

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Det tillfälliga utskottet för CIA:s påstådda användning av europeiska länder för transport och illegal internering av fångar

1.6.2006

ARBETSDOKUMENT NR 4

om CIA:s flygningar i Europa

Det tillfälliga utskottet för CIA:s påstådda användning av europeiska länder för transport och illegal internering av fångar

Föredragande: Giovanni Claudio Fava

1. INLEDNING

I samband med de *extraordinära överlämnandena* brukade CIA hyra flygplan av privata företag och charterbolag. Genom att utnyttja den civila luftfarten är det möjligt att nå platser där militärflyg skulle dra till sig misstankar. Tack vare den civila luftfarten kringgår CIA de krav på information som staterna har när det gäller regerings- eller militärflyg.

De flesta av dessa företag är s.k. *skalbolag*, dvs. de finns bara på papperet (t.ex. brevlådeföretag) eller också har de en enda anställd (vanligen en advokat). Dessa skalbolag står som ägare av några flygplan som systematiskt är föremål för köp och försäljning. Efter varje transaktion omregistreras flygplanen så att de inte kan spåras.

Ett bra exempel på skalbolagsverksamhet är företaget **Premier Executives** historia. Premier Executives kontorsadress är en postbox utanför Washington. Premier ägde två flygplan: Gulfstream V och Boeing 737, som användes av CIA för extraordinära överlämnanden. Båda flygplanen tillhörde **Steven Express**, ett annat skalbolag. Steven Express har en kontorsadress i Tennessee men inte några kontorslokaler. Steven Express övertogs av en advokat för **Devon Holding**, som likaså är ett skalbolag. Advokaten var den ende ansvarige/anställda i Devon Holding. Genom denna skalbolagsverksamhet blir det möjligt för CIA att sopa bort spåren av dess flyg och därmed även alla spår av olagliga handlingar som är förbundna med det aktuella flygplanet.

Detta hände till exempel i november 2004 då *Sunday Times*¹ rapporterade om att Förenta staterna hade hyrt flygplanet Gulfstream V för att flytta fångar till Guantanamo och till andra amerikanska militärbaser. Två dagar senare gjorde sig Premier Executive av med flygplanet genom att säja det till **Bayard Foreign Marketing**, ett annat skalbolag. Namnet på den ansvarige för detta företag, Leonard Bayard, har aldrig hittats i ett offentligt register. Det andra planet, en Boeing 737, såldes till **Keeler and Tate Management**, som också är ett skalbolag utan vare sig kontorslokaler eller webbsida, och vars enda egendom var Boeing 737-planet. Premier Executives verksamhet upphörde dock 2005.²

De skalbolag som CIA använder har ibland kontakter med andra verkliga företag som har både kontorslokaler och anställda (s.k. *operativa företag*). Dessa företag stöder skalbolagen och förser CIA-flygen med all nödvändig logistik (piloter, catering, teknisk assistans). I vissa fall är de operativa företagen direkt knutna till CIA. Ett exempel är **Aero Contractor**, ett företag som av *New York Times*³ beskrivits som det ”den största inhemska knutpunkten för CIA:s hemliga luftfartstjänster”.

Systemet beskrivs på ett bra sätt i *New York Times*:

”En genomgång av flera tusen flygningar, flygplansregistreringar och företagshandlingar samt intervjuer med f.d. CIA-tjänstemän och piloter visar att CIA äger minst 26 flygplan, varav tio anskaffats sedan 2001. CIA har dolt sitt ägarskap bakom ett nät av sju skalbolag som tycks sakna anställda och inte förefaller ha någon funktion förutom att de äger flygplan.

¹ www.timesonline.co.uk/article

² 24 USA: Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance' Amnesty International 5 april 2006 AI Index: AMR 51/051/2006

³ Scott Shane, Stephen Grey and Margot Williams, *CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*, *New York Times*, 31 maj 2005.

Flygplanen, som regelbundet kompletteras med privata charterflygplan, sköts av riktiga företag som kontrolleras av eller är knutna till CIA, bland annat Aero Contractors och två Floridabaserade företag, Pegasus Technologies och Tepper Aviation.”⁴

I andra fall hyr CIA flyg från normala charteragenter, vilket är fallet med **Richmor Aviation**. Richmor Aviation är ett av de äldsta charter- och flygförvaltningsföretagen. Gulfstream IV, N85VM, som tillhör Richmor Aviation, deltog i bortförandet av Abu Omar.

Dessutom förekommer det, i detta ogenomträngliga nät, att enskilda flyg ändrar registreringsnummer (som exempel kan nämnas att Gulfstream V först var registrerat som N379P och därefter som N8068V och N44982).

51 flygplan påstås ha använts till de extraordinära överlämnandena, men enligt den amerikanska federala luftfartsmyndigheten (FAA)⁵ finns det 57 registreringsnummer. Det visar sig att några av flygen har registrerats flera gånger.

Av de 51 flygplan som CIA påstås ha använt

- är 26 registrerade hos skalbolag och i några fall understödda av operativa företag,
- betecknas 10 som ”CIA frequent flyers” (ofta använda av CIA); dessa tillhör **Blackwater USA**, en viktig klassificerad leverantör till CIA och den amerikanska armén som ställer personal, undervisning och logistik till förfogande; i detta fall finns det inte någon mellanhand i form av ett skalbolag,
- har de övriga 15 flygplanen hyrts av privata företag som samarbetar med både CIA och andra kunder.

1. INVOLVERADE FÖRETAG

Skalbolag ⁶:

- CROWELL AVIATION TECHNOLOGIES, INC
- PATH CORPORATION
- RAPID AIR TRANS, INC.
- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.
- KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC
 - De två sistnämnda bolagen på listan ersatte *Premier Executive Transport Services, inc.* när Premier sålde Boeing 737-planet och Gulfstream V-planet till *Bayard* och till *Keeler*. Därefter försvann Premier.

⁴<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?pagewanted=1&ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytmc=rss>

⁵ http://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_inquiry.asp

⁶ Below the radar - Secret flights to torture and ‘disappearance’ <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

Operativa företag:

○ AERO CONTRACTORS, LTD. (NORTH CAROLINA)

Aero Contractors grundades 1979 av Jim Rhyne, f.d. pilot inom Air America, ett företag som CIA använde under Vietnamkriget. Aero Contractors piloter är enligt New York Times "de diskreta busschaufförerna i kampen mot terrorismen, vilka rutinmässigt skickas ut på hemliga uppdrag till Bagdad, Kairo, Tasjkent och Kabul". New York Times fortsätter: "Aero Contractors är i själva verket den överordnade inhemska knutpunkten för CIA:s hemliga luftfartstjänster".⁷ Enligt den amerikanska luftfartsmyndigheten hyr nämligen Aero Contractors sina flygplan av Premier Executive Transport (ett skalbolag)⁸, till exempel Boeing 737 (N 4476S, f.d. N313P). Aero Contractors har ingen webbsida och gör ingen reklam för sin verksamhet. Alla intjänade belopp kommer från CIA, den amerikanska armén och andra regeringsorgan. Trots det är Aero Contractors ett befintligt företag med kontorslokaler och 80 anställda.

Aero Contractors är operativt företag för följande skalbolag:

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

○ PEGASUS TECHNOLOGIES, INC

Pegasus Technologies arbetar med flygelektronik, sensorer och elsystem i CIA:s flyg. Detta omfattar förmodligen även topphemliga krypterade kommunikationssystem och system för mörkerseende.⁹

○ TEPPER AVIATION

Tepper Aviation är ett företag som kontrolleras av eller på andra sätt är knutet till CIA.¹⁰

⁷ C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights

av SCOTT SHANE, STEPHEN GREY och MARGOT WILLIAMS, 31 maj 2005

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

⁸ "Blowers säger att Aero Contractors, som sköter sin verksamhet från en blå hangar i Johnston-flygplatsen, hyrde jetplanen under ungefär ett år, troligen under 2002 eller 2003, av det Massachusettsbaserade företaget Premier Executive Transport Services (...) Aero Contractors lät sina hyresavtal med Premier Executive löpa ut för ungefär ett år sedan. Aero Contractors erbjuder inte längre sina kunder jetplan utan hyr istället ut turbopropellerplan."

<http://www.newsobserver.com/news>

⁹ Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

¹⁰ <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnyt&emc=rss>

Enligt Amnesty Internationals rapport skall Tepper Aviation ha varit involverat i överlämnanden på ett eller flera av företagets flygplan.¹¹ Företaget sköter sin verksamhet från Bob Sikes Airport, Florida. Företagets europeiska bas är Rhein-Main-flygplatsen i Tyskland. Tepper använder tre flygplan som ägs av skalbolaget **Rapid Air Trans**: Lockheed N2189M, N4557C och N8183J.

○ RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, ägare av Gulfstream IV-jetplanet (och partner i Boston Red Sox), bekräftade för tidningen *Globe and Tribune*¹² att hans privata jetplan flera gånger hade hyrts av CIA¹³. Enligt FAA:s registreringar tillhör planet Assembly Pointe Aviation Inc., där Morse är den ende anställda. Flyget hyrdes av Richmor Aviation, i Hudson. Planets registreringsnummer var **N85VM**, men ändrades senare till **N227SV** (bortförandet av Abu Omar). Morse hävdar att detta flyg hyrdes ut till CIA av Richmor Aviation i ungefär tre år.¹⁴

○ BLACKWATER USA:S DOTTERBOLAG

Detta företag är en viktig samarbetspartner till CIA och den amerikanska armén. Det levererar personal och utbildning samt luftfartstjänster genom sina båda dotterbolag:

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

Båda företagen flyger med stora spanska CASA C-212 passagerar- och lastflyg. Dessa flyg transporterar fallskärmstrupper och otympligt materiel och kan operera från korta och oförbättrade startbanor. I Europa har dessa plan Malta som sin bas.

2. CIA-FLYGENS MELLANLANDNINGAR I EUROPA

Mellan slutet av 2001 och slutet av 2005 **gjorde de flygplan som direkt eller indirekt stod under CIA:s kontroll över 1000 mellanlandningar på europeiska flygplatser**. Bortsett från de bevisade fallen med extraordinära överlämnanden (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed el-Masri, Ahmed al-Giza och Mohamed al-Zari) finns det inte några ovedersägliga bevis för att dessa flyg har haft med sig fångar. Men om man ser på rutterna för många av dessa flygningar och några av destinationsländerna (Afghanistan, Irak, Jordanien, Egypten, Libyen, Marocko, Uzbekistan, Guantanamo) är det logiskt att anta att detta skedde vid mer än ett tillfälle.

¹¹ http://www.amnestyusa.org/stoptorture/pdf/below_the_radar_full_report.pdf

¹²US: CIA Uses Jet Owned by Red Sox Partner, av Gordon Edes, The Boston Globe:

<http://www.boston.com/news/globe>.

¹³ "Det chartras ofta (...) Det är en ren slump att en av våra kunder är CIA.(...) Jag var faktiskt glad över att göra affärer med CIA. Förhoppningsvis användes planet för ett gott ändamål."

<http://www.boston.com/news/globe>

¹⁴ av Gordon Edes, The Boston Globe, 21 mars 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

A. Forskningsmetod

Resultaten uppnåddes genom att jämföra uppgifterna från **Eurocontrol** (den myndighet som är ansvarig för att kontrollera det europeiska luftrummet) med uppgifterna från **FAA** (den amerikanska federala luftfartsmyndigheten, som bevarar uppgifter om alla de flygplan som startar från eller landar i Förenta staterna).

Forskningen har varit inriktad på flygplan som ägs eller används av flygbolag som på något sätt är kopplade till CIA och som ofta har flugit i Europa på senare år.

Med hjälp av **trettiotvå registreringskoder** har FAA gjort det möjligt för oss att spåra de företag som äger flygen och deras huvudkontor. Det har visat sig att planen ofta ägs av skalbolag utan vare sig kontorslokaler eller personal och vars adresser visat sig vara postboxar, som i sin tur hade kopplingar till andra företag som drivs av CIA. Några av flygplanen ägs av företag med direkta kopplingar till CIA. Alternativt har CIA hyrt dem av vanliga kommersiella företag.

De flygloggar som Eurocontrol har tagit fram bekräftar att de kontrollerade flygplanen sedan den 11 september har gjort **1080 mellanlandningar i Europa**, ofta genom att flyga mellan europeiska flygplatser och destinationer i Asien, Mellanöstern och Afrika.

De rutter som har följts och de länder som CIA-planen har flugit till (bland annat Afghanistan, Irak, Jordanien, Egypten, Libyen, Marocko, Turkmenistan, Uzbekistan och Azerbajdzjan) bekräftar att flygningarna även skulle ha kunnat användas till fängstransporter.

En indirekt bekräftelse ges av de välkända fallen med extraordinärt överlämnande (Abu Omar, Maher Arar, Khaled el-Masri, Ahmed al-Giza och Mohamed al-Zari), eftersom flygplanen på vår lista användes i varje enskilt fall.

B. Några exempel

Gulfstream IV N85VM-N227SV

- Ägs av Richmor Aviation (Richmors ägare har själva erkänt att de har hyrt ut planet till CIA vid flera tillfällen). Det var detta plan som användes för att transportera **Abu Omar** från Ramstein till Kairo i februari 2003. Mellan den 11 september 2001 och slutet av 2005 gjorde flyget ungefär **80 mellanlandningar** på europeiska flygplatser. Sedan början av 2004 har Gulfstream IV-planet mellanlandat i Rumänien tre gånger: vid två tillfällen kom planet från Jordanien och vid det tredje tillfället, den 12 april 2004, kom det från Guantanamo efter en mellanlandning på Teneriffa. Från Rumänien flög plan N85VM till Casablanca i Marocko, varifrån det återvände till Washington den 13 april.

Boeing 737 N313P

- Ursprungligen registrerat av Stevens Express Leasing Inc och därefter av Premier Executive Transport Services. Mellan 2003 och 2004 landade planet en gång i Polen och två gånger i Rumänien under flygningar från Afghanistan. Det finns ingen anledning att tro att syftet med dessa mellanlandningar var att tanka planet. Den 22 september 2003 flög N313P-planet från Kabul till Szymany, en flygplats i nordöstra Polen, nära staden Szczytno. Efter att ha landat i Szymany flög planet mot sydost till Rumänien. Enligt uppgifter från Eurocontrol lämnade Boeing-planet kort därefter Bukarest för att åka till Rabat i Marocko. Följande kväll (den 23 september) lämnade planet Rabat kl. 20.10 och nådde Guantanamobasen i gryningen den 24 september.

Boeing 737 N368CE

- Frankfurt-Ashkhabad (i Turkmenistan) och Frankfurt-Bagdad var de dagliga rutterna för N368CE-planet, som ägdes av skalbolaget Premier Aircraft Management. Mellan juni och november 2005 landade flygplanet, som kom ifrån Frankfurt, ungefär **50 gånger** i Ashkhabad och 16 gånger i Bagdad. Under samma period gjorde flygplanet **112 mellanlandningar** vid olika europeiska flygplatser.

Lockheed N2189M

- Mycket intressanta är också de rutter som flögs av N2189M-planet, som ägdes av Tepper Aviation, ett skalbolag etablerat av en f.d. CIA-pilot. Detta plan har ställts till den amerikanska säkerhetstjänstens förfogande. Sedan den 11 december 2001 har flygplanet gjort **70 landningar** i Europa, 17 in Tasjkent (i Uzbekistan) och 29 i Baku (i Azerbajdzjan). Bland destinationerna utanför Europa märks Egypten (3 gånger) och Jordanien (8 gånger). Samma flygplatser användes av andra flygplan som ägs av Tepper Aviation, nämligen Hercules-130 N8183J (16 flygningar från Frankfurt till Baku, 10 flygningar från Tasjkent till Frankfurt).

Gulfstream V N379P-N8068V-N44982

- Ägs av Premier Executive (det största av CIA:s skalbolag). Registreringen av detta flygplan har ändrats tre gånger för att göra det omöjligt att spåra. Det är detta flygplan som i december 2001 flög **Ahmed Agiza** och **Mohammed al-Zari** från Stockholm till Kairo. I juni 2003 flög det mellan Kabul, Warszawa och Rabat och en månad därefter användes det för en returflygning mellan Kabul och Warszawa. På det hela taget gjorde flygplanet **145 mellanlandningar i Europa** mellan slutet av 2001 och juni 2005. De mest frekventa destinationerna utanför Europa var: Uzbekistan, Egypten, Jordanien, Förenade Arabemiraten, Pakistan, Marocko, Georgien, Afghanistan, Gambia, Algeriet, Libanon, Azerbajdzjan, Libyen och Guantanamo.

(Föredraganden kommer att dela ut ett omfattande material om alla de flygplan som använts av CIA.)

C. Sammanfattning

På grundval av de uppgifter som Eurocontrol tagit fram om de 32 kontrollerade flygkoderna kan följande sägas:

1. Alla flygplan administrerades av företag kopplade till eller kontrollerade av CIA.
2. Sammanlagt gjorde flygplanen **1080 mellanlandningar i Europa**.
3. Av de destinationer som också kan sättas i samband med **fångtransporten** registrerades följande mellanlandningar mellan slutet av 2001 och slutet av 2005:
 - a. 70 i Jordanien
 - b. 70 i Azerbajdzjan
 - c. 52 i Turkmenistan
 - d. 50 i Egypten
 - e. 46 i Uzbekistan
 - f. 40 i Irak
 - g. 37 i Afghanistan
 - h. 40 i Marocko
 - i. 14 i Libyen
 - j. 11 på Guantanamo.
4. Det bör noteras att det i många av de ovannämnda länderna är vanligt med tortyr och frihetsberövande utan rättegång. Bob Baer, en f.d. CIA-agent, sade följande i en intervju i tidningen New Statesman¹⁵: ”Om man vill att någon ska torteras skickar man honom till Syrien. Om man vill att någon ska försvinna för gott skickar man honom till Egypten”.¹⁶ Manfred Nowak, FN:s speciella rapportör om tortyr, betonade i sin senaste rapport till generalförsamlingen att några länder, bland annat Förenta staterna, Förenade kungariket, Frankrike och Sverige har kränkt internationella konventioner om mänskliga rättigheter genom att förvisa misstänkta terrorister till länder såsom Egypten, Syrien, Algeriet och Uzbekistan, där det finns en stor risk för att de kan utsättas för tortyr.¹⁷ Situationen för de mänskliga rättigheterna i några av de ovannämnda länderna (nämligen Georgien, Marocko, Azerbajdzjan, Egypten, Uzbekistan, Jordanien, Syrien, Afghanistan, Turkmenistan och Irak) kritiserades nyligen av det amerikanska utrikesministeriet i dess olika landrapporter, särskilt när det gäller användning av tortyr, godtyckligt frihetsberövande och situationen för fångarna¹⁸.

¹⁵ <http://www.newstatesman.com/Politics>

¹⁶ <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>

¹⁷ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

¹⁸ <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

Georgien: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2001/eur/8256.htm>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DT\617722SV.doc

9/9

PE 374.340v01-01

SV