J: Baku - Frankfurt, 16.09.2003  
N8183J: Frankfurt - Baku, 18.09.2003  
N187D: Munchen -Baku, 25.07.2005

**Iraq, Baghdad: 46 flights**

N313P: Baghdad - Frankfurt, 24.07.2003  
N313P: Frankfurt - Baghdad, 06.08.2003  
N313P: Frankfurt - Baghdad, 17.11.2003  
N313P: Frankfurt - Baghdad, 14.12.2003  
N313P: Baghdad - Frankfurt, 14.06.2004  
N313P: Frankfurt - Baghdad, 30.07.2004  
N313P: Baghdad - Frankfurt, 09.09.2004  
N313P: Baghdad - Frankfurt, 16.12.2004  
N379P: Baghdad - Frankfurt, 21.06.2003  
N379P: Baghdad - Frankfurt, 06.09.2003  
N379P: Frankfurt - Baghdad, 11.09.2003  
N379P: Frankfurt - Baghdad, 23.06.2004  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 05.09.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 06.09.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 12.09.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 13.09.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 19.09.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 20.09.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 26.09.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 27.09.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 03.10.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 04.10.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 10.10.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 11.10.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 17.10.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 18.10.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 24.10.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 25.10.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 31.10.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 01.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 07.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 08.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 11.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 12.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 14.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 15.11.2005

N368CE: Frankfurt - Baghdad, 18.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 19.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 21.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 22.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 25.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 26.11.2005  
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 28.11.2005  
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 29.11.2005  
N2189M: Frankfurt - Baghdad, 27.05.2003  
N312ME Munchen - via Papos -Baghdad, 24-25.07.2005

**Lybia, Misurata: 1 flight**

N313P: Frankfurt - Misurata, 21.04.2004

**Guantanamo: 1 flight**

N313P Frankfurt - via Kabul and Rabat - Guantanamo, 21.11.2003

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE UK

### Total number of stopovers of CIA aircraft in UK airports: 170

#### UK AIRPORTS

**Total number of UK airports involved**

26 airports involved

**List of UK airports**

London (26 stopovers); Luton (15); Glasgow (19); Brize Norton (3); Leuchars (5); Edinburgh (15); East Midlands (3); Biggin Hill (4); Londonderry (3); Prestwick (36); Farnborough (10); Birmingham (2); Inverness (1); Manchester (1); Coventry (1); Hawarden (1); Newcastle (1); Wick (4); Fairford (2); Portsmouth (1); Bournemouth (1); Aberdeen (1); Cardiff (3); Blackpool (1); Mildenhall (1); Northolt (10)

#### CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in the UK**

24 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the UK**

N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N168BF; N168D; N8213G; N8183J; N157A; N173S; N187D; N196D; N1016M; N4009L; N4456A; N5139A; N5155A; N478GS; N475LC; N4466A.

**Total number of stopovers in the UK for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P**: 18 stopovers in the UK.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul, 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM**: 11 stopovers in the UK.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P**: 34 stopovers in the UK.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N829MG**: 3 stopovers in UK.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N368CE**: 6 stopovers in the UK  
**N2189M**: 5 stopovers in the UK  
**N1HC**: 13 stopovers in the UK  
**N50BH**: 6 stopovers in the UK  
**N168BF**: 31 stopovers in the UK

**N168D:** 3 stopovers in the UK  
**N8213G:** 6 stopovers in the UK  
**N8183J:** 6 stopovers in the UK  
**N157A:** 1 stopover in the UK  
**N173S:** 1 stopover in the UK  
**N187D:** 1 stopover in the UK  
**N196D:** 2 stopovers in the UK  
**N1016M:** 1 stopover in the UK  
**N4009L:** 3 stopovers in the UK  
**N4456A:** 1 stopover in the UK  
**N5139A:** 1 stopover in the UK  
**N5155A:** 1 stopover in the UK  
**N478GS:** 4 stopovers in the UK  
**N475LC:** 11 stopovers in the UK  
**N4466A:** 1 stopover in the UK

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total Number of CIA flights having stopped over in the UK to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 5 flights**

N58VM: Kabul, Afghanistan -Edinburgh, 25.11.2002  
N58VM: Luton- via Paphos, Cyprus -Kabul, Afghanistan, 15.12.2004  
N739P: Kabul- via Baku, Azerbaijan -Glasgow, 9.07.2003  
N739P: Kabul- via Cairo, Egypt - Glasgow, 24.07.2003  
N739P: Kabul- Glasgow, 19.12.2003

**Jordan, Amman: 4 flights**

N739P: Amman-Prestwick, 12.02.2002  
N739P: Amman-Northolt, 16.01.2003  
N739P: Amman-Prestwick, 25.06.2004  
N2189M: Prestwick- Amman, 19.01.2004

**Uzbekistan, Tashkent: 6 flights**

N739P: Prestwick-Tashkent-Prestwick, 13-14.12.2001  
N739P: Tashkent-Prestwick, 19.06.2002  
N739P: Tashkent-Glasgow, 11.02.2003  
N739P: Tashkent-Glasgow, 31.07.2003  
N739P: Tashkent-Prestwick, 17.08.2003  
N739P: Tashkent-Prestwick, 24.09.2003

**Egypt, Cairo: 4 flights**

N739P: Cairo- Prestwick, 20.12.2001  
N739P: Cairo- Glasgow, 24.07.2003  
N168BF: London-Cairo, 05.05.2003  
N168BF: Farnborough-Cairo, 14.03.2005

**Morocco, Casablanca + Tanger + Marrakech: 11 flights**

N739P: Marrakech-Northolt, 15.05.2004  
N168BF: Casablanca-London, 16.12.2004  
N168BF: London-Casablanca, 16.01.2005  
N168BF: Casablanca- Farnborough, 05.02.2005  
N168BF: Tanger-London, 02.04.2005  
N168BF: Farnborough-Casablanca, 05.04.2005  
N168BF: Casablanca-Farnborough, 08.04.2004  
N168BF: Farnborough-Casablanca, 24.04.2005  
N168BF: Casablanca-Farnborough, 02.05.2005  
N168BF: Farnborough- Casablanca, 15.06.2005

N168BF: Tanger- Farnborough, 19.06.2005

**Lybia, Misurata+Tripoli: 9 flights**

N313P: Northolt - Tripoli, 19.10.2003

N313P: Misurata - Northolt, 22.10.2003

N313P: Northolt - Misurata, 28.10.2003

N313P: Misurata - Northolt, 29.10.2003

N313P: Northolt - Misurata, 01.12.2003

N313P: Misurata - Northolt, 03.12.2003

N313P: Northolt-via Malta- Tripoli, 12.12.2003

N313P: Misurata - Brize-Norton, 12.12.2003

N313P: Misurata - Glasgow, 19.01.2005



# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN IRELAND

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Irish airports: 147**

## IRISH AIRPORTS

**Total number of Irish airports involved** 4 airports involved

**List of Irish Airports** Shannon (138 stopovers); Dublin (7); Cork (1); Eikn (1).

## CIA AIRCRAFT

**Total Number of CIA aircraft having stopped over in Ireland** 14 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Ireland** N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N505LL; N6161Q; N8183J; N312ME; N478GS; N475LC.

**Total number of stopovers in Ireland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 13 stopovers in Ireland  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 18 stopovers in Ireland  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N829MG:** 2 stopovers in Ireland  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N379P:** 14 stopovers in Ireland  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N368CE:** 4 stopovers in Ireland

**N2189M:** 3 stopovers in Ireland

**N1HC:** 1 stopover in Ireland

**N50BH:** 4 stopovers in Ireland

**N505LL:** 1 stopover in Ireland

**N6161Q:** 1 stopover in Ireland

**N8183J:** 3 stopovers in Ireland

**N312ME:** 1 stopover in Ireland

**N478GS:** 42 stopovers in Ireland

**N475LC:** 40 stopovers in Ireland

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Ireland to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 3 flights**

N85VM: Kabul- Shannon, 17.12.2003

N85VM: Shannon- Kabul, 13.08.2004

N478GS: Shannon- via Bucharest- Bagram, 04-05.12.2004

**Jordan, Amman: 8 flights**

N313P: Amman- Shannon, 04.03.2004

N313P: Amman- Shannon, 27.04.2004

N313P: Amman- Shannon, 10.05.2004

N313P: Shannon- Amman, 03.06.2004

N313P: Amman- Shannon, 01.08.2004

N85VM: Shannon- via Larnaca, Cyprus- Amman, 05-06.12.2002

N379P: Amman- Shannon, 01.08.2002

N379P: Amman- Shannon, 09.11.2002

**Baku, Azerbaijan: 3 flights**

N85VM: Baku- Shannon, 28.04.2004

N85VM: Baku- Shannon, 15.08.2004

N475LC: Baku- Shannon, 11.12.2005

**Egypt, Cairo, El Sheikh: 10 flights**

N85VM: Cairo- Shannon, 18.02.2003

N85VM: Shannon- El Sheikh, 26.04.2004

N478GS: Shannon- Cairo, 07.10.2003

N478GS: Cairo- Shannon, 16.10.2003

N478GS: Shannon- Cairo, 22.10.2003

N478GS: Cairo- Shannon, 31.10.2003

N478GS: Luxor- Shannon, 09.12.2003

N478GS: Luxor- Shannon, 21.01.2004

N478GS: Hurghada- Shannon, 07.03.2004

N478GS: Shannon- Hurghada, 19.11.2004

**Rabat, Morocco: 2 flights**

N379P: Rabbat- Shannon, 22.07.2002

N379P: Rabat- Shannon, 18.09.2002

**Baghdad, Iraq: 2 flights**

N313P: Baghdad- Shannon, 14.12.2003

N379P: Shannon- via Larnaca, Cyprus- Baghdad, 20-21.01.2004

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN PORTUGAL

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Portuguese airports: 91**

## PORTUGUESE AIRPORTS

<b>Total number of Portuguese airports involved</b>	7 airports involved
<b>List of Portuguese airports</b>	Cascais (1 stopover); Faro (1); Lajes (6); Lisboa (4); Ponta Delgada (32); Porto (27); Santa Maria (20);

## CIA AIRCRAFT

<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Portugal</b>	17 different CIA aircraft
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Portugal</b>	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N221SG; N168D; N505LL; N4557C; N8213G, N8183J; N187D; N219D; N312ME.
<b>Total number of stopovers in Portugal for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N313P:</b> 8 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004) <b>N85VM:</b> 8 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003) <b>N829MG:</b> 7 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002). <b>N379P:</b> 13 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002). <b>N368CE:</b> 3 stopovers in Portugal <b>N2189M:</b> 3 stopovers in Portugal <b>N1HC:</b> 2 stopovers in Portugal <b>N50BH:</b> 2 stopovers in Portugal <b>N221SG:</b> 3 stopovers in Portugal <b>N168D:</b> 4 stopovers in Portugal

**N505LL:** 2 stopovers in Portugal  
**N4557C:** 2 stopovers in Portugal  
**N8213G:** 28 stopovers in Portugal  
**N8183J:** 1 stopover in Portugal  
**N187D:** 1 stopover in Portugal  
**N219D:** 2 stopovers in Portugal  
**N312ME:** 2 stopovers in Portugal

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Portugal to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 3 flights**

N379P: Porto- Kabul, 17.09.2002  
N379P: Kabul- via Cairo, Egypt- Porto, 19.05.2003  
N379P: Kabul- via Alger, Algeria- Porto, 23.05.2003

**Jordan, Amman: 5 flights**

N313P: Porto- Amman, 03.07.2005  
N313P: Amman- Santa Maria, 04.07.2005  
N379P: Amman- Porto, 17.02.2004  
N2189M: Porto- via Athens, Greece- Amman, 26-27.06.2005  
N4557C: Amman- via Diagoras, Greece- Porto, 27-28.06.2005

**Baku, Azerbaijan: 1 flight**

N313P: Porto- Baku, 25.08.2003

**Egypt, Cairo: 1 flight**

N379P: Cairo- Porto, 19.05.2003

**Rabat, Morocco: 6 flights**

N85VM: Rabat- Santa Maria, 31.07.2004  
N379P: Rabat- Porto, 25.05.2002  
N379P: Rabat- Porto, 15.09.2002  
N379P: Rabat- Porto, 06.06.2003  
N379P: Porto- Rabat, 03.12.2003  
N368CE: Rabat- Santa Maria, 14.04.2004

**Lybia, Misurata: 1 flight**

N85VM: Santa Maria-Misurata-Santa Maria, 26-29.07.2004

**Guantanamo, Cuba: 3 flights**

N85VM: Guantanamo- Santa Maria, 07.11.2003  
N85VM: Santa Maria- Guantanamo, 31.07.2004  
N379P: Porto- via Rabat, Morocco- Guantanamo, 03.12.2003

**Baghdad, Iraq: 2 flights**

N379P: Baghdad- Porto, 29.10.2003  
N379P: Baghdad- Porto, 09.06.2005

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SPAIN

## Total number of stopovers of CIA aircraft in Spain airports: 68

### SPANISH AIRPORTS

**Total number of Spanish airports involved** 10 airports involved

**List of Spanish airports** Palma De Mallorca (18 stopovers); Ibiza (2); Madrid (3); Barcelona (4); Tenerife (17); Málaga (6); Alicante (1); Vigo (1); Sevilla (8); Valencia(8)

### CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Spain** 16 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Spain** N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH;N221SG; N168BF; N168D; N505LL; N8213G; N187D; N196D; N219D; N478GS.

**Total number of stopovers in Spain for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 7 stopovers in Spain.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 9 stopovers in Spain.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 5 stopovers in Spain.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N829MG:** 2 stopovers in Spain.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N2189M:** 5 stopovers in Spain.

**N1HC:** 4 stopovers in Spain.

**N50BH:** 2 stopovers in Spain.

**N221SG:** 3 stopovers in Spain.

**N168BF:** 4 stopovers in Spain.

**N168D:** 6 stopovers in Spain.

**N505LL:** 1 stopover in Spain.

**N8213G:** 9 stopovers in Spain.

**N187D:** 5 stopovers in Spain.

**N196D:** 1 stopover in Spain.

**N219D:** 4 stopovers in Spain.

**N478GS:** 1 stopover in Spain.

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Spain to or from suspicious location**

**Afghanistan, Kabul: 6 flights**

N313P: Palma De Mallorca -via Baghdad - Kabul, 12.03.2004  
N313P: Kabul -via Algiers - Palma de Mallorca, 22.01.2004  
N313P: Kabul - via Bucharest- Palma De Mallorca, 26.01.2004  
N58VM: Kabul -via Djibouti - Palma De Mallorca, 13-14.06.2004  
N58VM: Kabul -via Cairo- Palma de Mallorca, 07.09.2004  
N58VM: Madrid- via Luxor, Egypt - Kabul, 16-17.12.2003

**Iraq, Baghdad: 4 flights**

N168D: Baghdad - via Larnaca, Cyprus- Palma De Mallorca, 14-15.01.2005  
N187D: Sevilla - via Iraklion, Greece- Baghdad, 11-12.11.2005  
N313P: Palma De Mallorca -via Skopje FYROM- Baghdad, 23-24.01.2004  
N313P: Palma De Mallorca - Baghdad, 12.03.2004

**Cuba, Guantanamo: 3 flights**

N85VM: Guantanamo - Tenerife, 12.04.2004  
N8068V: Palma De Mallorca - via Misurata, Libya- Guantanamo, 07.09.2004  
N8068V: Guantanamo- via Misurata, Lybia- Palma De Mallorca, 15.09.2004

**Jordan, Amman: 5 flights**

N313P:Palma De Mallorca -via Misurata, Lybia- Amman, 26.04.2004  
N85VM: Amman - via Bucharest - Barcelona, 26-27.01.2004  
N221SG: Amman - via Brindisi, Italy - Malaga, 28-29.03.2004  
N221SG: Malaga - via Brindisi, Italy - Amman, 10.12.2004  
N168D: Amman - via Malta - Palma De Mallorca, 12.08.2005

**Lybia, Misurata<sup>1</sup>: 8 flights**

N313P: Misurata - Palma De Mallorca, 09.03.2004  
N313P: Palma De Mallorca - Misurata, 26.04.2004  
N313P: Misurata - Palma De Mallorca, 17.01.2005  
N313P: Palma De Mallorca - Misurata, 19.01.2005  
N313P: Misurata - Ibiza, 15.02.2005  
N85VM: Misurata -Tenerife, 05.05.2004  
N379P: Palma De Mallorca -Misurata, 07.09.2004  
N379P: Misurata - Palma De Mallorca, 15.09.2004

**Egypt, Cairo + Luxor + Hurghada: 10 flights**

N85VM: Madrid - Luxor, 16.12.2003  
N85VM: Cairo - Palma De Mallorca, 07.09.2004  
N379P: Tenerife - Luxor, 27.05.2003  
N221SG: Malaga - via Brindisi, Italy - Luxor, 03-04.02.2004  
N8213G: Valencia - Luxor, 26.03.2002  
N8213G: Luxor - Valencia, 28.03.2002  
N8213G: Valencia - Luxor, 04.05.2002  
N8213G: Luxor - Valencia, 06.05.2002  
N8213G: Valencia - Hurghada, 07.08.2003  
N478GS: Cairo - Madrid, 08.03.2003

**Morocco, Casablanca + Rabat: 7 flights**

N313P: Rabat -Via Kabul and Algiers -Palma de Mallorca, 22.01.2004

---

<sup>1</sup> On detention conditions in Lybia: [http://www.state.gov/www/global/human\\_rights/1998\\_hrp\\_report/libya.html](http://www.state.gov/www/global/human_rights/1998_hrp_report/libya.html)

N313P: Rabat -Ibiza, 12.02.2005  
N313P: Ibiza -Rabat, 15.02.2005  
N85VM: Tenerife -via Bucharest, Romania -Casablanca, 12.04.2004  
N85VM: Palma De Mallorca -Rabat, 04.05.2004  
N85VM: Tenerife - Rabat, 01.10.2004  
N739P: Rabat -Tenerife, 25.03.2004

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN GREECE

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Greek airports: 64**

## GREEK AIRPORTS

<b>Total number of Greek airports involved</b>	8 airports involved
<b>List of Greek airports</b>	Athens (42 stopovers); Iraklion (10); Kerkira (5); Diagoras (1); Thessaloniki (1); Mikonos (1); Rodos (3); Khios (1).

## CIA AIRCRAFT

<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Greece</b>	19 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Greece</b>	N313P; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N168BF; N168D; N505LL; N4557C; N8213G; N6161Q; N8183J; N187D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456A; N478GS; N475LC.
<b>Total number of stopovers in Greece for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 1 stopover in Greece Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p><b>N829MG:</b> 1 stopover in Greece Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N379P:</b> 7 stopovers in Greece Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kasseem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p><b>N368CE:</b> 2 stopovers in Greece</p> <p><b>N2189M:</b> 2 stopovers in Greece</p> <p><b>N168BF:</b> 1 stopover in Greece</p> <p><b>N168D:</b> 2 stopovers in Greece</p> <p><b>N505LL:</b> 1 stopover in Greece</p> <p><b>N4557C:</b> 3 stopovers in Greece</p> <p><b>N8213G:</b> 16 stopovers in Greece</p> <p><b>N6161Q:</b> 3 stopovers in Greece</p> <p><b>N8183J:</b> 2 stopovers in Greece</p> <p><b>N187D:</b> 3 stopover in Greece</p> <p><b>N312ME:</b> 2 stopovers in Greece</p>



**N1016M:** 2 stopovers in Greece  
**N4009L:** 2 stopovers in Greece  
**N4456A:** 3 stopovers in Greece  
**N478GS:** 7 stopovers in Greece  
**N475LC:** 4 stopovers in Greece

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Greece to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul, Kandahar: 3 flights**

N313P: Athens- Kandahar, 01.05.2005  
N379: Kabul- Athens, 29.09.2002  
N8213G: Kabul- Athens, 11.05.2003

**Jordan, Amman: 13 flights**

N829MG: Amman- Athens, 09.10.2002  
N2189M: Iraklion- Amman, 15.10.2004  
N168D: Kerkira- Amman, 11.08.2005  
N4557C: Iraklion- Amman, 11.11.2004  
N4557C: Amman- Diagoras, 27.06.2005  
N4557C: Iraklion- Amman, 01.12.2005  
N6161Q: Amman- Iraklion, 21.07.2004  
N6161Q: Kerkira- Amman, 08.08.2004  
N8183J: Iraklion- Amman, 24.05.2004  
N8183J: Iraklion- Amman, 08.04.2005  
N4456A: Athens- Amman, 25.08.2004  
N4456A: Amman- Mikonos, 19.08.2005  
N4456A: Khios- Amman, 04.09.2005

**Baku, Azerbaijan: 3 flights**

N168D: Baku- Iraklion, 22.07.2005  
N505LL: Athens- Baku, 05.02.2003  
N187D: Baku- Kerkira, 23.04.2005

**Egypt, Cairo, Luxor, Hurghada: 3 flights**

N4009L: Athens- Cairo, 01.12.2001  
N4009L: Kerkira- Luxor, 21.01.2003  
N478GS: Hurghada- Athens, 10.10.2003

**Baghdad, Iraq: 1 flight**

N187D: Iraklion- Baghdad, 12.11.2005

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN CYPRUS

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Cyprus airports: 57**

## CYPRUS AIRPORTS

**Total number of Cyprus airports involved** 2 airports involved

**List of Cyprus airports** Larnaca (48 stopovers); Paphos (9).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Cyprus** 15 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Cyprus** N313; N85VM; N379; 368CE; 168BF; 168D; N6161Q; N219D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456; N5155A; N478GS; N475LC.

**Total number of stopovers in Cyprus for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 5 stopovers in Cyprus  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 5 stopovers in Cyprus  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 11 stopovers in Cyprus  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kasseem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N368CE:** 10 stopovers in Cyprus

**168BF:** 4 stopovers in Cyprus

**N168D:** 1 stopover in Cyprus

**N6161Q:** 1 stopover in Cyprus

**N219D:** 1 stopover in Cyprus

**N312ME:** 1 stopover in Cyprus

**N1016M:** 2 stopovers in Cyprus

**N4009L:** 1 stopover in Cyprus

**N4456:** 2 stopovers in Cyprus

**N5155A:** 1 stopover in Cyprus

**N478GS:** 3 stopovers in Cyprus

**N475LC:** 9 stopovers in Cyprus

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Cyprus to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 4 flights**

N313P: Kabul- Larnaca, 13.03.2004  
N85VM: Paphos- Kabul, 13.06.2004  
N85VM: Paphos- Kabul, 07.09.2004  
N85VM: Paphos- Kabul, 16.12.2004

**Jordan, Amman: 9 flights**

N313P: Amman- Larnaca, 04.09.2003  
N313P: Amman- Larnaca, 07.02.2004  
N379: Larnaca- Amman, 10.05.2004  
N6161Q: Larnaca- Amman, 10.03.2003  
N1016M: Larnaca- Amman, 12.01.2003  
N1016M: Amman- Larnaca, 16.04.2003  
N4009L: Amman, Larnaca, 25.08.2003  
N5155A: Larnaca- Amman, 25.08.2003  
N475LC: Amman- Larnaca- Amman, 13-15.02.2005

**Egypt, Cairo: 3 flights**

N313P: Cairo- Larnaca, 08.07.2003  
N379: Cairo- Larnaca, 21.11.2002  
N379: Larnaca- Cairo, 09.02.2003

**Rabat, Morocco: 2 flights**

N313P: Larnaca- Rabat, 21.01.2004  
N379: Larnaca- Rabat, 09.05.2003

**Baghdad, Iraq: 3 flights**

N379: Larnaca- Baghdad, 21.01.2004  
168D: Baghdad- Larnaca, 14.01.2005  
N312ME: Paphos- Baghdad, 25.07.2005

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ITALY

## Total number of stopovers of CIA aircraft in Italian airports: 46

### ITALIAN AIRPORTS

**Total number of Italian airports involved** 15 Italian airports

**List of Italian airports** Pisa (3 stopovers); Rome (9); Sigonella (1); Naples (3); Bari (1); Florence (3)  
Venice (4); Palermo (3); Milan (9); Brindisi (4); Cagliari (1); Catania (1); Olbia (2); Genova (1); Montichiari (1)

### CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Italy** 13 different CIA aircraft

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Italy** N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH; N221SG;  
N168D; N505LL; N6161Q; N219D; N1016M

**Total number of stopovers in Italy for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 1 stopover in Italy  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 7 stopovers in Italy.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 3 stopovers in Italy.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N829MG:** 6 stopovers in Italy.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N2189M:** 2 stopovers in Italy

**N1HC:** 12 stopovers in Italy

**N50BH:** 5 stopovers in Italy

**N221SG:** 4 stopovers in Italy

**N168D:** 1 stopover in Italy

**N505LL:** 1 stopover in Italy

**N6161Q:** 1 stopover in Italy

**N219D:** 2 stopovers in Italy

**N1016M:** 1 stopover in Italy

## SUSPICIOUS LOCATIONS

### **Total number of CIA flights having stopped over in Italy to or from suspicious locations**

#### **Jordan, Amman: 9 flights**

N829MG: Rome - Amman, 08.10.2002  
N379P: Amman - Rome, 15.02.2002  
N2189M: Amman - Genova, 19.09.2003  
N2189M: Amman - Olbia, 30.03.2005  
N221SG: Amman - Brindisi, 28.03.2004  
N221SG: Brindisi - Amman, 10.12.2004  
N168D: Cagliari - Amman, 13.01.2005  
N505LL: Amman - Venice, 21.05.2004  
N219D: Venice - Amman, 06.05.2005

#### **Egypt, Cairo + Luxor: 3 flights**

N379P: Cairo - Rome, 20.01.2002  
N221SG: Rome - Cairo, 01.04.2002  
N221SG: Brindisi - Luxor, 04.02.2004

#### **Morocco, Rabat: 1 flight**

N85VM: Rabat - Sigonella, 05.05.2004

#### **Lybia, Misurata: 1 flight**

N85VM: Naples - Misurata, 05.05.2004

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FRANCE

**Total number of stopovers of CIA aircraft in French airports: 28**

## FRENCH AIRPORTS

**Total number of French airports involved** 7 airports involved

**List of French airports** Nice (7 stopovers); Paris (14); Caen (1); Grenoble (1); Cannes (1); Brest (2); Marseille (2).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in France** 10 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in France** N829MG; N368CE; N1HC; N50BH; N221SG; N168BF; N505LL; N8213G; N6161Q; N312ME.

**Total number of stopovers in France for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N829MG:** 6 stopovers in France  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).

**N368CE:** 3 stopovers in France

**N1HC:** 10 stopovers in France

**N50BH:** 2 stopovers in France

**N221SG:** 1 stopover in France

**N168BF:** 2 stopovers in France

**N505LL:** 1 stopover in France

**N8213G:** 1 stopover in France

**N6161Q:** 1 stopover in France

**N312ME:** 1 stopover in France

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in France to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ROMANIA

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Romanian airports: 21**

## ROMANIAN AIRPORTS

**Total number Romanian airports involved** 5 airports involved

**List of Romanian airports**<sup>1</sup> Bucaresti, Otopeni and Baneasa: 13 stopovers + 5 take-offs, as filed in flight plans<sup>2</sup>  
Timisoara: 1 landing, as filed in flight plans<sup>3</sup>  
Constanta, Kogalniceanu: 2 stopovers + 4 landings, as filed in flight plans<sup>4</sup>  
Bacau: 1 stopover

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Romania** 14 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Romania** N313P; N85VM; N379P; N2189M; N1HC; N8213G; N157A; N173S; N187D; N312ME; N4009L; N4456A; N478GS; N4466A.

<sup>1</sup> According to Eurocontrol data, flight logs concerning Romania have been filed with some inconsistencies. Flight Plans indicate a landing airport which does not correspond with the following taking off airport. This can be caused either because of emergency reasons or because the pilot of the aircraft hides intentionally the flight plans.

N313P:		
Kabul (Afghanistan)	<b>Timisoara (Romania)</b>	25/01/2004
<b>Bucaresti (Romania)</b>	Palma De Mallorca (Spain)	26/01/2004
N85VM:		
Amman (Jordan)	<b>Constanta (Romania)</b>	26/01/2004
<b>Bucaresti (Romania)</b>	Barcelona (Spain)	27/01/2004
N85VM:		
Tenerife (Spain)	<b>Constanta (Romania)</b>	12/04/2004
<b>Bucaresti (Romania)</b>	Casablanca (Morocco)	12/04/2004
N379		
Praha (Czech Republic)	<b>Constanta (Romania)</b>	25/10/2003
<b>Bucaresti (Romania)</b>	Amman (Jordan)	25/10/2003
N1HC		
Porto (Portugal)	<b>Constanta (Romania)</b>	05/11/2005
<b>Bucaresti (Romania)</b>	Amman (Jordan)	05/11/2005

<sup>2</sup> Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

<sup>3</sup> Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

<sup>4</sup> Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

**Total number of stopovers in Romania for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 2 stopovers in Romania.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 3 stopovers in Romania.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 1 stopover in Romania.  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N2189M:** 1 stopover in Romania

**N1HC:** 1 stopover in Romania

**N8213G:** 1 stopover in Romania

**N157A:** 1 stopover in Romania

**N173S:** 1 stopover in Romania

**N187D:** 1 stopover in Romania

**N312ME:** 1 stopover in Romania

**N4009L:** 1 stopover in Romania

**N4456A:** 3 stopovers in Romania

**N478GS:** 3 stopovers in Romania

**N4466A:** 1 stopover in Romania

**SUSPICIOUS LOCATIONS**

**Total number of CIA flights having stopped over in Romania to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul + Bagram US Air Base: 5 flights**  
N313P: Kabul– via Szymany, Poland – Bucharest, 22.09.2003  
N313P: Kabul– Timisoara, 25.01.2004  
N739P: Bucharest – via Amman, Jordan – Kabul, 25.10.2003  
N478GS: Bucharest – Bagram US Air Base, 05.12.2004  
N478GS: Bagram US Air Base - Bucharest, 06.12.2004

**Jordan, Amman: 8 flights**  
N58VM: Amman – Constanta, 26.01.2004  
N58VM: Amman – Constanta, 01.10.2004  
N739P: Bucharest - Amman, 25.10.2003  
N2189M: Amman – Constanta, 13.06.2003  
N2189M: Costanta - Amman, 14.06.2003  
N1HC: Bucharest – Amman, 05.11.2005  
N187D: Bucharest – Amman, 27.08.2004  
N4456A: Bucharest – via Athens, Greece – Amman, 25.08.2004

**Morocco, Rabat + Casablanca: 2 flights**  
N313P: Bucharest – Rabat, 22.09.2003  
N58VM: Bucharest – Casablanca, 12.04.2004

**Cuba, Guantanamo:**  
N313P: Bucharest – via Rabat, Morocco – Guantanamo, 23.09.2003  
N85VM: Guantanamo – via Tenerife, Spain – Constanta, 12.04.2004

**Iraq, Baghdad:**  
N313P: Baghdad - via Kabul, Afghanistan – Timisoara, 25.01.2004<sup>1</sup>  
N739P: Bucharest – via Amman, Jordan and Kabul, Afghanistan – Baghdad, 25.10.2003

<sup>1</sup> Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote



N187D: Bucharest – via Amman, Jordan - Baghdad

**Azerbaijan, Baku**

N157A: Baku – Bucharest, 09.05.2003

N312ME: Bucharest – Baku, 24.04.2003

N4009L: Bucharest – Baku, 21.05.2005

N4466A: Bacau – via Ankara, Turkey – Baku, 19-20.03.2004

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE CZECH REPUBLIC

**Total number of stopovers of CIA aircraft in the Czech Republic airports: 21**

## CZECH AIRPORTS

**Total number of Czech airports involved** 2 airports involved

**List of Czech airports** Praha (19 stopovers); Pardubice (2).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in the Czech Republic** 7 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the Czech Republic** N313P; N85VM; N379; N2189M; N1HC; N168D; N4456A.

**Total number of stopovers in Czech Republic for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft.**

**N313P:** 3 stopovers in Czech Republic  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 3 stopovers in Czech Republic  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N379P:** 9 stopovers in Czech Republic  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N2189M:** 1 stopover in Czech Republic  
**N1HC:** 3 stopovers in Czech Republic  
**N168D:** 1 stopover in Czech Republic  
**N4456A:** 1 stopover in Czech Republic

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped** **Afghanistan, Kabul, Kandahar: 4 flights**  
N313P: Kabul- Praha, 08.01.2004

**over in the Czech  
Republic to or from  
suspicious locations**

N313P: Kandahar- Praha, 06.05.2005  
N85VM: Praha- Kabul- Praha, 20-21.09.2004  
N379: Kabul- Praha, 22.01.2004

**Jordan, Amman: 2 flights**

N379: Praha- Amman, 05.12.2003  
N2189M: Amman- Praha, 24.05.2004

**Uzbekistan, Tashkent: 3 flights**

N313P: Praha- Tashkent, 21.09.2003  
N379: Praha- Tashkent, 03.03.2003  
N379: Praha- Tashkent, 22.07.2003

**Baghdad, Iraq: 1 flight**

N379: Praha- Baghdad, 13.12.2003

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE NETHERLANDS

**Total number of stopovers of CIA aircraft in the Netherlands airports: 15**

## NETHERLANDS AIRPORTS

**Total number of  
Netherlands airports  
involved**

3 airports involved

**List of Netherlands  
airports**

Amsterdam (9 stopovers); Groningen (1); Rotterdam (5).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA  
aircraft having stopped  
over in the Netherlands**

3 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft  
(Registration Numbers)  
having stopped in the  
Netherlands**

N829MG; N1HC; N505LL.

**Total number of  
stopovers in the  
Netherlands for each  
CIA aircraft and  
relevant details of  
specific aircraft**

**N829MG:** 4 stopovers in the Netherlands  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman,  
08.10.2002).  
**N1HC:** 10 stopovers in the Netherlands  
**N505LL:** 1 stopover in the Netherlands

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA  
flights having stopped  
over in the Netherlands  
to or from suspicious  
locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN HUNGARY

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Hungarian airports: 13**

## HUNGARIAN AIRPORTS

**Total number of Hungarian airports involved** 1 airport involved

**List of Hungarian airports** Budapest (13 stopovers).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Hungary** 10 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Hungary** N2189M; N1HC; N221SG; N168D; N6161Q; N8183J; N157A; N187D; N4456A; N475LC.

**Total number of stopovers in Hungary for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

- N2189M:** 1 stopover in Hungary
- N1HC:** 1 stopover in Hungary
- N221SG:** 1 stopover in Hungary
- N168D:** 2 stopovers in Hungary
- N6161Q:** 1 stopover in Hungary
- N8183J:** 1 stopover in Hungary
- N157A:** 1 stopover in Hungary
- N187D:** 1 stopover in Hungary
- N4456A:** 1 stopover in Hungary
- N475LC:** 3 stopovers in Hungary

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Hungary to or from suspicious locations**

**Jordan, Amman: 2 flights**  
N168D: Budapest- Amman, 04.10.2005  
N8183J: Amman- Budapest, 30.05.2003

**Baku, Azerbaijan: 1 flight**  
N168D: Baku- Budapest, 31.08.2004

**Tashkent, Uzbekistan: 1 flight**  
N2189M: Tashkent- Budapest, 27.03.2002

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN POLAND

## Total number of stopovers of CIA aircraft in Polish airports: 11

### POLISH AIRPORTS

**Total number of Polish airports involved** 3 airports involved

**List of Polish Airports** Szymany (3 stopovers); Warszawa (7); Krakow (1).

### CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Poland** 4 different CIA aircraft

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Poland** N313P; N379; N1HC; N8213G.

**Total number of stopovers in Poland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 1 stopover in Poland  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N379P:** 6 stopovers in Poland  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).

**N1HC:** 3 stopovers in Poland

**N8213G:** 1 stopover in Poland

### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Poland to or from suspicious locations**

**Afghanistan, Kabul: 3 flights**  
N313P: Kabul- Szymany, 22.09.2003  
N379: Kabul- Warszawa, 07.03.2003  
N379: Kabul- Szymany, 25.03.2003

**Rabat, Morocco: 2 flights**  
N379: Rabat- Warszawa, 07.02.2003  
N379: Warszawa- Rabat, 06.06.2003

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER

## IN MALTA

### Total number of stopovers of CIA aircraft in Maltese airports: 7

#### MALTESE AIRPORTS

**Total number Maltese airports involved** 1 airport involved

**List of Maltese airports** Malta (7 stopovers).

#### CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Malta** 6 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Malta** N313P; N85VM; N168D; N8213G; N6161Q; N196D.

**Total number of stopovers in Malta for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N313P:** 1 stopover in Malta  
Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)

**N85VM:** 1 stopover in Malta  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)

**N168D:** 1 stopover in Malta

**N8213G:** 2 stopovers in Malta

**N6161Q:** 1 stopover in Malta

**N196D:** 1 stopover in Malta

#### SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Malta to or from suspicious locations**

**Jordan, Amman: 2 flights**  
N168D: Amman- Malta, 12.08.2005  
N196D: Malta- Amman, 18.05.2004

**Egypt, Alexandria, Cairo, Hurghada: 3 flights**  
N85VM: Cairo- Malta, 16.12.2004  
N8213G: Malta- Hurghada, 25.08.2004  
N6161Q: Alexandria- Malta, 02.08.2005

**Lybia, Hllt: 1 flight**  
N313P: Malta- Hllt, 12.12.2003

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SWEDEN

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Swedish airports: 6**

## SWEDISH AIRPORTS

**Total number of Swedish airports involved** 3 airports involved

**List of Swedish airports** Stockholm (4 stopovers); Orebro (1); Malmoe (1).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Sweden** 5 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Sweden** N829MG; N379; N50BH; N168BF; N8213G.

**Total number of stopovers in Sweden for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**

**N829MG:** 1 stopover in Sweden.  
Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).  
**N379:** 1 stopover in Sweden  
**N50BH:** 2 stopovers in Sweden  
**N168BF:** 1 stopover in Sweden  
**N8213G:** 1 stopover in Sweden

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Sweden to or from suspicious locations**

**Egypt, Cairo: 1 flight**  
N379: Cairo- Stockholm-Cairo, 18.12.2001

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN BELGIUM



**Total number of stopovers of CIA aircraft in Belgian airports: 4**

BELGIAN AIRPORTS

**Total number of Belgian airports involved** 2 airports involved

**List of Belgian airports** Antwerpen (2 stopovers); Brussels (2).

CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Belgium** 2 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Belgium** N829MG; N1HC.

**Total number of stopovers in Belgium for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft** N829MG: 2 stopovers in Belgium Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).  
N1HC: 2 stopovers in Belgium

SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Belgium to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ESTONIA

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Estonian airports: 3**

## ESTONIAN AIRPORTS

**Total number of Estonian airports involved** 1 airport involved

**List of Estonian airports** Parnu (3 stopovers).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Estonia** 2 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Estonia** N313P; N2189M.

**Total number of stopovers in Estonia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**  
N313P: 2 stopovers in Estonia  
N2189M: 1 stopover in Estonia

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Estonia to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LUXEMBOURG

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Luxembourg airports: 3**

## LUXEMBOURG AIRPORTS

<b>Total number of Luxembourg airports involved</b>	1 airport involved.
<b>List of Luxembourg airports</b>	Luxembourg (3 stopovers).

## CIA AIRCRAFT

<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Luxembourg</b>	2 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Luxembourg</b>	N8213G; N312ME.
<b>Total number of stopovers in Luxembourg for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N8213G:</b> 2 stopovers in Luxembourg <b>N312ME:</b> 1 stopover in Luxembourg

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Luxembourg to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVENIA

**Total Number of stopovers of CIA aircraft in Slovenian airports: 3**

## SLOVENIAN AIRPORTS

**Total number Slovenian airports involved** 1 airports involved

**List of Slovenian airports** Ljubljana (3 stopovers).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Slovenia** 1 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Slovenia** N168BF.

**Total number of stopovers in Slovenia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft** N168BF: 3 stopovers in Slovenia

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Slovenia to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FINLAND

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Finish airports: 2**

## FINISH AIRPORTS

**Total number of Finish airports involved**      1 airport involved

**List of Finish airports**      Helsinki (2 stopovers).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Finland**      2 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Finland**      N1HC; N8213G.

**Total number of stopovers in Finland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**      **N1HC:** 1 stopover in Finland  
**N8213G:** 1 stopover in Finland

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Finland to or from suspicious locations**      **Afghanistan, Kabul: 1 flight**  
N1HC: Kabul- Helsinki, 09.07.2005

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN AUSTRIA

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Austrian airports: 1**

## AUSTRIAN AIRPORTS

**Total number of Austrian airports involved** 1 airport involved

**List of Austrian airports** Wien (1 stopover).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Austria** 1 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Austria** N368CE.

**Total number of stopovers in Austria for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft** N368CE: 1 stopover in Austria

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Austria to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN DENMARK

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Danish airports: 1**

## DANISH AIRPORTS

**Total number of Danish airports involved**      1 airport involved

**List of Danish airports**      Kobenhavn (1 stopover).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Denmark**      1 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Denmark**      N221SG

**Total number of stopovers in Denmark for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft**      **N221SG:** 1 stopover in Denmark

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Denmark to or from suspicious locations**

# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LITHUANIA

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Lithuanian airports: 1**

## LITHUANIAN AIRPORTS

**Total number of Lithuanian airports involved** 1 airport involved

**List of Lithuanian airports** Vilnius (1).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Lithuania** 1 different CIA aircraft.

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Lithuania** N8213G.

**Total number of stopovers in Lithuania for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft** N8213G: 1 stopover in Lithuania

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Lithuania to or from suspicious locations**



# ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVAKIA

**Total number of stopovers of CIA aircraft in Slovak airports: 1**

## SLOVAK AIRPORTS

**Total number of Slovak airports involved** 1 airport involved

**List of Slovak airports** Bratislava (1).

## CIA AIRCRAFT

**Total number of CIA aircraft having stopped over in Slovakia** 1 different CIA aircraft

**List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Slovakia** N1HC.

**Total number of stopovers in Slovakia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft** N1HC: 1 stopover in Slovakia

## SUSPICIOUS LOCATIONS

**Total number of CIA flights having stopped over in Slovakia to or from suspicious locations**