

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Comissão Temporária sobre a alegada utilização pela CIA de países europeus para o transporte e a detenção ilegal de prisioneiros

16.11.2006

DOCUMENTO DE TRABALHO Nº 8

sobre as companhias ligadas à CIA, as aeronaves utilizadas pela CIA e os países europeus onde as aeronaves da CIA fizeram escalas

Comissão Temporária sobre a alegada utilização pela CIA de países europeus para o transporte e a detenção ilegal de prisioneiros

Relator: Giovanni Claudio Fava

A) OBSERVAÇÕES GERAIS

1) INTRODUÇÃO

O presente documento de trabalho do relator complementa o *Documento de trabalho sobre as "extradições extrajudiciais" ("extraordinary renditions")* já disponível.¹ Em ambos os documentos, é intenção do relator cumprir o mandato incluído na Decisão do Parlamento Europeu de 18 de Janeiro de 2006.

O objectivo deste documento de trabalho é analisar:

- As diferentes companhias privadas e serviços charter que foram utilizados pela CIA;
- As aeronaves utilizadas pela CIA (em alguns casos para "extradições extrajudiciais" comprovadas) indicadas numa lista pelo seu Número de Matrícula (ou número que figura na cauda);
- Os países europeus em que as aeronaves da CIA fizeram escalas.

Vale a pena recordar que, em muitas ocasiões, a CIA não é a única responsável pela organização dos voos incluídos neste documento de trabalho (tal como no documento de trabalho nº 7); estão também envolvidas outras entidades da Administração dos EUA, entre as quais o Ministério da Defesa, quando concedia as Autorizações de Aterragem para Aeronaves Civis (CALP).

2) A UTILIZAÇÃO DE COMPANHIAS PRIVADAS E SERVIÇOS CHARTER PELA CIA

No âmbito das "extradições extrajudiciais", a CIA recorreu frequentemente a companhias privadas e a serviços charter para o aluguer de aeronaves. Os voos civis permitem chegar a sítios em que as aeronaves militares seriam consideradas suspeitas. Para além disso, graças à aviação civil, a CIA evita a obrigação de prestar as informações exigidas pelos Estados sobre os voos governamentais ou militares, em conformidade com a Convenção de Chicago.

¹ Ver Documento de Trabalho nº 7 PE 380.593.

A maior parte destas companhias são as chamadas "empresas-fantasmas" (*shell companies*): só existem no papel (caixas postais, por exemplo) ou têm apenas um empregado (geralmente um advogado). Estas empresas-fantasmas surgem como proprietárias de aeronaves que são sistematicamente objecto de operações de *compra e venda*. Após cada transacção, as aeronaves recebem um novo número de matrícula a fim de se perder o seu rasto.

Um bom exemplo destas operações fantasmas é precisamente a história da **Premier Executive**. A Premier Executive é uma empresa cujo endereço comercial é uma Caixa Postal localizada fora de Washington. A Premier era proprietária de duas aeronaves: o Gulfstream V (com os números de matrícula N379P, N8068V e N44982) e o Boeing 737 (com os números de matrícula N313P e N4476S), utilizados pela CIA para "extradições extrajudiciais"². Ambas as aeronaves pertenceram à **Steven Express**, outra empresa-fantasma. A Steven Express tinha um endereço comercial em Tennessee que não corresponde a quaisquer instalações. Além disso, era dirigida por um advogado, em nome da **Devon Holding**, também ela uma empresa-fantasma. O advogado era o único representante/empregado da Devon Holding. Este tipo de operação fantasma permite eliminar o rasto das aeronaves da CIA, suprimindo assim qualquer indício de operações ilegais relacionadas com as mesmas.

Outro exemplo é o que aconteceu em Novembro de 2004, quando o semanário *The Sunday Times* publicou a notícia de que os EUA alugaram o jacto Gulfstream V (com os números de matrícula N379P, N8068V e N44982) para a transferência de prisioneiros para Guantanamo e outras bases militares dos Estados Unidos. Dois dias mais tarde, a Premier Executive vendeu a aeronave à **Bayard Foreign Marketing**, outra empresa-fantasma. O nome do administrador, Leonard Bayard, nunca figurou em nenhum registo público.

A outra aeronave, o Boeing 737 (com os números de matrícula N313P e N4476S), foi vendida à **Keeler and Tate Management**, também uma empresa-fantasma sem sede e sem sítio Web, proprietária apenas do Boeing 737. Por outro lado, a Premier Executive desapareceu desde 2005.³

Por vezes, as empresas-fantasmas utilizadas pela CIA recorrem a outras empresas verdadeiras dotadas de instalações e empregados, as chamadas "companhias operadoras" (*operating companies*). Estas companhias dão cobertura às empresas-fantasmas; fornecem toda a logística necessária (pilotos, restauração e assistência técnica) às aeronaves da CIA. Em alguns casos, as companhias operadoras estão directamente ligadas à CIA. Um exemplo é a **Aero Contractor**, uma empresa descrita⁴ como "a principal plataforma doméstica dos serviços aéreos secretos da

² Ver documento de trabalho nº 7 PE 380.593.

³ 24 USA: Below the radar – Secret flights to torture and "disappearance", Amnistia Internacional, 5 de Abril de 2006, AI Index: AMR 51/051/2006

⁴ Scott Shane, Stephen Grey e Margot Williams, *CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter*

Agência Central de Informações".

Por último, noutros casos, a CIA aluga aeronaves a operadores de charters regulares, como é o caso da **Richmor Aviation**. A Richmor Aviation é uma das mais antigas companhias de charters e de gestão de voos e tem muitos clientes, entre eles também a CIA. O Gulfstream IV (com o número de matrícula N85VM), que foi utilizado no rapto de Abu Omar⁵, pertence à Richmor Aviation.

Em último lugar, no âmbito desta rede inextricável, há também a possibilidade de uma única aeronave gerida pela CIA mudar – entre missões – de número de matrícula (como no caso do Gulfstream V, da Richmor Aviation, inicialmente registado com o número de matrícula N379P, depois N8068V e seguidamente N44982), como posteriormente se explicará neste documento de trabalho.

Algumas das companhias (designadamente: Centurion Aviation Services, Devon Holding Inc; Premier Executive Transport Services; Rapid Air Trans; Richmor Aviation Inc; Stevens Express e Tepper Aviation) beneficiaram de autorizações de aterragem nas bases militares dos EUA em todo o mundo, também para efeitos de reabastecimento de combustível das aeronaves. Este tipo de prática está habitualmente excluído para todo o género de voos civis.

3) PORMENORES DAS COMPANHIAS IMPLICADAS

Empresas-fantasmas.

- 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

As duas últimas empresas da lista substituíram a Premier Executive Transport Services, Inc., (uma das companhias operadoras) quando a Premier vendeu as aeronaves Boeing 737 e Gulfstream V à Bayard Foreign Marketing, LLC e à Keeler & Tate Management, LLC. Seguidamente, a Premier desapareceu.

Flights, New York Times, 31 de Maio de 2005.

⁵ Ver documento de trabalho nº 7 PE 380.593.

Companhias Operadoras

○ AERO CONTRACTORS, LTD. (CAROLINA DO NORTE)

A Aero Contractors foi fundada em 1979 por Jim Rhyne, antigo piloto da Air America, uma companhia utilizada pela CIA durante a Guerra do Vietname. Segundo o *New York Times*, os pilotos da Aero Contractors são os motoristas de autocarro discretos da luta contra o terrorismo, enviados frequentemente em missões secretas para Bagdad, Cairo, Tashkent e Cabul. Ainda segundo o *New York Times*, a Aero Contractors é de facto a maior plataforma doméstica dos serviços aéreos secretos da Agência Central de Informações.⁶ Com efeito, de acordo com os registos da FAA, a Aero Contractors aluga as aeronaves da Premier Executive Transport (empresa-fantasma)⁷, nomeadamente o Boeing 737 (N 4476S, ex-N313P). A Aero Contractor não tem um sítio Web e não faz publicidade das suas actividades. Todos os recursos provêm da CIA, do exército americano e de outras agências governamentais. Contudo, a Aero Contractors continua a ser uma verdadeira empresa, dotada de instalações e oitenta empregados.

A Aero Contractors é a companhia operadora das seguintes empresas-fantasma:

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

○ PEGASUS TECHNOLOGIES, INC

A Pegasus Technologies opera no domínio da electrónica aeroespacial, dos sensores e dos sistemas eléctricos das aeronaves da CIA. Esta actividade inclui provavelmente sistemas de comunicação cifrados e sistemas de visão nocturna altamente secretos.⁸

○ TEPPER AVIATION

⁶ C.I.A. *Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights* de SCOTT SHANE, STEPHEN GREY e MARGOT WILLIAMS, 31 de Maio de 2005
<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss&pagewanted=print>

⁷ Segundo Blowers, a Aero Contractors, que opera a partir de um hangar no aeroporto de Johnston, alugou as aeronaves por cerca de um ano, em 2002 ou 2003, à Premier Executive Transport Services domiciliada em Massachusetts. (...). A Aero Contractors deixou expirar os seus contratos de aluguer com a Premier Executive há cerca de um ano, deixou de oferecer aeronaves aos seus clientes e em vez disso aluga aparelhos turboprop.
<http://www.newsobserver.com/news>

⁸ Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

A Tepper Aviation é uma companhia directamente controlada pela CIA.⁹ A empresa está sediada no Aeroporto de Bob Sikes, na Florida. A sua base europeia é em Rhein-Main, na Alemanha (uma base militar da Força Aérea dos EUA /NATO, encerrada em 30 de Dezembro de 2005). A Tepper utiliza três aeronaves pertencentes à empresa-fantasma Rapid Air Trans: os Lockheed N2189M, N4557C e N8183J (*ver infra*).

○ RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, proprietário do jacto Gulfstream IV (e sócio da Boston Red Sox), confirmou numa entrevista concedida ao jornal *Globe and Tribune*¹⁰ que o seu avião privado foi alugado várias vezes à CIA¹¹. De acordo com os dados da FAA, a aeronave pertence à Assembly Point Aviation Inc., da qual Philip H. Morse é o único empregado. A empresa arrendatária é a Richmor Aviation, domiciliada em Hudson. O número de matrícula do jacto era N85VM, que foi mudado para N227SV, e utilizado para a "extradição extrajudicial" de Abu Omar¹². Philip Morse pensa que o seu avião foi alugado à CIA pela Richmor Aviation durante cerca de três anos.¹³

○ FILIAIS DA BLACKWATER USA

Esta companhia é um contratante importante da CIA e do exército americano. Fornece pessoal e formação, bem como serviços de aviação através das suas duas filiais:

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

As duas companhias possuem aparelhos CASA C-212, aviões de grande porte, de fabrico espanhol, de transporte de carga e passageiros. Estas aeronaves transportam tropas pára-quedistas e carga de grandes dimensões e podem operar em pistas pequenas e irregulares. A base destas aeronaves na Europa situa-se em Malta.

4) ESCALAS EUROPEIAS DOS VOOS DA CIA

Entre finais de 2001 e de 2005, os voos organizados directa ou indirectamente pela

⁹<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ex=1275192000&en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>

¹⁰US: CIA Uses Jet Owned by Red Sox Partner, de Gordon Edes, The Boston Globe: <http://www.boston.com/news/globe>.

¹¹ "It's chartered a lot (...) It just so happens one of our customers is the CIA.(...) I was glad to have the business, actually. I hope it was all for a real good purpose." <http://www.boston.com/news/globe>

¹² Ver documento de trabalho n° 7 PE 380.593.

¹³ de Gordon Edes, The Boston Globe , 21 de Março de 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

CIA fizeram escala em aeroportos europeus mais de mil vezes. Sabemos ao certo que alguns desses voos foram utilizados para efectuar "extradições extrajudiciais" (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza, Mohamed El-Zari, Binyam Mohammed, Bisher al Rawi, Jamil El-Banna, Abou Elkassim Britel¹⁴). Contudo, se tivermos em conta as rotas de muitos voos e alguns dos países de origem e destino (Afeganistão, Azerbaijão, Egipto, Iraque, Jordânia, Líbia, Marrocos, Turquemenistão, Uzbequistão, Guantanamo), é lógico partir do princípio de que a implicação destas aeronaves na prática de "extradições extrajudiciais" e no transporte de detidos é mais extensa do que o número de casos comprovados.

a) Método de investigação utilizado

Os resultados foram obtidos através da comparação dos dados fornecidos pelo Eurocontrol (a agência que controla o espaço aéreo na Europa) com os dados da FAA (a *Federal Aviation Administration*, que conserva os dados relativos a todos os aviões que partem dos EUA ou aí chegam).

A investigação centrou-se nas aeronaves que pertencem ou são operadas por companhias ligadas à CIA e que efectuaram voos frequentes na Europa depois do 11 de Setembro.

Fizemos incidir a nossa análise sobre trinta e sete números de matrícula de aeronaves. Ainda assim, é muito provável que as aeronaves utilizadas pela CIA durante estes anos na Europa fossem mais numerosas.

Os trinta e sete números de matrícula analisados neste documento de trabalho correspondem a trinta e dois aviões diferentes, o que significa que, por vezes, a mesma aeronave mudou de número de matrícula pelo menos uma vez (*ver infra*).

b) Conclusões preliminares

Com base nos dados obtidos do Eurocontrol sobre as trinta e duas aeronaves (correspondentes a trinta e sete números de matrícula) controladas, é possível afirmar o seguinte:

1. Todas as aeronaves eram operadas por companhias ligadas à CIA ou por ela controladas.
2. Os registos de voo obtidos junto do Eurocontrol confirmam que desde o 11 de Setembro as trinta e duas aeronaves controladas efectuaram pelo menos **1245 escalas na Europa** (os 25 Estados-Membros da UE, a Roménia, a Islândia, a

¹⁴ Ver documento de trabalho n° 7 PE 380.593.

Noruega, a Suíça, a Albânia, a Turquia, a Bósnia-Herzegovina, a Croácia e a Antiga República Jugoslava da Macedónia (ARJM), voando muitas vezes entre aeroportos europeus e aeroportos de destino na Ásia, no Médio Oriente e em África.

3. Em alguns casos, temos provas de que alguns destes aparelhos foram utilizados para "extradições extrajudiciais" comprovadas (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza e Mohamed al-Zari, Binyam Mohammed, Bisher Al Rawi e Jamil El Banna, Abu Al Kassem Britel), atendendo a que aeronaves que constam da nossa lista foram utilizadas em cada um dos referidos casos.¹⁵
4. As rotas seguidas e os países de destino das aeronaves da CIA (incluindo o Afeganistão, o Azerbaijão, o Egipto, o Iraque, a Jordânia, a Líbia, Marrocos, o Turquemenistão, o Uzbequistão e Guantanamo) confirmam que estes voos podem ter servido igualmente para "extradições extrajudiciais" ou outros casos de transferência de prisioneiros. Nomeadamente, foram registadas as seguintes escalas suspeitas entre finais de 2001 e finais de 2005:
 - a. 72 na Jordânia
 - b. 76 no Azerbaijão
 - c. 52 no Turquemenistão
 - d. 61 no Egipto
 - e. 46 no Uzbequistão
 - f. 40 no Iraque
 - g. 38 no Afeganistão
 - h. 40 em Marrocos
 - i. 14 na Líbia
 - k. 11 em Guantanamo
5. É de registar que, em muitos dos países referidos, a tortura e as detenções sem julgamento são prática corrente. Manfred Nowak, relator especial da ONU sobre a tortura, assinalou no seu último relatório apresentado à Assembleia-Geral que alguns países, entre os quais os Estados Unidos, o Reino Unido, a França e a Suécia, violaram as convenções internacionais sobre os direitos humanos ao deportarem presumíveis terroristas para países como o Egipto, a Síria, a Argélia e o Uzbequistão, onde o risco de serem submetidos a tortura é elevado.¹⁶ O Departamento de Estado norte-americano manifestou recentemente a sua preocupação relativamente a alguns dos países citados (nomeadamente a Geórgia, Marrocos, o Azerbaijão, o Egipto, o Uzbequistão, a Jordânia, a Síria, o Afeganistão, o Turquemenistão e o Iraque), exprimindo-se em termos negativos nos Relatórios sobre os Direitos Humanos por País (*Human Rights Country Reports*), em particular no que se refere ao uso da tortura, às detenções arbitrárias e à situação das pessoas detidas nas prisões¹⁷.

¹⁵ Ver documento de trabalho n.º 7 PE 380.593.

¹⁶ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

¹⁷ <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

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

Por último, Bob Baer, ex-agente da CIA, afirmou numa entrevista concedida ao semanário *New Statesman*¹⁸: "Se quiser que os torturem, envie-os para a Síria. Se quiser que desapareçam para sempre, envie-os para o Egípto".¹⁹

6. Vale a pena recordar que, em várias ocasiões, os prisioneiros também são transportados por outros meios que não aeronaves civis ou militares (por exemplo, helicópteros, automóveis, etc.). Como exemplo, na "extradição extrajudicial" de Maher Arar, este foi transportado de Amã (onde chegou num voo da CIA vindo de Bangor, Maine, via Roma) para a prisão síria de Far'Falastin de automóvel.

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

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

Uzbequistão: [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)

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

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

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

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

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

Líbia: http://www.state.gov/www/global/human_rights/1998_hrp_report/libya.html

¹⁸ <http://www.newstatesman.com/Politics>

¹⁹ <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>

5) QUADRO COM AS COMPANHIAS E AERONAVES UTILIZADAS PELA CIA PARA OS VOOS DESTINADOS A EFECTUAR "EXTRADIÇÕES EXTRAJUDICIAIS"

<i>COMPANHIAS OPERADORAS DA CIA</i>	<i>EMPRESAS-FANTASMAS</i>	<i>OUTRAS COMPANHIAS PRIVADAS</i>	<i>NÚMERO DE MATRÍCULA DAS AERONAVES UTILIZADAS PELA CIA</i>
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 AVUATION Co.; CRYSTAL JET AVIATION; PRESIDENTIAL AVIATION	N368CE; N168BF N1HC; N50BH N829MG+ N259SK

B) AERONAVES UTILIZADAS PELA CIA PARA "EXTRADIÇÕES EXTRAJUDICIAIS"

Esta parte do documento de trabalho indica as trinta e duas aeronaves utilizadas pela CIA para os seus voos, incluindo as operações levadas a efeito para efectuar "extradições extrajudiciais".

As aeronaves a seguir indicadas estão ordenadas pelos respectivos números de matrícula. Como já foi dito, isto deve-se ao facto de trinta e duas aeronaves terem utilizado um total de trinta e sete números de matrícula. Na lista que se segue, quando 2 ou 3 números de matrícula aparecem com o sinal "+", isso significa que o aparelho mudou pelo menos uma vez de matrícula.

N 313P + N4476S

- O N313P (posteriormente N4476S) é um Boeing 737-7ET,²⁰ e pode transportar um máximo de 127 passageiros.
- Foi registado pela primeira vez pela Stevens Express Leasing Inc, voltando a ser registado, em 1 de Maio de 2002 pela Premier Executive Transport Services. Em 1 de Dezembro de 2004, a Keeler & Tate Management mudou-lhe o número de matrícula para N4476S. As três companhias são todas elas empresas-fantasmas da CIA.²¹ A Stevens Express Leasing Inc. e a Premier Executive Transport Services tinham ambas autorização para aterrar em bases militares dos EUA em todo o mundo.²²
- Ficou provado que esta foi a aeronave utilizada para as "extradições extrajudiciais" do cidadão alemão Khaled el-Masri, de Skopje para o Afeganistão, em 24 de Janeiro de 2004, e do cidadão etíope Binyam Mohammed, com residência legal no Reino Unido, de Rabat para Cabul, em 22 de Janeiro de 2004.²³
- A organização de defesa dos direitos humanos Human Rights Watch identificou este aparelho como a "aeronave utilizada pela CIA para deslocar vários prisioneiros para a Europa e da Europa, Afeganistão e Médio Oriente em 2003 e 2004".²⁴ De acordo com os registos do Eurocontrol, o jacto fez voos regulares entre lugares de destino conhecidos por serem utilizados ou suspeitos de serem utilizados para a detenção ou extradição de prisioneiros. De 2002 a 2005, fez pelo menos três escalas em Guantanamo, nove em Cabul, sete em Marrocos, 13 na Jordânia, cinco no Paquistão, três no Kuwait, dez em Bagdad e onze na Líbia.
- A maior parte das aterragens do N313P na Europa ocorreram em importantes aeroportos civis ou conjuntamente civis e militares, incluindo Frankfurt (72 vezes),

²⁰ <http://registry.faa.gov/aircraftinquiry>

²¹ <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

²² www.amnesty.org/resources/flash/torture/renditions/-12k

²³ Ver Documento de Trabalho n° 7 PE 380.593.

²⁴ www.hrw.org

Shannon (24), Reino Unido (23), Palma de Maiorca (7), Polónia, Roménia, República Checa, Malta, Chipre e Genebra.

N85VM + N227SV

- O N85VM (posteriormente N227SV) é um jacto Gulfstream IV. Pode transportar um máximo de 19 passageiros, mas está geralmente configurado para o transporte de 8 a 14 passageiros.
- É propriedade da Assembly Point Aviation Inc., registado em Maio de 1995 no Estado de Nova Iorque. A aeronave esteve matriculada com o número N85VM até Setembro de 2004, altura em que o número foi mudado para N227SV. Operada pela Richmor Aviation, uma companhia domiciliada no aeroporto de Columbia County (Hudson, Nova Iorque) e em Scotia (Nova Iorque).²⁵ Foram concedidas à Richmor Aviation autorizações de aterragem em bases militares dos EUA em todo o mundo (expiração das autorizações: 15 de Fevereiro de 2005). Os proprietários da companhia admitiram que alugaram o aparelho à CIA, mas disseram que o mesmo não é utilizado exclusivamente pela Agência.²⁶
- Ficou provado que foi esta a aeronave utilizada para a "extradição extrajudicial" de Abu Omar, de nacionalidade egípcia, a quem foi concedido o estatuto de refugiado em Itália, de Ramstein para o Cairo, em 17 de Fevereiro de 2003.²⁷
- Esta aparelho efectuou voos na Europa e na Ásia (Afeganistão, Marrocos, Dubai, Jordânia, Itália, Alemanha, Roménia, Japão, Suíça, Azeibaijão e República Checa). Há notícias de que efectuou voos para e de aeroportos militares na Roménia em três ocasiões em 2004. Dos voos efectuados, fizeram parte dois voos directos de Amã, na Jordânia e um voo de Guantanamo Bay (com paragem posterior em Marrocos).

N829MG+N259SK

- O N829MG (posteriormente N259SK) é um Gulfstream III. Está registado em nome da Presidential Aviation, uma das empresas-fantasmas da CIA.
- Ficou provado que foi esta a aeronave utilizada para a "extradição extrajudicial" de Maher Arar, de nacionalidade síria e canadiana, dos Estados Unidos para a Jordânia, via Roma, em 8 de Outubro de 2002.²⁸

²⁵ www.richmor.com

²⁶ http://www.boston.com/news/nation/washington/articles/2005/03/20/jet_owned_by_part_owner_of_red_sox_tied_to_us?mode=PE

²⁷ Ver Documento de Trabalho n° 7 PE 380.593.

²⁸ Ver Documento de Trabalho n° 7 PE 380.593.

N379P +N8068V + N44982

- O N379P (posteriormente N8068V e N44982) é um jacto executivo Gulfstream V. Pode fazer voos directos Washington-Cabul em 12 horas. O aparelho pode transportar até um máximo de 18 passageiros, mas está configurado, em regra, para 8 passageiros.
- Foi registado com o número N379P, em Fevereiro de 2000, pela Premier Executive Transport Services, uma empresa-fantasma da CIA que apenas existe no papel. O endereço corresponde a uma caixa de correio postal. Durante os últimos anos, essas mesmas caixas postais foram registadas com outros 325 nomes fictícios, incluindo o de uma companhia denominada Executive Support OFC, outra empresa-fantasma da CIA. Os aparelhos da Premier Executive tinham autorização para aterrar em bases norte-americanas em todo o mundo (expiração da autorização: 15 de Outubro de 2005).²⁹
- O Gulfstream V foi subsequentemente registado, primeiro com o número N8068V no início de 2004 e, mais tarde, com o número N44982, em Dezembro de 2004, pela Bayard Foreign Marketing, uma empresa-fantasma domiciliada no Estado do Oregon desde Agosto de 2003. Mais nenhuma aeronave foi registada pela Bayard Foreign Marketing. O aparelho foi posto à venda em finais de 2005, sendo actualmente propriedade de uma companhia sedeada em Miami, Florida.³⁰
- Ficou provado que este foi o avião utilizado para as "extradições extrajudiciais" dos dois requerentes de asilo egípcios Agiza e el-Zary, de Estocolmo para o Cairo, em 18 de Dezembro de 2001, do cidadão italiano Elkassim Britel, de Islamabad para Rabat, em 24 de Maio de 2002, dos residentes britânicos Bisher Al-Rawi e Jamil El-Banna (a quem foi concedido o estatuto de refugiado), de Banjul para Cabul, via Cairo, em 8 de Dezembro de 2002, e do cidadão etíope Binyam Mohammed, residente legal no Reino Unido, de Islamabad para Rabat, em 21 de Julho de 2001.³¹
- O N379P (conhecido por "Expresso de Guantanamo") é um dos mais conhecidos aviões de transporte de prisioneiros utilizados pela CIA.
- Fez várias aterragens na Polónia e na Roménia em voos directos para e a partir de Cabul. Os registos de voo do N379P, obtidos junto do Eurocontrol, confirmam também um voo directo de Cabul para Varsóvia em 5 de Junho de 2003, com chegada a Varsóvia às 22h33 e partida desta cidade na madrugada do dia seguinte, à 01h04, tendo chegado a Rabat/Sale, Marrocos, às 04h39. Os mesmos registos confirmam ainda um voo directo de ida e volta de Cabul para Varsóvia em 29 de Julho de 2003, com chegada a Varsóvia na madrugada de 30 de Julho às 00h47 e partida desta cidade às 02h40, tendo chegado a Cabul às 07h25.

²⁹ <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

³⁰ Ver um anúncio para a venda deste jacto executivo Gulfstream V em US Aircraft Sales: <http://www.usaircraftales.com/Forsale/SPECS%20GV%20581%20%202.pdf>.

³¹ Ver Documento de Trabalho n° 7 PE 380.593.

N368CE

- O N368CE é um Boeing 737-300, registado em nome de uma empresa-fantasma denominada Premier Aircraft Management e constituída em North Las Vegas, Nevada. Recentemente, a propriedade do Boeing passou da Premier Aircraft Management para uma empresa-irmã denominada Vision Airlines.
- É interessante observar as rotas efectuadas pelo N368CE entre Junho de 2005 e Novembro de 2005. Efectuou, quase diariamente, a rota Frankfurt (Alemanha)-Ashkhabad (Turquemenistão). Entre Setembro de 2005 e finais de Novembro de 2005, o aparelho fez a rota quase diária Frankfurt-Ashkhabad-Frankfurt e Frankfurt-Bagdad-Frankfurt.
- O N368CE foi objecto de um inquérito instaurado pelo Parlamento do Reino Unido.³²

N 2189M

- O aparelho com o número de matrícula N2189M é um Lockheed L-100-30 Hercules (C-130). O N2189M é propriedade da Tepper Aviation, contratante da CIA.
- É interessante observar que, entre os seus voos, a aeronave tem uma rota favorita: Frankfurt / Ramstein - Tashkent (Uzbequistão) (15 vezes), Frankfurt / Ramstein - Baku (Azerbaijão) e regresso (38 vezes).
- O N2189M foi mencionado na Câmara dos Comuns, numa resposta escrita do Secretário de Estado dos Transportes, Sr. Alistair Darling. Em 17 de Março de 2006, Michael Moore, porta-voz do Partido Liberal Democrata para os assuntos externos, solicitou ao Sr. Darling dados pormenorizados sobre as aterragens efectuadas por seis jactos; um desses jactos tinha o número de matrícula N2189M. Numa resposta parlamentar escrita, o Sr. Darling confirmou que o aparelho tinha aterrado 10 vezes em aeroportos do Reino Unido desde 1 de Janeiro de 2001.

N1HC

- O N1HC é um Gulfstream V, registado em nome da United States Aviation Co. (US AV) de Tulsa, Oklahoma, uma companhia charter. A US AV é uma companhia de voos charter que trabalha com a CIA como com qualquer outro cliente privado. De acordo com o relatório do Partido Nacional Escocês, o N1HC está referenciado como um alegado avião da CIA³³.

³²http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmhansrd/cm060317/text/60317w02.htm#60317w02.html_sbhd2

³³<http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

- Entre Junho de 2002 e Junho de 2005, o N1HC aterra ou descola dez vezes de Itália, nos aeroportos de Milão (Malpensa e Linate), Veneza (San Nicolò), Pisa (Galilei), Nápoles (Capodichino), Roma (Ciampino).

N50BH

- O N50BH é um Gulfstream III, propriedade da Crystal Jet Aviation e utilizado no passado pela CIA para transporte de prisioneiros e voos para Guantanamo. Foi visto no principal aeroporto de Estocolmo, Arlanda, entre 21 e 23 de Junho de 2002, antes de levantar voo para a Islândia.
- Está a ser investigado pelas autoridades canadianas, posto que terá efectuado voos a partir do Canadá, via Keflavík na Islândia, antes de seguir para a Turquia.³⁴ Este aparelho Gulfstream III surge mencionado em sítios Web de vendas e alugueres.³⁵

N221SG

- O N221SG é um Lear Jet 35. O aparelho está registado em nome de Path Corporation, uma companhia domiciliada em Rehoboth Beach Delaware e identificada como uma empresa-fantasma da CIA.
- Depois de o voo ter sido detectado em Istambul, em 7 de Março de 2005, os meios de comunicação social turcos noticiaram que indivíduos de interesse para a CIA haviam sido capturados pelos serviços de segurança do país e entregues à Agência Central de Informações norte-americana.³⁶ A aeronave descolou de Istambul em 7 de Março de 2005 e aterrou em Copenhaga às 09h00, hora local, onde permaneceu durante 23 horas antes de partir, às 08h04 do dia 8 de Março, rumo a Keflavik, Islândia. A empresa de radiodifusão nacional dinamarquesa, DR, noticiou a existência de um inquérito conduzido por deputados da Aliança Vermelha-Verde sobre esta aeronave³⁷. Na mesma linha, o Partido Nacional Escocês também discutiu o caso desta aeronave num dos seus relatórios.³⁸

³⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Black_site#_note-33

³⁵ <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>

³⁶ <http://en.wikipedia.org/wiki/N221SG>

³⁷ <http://www.cphpost.dk/get/91925.html>

³⁸ <http://www.statewatch.org/cia/documents/cia-snp-report-scotland-18-01-06.pdf>

N168BF

- O N168BF é um Raytheon Hawker 800XP, registado em nome de Business Focus Sdn., domiciliada em Kuala Lumpur, Malásia (também presumivelmente propriedade do Wells Fargo Bank). É um jacto comercial de médio porte que normalmente transporta 6 a 8 passageiros.
- O aparelho não estava anteriormente ligado à CIA, mas é propriedade de uma companhia que possui outras aeronaves utilizadas por esta central de informações³⁹.

N168D

- O N168D é um Cessna 120 Casa CN-235M-220 fretado pela Aero Contractors, a principal fornecedora de pilotos para aviões da CIA.⁴⁰ <http://www.planepictures.net/netsearch4.cgi?srch=Aero+Contractors&stype=airline&srng=2> O N168D é propriedade da Devon Holding & Leasing Inc., uma empresa-fantasma da CIA.
- Outro aparelho da Devon, análogo ao N168D, é o N187D, da série C143, que também está envolvido na questão das extradições extrajudiciais da CIA.⁴¹
- A Amnistia Internacional Canadá perguntou formalmente ao Ministro dos Transportes Jean Lapierre se o seu governo tinha investigado as alegações relativas às aterragens assinaladas na Terra Nova, em 13 de Agosto de 2005, de um turbopropulsor com o número de matrícula N168D.⁴²

N505LL

- O N505LL é um De Havilland (Canada) DHC-8-315B, registado em nome de Path Corporation, de Rehoboth Beach. A companhia (Path Corporation) surge referenciada entre as empresas-fantasmas da CIA no relatório do Partido Nacional Escocês (elaborado pelo deputado Angus Robertson, porta-voz do PNE para os assuntos externos), juntamente com o aparelho (N505LL), citado como um presumível avião da CIA.⁴³
- Hurriyet, uma agência noticiosa governamental da Anatólia,⁴⁴ noticiou que o aparelho N505LL da CIA terá, presumivelmente, tido como destino uma prisão secreta da CIA, tendo feito uma escala em Istambul a caminho dos Países Baixos, em 15 de Novembro

³⁹ <http://www.eurotrib.com/story/2005/11/15/122813/72>

⁴⁰ <http://www.airport-data.com/aircraft/N168D.html>

⁴¹ http://www.amnesty.ca/archives/CIA_aircraft_landings_open_letter_22nov05.php

⁴³ www.snp.org/snpnews/2005/snp_press_release.2006-01-18.7084056278/2006-01-20.0197801266/download

⁴⁴ <http://www.hurriyet.com.tr>

de 2005. De acordo com a agência Hurriyet, o aparelho N505LL chegou ao Aeroporto Sabiha Gokcen, Istambul, proveniente de Baku, Azerbaijão, tendo partido no dia seguinte com destino ao Aeroporto Schiphol, Amesterdão.

N4557C

- O N4557C é um Lockheed L-100-30 Hercules, registado em nome de Rapid Air Transport Inc., identificada pelo *The New York Times* como uma das empresas-fantasmas controladas pela CIA.⁴⁵
- Os registos de voo mostram que o N4557C Hercules foi um dos sete aviões, pelo menos, com alegadas ligações à CIA, que aterraram nos últimos meses em aeroportos canadianos.⁴⁶
- Segundo noticiou o jornal *The Toronto Star*, o Hercules, voando para a Terra Nova via New Hampshire, iniciou a sua viagem no Aeroporto de Bob Sikes, em Crestview (EUA), uma presumida plataforma dos aviões propriedade da CIA.⁴⁷ Alex Neve, Secretário-Geral da Amnistia Internacional Canadá, dirigiu uma carta ao Ministro dos Transportes canadiano, Jean Lapierre, inquirindo sobre registos de possíveis aterragens do N4557C no Canada.⁴⁸

N8213G

- O N8213G é um Lockheed L100-30 Hercules. O aparelho dispõe de espaço para carga e para cerca de 100 passageiros.
- Voa sob o nome da Prescott Support. O nome "Prescott" está pintado na face lateral do avião. Segundo notícias veiculadas pela imprensa norte-americana, a companhia Prescott Support serve de cobertura aos transportes de prisioneiros da CIA e tem estado ligada ao Governo dos EUA.⁴⁹

⁴⁵http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866

⁴⁶http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866

⁴⁷ *Controversial 'CIA' aircraft landed in Nfld.* 18 de Dezembro de 2005, por Jim Bronskill, *CANADIAN PRESS*:
<http://www.cp.org/english/hp.htm>

⁴⁸http://www.thestar.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=thestar/Layout/Article_Type1&c=Article&pubid=968163964505&cid=1134915545866, *The Toronto Star*

⁴⁹ O avião de transporte de prisioneiros da CIA aterrou na Finlândia, denuncia um jornal, quinta-feira, 24 de Novembro de 2005
http://www.dailytimes.com.pk/default.asp?page=2005%5C11%5C24%5Cstory_24-11-2005_pg7_49

N 6161Q

- O N6161Q é um aparelho Twin Otter. O Twin Otter está equipado com uma invulgar série de antenas em forma de lâminas na fuselagem superior.⁵⁰ Os registos da Administração da Aviação Federal dos EUA (*U.S. Federal Aviation Administration*) mostram que a aeronave pertence à Aviation Specialties, uma companhia identificada pelo *The New York Times* como sendo uma empresa-fantasma da CIA.⁵¹
- O aparelho Twin Otter foi localizado no aeroporto de Shannon na noite de domingo, 7 de Agosto de 2005. O Ministério dos Negócios Estrangeiros irlandês recusou-se a responder a queixas de cidadãos sobre a questão envolvendo esta aeronave, identificada como sendo propriedade da Aviation Specialties Inc., empresa-fantasma da CIA, e que está registada em seu nome.⁵²

N8183J

- O N8183J é um avião de carga Hercules Lockheed C-100-30 (L382G), propriedade da Rapid Air Tran (Transport), uma empresa-fantasma da CIA. A Tepper Aviation, Inc., faz a manutenção e operação deste avião no Aeroporto de Bob Sikes, em Crestview (uma plataforma da CIA). A base europeia do Lockheed N8183J está domiciliada em Rhein-Main, na Alemanha. Segundo o *Der Spiegel* e o *New York Times*, a Tepper está ligada à CIA.⁵³ A Tepper Aviation também surge referenciada como uma companhia da CIA no relatório da Amnistia Internacional.⁵⁴
- Em 21 de Janeiro de 2003, o N8183J voava para Baku, Azerbaijão, proveniente de Frankfurt, quando foi interceptado por dois caças austríacos no espaço aéreo neutro da Áustria. Normalmente, os caças teriam forçado o avião a aterrar, mas apenas o interceptaram. O Ministério dos Negócios Estrangeiros austríaco entendeu que o avião era "civil" e não viu qualquer razão para autorizar o Ministério da Defesa a forçá-lo a aterrar. O Hercules N8183J foi investigado, mas obteve uma autorização por ser um avião de carga. Uma investigação posterior revelou que o avião tinha descolado da Base Aérea de Rhein-Main, em Frankfurt, e tinha sido fretado pela Tepper Aviation, empresa-fantasma da CIA.⁵⁵
- De acordo com os registos de voo europeus, a rota favorita do C-130 N8183J da Tepper parece ser Frankfurt-Tashkent; Frankfurt-Luxor; Frankfurt-Baku. É ainda localizado noutros locais europeus como Shannon, Antalya, Prestwick e Heraklion.

⁵⁰ http://www.airliners.net/search/photo_search?front=yes&maxres=500&keywords=N6161Q

⁵¹ <http://www.ltvnews.com/printarticle.php?id=4160>

⁵² <http://www.villagemagazine.ie/article.asp?sid=1&sud=40&aid=243> *The Village*, um semanário de actualidades da Irlanda

⁵³ <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>

⁵⁴ <http://web.amnesty.org/library/index/engamr510512006>

⁵⁵ <http://service.spiegel.de/cache/international/spiegel/0,1518,387185,00.html> "The Hunt for Hercules N8183J" Georg Mascolo, Hans-Jürgen Schlamp e Holger Stark.

- Foi objecto de um inquérito instaurado pela Câmara dos Comuns.⁵⁶

N157A

- O N157A é um turbopropulsor Beech de 11 lugares com o número de matrícula N157A.
- Os registos de voo indicam que o aparelho, registado em Washington em nome da Aviation Specialties Inc., uma das alegadas empresas-fantasma da CIA, escalou frequentes vezes o Aeroporto de Johnston County, em Smithfield, N.C., uma conhecida plataforma de cobertura das operações aéreas dos EUA.⁵⁷
- Em 17 de Maio de 2003, o N157A registou dados incompletos durante uma escala na Roménia.⁵⁸

N173S

- O N173S é um Beech B300, registado em nome de Stevens Express Leasing, Tennessee, uma das empresas de fachada da CIA.⁵⁹
- Figura na lista de aterragens e descolagens na Roménia.⁶⁰

N187D

- O **N187D** é um Casa CN235 CT7, registado em nome de Devon Holding and Leasing, uma empresa-fantasma da CIA.
- O seu nome figura no sítio Web do Parlamento austríaco como objecto de inquéritos parlamentares.⁶¹

N196D

- O **N196D** é um Casa CN-235-300M que ultimamente tem sido utilizado pela empresa-fantasma Devon Holding and Leasing, Inc. Os registos indicam dois

⁵⁶ <http://www.statewatch.org/news/2006/mar/04uk-cia-flights.htm>

⁵⁷ http://www.ctv.ca/servlet/ArticleNews/story/CTVNews/20060222/cialinked_landings_060222/20060222?hub=Canada

⁵⁸ www.hrw.org

⁵⁹ <http://www.airport-data.com/aircraft/N173S.html>

⁶⁰ <http://www.evz.ro/article.php?artid=256217>

⁶¹ http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/I/J_03666/FNAMEORIG_053586.HTML

proprietários: Devon Holding e Stevens Express Leasing Company, Tennessee, outra empresa-fantasma investigada pela realização de voos secretos para fins de tortura.⁶²

- O seu nome figura no sítio Web do Parlamento canadiano como objecto de um inquérito parlamentar.⁶³

N219D

- O **N219D** é um Casa CN235-300 (N219D) de fabrico espanhol. Está registado em nome de Devon Holding and Leasing Inc, uma empresa-fantasma da CIA utilizada pela Aero Contractors.
- Esta aeronave aterrou em Santa Maria (Açores) em 17 de Maio de 2004 e uma aeronave idêntica, com o número de matrícula N187D, aterrou no dia seguinte nas Lajes (Açores). É igualmente mencionada nos documentos do Parlamento austríaco como sendo objecto de um inquérito parlamentar.⁶⁴

N312ME

- O **N312ME** é um Beech B200C registado em nome de Aviation Specialties, de Washington, DC, uma empresa-fantasma da CIA.
- Figura na lista de aterragens na Roménia. Em 24 de Abril de 2003, nomeadamente, a aeronave Beech partiu de Frankfurt às 05h29 e chegou a Bucareste/Baneasa às 09h13, de onde partiu de novo às 10h22 com destino a Baku, onde aterrou às 14h01.

N1016M

- O **N1016M** é um Cessna 208, registado, de acordo com a Administração da Aviação Federal, em nome de Crowell Aviation Technologies, uma empresa-fantasma da CIA.⁶⁵
- O **N1016M** foi investigado pelo Parlamento escocês⁶⁶ e pelo Parlamento austríaco, no âmbito de inquéritos parlamentares relativos às actividades da CIA na Europa.⁶⁷

⁶² www.faa.gov

⁶³ http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/155_2005-11-22/han155_1435-F.htm

⁶⁴ http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03673/FNAMEORIG_053587.HTML

⁶⁵ <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5090&en=6087acc3480a296c&ex=1275192000&pagewanted=print>

⁶⁶ <http://www.scottish.parliament.uk/business/pqa/wa-06/wa0207.htm>;

[http://www.snp.org/snpnews/2005/snp_press_release.2006-01-](http://www.snp.org/snpnews/2005/snp_press_release.2006-01-18.7084056278/plonearticle_preview_popup?attach_id=b80c20aaeb35e51310131fb4348cf9f4)

[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)

⁶⁷ http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/J/J_03671/fname_053589.pdf

N4009L

- O N4009L é um Raytheon B300C, registado em nome de Stevens Express Leasing (empresa-fantasma da CIA).
- É uma das aeronaves que foram submetidas a um inquérito parlamentar no Parlamento austríaco.⁶⁸

N4456A

- O N4456A é um Raytheon B200C, registado em nome da Aviation Specialties, referenciada como empresa-fantasma CIA.⁶⁹
- Figura na lista de aterragens na Roménia.

N5139A

- O N5139A é um BL-144 Beech B200C. Está registado em nome da Aviation Specialties, uma empresa referenciada como uma empresa-fantasma da CIA.⁷⁰

N5155A

- O N5155A é um aparelho que, de acordo com os registos da Administração da Aviação Federal, pertence à Aviation Specialties, uma empresa referenciada como uma empresa-fantasma da CIA.⁷¹

N478GS

e

N475LC

(2 aeronaves diferentes)

- As aeronaves N478GS e N475LC pertencem à companhia Centurion Aviation Services.

⁶⁸ www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/AB/AB_03643/fname_056733.pdf -

⁶⁹ <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

⁷⁰ <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?pagewanted=3&ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss>

⁷¹ <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?pagewanted=3&ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss>

- Esta companhia é relevante, no quadro dos voos da CIA, na medida em que é beneficiária das denominadas "autorizações de aterragem" nas bases militares norte-americanas em todo o mundo. A Autorização de Aterragem para Aeronaves Civis (*Civil Aircraft Landing Permit - CALP*) autoriza que aeronaves aterrem em bases militares dos EUA em todo o mundo. As companhias autorizadas são geralmente privadas. No passado (até 2005), essas autorizações de aterragem eram atribuídas a companhias reconhecidamente ligadas à CIA, como a Devon Holding Inc., a Premier Executive Transport Services, a Rapid Air Trans, a Richmor Aviation Inc., a Stevens Express e a Tepper Aviation. Actualmente, são 10 as companhias que detêm esse tipo de certificados.⁷² A última Autorização de Aterragem para Aeronaves Civis concedida à companhia Centurion Aviation Services expirou em 1 de Outubro de 2006.
- De acordo com os registos de voo, as escalas mais frequentes das duas aeronaves (N478GS + N475LC) foram feitas no Aeroporto de Shannon, Irlanda (76 escalas no total). Outros aeroportos europeus visitados constantemente localizam-se no Reino Unido, na Grécia, na Turquia e na Roménia. No que respeita a aeroportos não europeus, os mais utilizados são os do Kuwait, Egipto, Qatar, Israel, Geórgia e Bahrain.
- Conforme ficou provado por informações oficiais emanadas do Governo romeno⁷³, em 6 de Dezembro de 2004, a aeronave com o número de matrícula N478GS, proveniente de Bagram (Afeganistão) sofreu um acidente quando aterrava em Bucareste, tendo as rodas do trem de aterragem e o depósito de combustível ficado destruídos. A bordo encontravam-se sete passageiros americanos que desapareceram rapidamente após o acidente. Um deles empunhava uma arma.

N4466A

- O N4466A é um aparelho Raytheon B300C.
- De acordo com os registos do Eurocontrol, o aparelho N4466 é propriedade da Steven Express (enquanto, de acordo com os registos da Administração da Aviação Federal, é propriedade da Aviation Specialties, facto que pode ser explicado por algumas operações de compra e venda). Ambas as companhias são duas das mais conhecidas empresas-fantasmas da CIA.

N58AS

e

N5139A

(2 aeronaves diferentes)

- O N58AS é um Beech 200C; o N5139 é um Cessna 172.

⁷² <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

⁷³ Documento recebido durante a deslocação oficial da comissão temporária à Roménia, de 16 a 19 de Outubro de 2006.

- Segundo dados fornecidos pelo Eurocontrol, estes dois aparelhos são propriedade da Steven Express, uma empresa-fantasma da CIA.

C) ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA ONDE OS VOOS DA CIA FIZERAM ESCALA

Os quadros seguintes mostram uma resenha dos Estados-Membros utilizados pelos voos da CIA para as suas escalas e baseiam-se [sobretudo] nas informações fornecidas pelo Eurocontrol.

Estes são alguns dos elementos comuns a todos os quadros apresentados:

- Os quadros incluem voos que tiveram lugar entre finais de 2001 e 31 de Dezembro de 2005.
- Referem-se apenas a Estados-Membros da União Europeia (incluindo a Roménia) em que os voos da CIA fizeram escala.⁷⁴
- As aeronaves mencionadas são as que já foram referidas no início do presente documento de trabalho.
- O termo "locais suspeitos" refere-se a países:
 - onde a existência de centros secretos de detenção é publicamente reconhecida ou foi atestada pelos vários depoimentos feitos perante a comissão temporária;
 - onde as detenções arbitrárias e a utilização da tortura são prática comum, de acordo com relatórios oficiais de vários países e organizações internacionais.

(Uma lista das escalas de voos da CIA nos "locais suspeitos" figura no início do presente documento de trabalho).

⁷⁴ Os quadros não incluem países europeus como a Islândia, a Noruega, a Suíça, a Albânia, a Turquia, a Bósnia-Herzegovina, a Croácia e a ARJM/FYROM. Consequentemente, o número total de 1120 voos que figuram nos quadros é inferior ao número total de 1245 voos (incluindo todos os países europeus) mencionado anteriormente.

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN GERMANY

Total number of stopovers of CIA aircraft in German airports: 336	
GERMAN AIRPORTS	
Total number of German airports involved	15 airports involved
List of German airports	Frankfurt (267 stopovers); Brunswick (3); Ramstein (13); Köln-Bonn (3); Nurnberg (2); Hahn (1); Bremen (1); Munich (14); Berlin (4); Karlsruhe (1); Hannover (1); Hamburg (3); Leipzig (2); Augsburg (11); Stuttgart (10).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Germany	28 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Germany	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N168BF; N168D; N505LL; N8213G; N6161Q; N8183J; N157A; N173S; N187D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456A; N5139A; N5155A; N478GS; N475LC; N4466A; N58AS; N5139A
Total number of stopovers in Germany for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 47 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 12 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 37 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N829MG: 5 stopovers in Germany. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N368CE: 66 stopovers in Germany</p> <p>N2189M: 44 stopovers in Germany</p> <p>N1HC: 14 stopovers in Germany</p> <p>N50BH: 1 stopover in Germany</p> <p>N168BF: 3 stopovers in Germany</p> <p>N168D: 1 stopover in Germany</p> <p>N505LL: 2 stopovers in Germany</p> <p>N8213G: 26 stopovers in Germany</p>

	<p> N6161Q: 5 stopovers in Germany N8183J: 27 stopovers in Germany N157A: 6 stopovers in Germany N173S: 2 stopovers in Germany N187D: 4 stopovers in Germany N312ME: 2 stopovers in Germany N1016M: 2 stopovers in Germany N4009L: 6 stopovers in Germany N4456A: 2 stopovers in Germany N5139A: 1 stopover in Germany N5155A: 1 stopover in Germany N478GS: 6 stopovers in Germany N475LC: 1 stopover in Germany N4466A: 1 stopover in Germany N58AS: 11 stopovers in Germany N5139A: 1 stopover in Germany </p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p>Total number of CIA flights having stopped over in Germany to or from suspicious locations</p>	<p> Afghanistan, Kabul: 12 flights N313P: Frankfurt - Kabul, 21.11.2003 N313P: Kabul - Frankfurt, 24.10.2004 N313P: Frankfurt - Kabul, 13.12.2004 N313P: Kabul - via Baghdad - Frankfurt, 15-16.12.2004 N85VM: Frankfurt - Kabul, 01.08.2002 N379P: Kabul - Frankfurt, 09.06.2002 N379P: Kabul - Frankfurt, 08.07.2002 N379P: Frankfurt - via Amman - Kabul, 19.07.2002 N379P: Kabul - via Tashkent, Uzbekistan - Frankfurt, 10-11.12.2002 N379P: Frankfurt - via Rabat - Kabul, 11-12.12.2002 N379P: Frankfurt - via Amman - Kabul, 08-09.09.2003 N379P: Kabul -Frankfurt, 09.09.2003 Jordan, Amman: 25 flights N313P: Frankfurt - Amman, 24.11.2002 N313P: Amman - Frankfurt, 24.11.2002 N313P: Frankfurt - Amman, 06.02.2003 N313P: Frankfurt - Amman, 14.08.2003 N313P: Frankfurt - Amman, 04.09.2003 N313P: Frankfurt - Amman, 06.01.2004 N313P: Frankfurt - Amman, 07.02.2004 N313P: Frankfurt - Amman, 03.03.2004 N313P: Frankfurt - Amman, 09.05.2004 N313P: Frankfurt - Amman, 03.09.2004 N313P: Frankfurt - Amman, 24.11.2004 N313P: Amman - Frankfurt, 24.11.2004 N58VM: Frankfurt - Amman, 18.01.2003 N379P: Frankfurt - Amman, 19.07.2002 N379P: Frankfurt - Amman, 08.09.2003 N379P: Amman - Frankfurt, 06.12.2003 N379P: Frankfurt - Amman, 18.01.2004 N379P: Amman - Frankfurt, 19.01.2004 N2189M: Amman - Frankfurt, 05.06.2003 N2189M: Amman - Frankfurt, 21.07.2003 N2189M: Frankfurt - Amman, 03.08.2003 N8183J: Amman - Frankfurt, 09.03.2003 N8183J: Amman - Frankfurt, 20.01.2004 N8183J: Amman - Frankfurt, 11.11.2004 </p>

N187D: Frankfurt - via Bucharest - Amman, 27.08.2004

Uzbekistan, Tashkent: 28 flights

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

Turkmenistan, Ashkhabad: 99 flights

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

Egypt, Cairo + Luxor + Hurghada: 21 flights

N85VM: Ramstein - Cairo, 17.02.2003
N739P: Cairo - via Tashkent - Frankfurt, 12-13.04.2002
N2189M: Frankfurt - Luxor, 22.10.2002
N2189M: Luxor - Frankfurt, 24.10.2002
N2189M: Frankfurt - Luxor, 04.11.2002
N2189M: Frankfurt - Luxor, 16.11.2002
N2189M: Luxor - Frankfurt, 18.11.2002
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 25.08.2003
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 30.08.2003
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 01.09.2003
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 03.09.2003
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 03.10.2003
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 04.10.2003
N8213G: Hurghada - Frankfurt, 06.10.2003
N8213G: Frankfurt - Hurghada, 07.10.2003
N8183J: Frankfurt - Luxor, 08.05.2002
N8183J: Frankfurt - Luxor, 18.05.2002
N8183J: Luxor - Frankfurt, 20.05.2002
N8183J: Frankfurt - Luxor, 20.07.2002
N8183J: Luxor - Frankfurt, 22.07.2002

N8183J: Frankfurt - Luxor, 11.12.2002

Morocco, Rabat: 5 flights

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

Azerbaijan, Baku: 61 flights

N313P: Frankfurt - Baku, 14.06.2003
N2189M: Baku - Frankfurt, 15.12.2001
N2189M: Frankfurt - Baku, 16.12.2001
N2189M: Frankfurt - Baku, 06.01.2002
N2189M: Baku - Ramstein, 17.01.2002
N2189M: Ramstein - Baku, 22.01.2002
N2189M: Baku - Ramstein, 25.01.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 26.01.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 06.02.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.02.2002
N2189M: Ramstein - Baku, 20.02.2002
N2189M: Ramstein - Baku, 26.02.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 15.03.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 21.03.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.02.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 11.08.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 13.09.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 23.09.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 25.09.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 26.09.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 04.10.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 08.10.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 12.10.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 15.10.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 19.10.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 27.10.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 29.10.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 31.10.2002
N2189M: Baku - Frankfurt, 02.11.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 20.11.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 01.12.2002
N2189M: Frankfurt - Baku, 31.03.2003
N2189M: Frankfurt - Baku, 09.04.2003
N2189M: Baku - Frankfurt, 11.04.2003
N2189M: Frankfurt - Baku, 08.05.2003
N2189M: Baku - Frankfurt, 10.05.2003
N2189M: Frankfurt - Baku, 23.07.2003
N2189M: Baku - Frankfurt, 26.07.2003
N8183J: Baku - Frankfurt, 15.12.2001
N8183J: Frankfurt - Baku, 12.04.2002
N8183J: Baku - Frankfurt, 19.04.2002
N8183J: Ramstein - Baku, 21.04.2002
N8183J: Baku - Frankfurt, 25.04.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 27.04.2002
N8183J: Baku - Frankfurt, 05.05.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 22.05.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 19.06.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 27.06.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 15.07.2002

N8183J: Frankfurt - Baku, 24.07.2002
N8183J: Frankfurt - Baku, 08.01.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 21.01.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 10.02.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 12.03.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 03.09.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 09.09.2003
N8183J: Baku - Frankfurt, 12.09. 2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 14.09.2003
N8183J: Baku - Frankfurt, 16.09.2003
N8183J: Frankfurt - Baku, 18.09.2003
N187D: Munchen -Baku, 25.07.2005

Iraq, Baghdad: 46 flights

N313P: Baghdad - Frankfurt, 24.07.2003
N313P: Frankfurt - Baghdad, 06.08.2003
N313P: Frankfurt - Baghdad, 17.11.2003
N313P: Frankfurt - Baghdad, 14.12.2003
N313P: Baghdad - Frankfurt, 14.06.2004
N313P: Frankfurt - Baghdad, 30.07.2004
N313P: Baghdad - Frankfurt, 09.09.2004
N313P: Baghdad - Frankfurt, 16.12.2004
N379P: Baghdad - Frankfurt, 21.06.2003
N379P: Baghdad - Frankfurt, 06.09.2003
N379P: Frankfurt - Baghdad, 11.09.2003
N379P: Frankfurt - Baghdad, 23.06.2004
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 05.09.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 06.09.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 12.09.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 13.09.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 19.09.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 20.09.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 26.09.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 27.09.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 03.10.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 04.10.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 10.10.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 11.10.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 17.10.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 18.10.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 24.10.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 25.10.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 31.10.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 01.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 07.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 08.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 11.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 12.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 14.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 15.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 18.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 19.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 21.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 22.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 25.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 26.11.2005
N368CE: Frankfurt - Baghdad, 28.11.2005
N368CE: Baghdad - Frankfurt, 29.11.2005
N2189M: Frankfurt - Baghdad, 27.05.2003

	<p>N312ME Munchen - via Papos -Baghdad, 24-25.07.2005</p> <p>Lybia, Misurata: 1 flight N313P: Frankfurt - Misurata, 21.04.2004</p> <p>Guantanamo: 1 flight N313P Frankfurt - via Kabul and Rabat - Guantanamo, 21.11.2003</p>
--	---

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE UK

Total number of stopovers of CIA aircraft in UK airports: 170	
UK AIRPORTS	
Total number of UK airports involved	26 airports involved
List of UK airports	London (26 stopovers); Luton (15); Glasgow (19); Brize Norton (3); Leuchars (5); Edinburgh (15); East Midlands (3); Biggin Hill (4); Londonderry (3); Prestwick (36); Farnborough (10); Birmingham (2) ; Inverness (1); Manchester (1); Coventry (1) ; Hawarden (1); Newcastle (1); Wick (4); Fairford (2); Portsmouth ; (1) Bournemouth (1); Aberdeen (1); Cardiff (3); Blackpool (1); Mildenhall (1); Northolt (10)
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in the UK	24 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the UK	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N168BF; N168D; N8213G; N8183J; N157A; N173S; N187D; N196D; N1016M; N4009L; N4456A; N5139A; N5155A; N478GS; N475LC; N4466A.
Total number of stopovers in the UK for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 18 stopovers in the UK. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 11 stopovers in the UK. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 34 stopovers in the UK. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N829MG: 3 stopovers in UK. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N368CE: 6 stopovers in the UK</p> <p>N2189M: 5 stopovers in the UK</p> <p>N1HC: 13 stopovers in the UK</p> <p>N50BH: 6 stopovers in the UK</p> <p>N168BF: 31 stopovers in the UK</p> <p>N168D: 3 stopovers in the UK</p>

	<p>N8213G: 6 stopovers in the UK N8183J: 6 stopovers in the UK N157A: 1 stopover in the UK N173S: 1 stopover in the UK N187D: 1 stopover in the UK N196D: 2 stopovers in the UK N1016M: 1 stopover in the UK N4009L: 3 stopovers in the UK N4456A: 1 stopover in the UK N5139A: 1 stopover in the UK N5155A: 1 stopover in the UK N478GS: 4 stopovers in the UK N475LC: 11 stopovers in the UK N4466A: 1 stopover in the UK</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p>Total Number of CIA flights having stopped over in the UK to or from suspicious locations</p>	<p>Afghanistan, Kabul: 5 flights N58VM: Kabul, Afghanistan -Edinburgh, 25.11.2002 N58VM: Luton- via Paphos, Cyprus –Kabul, Afghanistan, 15.12.2004 N739P: Kabul- via Baku, Azerbaijan –Glasgow, 9.07.2003 N739P: Kabul- via Cairo, Egypt – Glasgow, 24.07.2003 N739P: Kabul– Glasgow, 19.12.2003</p> <p>Jordan, Amman: 4 flights N739P: Amman-Prestwick, 12.02.2002 N739P: Amman-Northolt, 16.01.2003 N739P: Amman-Prestwick, 25.06.2004 N2189M: Prestwick- Amman, 19.01.2004</p> <p>Uzbekistan, Tashkent: 6 flights N739P: Prestwick-Tashkent-Prestwick, 13-14.12.2001 N739P: Tashkent-Prestwick,19.06.2002 N739P: Tashkent-Glasgow, 11.02.2003 N739P: Tashkent-Glasgow, 31.07.2003 N739P: Tashkent-Prestwick, 17.08.2003 N739P: Tashkent-Prestwick, 24.09.2003</p> <p>Egypt, Cairo: 4 flights N739P: Cairo– Prestwick, 20.12.2001 N739P: Cairo– Glasgow, 24.07.2003 N168BF: London-Cairo, 05.05.2003 N168BF: Farnborough-Cairo, 14.03.2005</p> <p>Morocco, Casablanca + Tanger + Marrakech: 11 flights N739P: Marrakech-Northolt, 15.05.2004 N168BF: Casablanca-London, 16.12.2004 N168BF: London-Casablanca, 16.01.2005 N168BF: Casablanca- Farnborough, 05.02.2005 N168BF: Tanger-London, 02.04.2005 N168BF: Farnborough-Casablanca, 05.04.2005 N168BF: Casablanca-Farnborough, 08.04.2004 N168BF: Farnborough-Casablanca, 24.04.2005 N168BF: Casablanca-Farnborough, 02.05.2005 N168BF: Farnborough- Casablanca, 15.06.2005 N168BF: Tanger- Farnborough, 19.06.2005</p> <p>Lybia, Misurata+Tripoli: 9 flights</p>

	N313P: Northolt - Tripoli, 19.10.2003 N313P: Misurata - Northolt, 22.10.2003 N313P: Northolt - Misurata, 28.10.2003 N313P: Misurata - Northolt, 29.10.2003 N313P: Northolt - Misurata, 01.12.2003 N313P: Misurata - Northolt, 03.12.2003 N313P: Northolt-via Malta- Tripoli, 12.12.2003 N313P: Misurata - Brize-Norton, 12.12.2003 N313P: Misurata - Glasgow, 19.01.2005
--	--

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN IRELAND

Total number of stopovers of CIA aircraft in Irish airports: 147	
IRISH AIRPORTS	
Total number of Irish airports involved	4 airports involved
List of Irish Airports	Shannon (138 stopovers); Dublin (7); Cork (1); Eikn (1).
CIA AIRCRAFT	
Total Number of CIA aircraft having stopped over in Ireland	14 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Ireland	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N505LL; N6161Q; N8183J; N312ME; N478GS; N475LC.
Total number of stopovers in Ireland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 13 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 18 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N829MG: 2 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N379P: 14 stopovers in Ireland Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N368CE: 4 stopovers in Ireland N2189M: 3 stopovers in Ireland N1HC: 1 stopover in Ireland N50BH: 4 stopovers in Ireland N505LL: 1 stopover in Ireland N6161Q: 1 stopover in Ireland N8183J: 3 stopovers in Ireland N312ME: 1 stopover in Ireland N478GS: 42 stopovers in Ireland</p>

	N475LC: 40 stopovers in Ireland
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Ireland to or from suspicious locations	<p>Afghanistan, Kabul: 3 flights N85VM: Kabul- Shannon, 17.12.2003 N85VM: Shannon- Kabul, 13.08.2004 N478GS: Shannon- via Bucharest- Bagram, 04-05.12.2004</p> <p>Jordan, Amman: 8 flights N313P: Amman- Shannon, 04.03.2004 N313P: Amman- Shannon, 27.04.2004 N313P: Amman- Shannon, 10.05.2004 N313P: Shannon- Amman, 03.06.2004 N313P: Amman- Shannon, 01.08.2004 N85VM: Shannon- via Larnaca, Cyprus- Amman, 05-06.12.2002 N379P: Amman- Shannon, 01.08.2002 N379P: Amman- Shannon, 09.11.2002</p> <p>Baku, Azerbaijan: 3 flights N85VM: Baku- Shannon, 28.04.2004 N85VM: Baku- Shannon, 15.08.2004 N475LC: Baku- Shannon, 11.12.2005</p> <p>Egypt, Cairo, El Sheikh: 10 flights N85VM: Cairo- Shannon, 18.02.2003 N85VM: Shannon- El Sheikh, 26.04.2004 N478GS: Shannon- Cairo, 07.10.2003 N478GS: Cairo- Shannon, 16.10.2003 N478GS: Shannon- Cairo, 22.10.2003 N478GS: Cairo- Shannon, 31.10.2003 N478GS: Luxor- Shannon, 09.12.2003 N478GS: Luxor- Shannon, 21.01.2004 N478GS: Hurghada- Shannon, 07.03.2004 N478GS: Shannon- Hurghada, 19.11.2004</p> <p>Rabat, Morocco: 2 flights N379P: Rabbat- Shannon, 22.07.2002 N379P: Rabat- Shannon, 18.09.2002</p> <p>Baghdad, Iraq: 2 flights 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

Total number of stopovers of CIA aircraft in Portuguese airports: 91	
PORTUGUESE AIRPORTS	
Total number of Portuguese airports involved	7 airports involved
List of Portuguese airports	Cascais (1 stopover); Faro (1); Lajes (6); Lisboa (4); Ponta Delgada (32); Porto (27); Santa Maria (20);
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Portugal	17 different CIA aircraft
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Portugal	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N1HC; N50BH; N221SG; N168D; N505LL; N4557C; N8213G, N8183J; N187D; N219D; N312ME.
Total number of stopovers in Portugal for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 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>N85VM: 8 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N829MG: 7 stopovers in Portugal Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N379P: 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>N368CE: 3 stopovers in Portugal</p> <p>N2189M: 3 stopovers in Portugal</p> <p>N1HC: 2 stopovers in Portugal</p> <p>N50BH: 2 stopovers in Portugal</p> <p>N221SG: 3 stopovers in Portugal</p> <p>N168D: 4 stopovers in Portugal</p>

	<p>N505LL: 2 stopovers in Portugal N4557C: 2 stopovers in Portugal N8213G: 28 stopovers in Portugal N8183J: 1 stopover in Portugal N187D: 1 stopover in Portugal N219D: 2 stopovers in Portugal N312ME: 2 stopovers in Portugal</p>
<p>SUSPICIOUS LOCATIONS</p>	
<p>Total number of CIA flights having stopped over in Portugal to or from suspicious locations</p>	<p>Afghanistan, Kabul: 3 flights N379P: Porto- Kabul, 17.09.2002 N379P: Kabul- via Cairo, Egypt- Porto, 19.05.2003 N379P: Kabul- via Alger, Algeria- Porto, 23.05.2003</p> <p>Jordan, Amman: 5 flights N313P: Porto- Amman, 03.07.2005 N313P: Amman- Santa Maria, 04.07.2005 N379P: Amman- Porto, 17.02.2004 N2189M: Porto- via Athens, Greece- Amman, 26-27.06.2005 N4557C: Amman- via Diagoras, Greece- Porto, 27-28.06.2005</p> <p>Baku, Azerbaijan: 1 flight N313P: Porto- Baku, 25.08.2003</p> <p>Egypt, Cairo: 1flight N379P: Cairo- Porto, 19.05.2003</p> <p>Rabat, Morocco: 6 flights N85VM: Rabat- Santa Maria, 31.07.2004 N379P: Rabat- Porto, 25.05.2002 N379P: Rabat- Porto, 15.09.2002 N379P: Rabat- Porto, 06.06.2003 N379P: Porto- Rabat, 03.12.2003 N368CE: Rabat- Santa Maria, 14.04.2004</p> <p>Lybia, Misurata: 1 flight N85VM: Santa Maria-Misurata-Santa Maria, 26-29.07.2004</p> <p>Guantanamo, Cuba: 3 flights N85VM: Guantanamo- Santa Maria, 07.11.2003 N85VM: Santa Maria- Guantanamo, 31.07.2004 N379P: Porto- via Rabat, Morocco- Guantanamo, 03.12.2003</p> <p>Baghdad, Iraq: 2 flights N379P: Baghdad- Porto, 29.10.2003 N379P: Baghdad- Porto, 09.06.2005</p>

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SPAIN

Total number of stopovers of CIA aircraft in Spain airports: 68	
SPANISH AIRPORTS	
Total number of Spanish airports involved	10 airports involved
List of Spanish airports	Palma De Mallorca (18 stopovers); Ibiza (2); Madrid (3); Barcelona (4); Tenerife (17); Málaga (6); Alicante (1); Vigo (1); Sevilla (8); Valencia(8)
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Spain	16 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Spain	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH;N221SG; N168BF; N168D; N505LL; N8213G; N187D; N196D; N219D; N478GS.
Total number of stopovers in Spain for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 7 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 9 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 5 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N829MG: 2 stopovers in Spain. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N2189M: 5 stopovers in Spain.</p> <p>N1HC: 4 stopovers in Spain.</p> <p>N50BH: 2 stopovers in Spain.</p> <p>N221SG: 3 stopovers in Spain.</p> <p>N168BF: 4 stopovers in Spain.</p> <p>N168D: 6 stopovers in Spain.</p> <p>N505LL: 1 stopover in Spain.</p> <p>N8213G: 9 stopovers in Spain.</p> <p>N187D: 5 stopovers in Spain.</p> <p>N196D: 1 stopover in Spain.</p> <p>N219D: 4 stopovers in Spain.</p> <p>N478GS: 1 stopover in Spain.</p>

SUSPICIOUS LOCATIONS

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

Afghanistan, Kabul: 6 flights

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

Iraq, Baghdad: 4 flights

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

Cuba, Guantanamo: 3 flights

N58VM: Guantanamo - Tenerife, 12.04.2004
 N379P: Palma De Mallorca - via Misurata, Libya- Guantanamo, 07.09.2004
 N379P: Guantanamo- via Misurata, Lybia- Palma De Mallorca, 15.09.2004

Jordan, Amman: 5 flights

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

Lybia, Misurata⁷⁵: 8 flights

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

Egypt, Cairo + Luxor + Hurghada: 10 flights

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

Morocco, Casablanca + Rabat: 7 flights

N313P: Rabat -Via Kabul and Algiers -Palma de Mallorca, 22.01.2004
 N313P: Rabat -Ibiza, 12.02.2005
 N313P: Ibiza -Rabat, 15.02.2005

⁷⁵ On detention conditions in Lybia: http://www.state.gov/www/global/human_rights/1998_hrp_report/libya.html

	<p>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</p> <p>Romania, Bucharest + Constanta⁷⁶: 3 flights N313P: Bucharest - Palma De Mallorca, 26.01.2004 N85VM: Bucharest - Barcelona, 26.01.2004 N85VM: Tenerife - Constanta, 12.04.2004</p>
--	--

⁷⁶ Alleged presence of secret detention facilities in Romania

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN GREECE

Total number of stopovers of CIA aircraft in Greek airports: 64	
GREEK AIRPORTS	
Total number of Greek airports involved	8 airports involved
List of Greek airports	Athens (42 stopovers); Iraklion (10); Kerkira (5); Diagoras (1); Thessaloniki (1); Mikonos (1); Rodos (3); Khios (1).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Greece	19 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Greece	N313P; N829MG; N379P; N368CE; N2189M; N168BF; N168D; N505LL; N4557C; N8213G; N6161Q; N8183J; N187D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456A; N478GS; N475LC.
Total number of stopovers in Greece for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 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>N829MG: 1 stopover in Greece Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N379P: 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>N368CE: 2 stopovers in Greece</p> <p>N2189M: 2 stopovers in Greece</p> <p>N168BF: 1 stopover in Greece</p> <p>N168D: 2 stopovers in Greece</p> <p>N505LL: 1 stopover in Greece</p> <p>N4557C: 3 stopovers in Greece</p> <p>N8213G: 16 stopovers in Greece</p> <p>N6161Q: 3 stopovers in Greece</p> <p>N8183J: 2 stopovers in Greece</p> <p>N187D: 3 stopover in Greece</p> <p>N312ME: 2 stopovers in Greece</p>

	N1016M: 2 stopovers in Greece N4009L: 2 stopovers in Greece N4456A: 3 stopovers in Greece N478GS: 7 stopovers in Greece N475LC: 4 stopovers in Greece
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Greece to or from suspicious locations	Afghanistan, Kabul, Kandahar: 3 flights N313P: Athens- Kandahar, 01.05.2005 N379: Kabul- Athens, 29.09.2002 N8213G: Kabul- Athens, 11.05.2003 Jordan, Amman: 13 flights N829MG: Amman- Athens, 09.10.2002 N2189M: Iraklion- Amman, 15.10.2004 N168D: Kerkira- Amman, 11.08.2005 N4557C: Iraklion- Amman, 11.11.2004 N4557C: Amman- Diagoras, 27.06.2005 N4557C: Iraklion- Amman, 01.12.2005 N6161Q: Amman- Iraklion, 21.07.2004 N6161Q: Kerkira- Amman, 08.08.2004 N8183J: Iraklion- Amman, 24.05.2004 N8183J: Iraklion- Amman, 08.04.2005 N4456A: Athens- Amman, 25.08.2004 N4456A: Amman- Mikonos, 19.08.2005 N4456A: Khios- Amman, 04.09.2005 Baku, Azerbaijan: 3 flights N168D: Baku- Iraklion, 22.07.2005 N505LL: Athens- Baku, 05.02.2003 N187D: Baku- Kerkira, 23.04.2005 Egypt, Cairo, Luxor, Hurghada: 3 flights N4009L: Athens- Cairo, 01.12.2001 N4009L: Kerkira- Luxor, 21.01.2003 N478GS: Hurghada- Athens, 10.10.2003 Baghdad, Iraq: 1 flight N187D: Iraklion- Baghdad, 12.11.2005

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN CYPRUS

Total number of stopovers of CIA aircraft in Cyprus airports: 57	
CYPRUS AIRPORTS	
Total number of Cyprus airports involved	2 airports involved
List of Cyprus airports	Larnaca (48 stopovers); Paphos (9).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Cyprus	15 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Cyprus	N313; N85VM; N379; 368CE; 168BF; 168D; N6161Q; N219D; N312ME; N1016M; N4009L; N4456; N5155A; N478GS; N475LC.
Total number of stopovers in Cyprus for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 5 stopovers in Cyprus Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 5 stopovers in Cyprus Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 11 stopovers in Cyprus Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al 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>N368CE: 10 stopovers in Cyprus</p> <p>168BF: 4 stopovers in Cyprus</p> <p>N168D: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N6161Q: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N219D: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N312ME: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N1016M: 2 stopovers in Cyprus</p> <p>N4009L: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N4456: 2 stopovers in Cyprus</p> <p>N5155A: 1 stopover in Cyprus</p> <p>N478GS: 3 stopovers in Cyprus</p> <p>N475LC: 9 stopovers in Cyprus</p>

SUSPICIOUS LOCATIONS

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

Afghanistan, Kabul: 4 flights

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

Jordan, Amman: 9 flights

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

Egypt, Cairo: 3 flights

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

Rabat, Morocco: 2 flights

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

Baghdad, Iraq: 3 flights

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ITALY

Total number of stopovers of CIA aircraft in Italian airports: 46	
ITALIAN AIRPORTS	
Total number of Italian airports involved	15 Italian airports
List of Italian airports	Pisa (3 stopovers); Rome (9); Sigonella (1); Naples (3); Bari (1); Florence (3) Venice (4); Palermo (3); Milan (9); Brindisi (4); Cagliari (1); Catania (1); Olbia (2); Genova (1); Montichiari (1)
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Italy	13 different CIA aircraft
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Italy	N313P; N85VM; N829MG; N379P; N2189M; N1HC; N50BH; N221SG; N168D;N505LL; N6161Q; N219D; N1016M
Total number of stopovers in Italy for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 1 stopover in Italy Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 7 stopovers in Italy. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 3 stopovers in Italy. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N829MG: 6 stopovers in Italy. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Maher Arar (Rome-Amman, 08.10.2002).</p> <p>N2189M: 2 stopovers in Italy N1HC: 12 stopovers in Italy N50BH: 5 stopovers in Italy N221SG: 4 stopovers in Italy N168D: 1 stopover in Italy N505LL: 1 stopover in Italy N6161Q: 1 stopover in Italy N219D: 2 stopovers in Italy N1016M: 1 stopover in Italy</p>

SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Italy to or from suspicious locations	<p>Jordan, Amman: 9 flights N829MG: Rome - Amman, 08.10.2002 N379P: Amman - Rome, 15.02.2002 N2189M: Amman - Genova, 19.09.2003 N2189M: Amman - Olbia, 30.03.2005 N221SG: Amman - Brindisi, 28.03.2004 N221SG: Brindisi - Amman, 10.12.2004 N168D: Cagliari - Amman, 13.01.2005 N505LL: Amman - Venice, 21.05.2004 N219D: Venice - Amman, 06.05.2005</p> <p>Egypt, Cairo + Luxor: 3 flights N379P: Cairo - Rome, 20.01.2002 N221SG: Rome - Cairo, 01.04.2002 N221SG: Brindisi - Luxor, 04.02.2004</p> <p>Morocco, Rabat: 1 flight N85VM: Rabat - Sigonella, 05.05.2004</p> <p>Lybia, Misurata: 1 flight N85VM: Naples - Misurata, 05.05.2004</p>

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FRANCE

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ROMANIA

Total number of stopovers of CIA aircraft in Romanian airports: 21	
ROMANIAN AIRPORTS	
Total number Romanian airports involved	5 airports involved
List of Romanian airports ⁷⁷	Bucaresti, Otopeni and Baneasa: 13 stopovers + 5 take-offs, as filed in flight plans ⁷⁸ Timisoara: 1 landing, as filed in flight plans ⁷⁹ Constanta, Kogalniceanu: 2 stopovers + 4 landings, as filed in flight plans ⁸⁰ Bacau: 1 stopover
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Romania	14 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Romania	N313P; N85VM; N379P; N2189M; N1HC; N8213G; N157A; N173S; N187D; N312ME; N4009L; N4456A; N478GS; N4466A.
Total number of stopovers in Romania for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	N313P: 2 stopovers in Romania. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Benyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004) N85VM: 3 stopovers in Romania. Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003) N379P: 1 stopover in Romania. Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed al-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002). N2189M: 1 stopover in Romania N1HC: 1 stopover in Romania N8213G: 1 stopover in Romania

⁷⁷ 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.

⁷⁸ Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

⁷⁹ Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

⁸⁰ Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

	<p>N157A: 1 stopover in Romania N173S: 1 stopover in Romania N187D: 1 stopover in Romania N312ME: 1 stopover in Romania N4009L: 1 stopover in Romania N4456A: 3 stopovers in Romania N478GS: 3 stopovers in Romania N4466A: 1 stopover in Romania</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
<p>Total number of CIA flights having stopped over in Romania to or from suspicious locations</p>	<p>Afghanistan, Kabul + Bagram US Air Base: 5 flights N313P: Kabul– via Szymany, Poland – Bucharest, 22.09.2003 N313P: Kabul– Timisoara, 25.01.2004 N739P: Bucharest – via Amman, Jordan – Kabul, 25.10.2003 N478GS: Bucharest – Bagram US Air Base, 05.12.2004 N478GS: Bagram US Air Base - Bucharest, 06.12.2004</p> <p>Jordan, Amman: 8 flights N58VM: Amman – Constanta, 26.01.2004 N58VM: Amman – Constanta, 01.10.2004 N739P: Bucharest - Amman, 25.10.2003 N2189M: Amman – Constanta, 13.06.2003 N2189M: Costanta - Amman, 14.06.2003 N1HC: Bucharest – Amman, 05.11.2005 N187D: Bucharest – Amman, 27.08.2004 N4456A: Bucharest – via Athens, Greece – Amman, 25.08.2004</p> <p>Morocco, Rabat + Casablanca: 2 flights N313P: Bucharest – Rabat, 22.09.2003 N58VM: Bucharest – Casablanca, 12.04.2004</p> <p>Cuba, Guantanamo: N313P: Bucharest – via Rabat, Morocco – Guantanamo, 23.09.2003 N85VM: Guantanamo – via Tenerife, Spain – Constanta, 12.04.2004</p> <p>Iraq, Baghdad: N313P: Baghdad - via Kabul, Afghanistan – Timisoara, 25.01.2004⁸¹ N739P: Bucharest – via Amman, Jordan and Kabul, Afghanistan – Baghdad, 25.10.2003 N187D: Bucharest – via Amman, Jordan - Baghdad</p> <p>Azerbaijan, Baku N157A: Baku – Bucharest, 09.05.2003 N312ME: Bucharest – Baku, 24.04.2003 N4009L: Bucharest – Baku, 21.05.2005 N4466A: Bacau – via Ankara, Turkey – Baku, 19-20.03.2004</p>

⁸¹ Flight Logs subject to inconsistencies, see above footnote

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE CZECH REPUBLIC

Total number of stopovers of CIA aircraft in the Czech Republic airports: 21	
CZECH AIRPORTS	
Total number of Czech airports involved	2 airports involved
List of Czech airports	Praha (19 stopovers); Pardubice (2).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in the Czech Republic	7 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in the Czech Republic	N313P; N85VM; N379; N2189M; N1HC; N168D; N4456A.
Total number of stopovers in Czech Republic for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft.	<p>N313P: 3 stopovers in Czech Republic Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 3 stopovers in Czech Republic Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N379P: 9 stopovers in Czech Republic Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N2189M: 1 stopover in Czech Republic</p> <p>N1HC: 3 stopovers in Czech Republic</p> <p>N168D: 1 stopover in Czech Republic</p> <p>N4456A: 1 stopover in Czech Republic</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped	Afghanistan, Kabul, Kandahar: 4 flights N313P: Kabul- Praha, 08.01.2004

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN THE NETHERLANDS

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN HUNGARY

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN POLAND

Total number of stopovers of CIA aircraft in Polish airports: 11	
POLISH AIRPORTS	
Total number of Polish airports involved	3 airports involved
List of Polish Airports	Szymany (3 stopovers); Warszawa (7); Krakow (1).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Poland	4 different CIA aircraft
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Poland	N313P; N379; N1HC; N8213G.
Total number of stopovers in Poland for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 1 stopover in Poland Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N379P: 6 stopovers in Poland Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Ahmed Agiza and Mohammed El-Zari (Stockholm-Cairo, 18.12.2001), Abu Al Kassem Britel (Islamabad-Rabat, 25.05.2002), Benyamin Mohammed (Islamabad-Rabat, 21.07.2002) Bisher Al Rawi and Jamil El Banna (Banjul-Kabul, 09.12.2002).</p> <p>N1HC: 3 stopovers in Poland</p> <p>N8213G: 1 stopover in Poland</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Poland to or from suspicious locations	<p>Afghanistan, Kabul: 3 flights N313P: Kabul- Szymany, 22.09.2003 N379: Kabul- Warszawa, 07.03.2003 N379: Kabul- Szymany, 25.03.2003</p> <p>Rabat, Morocco: 2 flights N379: Rabat- Warszawa, 07.02.2003 N379: Warszawa- Rabat, 06.06.2003</p>

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN MALTA

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

MALTESE AIRPORTS	
Total number Maltese airports involved	1 airport involved
List of Maltese airports	Malta (7 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Malta	6 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Malta	N313P; N85VM; N168D; N8213G; N6161Q; N196D.
Total number of stopovers in Malta for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	<p>N313P: 1 stopover in Malta Aircraft used for the Extraordinary Renditions of Khaled el-Masri (Skopje-via Baghdad-Kabul , 24.01.2004) and Binyam Mohammed (Rabat-Kabul, 22.01.2004)</p> <p>N85VM: 1 stopover in Malta Aircraft used for the Extraordinary Rendition of Abu Omar (Ramstein-Cairo, 17.02.2003)</p> <p>N168D: 1 stopover in Malta</p> <p>N8213G: 2 stopovers in Malta</p> <p>N6161Q: 1 stopover in Malta</p> <p>N196D: 1 stopover in Malta</p>
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Malta to or from suspicious locations	<p>Jordan, Amman: 2 flights N168D: Amman- Malta, 12.08.2005 N196D: Malta- Amman, 18.05.2004</p> <p>Egypt, Alexandria, Cairo, Hurghada: 3 flights N85VM: Cairo- Malta, 16.12.2004 N8213G: Malta- Hurghada, 25.08.2004 N6161Q: Alexandria- Malta, 02.08.2005</p> <p>Lybia, Hllt: 1 flight N313P: Malta- Hllt, 12.12.2003</p>

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SWEDEN

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

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN BELGIUM

Total number of stopovers of CIA aircraft in Belgian airports: 4	
BELGIAN AIRPORTS	

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN ESTONIA

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LUXEMBOURG

Total number of stopovers of CIA aircraft in Luxembourg airports: 3	
LUXEMBOURG AIRPORTS	
Total number of Luxembourg airports involved	1 airport involved.
List of Luxembourg airports	Luxembourg (3 stopovers).
CIA AIRCRAFT	
Total number of CIA aircraft having stopped over in Luxembourg	2 different CIA aircraft.
List of CIA aircraft (Registration Numbers) having stopped over in Luxembourg	N8213G; N312ME.
Total number of stopovers in Luxembourg for each CIA aircraft and relevant details of specific aircraft	N8213G: 2 stopovers in Luxembourg N312ME: 1 stopover in Luxembourg
SUSPICIOUS LOCATIONS	
Total number of CIA flights having stopped over in Luxembourg to or from suspicious locations	

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVENIA

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN FINLAND

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN AUSTRIA

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN DENMARK

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN LITHUANIA

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

ANALYSIS OF CIA FLIGHTS HAVING STOPPED OVER IN SLOVAKIA

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