

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Commission temporaire sur l'utilisation alléguée de pays européens par la CIA pour le transport et la détention illégale de prisonniers*

16.11.2006

## DOCUMENT DE TRAVAIL N° 8

sur ◀ sur les sociétés liées à la CIA, les avions utilisés par la CIA et les pays européens dans lesquels les avions de la CIA ont fait escale ▶

Commission temporaire sur l'utilisation alléguée de pays européens par la CIA pour le transport et la détention illégale de prisonniers

Rapporteur: Giovanni Claudio Fava

DT\641333FR.doc

PE 380.984v02-00

Traduction externe

**FR**

**FR**

## A) REMARQUES GÉNÉRALES

### 1) INTRODUCTION

Le présent document de travail rédigé par le rapporteur complète le *Document de travail sur les «restitutions extraordinaires»*, déjà disponible.<sup>1</sup> Dans ces deux documents, le rapporteur s'efforce de remplir la mission qui lui a été confiée en vertu de la décision du Parlement européen du 18 janvier 2006.

Le but du présent document de travail est d'analyser:

- les différents services de sociétés privées et de compagnies de charters utilisés par la CIA;
- les avions utilisés par la CIA (dans certains cas, pour des «restitutions extraordinaires» confirmées), répertoriés par numéro d'immatriculation (ou numéro de fuselage);
- les pays européens dans lesquels les avions de la CIA ont fait escale.

Il convient de rappeler qu'en de nombreuses occasions, la CIA n'est pas seule à organiser les vols repris dans ce document de travail (ainsi que dans le document de travail n° 7), mais que d'autres services de l'administration américaine y participent également, tels le ministère de la défense, qui accorde des autorisations d'atterrissage aux avions civils.

### 2) L'UTILISATION DES SERVICES DE SOCIÉTÉS PRIVÉES ET DE COMPAGNIES DE CHARTERS PAR LA CIA

Dans le cadre des «restitutions extraordinaires», la CIA a souvent fait appel aux services de sociétés privées et de compagnies de charters pour la location d'avions. Les avions civils permettent en effet d'atteindre des endroits où l'aviation militaire serait considérée comme suspecte. En outre, grâce à l'aviation civile, la CIA évite de devoir fournir les informations requises par les États au sujet des vols gouvernementaux ou militaires, conformément à la convention de Chicago.

La plupart de ces sociétés sont des «sociétés écran», qui n'existent que sur papier (boîtes postales, par exemple) ou ne comptent qu'un seul employé (en général, un avocat). Ces sociétés écran apparaissent comme les propriétaires d'avions qui font systématiquement l'objet d'opérations de *rachat*. Après chaque transaction, les avions sont réenregistrés, ce qui permet de nous faire perdre leur trace.

L'histoire de **Premier Executive** constitue un excellent exemple d'opération de «jeu de gobelets». Premier Executive est une société dont l'adresse professionnelle est une boîte postale à Washington. Premier possédait deux avions, le Gulfstream V (numéros d'immatriculation N379P, N8068V et N44982) et le Boeing 737 (numéros d'immatriculation

---

<sup>1</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

N313P et N4476S), utilisés par la CIA pour des «restitutions extraordinaires»<sup>1</sup>. Les deux avions appartenait à **Steven Express**, une autre société écran ayant une adresse professionnelle dans le Tennessee qui ne correspondait à aucun établissement. Steven Express a été racheté par un avocat pour le compte d'une troisième société écran, **Devon Holding**. L'avocat en question était le seul représentant/employé de Devon Holding. Ce type de jeu de gobelets permet de faire disparaître les avions de la CIA et, ce faisant, de supprimer toute trace d'opération illégale en rapport avec ces avions.

C'est ce qui s'est passé, par exemple, en novembre 2004, lorsque le *Sunday Times* a rapporté que les États-Unis louaient le jet Gulfstream V (numéros d'immatriculation N379P, N8068V et N44982) pour transférer des détenus vers Guantanamo et d'autres bases militaires américaines. Deux jours plus tard, Premier Executive a vendu l'avion à **Bayard Foreign Marketing**, une autre société écran. On n'a trouvé aucune trace du nom de l'administrateur, Leonard Bayard, dans les registres publics.

L'autre avion, le Boeing 737 (numéros d'immatriculation N313P et N4476S) a été vendu à **Keeler and Tate Management**, autre société écran sans locaux ni site web et dont le seul bien était le Boeing 737. La société Premier Executive a quant à elle disparu dans la nature depuis 2005.<sup>2</sup>

Parfois, les sociétés écran utilisées par la CIA s'appuient sur d'autres sociétés, appelées «sociétés d'exploitation», qui sont elles bien réelles et dotées de locaux et d'employés. Ces sociétés ont pour mission de soutenir les sociétés écran; elles fournissent toute la logistique nécessaire aux avions de la CIA (pilotes, ravitaillement et assistance technique). Dans certains cas, les sociétés d'exploitation ont un lien direct avec la CIA. C'est notamment le cas d'**Aero Contractor**, une société décrite<sup>3</sup> comme la «principale plaque tournante domestique des services secrets aériens de la CIA».

Enfin, dans d'autres cas, la CIA loue des avions à des compagnies de charters normales, telles que **Richmor Aviation**. Richmor Aviation est une des plus anciennes compagnies de charters et de gestion de vol et compte de nombreux clients, dont la CIA. Le Gulfstream IV (numéro d'immatriculation N85VM), qui a été utilisé pour l'enlèvement d'Abu Omar,<sup>4</sup> appartient à Richmor Aviation.

Finalement, dans ce réseau inextricable, il existe également la possibilité de changer le numéro d'immatriculation des avions exploités par la CIA entre les missions (comme pour le Gulfstream V, de Richmor Aviation, immatriculé successivement sous les numéros N379P, N8068V et N44982), ainsi que nous l'expliquerons un peu plus loin dans ce document de travail.

Certaines sociétés (à savoir, Centurion Aviation Services, Devon Holding Inc, Premier Executive Transport Services, Rapid Air Trans, Richmor Aviation Inc, Stevens Express et

---

<sup>1</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

<sup>2</sup> 24 ÉTATS-UNIS: Hors de portée des radars - vols secrets, torture et «disparition», Amnesty International, 5 avril 2006, Index AI: AMR 51/051/2006

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

<sup>4</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

Tepper Aviation) ont par ailleurs bénéficié d'autorisations d'atterrissage sur des bases militaires américaines à travers le monde, afin notamment de réapprovisionner l'avion en carburant. Ce type de pratique est généralement exclu pour tous les types de vols civils.

### 3) DÉTAILS DES SOCIÉTÉS IMPLIQUÉES

#### Sociétés écran

- 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

Les deux dernières sociétés de la liste ont remplacé Premier Executive Transport Services, Inc., (une des sociétés d'exploitation) après la vente par Premier du Boeing 737 et du Gulfstream V à Bayard Foreign Marketing, LLC et à Keeler & Tate Management, LLC. Après cela, Premier a disparu.

#### Sociétés d'exploitation

- AERO CONTRACTORS, LTD. (CAROLINE DU NORD)

Aero Contractors a été fondée en 1979 par Jim Rhyne, ancien pilote d'Air America, une société utilisée par la CIA pendant la guerre du Vietnam. D'après le *New York Times*, les pilotes d'Aero Contractors «sont les chauffeurs de bus discrets de la lutte contre le terrorisme et sont régulièrement envoyés en mission secrète à Bagdad, au Caire, à Tachkent et à Kaboul». Et le *New York Times* d'ajouter: «Aero Contractors est en fait une importante plaque tournante domestique des services secrets aériens de la CIA». <sup>1</sup> En effet, d'après les registres de l'AFA, Aero Contractors loue un avion de Premier Executive Transport (société écran)<sup>2</sup>, à savoir le Boeing 737 (N 4476S, anciennement N313P). Aero Contractor ne possède pas de site web et ne fait aucune publicité autour de ses activités. Toutes ses ressources proviennent de la CIA, de l'armée américaine et d'autres agences gouvernementales. Aero Contractors est toutefois une société bien réelle, avec des locaux et 80 employés.

---

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

Par SCOTT SHANE, STEPHEN GREY et MARGOT WILLIAMS, 31 mai 2005

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

<sup>2</sup> «Aero Contractors, qui opère depuis un hangar bleu à l'aéroport de Johnston, a loué les jets pendant environ un an, en 2002 ou 2003, depuis le site de Premier Executive Transport Services au Massachusetts, a déclaré Blowers. (...) Aero Contractors a mis fin aux contrats de location avec Premier Executive il y a environ un an. Aero Contractors ne propose plus de jets à ses clients et loue, à la place, des avions à turbopropulsion.» <http://www.newsobserver.com/news>

Aero Contractors est la société d'exploitation des sociétés écran suivantes:

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

Pegasus Technologies s'occupe des systèmes avioniques (équipements électroniques), de détection et électriques des avions de la CIA. Ces activités incluent probablement des systèmes de cryptage des communications top secrètes et des systèmes de vision de nuit.<sup>1</sup>

- TEPPER AVIATION

Tepper Aviation est une société contrôlée directement par la CIA<sup>2</sup>, qui opère depuis l'aéroport Bob Sikes, en Floride. Sa base européenne se situe à Rhein-Main, en Allemagne (base militaire de l'U.S. Air Force/de l'OTAN fermée le 30 décembre 2005). Tepper utilise trois avions appartenant à la société écran Rapid Air Trans: le Lockheed N2189M, le N4557C et le N8183J (*voir ci-dessous*).

- RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, propriétaire du jet Gulfstream IV (et partenaire du Boston Red Sox), a confirmé au journal *Globe and Tribune*<sup>3</sup> que son jet privé avait été loué à plusieurs reprises à la CIA<sup>4</sup>. D'après les registres de l'AFA, l'avion appartient à la société Assembly Point Aviation Inc., dont M. Morse est le seul employé. La société de location est Richmor Aviation, dans l'Hudson. L'avion a reçu successivement les numéros d'immatriculation N85VM et N227SV et a été utilisé pour la «restitution extraordinaire» d'Abu Omar<sup>5</sup>. M. Morse estime que Richmor Aviation a loué son avion à la CIA pendant environ trois ans.<sup>6</sup>

- FILIALES DE BLACKWATER USA

Cette société est un contractant important de la CIA et de l'armée américaine. Elle propose du personnel et des formations, ainsi que des services d'aviation, par l'intermédiaire de ses deux filiales:

---

<sup>1</sup> Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

<sup>2</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ex=1275192000&en=6007accb4801296cei=5088&partner=rssnyt&emc=rss>

<sup>3</sup> US: CIA Uses Jet Owned by Red Sox Partner, par Gordon Edes, *The Boston Globe*: <http://www.boston.com/news/globe>.

<sup>4</sup> «Il est souvent affrété (...) Il se fait qu'un de nos clients est la CIA (...) Je suis ravi d'avoir décroché cette affaire, en fait. J'espère que c'était pour une bonne cause.» <http://www.boston.com/news/globe>

<sup>5</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

<sup>6</sup> Par Gordon Edes, *The Boston Globe*, 21 mars 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

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

Les deux sociétés utilisent des avions de passagers/cargo gros-porteurs espagnols CASA C-212. Ces avions transportent des troupes de paracommandos et des cargaisons de dimensions exceptionnelles et peuvent décoller depuis des pistes courtes et non modifiées. En Europe, c'est Malte qui sert de base à ces avions.

#### **4) ESCALES EUROPÉENNES DES VOLS DE LA CIA**

Entre fin 2001 et fin 2005, des avions exploités directement ou indirectement par la CIA ont fait escale à plus de mille reprises dans des aéroports européens. Nous savons avec certitude que certains de ces vols ont été utilisés pour des «restitutions extraordinaires» (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza, Mohamed El-Zari, Binyam Mohammed, Bisher al Rawi, Jamil El-Banna et Abou Elkassim Britel<sup>1</sup>). Cependant, au vu des routes empruntées par de nombreux vols et de certains pays d'origine et de destination (Afghanistan, Azerbaïdjan, Égypte, Irak, Jordanie, Libye, Maroc, Turkménistan, Ouzbékistan, Guantanamo), il est logique de présumer que la participation de ces avions à des «restitutions extraordinaires» et au transport de détenus est beaucoup plus répandue que ne l'indique le nombre de cas confirmés.

##### **a) Méthode de recherche utilisée**

Les résultats ont été obtenus en comparant les données d'Eurocontrol (l'agence en charge du contrôle de l'espace aérien européen) avec celle de l'AFA (Administration fédérale de l'aviation, qui conserve les données de tous les avions qui pénètrent aux États-Unis ou qui en sortent).

Les recherches se sont concentrées sur les avions appartenant à ou exploités par des compagnies aériennes liées d'une manière ou d'une autre à la CIA et ayant volé fréquemment en Europe depuis le 11/09/01.

Nous avons centré notre analyse sur 37 numéros d'immatriculation d'avions. Il est néanmoins plus que probable que le nombre d'avions utilisés en Europe par la CIA au cours de ces dernières années est beaucoup plus important.

Les 37 numéros d'immatriculation analysés dans ce document de travail correspondent à 32 avions différents, ce qui signifie qu'un même avion a parfois été réenregistré une ou plusieurs fois (*voir ci-dessous*).

##### **b) Conclusions préliminaires**

Sur la base des données obtenues auprès d'Eurocontrol pour les 32 avions (correspondant à 37 numéros d'immatriculation) contrôlés, les conclusions suivantes peuvent être tirées:

---

<sup>1</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

1. Tous les avions étaient exploités par des sociétés liées à ou contrôlées par la CIA.
2. Les journaux de bord fournis par Eurocontrol confirment que, depuis le 11 septembre 2001, les 32 avions contrôlés ont effectué au moins **1 245 escales en Europe** (les 25 États membres de l'UE, Roumanie, Islande, Norvège, Suisse, Albanie, Turquie, Bosnie et Herzégovine, Croatie et ancienne République yougoslave de Macédoine), très souvent lors de vols entre des aéroports européens et l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique.
3. Dans certains cas, nous avons la preuve que certains de ces avions ont été utilisés pour des «restitutions extraordinaires» confirmées (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza et Mohamed al-Zari, Binyam Mohammed, Bisher Al Rawi et Jamil El Banna, Abu Al Kassem Britel), puisque, dans chaque cas, des avions repris dans notre liste ont été utilisés.<sup>1</sup>
4. Les routes suivies et les pays de destination des avions de la CIA (y compris l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Égypte, l'Irak, la Jordanie, la Libye, le Maroc, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et Guantanamo) confirment que ces vols pourraient également avoir servi à des «restitutions extraordinaires» ou d'autres cas de transfert de prisonniers. Les escales suspectes suivantes ont été enregistrées entre fin 2001 et fin 2005:
  - a. 72 en Jordanie
  - b. 76 en Azerbaïdjan
  - c. 52 au Turkménistan
  - d. 61 en Égypte
  - e. 46 en Ouzbékistan
  - f. 40 en Irak
  - g. 38 en Afghanistan
  - h. 40 au Maroc
  - i. 14 en Libye
  - k. 11 à Guantanamo
5. Il convient de préciser que, dans bon nombre des pays cités, la torture et la détention arbitraire sont monnaie courante. Manfred Nowak, rapporteur spécial sur la torture auprès des Nations unies, a souligné dans son dernier rapport présenté à l'Assemblée générale que certains pays, dont les États-Unis, le Royaume-Uni, la France et la Suède, avaient violé les conventions internationales sur les droits de l'homme en déportant des terroristes présumés vers des pays comme l'Égypte, la Syrie, l'Algérie et l'Ouzbékistan, où ils courent le risque d'être torturés.<sup>2</sup> Certains des pays cités (à savoir, la Géorgie, le Maroc, l'Azerbaïdjan, l'Égypte, l'Ouzbékistan, la Jordanie, la Syrie, l'Afghanistan, le Turkménistan et l'Irak) ont récemment fait l'objet des préoccupations exprimées par le Département d'État américain, qui s'est exprimé en termes critiques sur les rapports nationaux sur la situation des droits de l'homme, en particulier en ce qui concerne l'usage de la torture, la détention arbitraire et la situation des détenus

---

<sup>1</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

<sup>2</sup> <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

dans les prisons<sup>1</sup>. Enfin, Bob Baer, un ancien agent de la CIA, s'est exprimé en ces termes dans une interview accordée au *New Statesman*<sup>2</sup>: «Si vous voulez torturer quelqu'un, vous l'envoyez en Syrie. Si vous voulez qu'il disparaisse à tout jamais, vous l'envoyez en Égypte».<sup>3</sup>

6. Il convient de rappeler que, dans certains cas, les prisonniers sont également transférés par des moyens autres que des avions civils ou militaires (hélicoptères, voitures, etc.). À titre d'exemple, dans le cas de la «restitution extraordinaire» de Maher Arar, celui-ci a été transféré par voiture entre Amman (où il était arrivé dans un vol de la CIA en provenance de Bangor, dans le Maine, via Rome) vers la prison syrienne de Far'Falastin.

---

<sup>1</sup> <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Libye: [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>2</sup> <http://www.newstatesman.com/Politics>

<sup>3</sup> <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>



**5) TABLEAU DES SOCIÉTÉS ET DES AVIONS UTILISÉS PAR LA CIA POUR DES VOLS DE «RESTITUTION EXTRAORDINAIRE»**

<u>SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION DE LA CIA</u>	<u>SOCIÉTÉS ÉCRAN</u>	<u>AUTRES SOCIÉTÉS PRIVÉES</u>	<u>NUMÉROS D'IMMATRICULATION DES AVIONS UTILISÉS PAR 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 =		N379P+N8068V+N44982
	→ BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC. +		N313P+N4476S
	→ KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC		N157A; N312ME; N4456A; N5139A
	→ AVIATION SPECIALTIES, INC		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 AVIATION Co.; CRYSTAL JET AVIATION; PRESIDENTIAL AVIATION	N368CE; N168BF N1HC; N50BH N829MG+ N259SK

## **B) AVIONS UTILISÉS PAR LA CIA POUR DES «RESTITUTIONS EXTRAORDINAIRES»**

Cette partie du document de travail présente les 32 avions utilisés par la CIA pour ses vols, y compris pour des opérations de «restitutions extraordinaires».

Les avions suivants sont classés en fonction de leur numéro d'immatriculation. Ainsi qu'il a été dit précédemment, les 32 avions ont utilisé 37 numéros d'immatriculation au total. Dans la liste suivante, la présence de 2 ou 3 numéros d'immatriculation accompagnés du signe «+» signifie que l'avion en question a été réimmatriculé au moins une fois.

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

- Le N313P (par la suite N4476S) est un avion Boeing 737-7ET<sup>1</sup> pouvant transporter jusqu'à 127 passagers.
- D'abord immatriculé par Stevens Express Leasing Inc, puis par Premier Executive Transport Services le 1<sup>er</sup> mai 2002. Le 1<sup>er</sup> décembre 2004, Keeler & Tate Management a réimmatriculé l'avion sous le numéro N4476S. Ces trois sociétés sont des sociétés écran de la CIA.<sup>2</sup> Stevens Express Leasing Inc. et Premier Executive Transport Services ont toutes deux reçu l'autorisation d'atterrir sur les bases militaires américaines du monde entier.<sup>3</sup>
- Il a été prouvé que cet avion avait été utilisé pour les «restitutions extraordinaires» du citoyen allemand Khaled el-Masri entre Skopje et l'Afghanistan le 24 janvier 2004 et du citoyen éthiopien Binyam Mohammed, résidant légal du Royaume-Uni, entre Rabat et Kaboul le 22 janvier 2004.<sup>4</sup>
- L'Observatoire des droits de l'homme a identifié cet avion comme étant «l'avion utilisé par la CIA pour transférer plusieurs prisonniers depuis et vers l'Europe, l'Afghanistan et le Moyen-Orient en 2003 et 2004».<sup>5</sup> D'après les registres d'Eurocontrol, le jet a régulièrement volé entre des destinations connues pour être des lieux de détention ou de restitution de prisonniers ou suspectés de l'être. Entre 2002 et 2005, il a fait au moins 3 escales à Guantanamo, 9 à Kaboul, 7 au Maroc, 13 en Jordanie, 5 au Pakistan, 3 au Koweït, 10 à Bagdad et 11 en Libye.
- La plupart des atterrissages du N313P en Europe ont été effectués dans d'importants aéroports civils ou civilo-militaires, parmi lesquels Francfort (72 fois), Shannon (24), le Royaume-Uni (23), Palma de Mallorca (7), la Pologne, la Roumanie, la République tchèque, Malte, Chypre et Genève.

<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/-12\\_Ko](http://www.amnesty.org/resources/flash/torture/renditions/-12_Ko)

<sup>4</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

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

## N85VM + N227SV

- Le N85VM (par la suite, N227SV) est un jet Gulfstream IV, pouvant transporter jusqu'à 19 passagers, mais généralement configuré pour 8/14 passagers.
- Il appartient à la société Assembly Point Aviation Inc., enregistrée en mai 1995 dans l'État de New York. L'avion a été immatriculé sous le numéro N85VM jusqu'en septembre 2004, puis réimmatriculé sous le numéro N227SV, et est exploité par Richmor Aviation, une société basée à l'aéroport du comté de Columbia (Hudson, New York).<sup>1</sup> Richmor Aviation a obtenu l'autorisation d'atterrir sur les bases militaires américaines du monde entier (expiration: 15 février 2005). Ses propriétaires ont reconnu louer l'avion à la CIA, en précisant toutefois qu'il n'était pas utilisé exclusivement par l'agence.<sup>2</sup>
- Il a été prouvé que cet avion avait été utilisé pour la «restitution extraordinaire» du ressortissant égyptien Abu Omar, qui avait obtenu le statut de réfugié en Italie, entre Ramstein et Le Caire le 17 février 2003.<sup>3</sup>
- Ce jet a volé en Europe et en Asie (Afghanistan, Maroc, Dubaï, Jordanie, Italie, Allemagne, Roumanie, Japon, Suisse, Azerbaïdjan et République tchèque). Il a atterri ou décollé dans ou depuis des aéroports militaires de Roumanie à trois occasions en 2004. Ces vols correspondent à deux vols directs depuis Amman, en Jordanie, et un vol depuis la baie de Guantanamo (avec une escale ultérieure au Maroc).

## N829MG+N259SK

- Le N829MG (par la suite, N259SK) est un Gulfstream III, enregistré au nom de Presidential Aviation, une des sociétés écran de la CIA.
- Il a été prouvé que cet avion avait été utilisé pour la «remise extraordinaire» du ressortissant syrien-canadien Maher Arar entre les États-Unis et la Jordanie, via Rome, le 8 octobre 2002.<sup>4</sup>

## N379P +N8068V + N44982

- Le N379P (par la suite, N8068V et N44982) est un jet d'affaires Gulfstream V, pouvant relier en 12 heures Washington et Kaboul, sans escale. L'avion peut transporter jusqu'à 18 passagers, mais est généralement configuré pour 8.
- Il a été immatriculé sous le numéro N379P en février 2000 par Premier Executive Transport Services, une société écran de la CIA qui existe uniquement sur papier et dont l'adresse correspond à une boîte postale. Au cours de ces dernières années, ces mêmes

---

<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> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

<sup>4</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

boîtes postales ont été enregistrées sous 325 autres noms fictifs, dont celui d'une société appelée Executive Support OFC, une autre société écran de la CIA. Les avions de Premier Executive ont été autorisés à atterrir sur les bases américaines du monde entier (expiration: 15 octobre 2005).<sup>1</sup>

- Le Gulfstream V a été réimmatriculé sous le numéro N8068V début 2004, puis sous le numéro N44982 en décembre 2004 par Bayard Foreign Marketing, une société écran enregistrée dans l'État d'Oregon depuis août 2003. Aucun autre avion n'a été enregistré par Bayard Foreign Marketing. L'avion a été mis en vente fin 2005 et appartient aujourd'hui à une société basée à Miami, en Floride.<sup>2</sup>
- Il a été prouvé que cet avion avait été utilisé pour les «restitutions extraordinaires» des deux demandeurs d'asile égyptiens Agiza et el-Zary entre Stockholm et Le Caire le 18 décembre 2001, du citoyen italien Elkassim Britel entre Islamabad et Rabat le 24 mai 2002, des résidents britanniques Bisher Al-Rawi et Jamil El-Banna (qui s'est vu octroyer le statut de réfugié) entre Banjul et Kaboul, via Le Caire, le 8 décembre 2002, et du citoyen éthiopien Binyam Mohammed, résident légal du Royaume-Uni, entre Islamabad et Rabat le 21 juillet 2001.<sup>3</sup>
- Le N379P (connu sous le nom de «Guantanamo Express») est l'un des avions de transport de prisonniers les plus célèbres utilisé par la CIA.
- Il a atterri plusieurs fois en Pologne et en Roumanie dans le cadre de vols directs depuis et vers Kaboul. Le N379P a également rempli des fiches de vol auprès d'Eurocontrol indiquant un vol direct entre Kaboul et Varsovie le 5 juin 2003. L'avion est arrivé à Varsovie à 22 h 33 et a décollé le lendemain matin à 1 h 04 pour arriver à Rabat/Sale, au Maroc, à 4 h 39. Le N379P a également complété des fiches de vol auprès d'Eurocontrol signalant un vol direct entre Kaboul et Varsovie le 29 juillet 2003. L'avion est arrivé à Varsovie le 30 juillet à 0 h 47 et a redécollé à 2 h 40 pour arriver à Kaboul à 7 h 25.

### N368CE

- Le N368CE est un Boeing 737-300 enregistré au nom d'une société écran appelée Premier Aircraft Management et absorbée par North Las Vegas, au Nevada. La propriété du Boeing a récemment été transférée de Premier Aircraft Management à une société sœur appelée Vision Airlines.
- Les routes empruntées par le N368CE entre juin 2005 et novembre 2005 sont assez surprenantes. L'avion a fait presque quotidiennement le trajet Francfort (Allemagne)-Achkhabad (Turkménistan). De septembre 2005 à fin novembre 2005, l'avion a fait presque tous les jours le trajet Francfort-Achkhabad-Francfort et Francfort-Bagdad-Francfort.

---

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

<sup>2</sup> Vous pouvez voir une publicité pour la vente de ce jet d'affaires Gulfstream V sur le site US Aircraft Sales:

<http://www.usaircraftales.com/Forsale/SPECS%20GV%20581%20%202.pdf>.

<sup>3</sup> Voir le document de travail n° 7 PE 380.593.

- Le N368CE a fait l'objet d'une enquête du Parlement britannique.<sup>1</sup>

### **N 2189M**

- Le N2189M est un Lockheed L-100-30 Hercules (C-130) appartenant à la société contractante de la CIA Tepper Aviation.
- Il est étonnant de constater que l'avion a accompli à de nombreuses reprises la route Francfort/Ramstein - Tachkent (Ouzbékistan) (15 fois) et Francfort/Ramstein - Baku (Azerbaïdjan) et retour (38 fois).
- Le N2189M est mentionné dans la réponse écrite de la Chambre des Communes faite par le ministre des transports, M. Darling. Le 17 mars 2006, le porte-parole des affaires étrangères libéral démocrate, Michael Moore, a demandé à M. Darling des détails sur les atterrissages de six jets, parmi lesquels le N2189M. Dans sa réponse écrite, M. Darling a confirmé que cet avion avait atterri 10 fois sur des aéroports britanniques depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001.

### **N1HC**

- Le N1HC est un Gulfstream V, enregistré au nom de la société Charter-Firma United States Aviation Co. (US AV) de Tulsa, dans l'Oklahoma, une compagnie de charters aériens. L'US AV est une compagnie de charters qui travaille avec la CIA comme avec n'importe quel client privé. Le N1HC fait partie<sup>2</sup> de la liste des avions présumés de la CIA d'après un rapport du Parti national écossais .
- Entre juin 2002 et juin 2005, le N1HC a atterri ou décollé en Italie à dix reprises sur les aéroports de Milano Malpensa e Linate, Venezia San Nicolò, Pisa Galilei, Napoli Capodichino et Roma Ciampino.

### **N50BH**

- Le N50BH est un Gulfstream III appartenant à Crystal Jet Aviation et utilisé par le passé par la CIA pour des transferts de prisonniers et des vols à destination de Guantanamo. Il a été vu sur l'aéroport principal Arlanda de Stockholm entre le 21 et le 23 juin 2002, avant de partir pour l'Islande.
- Il fait l'objet d'une enquête menée par les autorités canadiennes dans la mesure où il aurait quitté le Canada pour se rendre en Turquie, via Keflavík en Islande.<sup>3</sup> Ce Gulfstream III apparaît sur des sites web de vente et de location d'avions.<sup>4</sup>

---

<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)

<sup>2</sup><http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

<sup>3</sup>[http://en.wikipedia.org/wiki/Black\\_site#\\_note-33](http://en.wikipedia.org/wiki/Black_site#_note-33)

<sup>4</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>

## N221SG

- Le N221SG est un Lear Jet 35, enregistré au nom de la société Path Corporation de Rehoboth Beach, dans le Delaware, identifiée comme l'une des sociétés écran de la CIA.
- Après que l'avion a été repéré à Istanbul le 7 mars 2005, les médias turcs ont indiqué que des individus intéressant la CIA avaient été capturés par les services de sécurité du pays et remis à la CIA.<sup>1</sup> L'avion a décollé d'Istanbul le 7 mars 2005 et atterri à Copenhague à 09 h 00 heure locale, où il est resté 23 heures avant de partir le 8 mars à 08 h 04 en direction de Keflavik, en Islande. Le radiodiffuseur national DR (Danemark) a indiqué qu'un député de l'Alliance rouge-verte avait fait une enquête sur cet avion<sup>2</sup>. Cet avion a par ailleurs été mentionné par le Parti national écossais dans un de ses rapports.<sup>3</sup>

## N168BF

- Le N168BF est un Raytheon Hawker 800XP enregistré au nom de la société Business Focus Sdn. de Kuala Lumpur, en Malaisie (qui appartiendrait à la banque Wells Fargo Bank). Il s'agit d'un jet d'affaires de taille moyenne pouvant normalement transporter 6 à 8 passagers.
- Aucun lien n'avait été établi auparavant entre l'avion et la CIA, mais il appartient à une société qui fournit d'autres avions à la CIA<sup>4</sup>.

## N168D

- Le N168D est un Cessna 120 Casa CN-235M-220 exploité par Aero Contractors, le premier fournisseur de pilotes pour les avions de la CIA.<sup>5</sup><http://www.planepictures.net/netsearch4.cgi?srch=Aero+Contractors&stype=airline&srng=2> Le N168D est un avion appartenant à la société écran Devon Holding & Leasing Inc de la CIA.
- Devon possède un autre avion similaire au N168D, le N187D, série C143, qui participe également aux opérations de restitution de la CIA.<sup>6</sup>
- Amnesty International Canada a officiellement demandé au ministre des transports Jean Lapierre si le gouvernement examinait des allégations selon lesquelles un avion à turbopropulsion portant le numéro d'immatriculation N168D aurait atterri à Terre-Neuve le 13 août 2005.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/N221SG>

<sup>2</sup> <http://www.cphpost.dk/get/91925.html>

<sup>3</sup> <http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

<sup>4</sup> <http://www.eurotrib.com/story/2005/11/15/122813/72>

<sup>5</sup> <http://www.airport-data.com/aircraft/N168D.html>

<sup>6</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)

## N505LL

- Le N505LL est un De Havilland (Canada) DHC-8-315B enregistré au nom de la société Path Corporation de Rehoboth Beach. La société (Path Corporation) figure parmi les sociétés écran de la CIA répertoriées dans le rapport du Parti national écossais (rédigé par le député Angus Robertson, porte-parole des affaires étrangères du SNP), au même titre que l'avion (N505LL), qui est cité comme un avion présumé de la CIA.<sup>1</sup>
- Hurriyet, une agence de presse publique d'Anatolie,<sup>2</sup> a indiqué que l'avion N505LL de la CIA se serait envolé à destination d'une prison secrète de la CIA et aurait atterri à Istanbul sur sa route pour les Pays-Bas le 15 novembre 2005. Hurriyet a déclaré que l'avion N505LL était arrivé à l'aéroport de Sabiha Gokcen, à Istanbul, en provenance de Baku, en Azerbaïdjan, et était parti pour l'aéroport de Schiphol, à Amsterdam, le jour suivant.

## N4557C

- Le N4557C est un Lockheed L-100-30 Hercules, enregistré au nom de la société Rapid Air Transport Inc., identifiée par le *New York Times* comme l'une des sociétés écran contrôlées par la CIA.<sup>3</sup>
- Les journaux de bord indiquent que l'Hercules N4557C figure parmi une liste d'au moins sept avions ayant des liens présumés avec la CIA et ayant atterris sur des aéroports canadiens aux cours des derniers mois.<sup>4</sup>
- D'après le journal *The Toronto Star*, «l'Hercules à destination de Terre-Neuve, via New Hampshire, est parti de l'aéroport Bob Sikes à Crestview (États-Unis), une plaque tournante connue pour les avions appartenant à la CIA». Alex Neve, secrétaire général de la branche canadienne d'Amnesty, a écrit au ministre canadien des transports, Jean Lapierre, afin de demander des informations sur les éventuels atterrissages du N4557C de la CIA au Canada.<sup>6</sup>

## N8213G

- Le N8213G est un Lockheed L100-30 Hercules, pouvant accueillir une cargaison et environ 100 passagers.

---

<sup>1</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>2</sup><http://www.hurriyet.com.tr>

<sup>3</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>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)

<sup>5</sup>*Controversial 'CIA' aircraft landed in Nfld.* 18 décembre 2005, par Jim Bronskill, *CANADIAN PRESS*:

<http://www.cp.org/english/hp.htm>

<sup>6</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*

- Il vole sous le nom de Prescott Support. Le nom «Prescott» est peint sur le côté de l'avion. D'après des rapports de presse américains, la société Prescott Support sert de couverture au transport de prisonniers par la CIA et a été reliée au gouvernement américain.<sup>1</sup>

### N 6161Q

- Le N6161Q est un avion Twin Otter, lequel est équipé de plusieurs antennes lames inhabituelles sur le fuselage supérieur.<sup>2</sup> Les registres de l'Administration fédérale de l'aviation indiquent que l'avion appartient à Aviation Specialties, une société identifiée par le *New York Times* comme une société écran de la CIA.<sup>3</sup>
- L'avion Twin Otter s'est posé sur l'aéroport de Shannon la nuit du dimanche 7 août 2005. Le ministère irlandais des affaires étrangères a refusé de répondre à des plaintes des citoyens concernant cet avion identifié comme appartenant à et enregistré par la société écran de la CIA Aviation Specialties Inc.<sup>4</sup>

### N8183J

- Le N8183J est un avion-cargo Hercules Lockheed C-100-30 (L382G), appartenant à la société écran de la CIA Rapid Air Tran (Transport). Tepper Aviation, Inc., assure la gestion et l'exploitation de ces avions depuis l'aéroport Bob Sikes de Crestview (plaque tournante de la CIA). La base européenne du Lockheeds N8183J se situe à Rhein-Main, en Allemagne. D'après *Der Spiegel* et le *New York Times*, Tepper est lié à la CIA.<sup>5</sup> Tepper Aviation est également répertorié comme une des sociétés de la CIA dans le rapport d'Amnesty.<sup>6</sup>
- Le 21 janvier 2003, le N8183J faisait route pour Baku, en Azerbaïdjan, au départ de Francfort lorsqu'il a été intercepté par deux chasseurs autrichiens au-dessus de l'espace aérien neutre de l'Autriche. En temps normal, les deux chasseurs auraient forcé l'avion à atterrir, mais ils se sont contentés de l'intercepter. Le ministre autrichien des affaires étrangères a estimé que l'avion était «civil» et qu'il n'y avait aucune raison d'autoriser le ministre de la défense à obliger l'avion à atterrir. L'Hercules N8183J a fait l'objet d'une enquête, mais a obtenu un laissez-passer car il s'agit d'un avion-cargo. Une enquête a révélé par la suite que l'avion avait décollé depuis la base aérienne Rhein-Main de Francfort et était exploité par Tepper Aviation, une société écran de la CIA.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> CIA prisoner aircraft landed in Finland, claims paper, jeudi 24 novembre 2005

[http://www.dailymtimes.com.pk/default.asp?page=2005%5C11%5C24%5Cstory\\_24-11-2005\\_pg7\\_49](http://www.dailymtimes.com.pk/default.asp?page=2005%5C11%5C24%5Cstory_24-11-2005_pg7_49)

<sup>2</sup> <http://www.airliners.net/search/photo.search?front=yes&maxres=500&keywords=N6161Q>

<sup>3</sup> <http://www.ltvnews.com/printarticle.php?id=4160>

<sup>4</sup> <http://www.villagemagazine.ie/article.asp?sid=1&sud=40&aid=243> *The Village*, Ireland's Current affairs weekly

<sup>5</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>6</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

<sup>7</sup> <http://service.spiegel.de/cache/international/spiegel/0,1518,387185,00.html> "The Hunt for Hercules N8183J" Georg Mascolo, Hans-Jürgen Schlamp et Holger Stark.



- D'après les registres de vol européens, les routes préférées du C-130 N8183J de Tepper semblent être Francfort-Tachkent, Francfort-Louxor et Francfort-Baku. Il a par ailleurs été repéré dans les aéroports de Shannon, Antalaya, Prestwick et Iraklion.
- Il a fait l'objet d'une enquête au sein de la Chambre des Communes.<sup>1</sup>

### N157A

- Le N157A est un turbopropulseur Beech à 11 sièges portant le numéro d'immatriculation N157A.
- Les journaux de bord indiquent que l'avion, qui est enregistré à Washington par Aviation Specialties Inc., une des sociétés écran présumées de la CIA, a souvent atterri à l'aéroport Johnston County de Smithfield, en Caroline du Nord, une plaque tournante connue pour les opérations aériennes clandestines des États-Unis.<sup>2</sup>
- Le 17 mai 2003, le N157A a fourni des renseignements incomplets alors qu'il voyageait en Roumanie.<sup>3</sup>

### N173S

- Le N173S est un Beech B300 enregistré au nom de Stevens Express Leasing, dans le Tennessee, une des sociétés écran de la CIA.<sup>4</sup>
- Il apparaît sur la liste des atterrissages et des vols en Roumanie.<sup>5</sup>

### N187D

- Le N187D est un Casa CN235 CT7 enregistré au nom de Devon Holding and Leasing, une société écran de la CIA.
- Son nom apparaît sur le site web du Parlement autrichien comme faisant l'objet d'une enquête parlementaire.<sup>6</sup>

### N196D

- Le **N196D** est un Casa CN-235-300M exploité depuis peu par la société écran Devon Holding and Leasing, Inc. Les registres font état de deux propriétaires: Devon Holding et Stevens Express Leasing Company du Tennessee, une autre société écran faisant l'objet d'une enquête pour des vols associés à des tortures.<sup>7</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)

<sup>7</sup> [www.faa.gov](http://www.faa.gov)

- Son nom apparaît sur le site web du Parlement autrichien comme faisant l'objet d'une enquête parlementaire.<sup>1</sup>

### **N219D**

- Le **N219D** est un Casa CN235-300 (N219D) fabriqué en Espagne. Il est enregistré par Devon Holding and Leasing Inc, une société écran de la CIA exploitée par Aero Contractors.
- Cet avion a atterri Santa Maria (Açores) le 17 mai 2004, tandis qu'un avion identique portant le numéro d'immatriculation N187D atterrissait le jour suivant à Lajes (Açores). Il apparaît également dans les documents du Parlement autrichien comme faisant l'objet d'une enquête parlementaire.<sup>2</sup>

### **N312ME**

- Le **N312ME** est un Beech B200C enregistré au nom d'Aviation Specialties de Washington, DC, une société écran de la CIA.
- Il apparaît sur la liste des atterrissages en Roumanie. Ainsi, le 24 avril 2003, l'avion Beech est parti de Francfort à 05h29 pour arriver à Bucarest/Baneasa à 09 h 13, d'où il a décollé à 10 h 22 pour arriver à Baku à 14 h 01.

### **N1016M**

- Le **N1016M** est un Cessna 208, enregistré, d'après l'Administration fédérale de l'aviation, au nom de Crowell Aviation Technologies, une société écran de la CIA.<sup>3</sup>
- Le **N1016M** a fait l'objet d'un examen rigoureux de la part des Parlements écossais<sup>4</sup> et autrichien dans le cadre d'enquêtes parlementaires liées aux activités de la CIA en Europe.<sup>5</sup>

### **N4009L**

- Le N4009L est un Raytheon B300C, enregistré au nom de Stevens Express Leasing (société écran de la CIA).

---

<sup>1</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>2</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>3</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5090&en=6087acc3480a296c&ex=1275192000&pagewanted=print>

<sup>4</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>5</sup> [http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J\\_03671/fname\\_053589.pdf](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03671/fname_053589.pdf)

- C'est un des avions ayant fait l'objet d'une enquête parlementaire de la part du Parlement autrichien.<sup>1</sup>

#### **N4456A**

- Le N4456A est un Raytheon B200C, enregistré au nom d'Aviation Specialties, une société écran de la CIA.<sup>2</sup>
- Il apparaît sur la liste des atterrissages en Roumanie.

#### **N5139A**

- Le N5139A est un BL-144 Beech B200C, enregistré au nom d'Aviation Specialties, une organisation répertoriée en tant que société écran de la CIA.<sup>3</sup>

#### **N5155A**

- Le N5155A est un avion qui, d'après l'Administration fédérale de l'aviation, appartient à Aviation Specialties, une organisation répertoriée en tant que société écran de la CIA.<sup>4</sup>

#### **N478GS**

et

#### **N475LC**

#### **(2 avions différents)**

- Le N478GS et le N475LC appartiennent à la société Centurion Aviation Services.
- Dans le cadre des vols de la CIA, cette société est reprise en tant que bénéficiaire d'«autorisation d'atterrissage» sur les bases militaires américaines du monde entier. Les autorisations d'atterrissage accordées aux avions civils permettent à ceux-ci d'atterrir sur des bases militaires américaines du monde entier. Il s'agit généralement de sociétés privées. Auparavant (jusqu'en 2005), ces autorisations d'atterrissage étaient délivrées à des sociétés réputées pour être liées à la CIA, telles que Devon Holding Inc, Premier Executive Transport Services, Rapid Air Trans, Richmor Aviation, Inc, Stevens Express et Tepper Aviation. À l'heure actuelle, 10 sociétés détiennent de tels certificats.<sup>5</sup> Le dernier permis octroyé à la société Centurion Aviation Services est arrivé à expiration le 1<sup>er</sup> octobre 2006.
- D'après les journaux de bord, les deux avions (N478GS + N475LC) ont fait de fréquentes escales à l'aéroport de Shannon, en Irlande (76 escales au total). Les autres aéroports européens souvent visités sont ceux du Royaume-Uni, de Grèce, de Turquie et de

<sup>1</sup> [www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PAGE/DE/XXII/AB/AB\\_03643/fname\\_056733.pdf](http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PAGE/DE/XXII/AB/AB_03643/fname_056733.pdf)

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

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

<sup>4</sup> <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?pagewanted=3&ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss>

<sup>5</sup> <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

Roumanie. Pour ce qui est des aéroports non européens, les plus utilisés sont ceux du Koweït, d'Égypte, du Qatar, d'Israël, de Géorgie et du Bahreïn.

- Ainsi que prouvé par des informations officielles transmises par le gouvernement roumain<sup>1</sup>, le N478GS, en provenance de Bagram (Afghanistan), a eu un accident le 6 décembre 2004, lors de son atterrissage à Bucarest. Les roues et le réservoir ont été détruits. À son bord se trouvaient sept passagers américains qui ont rapidement disparu après l'accident. L'un d'eux portait une arme.

#### **N4466A**

- Le N4466A est un Raytheon B300C.
- D'après les registres d'Eurocontrol, le N4466 appartient à Steven Express (alors que d'après les registres de l'Administration fédérale de l'aviation, il appartient à Aviation Specialties, ce qui pourrait s'expliquer par des opérations de rachat). Les deux sociétés sont des sociétés écran de la CIA notoires.

#### **N58AS**

et

#### **N5139A**

**(2 avions différents)**

- Le N58AS est un Beech 200C et le N5139 un Cessna 172.
- Les registres d'Eurocontrol indiquent que ces avions appartiennent tous deux à Steven Express, une société écran de la CIA.

---

<sup>1</sup> Document reçu lors de la visite de la délégation officielle de la commission temporaire en Roumanie entre le 16 et le 19 octobre 2006.

## **C) ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LESQUELS DES VOLS DE LA CIA ONT FAIT ESCALE**

Les tableaux suivants présentent une vue d'ensemble des États membres qui ont été utilisés par les avions de la CIA pour des escales et reposent [essentiellement] sur des informations fournies par Eurocontrol.

Les éléments suivants sont communs à tous les tableaux ci-après:

- Les tableaux concernent des vols qui se sont déroulés entre fin 2001 et le 31 décembre 2005.
- Ils se rapportent uniquement à des États membres de l'Union européenne (y compris la Roumanie) dans lesquels des vols de la CIA ont fait escale.<sup>1</sup>
- Les avions concernés sont ceux cités au début de ce document de travail.
- On entend par «endroits suspects» des pays:
  - où la présence de centres de détention secrets est reconnue publiquement ou a été établie par différents témoignages faits à la commission temporaire;
  - où les détentions arbitraires et l'utilisation de la torture sont des pratiques courantes selon des rapports officiels rédigés par plusieurs pays et organisations internationales.

(Une liste des escales effectuées par les avions de la CIA dans les «endroits suspects» est fournie au début de ce document de travail.)

---

<sup>1</sup> Les tableaux ne reprennent pas des pays européens comme l'Islande, la Norvège, la Suisse, l'Albanie, la Turquie, la Bosnie-et-Herzégovine, la Croatie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine. De ce fait, le nombre de vols (1 120) figurant dans les tableaux est inférieur au nombre total de 1 245 vols (qui inclut tous les pays européens) indiqué précédemment.

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN GERMANY

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in German airports: 336</b>	
GERMAN AIRPORTS	
<b>Total number of German airports involved</b>	15 airports involved
<b>List of German airports</b>	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	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Germany</b>	28 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Germany</b>	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
<b>Total number of stopovers in Germany for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 12 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N829MG:</b> 5 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N368CE:</b> 66 stopovers in Germany</p> <p><b>N2189M:</b> 44 stopovers in Germany</p> <p><b>N1HC:</b> 14 stopovers in Germany</p> <p><b>N50BH:</b> 1 stopover in Germany</p> <p><b>N168BF:</b> 3 stopovers in Germany</p> <p><b>N168D:</b> 1 stopover in Germany</p> <p><b>N505LL:</b> 2 stopovers in Germany</p> <p><b>N8213G:</b> 26 stopovers in Germany</p>

	<p><b>N6161Q:</b> 5 stopovers in Germany  <b>N8183J:</b> 27 stopovers in Germany  <b>N157A:</b> 6 stopovers in Germany  <b>N173S:</b> 2 stopovers in Germany  <b>N187D:</b> 4 stopovers in Germany  <b>N312ME:</b> 2 stopovers in Germany  <b>N1016M:</b> 2 stopovers in Germany  <b>N4009L:</b> 6 stopovers in Germany  <b>N4456A:</b> 2 stopovers in Germany  <b>N5139A:</b> 1 stopover in Germany  <b>N5155A:</b> 1 stopover in Germany  <b>N478GS:</b> 6 stopovers in Germany  <b>N475LC:</b> 1 stopover in Germany  <b>N4466A:</b> 1 stopover in Germany  <b>N58AS:</b> 11 stopovers in Germany  <b>N5139A:</b> 1 stopover in Germany</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total number of CIA flights having stopped over in Germany to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 12 flights</b>  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</p> <p><b>Jordan, Amman: 25 flights</b>  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</p>

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

	<p>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</p> <p><b>Lybia, Misurata: 1 flight</b> N313P: Frankfurt - Misurata, 21.04.2004</p> <p><b>Guantanamo: 1 flight</b> N313P Frankfurt - via Kabul and Rabat - Guantanamo, 21.11.2003</p>
--	---

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

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in UK airports: 170</b>	
UK AIRPORTS	
<b>Total number of UK airports involved</b>	26 airports involved
<b>List of UK airports</b>	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	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in the UK</b>	24 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the UK</b>	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N168BF; N168D; N8213G; N8183J; N157A; N173S; N187D; N196D; N1016M; N4009L; N4456A; N5139A; N5155A; N478GS; N475LC; N4466A.
<b>Total number of stopovers in the UK for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P</b>: 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)</p> <p><b>N85VM</b>: 11 stopovers in the UK. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P</b>: 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).</p> <p><b>N829MG</b>: 3 stopovers in UK. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N368CE</b>: 6 stopovers in the UK <b>N2189M</b>: 5 stopovers in the UK <b>N1HC</b>: 13 stopovers in the UK <b>N50BH</b>: 6 stopovers in the UK <b>N168BF</b>: 31 stopovers in the UK</p>

	<p><b>N168D:</b> 3 stopovers in the UK  <b>N8213G:</b> 6 stopovers in the UK  <b>N8183J:</b> 6 stopovers in the UK  <b>N157A:</b> 1 stopover in the UK  <b>N173S:</b> 1 stopover in the UK  <b>N187D:</b> 1 stopover in the UK  <b>N196D:</b> 2 stopovers in the UK  <b>N1016M:</b> 1 stopover in the UK  <b>N4009L:</b> 3 stopovers in the UK  <b>N4456A:</b> 1 stopover in the UK  <b>N5139A:</b> 1 stopover in the UK  <b>N5155A:</b> 1 stopover in the UK  <b>N478GS:</b> 4 stopovers in the UK  <b>N475LC:</b> 11 stopovers in the UK  <b>N4466A:</b> 1 stopover in the UK</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total Number of CIA flights having stopped over in the UK to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 5 flights</b>  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</p> <p><b>Jordan, Amman: 4 flights</b>  N739P: Amman-Prestwick, 12.02.2002  N739P: Amman-Northolt, 16.01.2003  N739P: Amman-Prestwick, 25.06.2004  N2189M: Prestwick- Amman, 19.01.2004</p> <p><b>Uzbekistan, Tashkent: 6 flights</b>  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</p> <p><b>Egypt, Cairo: 4 flights</b>  N739P: Cairo– Prestwick, 20.12.2001  N739P: Cairo– Glasgow, 24.07.2003  N168BF: London-Cairo, 05.05.2003  N168BF: Farnborough-Cairo, 14.03.2005</p> <p><b>Morocco, Casablanca + Tanger + Marrakech: 11 flights</b>  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</p>

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

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Irish airports: 147</b>	
IRISH AIRPORTS	
<b>Total number of Irish airports involved</b>	4 airports involved
<b>List of Irish Airports</b>	Shannon (138 stopovers); Dublin (7); Cork (1); Eikn (1).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total Number of CIA aircraft having stopped over in Ireland</b>	14 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Ireland</b>	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N505LL; N6161Q; N8183J; N312ME; N478GS; N475LC.
<b>Total number of stopovers in Ireland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 18 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N829MG:</b> 2 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N368CE:</b> 4 stopovers in Ireland <b>N2189M:</b> 3 stopovers in Ireland <b>N1HC:</b> 1 stopover in Ireland <b>N50BH:</b> 4 stopovers in Ireland <b>N505LL:</b> 1 stopover in Ireland <b>N6161Q:</b> 1 stopover in Ireland <b>N8183J:</b> 3 stopovers in Ireland</p>

	<p><b>N312ME:</b> 1 stopover in Ireland  <b>N478GS:</b> 42 stopovers in Ireland  <b>N475LC:</b> 40 stopovers in Ireland</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total number of CIA flights having stopped over in Ireland to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 3 flights</b>  N85VM: Kabul- Shannon, 17.12.2003  N85VM: Shannon- Kabul, 13.08.2004  N478GS: Shannon- via Bucharest- Bagram, 04-05.12.2004</p> <p><b>Jordan, Amman: 8 flights</b>  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</p> <p><b>Baku, Azerbaijan: 3 flights</b>  N85VM: Baku- Shannon, 28.04.2004  N85VM: Baku- Shannon, 15.08.2004  N475LC: Baku- Shannon, 11.12.2005</p> <p><b>Egypt, Cairo, El Sheikh: 10 flights</b>  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</p> <p><b>Rabat, Morocco: 2 flights</b>  N379P: Rabbat- Shannon, 22.07.2002  N379P: Rabat- Shannon, 18.09.2002</p> <p><b>Baghdad, Iraq: 2 flights</b>  N313P: Baghdad- Shannon, 14.12.2003  N379P: Shannon- via Larnaca, Cyprus- Baghdad, 20-21.01.2004</p>



## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN PORTUGAL

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Portuguese airports: 91</b>	
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>	<p><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)</p> <p><b>N85VM:</b> 8 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N829MG:</b> 7 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><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).</p> <p><b>N368CE:</b> 3 stopovers in Portugal</p> <p><b>N2189M:</b> 3 stopovers in Portugal</p> <p><b>N1HC:</b> 2 stopovers in Portugal</p> <p><b>N50BH:</b> 2 stopovers in Portugal</p> <p><b>N221SG:</b> 3 stopovers in Portugal</p>

	<p><b>N168D:</b> 4 stopovers in Portugal  <b>N505LL:</b> 2 stopovers in Portugal  <b>N4557C:</b> 2 stopovers in Portugal  <b>N8213G:</b> 28 stopovers in Portugal  <b>N8183J:</b> 1 stopover in Portugal  <b>N187D:</b> 1 stopover in Portugal  <b>N219D:</b> 2 stopovers in Portugal  <b>N312ME:</b> 2 stopovers in Portugal</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total number of CIA flights having stopped over in Portugal to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 3 flights</b>  N379P: Porto- Kabul, 17.09.2002  N379P: Kabul- via Cairo, Egypt- Porto, 19.05.2003  N379P: Kabul- via Alger, Algeria- Porto, 23.05.2003</p> <p><b>Jordan, Amman: 5 flights</b>  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</p> <p><b>Baku, Azerbaijan: 1 flight</b>  N313P: Porto- Baku, 25.08.2003</p> <p><b>Egypt, Cairo: 1flight</b>  N379P: Cairo- Porto, 19.05.2003</p> <p><b>Rabat, Morocco: 6 flights</b>  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</p> <p><b>Lybia, Misurata: 1 flight</b>  N85VM: Santa Maria-Misurata-Santa Maria, 26-29.07.2004</p> <p><b>Guantanamo, Cuba: 3 flights</b>  N85VM: Guantanamo- Santa Maria, 07.11.2003  N85VM: Santa Maria- Guantanamo, 31.07.2004  N379P: Porto- via Rabat, Morocco- Guantanamo, 03.12.2003</p> <p><b>Baghdad, Iraq: 2 flights</b>  N379P: Baghdad- Porto, 29.10.2003  N379P: Baghdad- Porto, 09.06.2005</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SPAIN

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Spain airports: 68</b>	
SPANISH AIRPORTS	
<b>Total number of Spanish airports involved</b>	10 airports involved
<b>List of Spanish airports</b>	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	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Spain</b>	16 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Spain</b>	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH;N221SG; N168BF; N168D; N505LL; N8213G; N187D; N196D; N219D; N478GS.
<b>Total number of stopovers in Spain for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 9 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N829MG:</b> 2 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N2189M:</b> 5 stopovers in Spain.</p> <p><b>N1HC:</b> 4 stopovers in Spain.</p> <p><b>N50BH:</b> 2 stopovers in Spain.</p> <p><b>N221SG:</b> 3 stopovers in Spain.</p> <p><b>N168BF:</b> 4 stopovers in Spain.</p> <p><b>N168D:</b> 6 stopovers in Spain.</p> <p><b>N505LL:</b> 1 stopover in Spain.</p> <p><b>N8213G:</b> 9 stopovers in Spain.</p> <p><b>N187D:</b> 5 stopovers in Spain.</p> <p><b>N196D:</b> 1 stopover in Spain.</p> <p><b>N219D:</b> 4 stopovers in Spain.</p>

	<b>N478GS:</b> 1 stopover in Spain.
<b>SUSPICIOUS LOCATIONS</b>	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Spain to or from suspicious location</b>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 6 flights</b>  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</p> <p><b>Iraq, Baghdad: 4 flights</b>  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</p> <p><b>Cuba, Guantanamo: 3 flights</b>  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</p> <p><b>Jordan, Amman: 5 flights</b>  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</p> <p><b>Lybia, Misurata<sup>1</sup>: 8 flights</b>  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</p> <p><b>Egypt, Cairo + Luxor + Hurghada: 10 flights</b>  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</p> <p><b>Morocco, Casablanca + Rabat: 7 flights</b>  N313P: Rabat -Via Kabul and Algiers -Palma de Mallorca, 22.01.2004</p>

<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

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Greek airports: 64</b>	
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 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).</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  <b>N1016M:</b> 2 stopovers in Greece  <b>N4009L:</b> 2 stopovers in Greece  <b>N4456A:</b> 3 stopovers in Greece  <b>N478GS:</b> 7 stopovers in Greece  <b>N475LC:</b> 4 stopovers in Greece</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total number of CIA flights having stopped over in Greece to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul, Kandahar: 3 flights</b>  N313P: Athens- Kandahar, 01.05.2005  N379: Kabul- Athens, 29.09.2002  N8213G: Kabul- Athens, 11.05.2003</p> <p><b>Jordan, Amman: 13 flights</b>  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</p> <p><b>Baku, Azerbaijan: 3 flights</b>  N168D: Baku- Iraklion, 22.07.2005  N505LL: Athens- Baku, 05.02.2003  N187D: Baku- Kerkira, 23.04.2005</p> <p><b>Egypt, Cairo, Luxor, Hurghada: 3 flights</b>  N4009L: Athens- Cairo, 01.12.2001  N4009L: Kerkira- Luxor, 21.01.2003  N478GS: Hurghada- Athens, 10.10.2003</p> <p><b>Baghdad, Iraq: 1 flight</b>  N187D: Iraklion- Baghdad, 12.11.2005</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN CYPRUS

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Cyprus airports: 57</b>	
CYPRUS AIRPORTS	
<b>Total number of Cyprus airports involved</b>	2 airports involved
<b>List of Cyprus airports</b>	Larnaca (48 stopovers); Paphos (9).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Cyprus</b>	15 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Cyprus</b>	N313; N85VM; N379; 368CE; 168BF; 168D; N6161Q; N219D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456; N5155A; N478GS; N475LC.
<b>Total number of stopovers in Cyprus for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 5 stopovers in Cyprus Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 11 stopovers in Cyprus 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).</p> <p><b>N368CE:</b> 10 stopovers in Cyprus</p> <p><b>168BF:</b> 4 stopovers in Cyprus</p> <p><b>N168D:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N6161Q:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N219D:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N312ME:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N1016M:</b> 2 stopovers in Cyprus</p> <p><b>N4009L:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N4456:</b> 2 stopovers in Cyprus</p> <p><b>N5155A:</b> 1 stopover in Cyprus</p> <p><b>N478GS:</b> 3 stopovers in Cyprus</p>



	<b>N475LC: 9 stopovers in Cyprus</b>
<b>SUSPICIOUS LOCATIONS</b>	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Cyprus to or from suspicious locations</b>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 4 flights</b>  N313P: Kabul- Larnaca, 13.03.2004  N85VM: Paphos- Kabul, 13.06.2004  N85VM: Paphos- Kabul, 07.09.2004  N85VM: Paphos- Kabul, 16.12.2004</p> <p><b>Jordan, Amman: 9 flights</b>  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</p> <p><b>Egypt, Cairo: 3 flights</b>  N313P: Cairo- Larnaca, 08.07.2003  N379: Cairo- Larnaca, 21.11.2002  N379: Larnaca- Cairo, 09.02.2003</p> <p><b>Rabat, Morocco: 2 flights</b>  N313P: Larnaca- Rabat, 21.01.2004  N379: Larnaca- Rabat, 09.05.2003</p> <p><b>Baghdad, Iraq: 3 flights</b>  N379: Larnaca- Baghdad, 21.01.2004  168D: Baghdad- Larnaca, 14.01.2005  N312ME: Paphos- Baghdad, 25.07.2005</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ITALY

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Italian airports: 46</b>	
ITALIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Italian airports involved</b>	15 Italian airports
<b>List of Italian airports</b>	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	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Italy</b>	13 different CIA aircraft
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Italy</b>	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH; N221SG; N168D; N505LL; N6161Q; N219D; N1016M
<b>Total number of stopovers in Italy for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 7 stopovers in Italy. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N829MG:</b> 6 stopovers in Italy. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N2189M:</b> 2 stopovers in Italy</p> <p><b>N1HC:</b> 12 stopovers in Italy</p> <p><b>N50BH:</b> 5 stopovers in Italy</p> <p><b>N221SG:</b> 4 stopovers in Italy</p> <p><b>N168D:</b> 1 stopover in Italy</p> <p><b>N505LL:</b> 1 stopover in Italy</p> <p><b>N6161Q:</b> 1 stopover in Italy</p> <p><b>N219D:</b> 2 stopovers in Italy</p> <p><b>N1016M:</b> 1 stopover in Italy</p>

<b>SUSPICIOUS LOCATIONS</b>	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Italy to or from suspicious locations</b>	<p><b>Jordan, Amman: 9 flights</b>  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</p> <p><b>Egypt, Cairo + Luxor: 3 flights</b>  N379P: Cairo - Rome, 20.01.2002  N221SG: Rome - Cairo, 01.04.2002  N221SG: Brindisi - Luxor, 04.02.2004</p> <p><b>Morocco, Rabat: 1 flight</b>  N85VM: Rabat - Sigonella, 05.05.2004</p> <p><b>Lybia, Misurata: 1 flight</b>  N85VM: Naples - Misurata, 05.05.2004</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FRANCE

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in French airports: 28</b>	
FRENCH AIRPORTS	
<b>Total number of French airports involved</b>	7 airports involved
<b>List of French airports</b>	Nice (7 stopovers); Paris (14); Caen (1); Grenoble (1); Cannes (1); Brest (2); Marseille (2).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in France</b>	10 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in France</b>	N829MG; N368CE; N1HC; N50BH; N221SG; N168BF; N505LL; N8213G; N6161Q; N312ME.
<b>Total number of stopovers in France for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N829MG:</b> 6 stopovers in France Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N368CE:</b> 3 stopovers in France</p> <p><b>N1HC:</b> 10 stopovers in France</p> <p><b>N50BH:</b> 2 stopovers in France</p> <p><b>N221SG:</b> 1 stopover in France</p> <p><b>N168BF:</b> 2 stopovers in France</p> <p><b>N505LL:</b> 1 stopover in France</p> <p><b>N8213G:</b> 1 stopover in France</p> <p><b>N6161Q:</b> 1 stopover in France</p> <p><b>N312ME:</b> 1 stopover in France</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in France to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ROMANIA

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Romanian airports: 21</b>	
ROMANIAN AIRPORTS	
<b>Total number Romanian airports involved</b>	5 airports involved
<b>List of Romanian airports <sup>1</sup></b>	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	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Romania</b>	14 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Romania</b>	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

<p><b>Total number of stopovers in Romania for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b></p>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 3 stopovers in Romania. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N2189M:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N1HC:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N8213G:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N157A:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N173S:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N187D:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N312ME:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N4009L:</b> 1 stopover in Romania</p> <p><b>N4456A:</b> 3 stopovers in Romania</p> <p><b>N478GS:</b> 3 stopovers in Romania</p> <p><b>N4466A:</b> 1 stopover in Romania</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p><b>Total number of CIA flights having stopped over in Romania to or from suspicious locations</b></p>	<p><b>Afghanistan, Kabul + Bagram US Air Base: 5 flights</b> 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</p> <p><b>Jordan, Amman: 8 flights</b> 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</p> <p><b>Morocco, Rabat + Casablanca: 2 flights</b> N313P: Bucharest – Rabat, 22.09.2003 N58VM: Bucharest – Casablanca, 12.04.2004</p> <p><b>Cuba, Guantanamo:</b> N313P: Bucharest – via Rabat, Morocco – Guantanamo, 23.09.2003 N85VM: Guantanamo – via Tenerife, Spain – Constanta, 12.04.2004</p> <p><b>Iraq, Baghdad:</b> N313P: Baghdad - via Kabul, Afghanistan – Timisoara, 25.01.2004<sup>1</sup> N739P: Bucharest – via Amman, Jordan and Kabul, Afghanistan – Baghdad, 25.10.2003</p>

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

	<p>N187D: Bucharest – via Amman, Jordan - Baghdad</p> <p><b>Azerbaijan, Baku</b></p> <p>N157A: Baku – Bucharest, 09.05.2003</p> <p>N312ME: Bucharest – Baku, 24.04.2003</p> <p>N4009L: Bucharest – Baku, 21.05.2005</p> <p>N4466A: Bacau – via Ankara, Turkey – Baku, 19-20.03.2004</p>
--	---

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

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in the Czech Republic airports: 21</b>	
CZECH AIRPORTS	
<b>Total number of Czech airports involved</b>	2 airports involved
<b>List of Czech airports</b>	Praha (19 stopovers); Pardubice (2).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in the Czech Republic</b>	7 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the Czech Republic</b>	N313P; N85VM; N379; N2189M; N1HC; N168D; N4456A.
<b>Total number of stopovers in Czech Republic for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft.</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 3 stopovers in Czech Republic Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N2189M:</b> 1 stopover in Czech Republic</p> <p><b>N1HC:</b> 3 stopovers in Czech Republic</p> <p><b>N168D:</b> 1 stopover in Czech Republic</p> <p><b>N4456A:</b> 1 stopover in Czech Republic</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA</b>	<b>Afghanistan, Kabul, Kandahar: 4 flights</b>



<p><b>flights having stopped over in the Czech Republic to or from suspicious locations</b></p>	<p>N313P: Kabul- Praha, 08.01.2004  N313P: Kandahar- Praha, 06.05.2005  N85VM: Praha- Kabul- Praha, 20-21.09.2004  N379: Kabul- Praha, 22.01.2004</p> <p><b>Jordan, Amman: 2 flights</b>  N379: Praha- Amman, 05.12.2003  N2189M: Amman- Praha, 24.05.2004</p> <p><b>Uzbekistan, Tashkent: 3 flights</b>  N313P: Praha- Tashkent, 21.09.2003  N379: Praha- Tashkent, 03.03.2003  N379: Praha- Tashkent, 22.07.2003</p> <p><b>Baghdad, Iraq: 1 flight</b>  N379: Praha- Baghdad, 13.12.2003</p>
---	--

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

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in the Netherlands airports: 15</b>	
NETHERLANDS AIRPORTS	
<b>Total number of Netherlands airports involved</b>	3 airports involved
<b>List of Netherlands airports</b>	Amsterdam (9 stopovers); Groningen (1); Rotterdam (5).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in the Netherlands</b>	3 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped in the Netherlands</b>	N829MG; N1HC; N505LL.
<b>Total number of stopovers in the Netherlands for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N829MG:</b> 4 stopovers in the Netherlands Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002). <b>N1HC:</b> 10 stopovers in the Netherlands <b>N505LL:</b> 1 stopover in the Netherlands
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in the Netherlands to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER

## IN HUNGARY

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Hungarian airports: 13</b>	
HUNGARIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Hungarian airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Hungarian airports</b>	Budapest (13 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Hungary</b>	10 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Hungary</b>	N2189M; N1HC; N221SG; N168D; N6161Q; N8183J; N157A; N187D; N4456A; N475LC.
<b>Total number of stopovers in Hungary for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N2189M:</b> 1 stopover in Hungary <b>N1HC:</b> 1 stopover in Hungary <b>N221SG:</b> 1 stopover in Hungary <b>N168D:</b> 2 stopovers in Hungary <b>N6161Q:</b> 1 stopover in Hungary <b>N8183J:</b> 1 stopover in Hungary <b>N157A:</b> 1 stopover in Hungary <b>N187D:</b> 1 stopover in Hungary <b>N4456A:</b> 1 stopover in Hungary <b>N475LC:</b> 3 stopovers in Hungary
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Hungary to or from suspicious locations</b>	<b>Jordan, Amman: 2 flights</b> N168D: Budapest- Amman, 04.10.2005 N8183J: Amman- Budapest, 30.05.2003  <b>Baku, Azerbaijan: 1 flight</b> N168D: Baku- Budapest, 31.08.2004  <b>Tashkent, Uzbekistan: 1 flight</b> N2189M: Tashkent- Budapest, 27.03.2002

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN POLAND

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Polish airports: 11</b>	
POLISH AIRPORTS	
<b>Total number of Polish airports involved</b>	3 airports involved
<b>List of Polish Airports</b>	Szymany (3 stopovers); Warszawa (7); Krakow (1).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Poland</b>	4 different CIA aircraft
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Poland</b>	N313P; N379; N1HC; N8213G.
<b>Total number of stopovers in Poland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N379P:</b> 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).</p> <p><b>N1HC:</b> 3 stopovers in Poland</p> <p><b>N8213G:</b> 1 stopover in Poland</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Poland to or from suspicious locations</b>	<p><b>Afghanistan, Kabul: 3 flights</b> N313P: Kabul- Szymany, 22.09.2003 N379: Kabul- Warszawa, 07.03.2003 N379: Kabul- Szymany, 25.03.2003</p> <p><b>Rabat, Morocco: 2 flights</b> N379: Rabat- Warszawa, 07.02.2003 N379: Warszawa- Rabat, 06.06.2003</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN MALTA

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Maltese airports: 7</b>	
MALTESE AIRPORTS	
<b>Total number Maltese airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Maltese airports</b>	Malta (7 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Malta</b>	6 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Malta</b>	N313P; N85VM; N168D; N8213G; N6161Q; N196D.
<b>Total number of stopovers in Malta for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N313P:</b> 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)</p> <p><b>N85VM:</b> 1 stopover in Malta Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p><b>N168D:</b> 1 stopover in Malta</p> <p><b>N8213G:</b> 2 stopovers in Malta</p> <p><b>N6161Q:</b> 1 stopover in Malta</p> <p><b>N196D:</b> 1 stopover in Malta</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Malta to or from suspicious locations</b>	<p><b>Jordan, Amman: 2 flights</b> N168D: Amman- Malta, 12.08.2005 N196D: Malta- Amman, 18.05.2004</p> <p><b>Egypt, Alexandria, Cairo, Hurghada: 3 flights</b> N85VM: Cairo- Malta, 16.12.2004 N8213G: Malta- Hurghada, 25.08.2004 N6161Q: Alexandria- Malta, 02.08.2005</p> <p><b>Lybia, Hllt: 1 flight</b> N313P: Malta- Hllt, 12.12.2003</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SWEDEN

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Swedish airports: 6</b>	
SWEDISH AIRPORTS	
<b>Total number of Swedish airports involved</b>	3 airports involved
<b>List of Swedish airports</b>	Stockholm (4 stopovers); Orebro (1); Malmoe (1).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Sweden</b>	5 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Sweden</b>	N829MG; N379; N50BH; N168BF; N8213G.
<b>Total number of stopovers in Sweden for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<p><b>N829MG:</b> 1 stopover in Sweden. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p><b>N379:</b> 1 stopover in Sweden</p> <p><b>N50BH:</b> 2 stopovers in Sweden</p> <p><b>N168BF:</b> 1 stopover in Sweden</p> <p><b>N8213G:</b> 1 stopover in Sweden</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Sweden to or from suspicious locations</b>	<p><b>Egypt, Cairo: 1 flight</b></p> <p>N379: Cairo- Stockholm-Cairo, 18.12.2001</p>

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN BELGIUM

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Belgian airports: 4</b>	
BELGIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Belgian airports involved</b>	2 airports involved
<b>List of Belgian airports</b>	Antwerpen (2 stopovers); Brussels (2).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Belgium</b>	2 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Belgium</b>	N829MG; N1HC.
<b>Total number of stopovers in Belgium for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N829MG:</b> 2 stopovers in Belgium Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002). <b>N1HC:</b> 2 stopovers in Belgium
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Belgium to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ESTONIA

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Estonian airports: 3</b>	
ESTONIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Estonian airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Estonian airports</b>	Parnu (3 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Estonia</b>	2 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Estonia</b>	N313P; N2189M.
<b>Total number of stopovers in Estonia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	N313P: 2 stopovers in Estonia N2189M: 1 stopover in Estonia
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Estonia to or from suspicious locations</b>	



## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LUXEMBOURG

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Luxembourg airports: 3</b>	
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	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Luxembourg to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVENIA

<b>Total Number of stopovers of CIA aircraft in Slovenian airports: 3</b>	
SLOVENIAN AIRPORTS	
<b>Total number Slovenian airports involved</b>	1 airports involved
<b>List of Slovenian airports</b>	Ljubljana (3 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Slovenia</b>	1 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Slovenia</b>	N168BF.
<b>Total number of stopovers in Slovenia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N168BF</b> : 3 stopovers in Slovenia
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Slovenia to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FINLAND

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Finish airports: 2</b>	
FINISH AIRPORTS	
<b>Total number of Finish airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Finish airports</b>	Helsinki (2 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Finland</b>	2 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Finland</b>	N1HC; N8213G.
<b>Total number of stopovers in Finland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N1HC:</b> 1 stopover in Finland <b>N8213G:</b> 1 stopover in Finland
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Finland to or from suspicious locations</b>	<b>Afghanistan, Kabul: 1 flight</b> N1HC: Kabul- Helsinki, 09.07.2005

**ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER  
IN AUSTRIA**

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Austrian airports: 1</b>	
AUSTRIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Austrian airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Austrian airports</b>	Wien (1 stopover).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Austria</b>	1 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Austria</b>	N368CE.
<b>Total number of stopovers in Austria for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	N368CE: 1 stopover in Austria
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Austria to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN DENMARK

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Danish airports: 1</b>	
DANISH AIRPORTS	
<b>Total number of Danish airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Danish airports</b>	Kobenhavn (1 stopover).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Denmark</b>	1 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Denmark</b>	N221SG
<b>Total number of stopovers in Denmark for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	N221SG: 1 stopover in Denmark
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Denmark to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LITHUANIA

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Lithuanian airports: 1</b>	
LITHUANIAN AIRPORTS	
<b>Total number of Lithuanian airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Lithuanian airports</b>	Vilnius (1).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Lithuania</b>	1 different CIA aircraft.
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Lithuania</b>	N8213G.
<b>Total number of stopovers in Lithuania for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	<b>N8213G:</b> 1 stopover in Lithuania
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Lithuania to or from suspicious locations</b>	

## ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVAKIA

<b>Total number of stopovers of CIA aircraft in Slovak airports: 1</b>	
SLOVAK AIRPORTS	
<b>Total number of Slovak airports involved</b>	1 airport involved
<b>List of Slovak airports</b>	Bratislava (1).
CIA AIRCRAFT	
<b>Total number of CIA aircraft having stopped over in Slovakia</b>	1 different CIA aircraft
<b>List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Slovakia</b>	N1HC.
<b>Total number of stopovers in Slovakia for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft</b>	N1HC: 1 stopover in Slovakia
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<b>Total number of CIA flights having stopped over in Slovakia to or from suspicious locations</b>	