

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Nichtständiger Ausschuss zur behaupteten Nutzung europäischer Staaten durch die CIA für die Beförderung und das rechtswidrige Festhalten von Gefangenen

1.6.2006

ARBEITSDOKUMENT Nr. 4

zu den CIA-Flügen in Europa

Nichtständiger Ausschuss zur behaupteten Nutzung europäischer Staaten durch die CIA für die Beförderung und das rechtswidrige Festhalten von Gefangenen

Berichtersteller: Giovanni Claudio Fava

1. EINLEITUNG

Im Zusammenhang mit den *außerordentlichen Überstellungen* hat die CIA für die Anmietung von Flugzeugen oft private Unternehmen und Charterdienste benutzt. Mit Zivilflugzeugen können Orte erreicht werden, an denen eine Landung von Militärflugzeugen Verdacht erregt hätte. Durch den Einsatz von Zivilflugzeugen umgeht die CIA die Verpflichtung, die von einigen Staaten geforderten Informationen über den Einsatz von Regierungs- oder Militärflugzeugen zu liefern.

Die meisten dieser Unternehmen sind so genannte „*shell companies*“ (Strohfirmen): Diese bestehen nur auf Papier (beispielsweise aus Postfächern) bzw. nur aus einem einzigen Angestellten (in der Regel einem Rechtsanwalt). Diese Strohfirmen erscheinen als Eigner von Flugzeugen, die systematisch gekauft und gleich wieder verkauft werden. Nach jeder Transaktion werden die Flugzeuge neu registriert, um ihre Herkunft zu verschleiern.

Ein gutes Beispiel eines solchen Scheingeschäftes ist die Geschichte von **Premier Executive**. Diese Firma hat als Geschäftsadresse ein Postfach außerhalb von Washington. Premier Executive besaß zwei Flugzeuge: Einen Gulfstream V und eine Boeing 737, die von der CIA für außerordentliche Überstellungen benutzt wurden. Beide Flugzeuge gehörten **Steven Express**, einer weiteren Strohfirma. Steven Express hat eine Geschäftsadresse in Tennessee, jedoch keine entsprechenden Geschäftsräume. Steven Express wurde im Namen von **Devon Holding**, einer weiteren Strohfirma, von einem Rechtsanwalt übernommen. Dieser Rechtsanwalt war der alleinige Vertreter/Angestellte von Devon Holding. Durch diese Art von Scheingeschäften lassen sich die Spuren der CIA-Flugzeuge vertuschen, und somit werden auch alle Hinweise auf illegale Operationen in Verbindung mit den Flugzeugen zerstört.

Dies geschah beispielsweise im November 2004, als die *Sunday Times*¹ berichtete, dass die Vereinigten Staaten den Flugjet Gulfstream V zur Verbringung von Häftlingen nach Guantanamo und an andere US-Militärstützpunkte anmietete. Zwei Tage später entledigte sich Premier Executive des Flugzeuges und verkaufte es an **Bayard Foreign Marketing**, eine weitere Strohfirma. Der Name des Geschäftsführers, Leonard Bayard, tauchte nie in irgendeinem öffentlichen Register auf.

Das andere Flugzeug, die Boeing 737, wurde an **Keeler and Tate Management** verkauft, eine weitere Strohfirma ohne Geschäftsräume und ohne Website, deren einziges Eigentum in der Boeing 737 bestand. Premier Executive wiederum ist seit 2005 verschwunden².

Manchmal stützen sich von der CIA benutzte Strohfirmen auf andere, tatsächlich existierende Unternehmen mit Geschäftsräumen und Angestellten (so genannte *operative Firmen*). Diese Unternehmen stehen hinter den Strohfirmen; sie sorgen für die gesamte erforderliche Logistik für die CIA-Flugzeuge (Piloten, Catering, technische Hilfe). In einigen Fällen sind die operativen Firmen direkt mit der CIA verbunden. Ein Beispiel dafür ist die Firma **Aero Contractors**, die von der New York Times³ als „wichtigster nationaler Dreh- und

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. Mai 2005

Angelpunkt für die Geheimflüge des amerikanischen Geheimdienstes" beschrieben wurde.

Die New York Times liefert eine gute Beschreibung des Systems:

„Eine Analyse von Tausenden von Flugaufzeichnungen, Flugzeugregistrierungen und Firmenunterlagen sowie Interviews mit ehemaligen CIA-Beamten und Piloten zeigt, dass der Geheimdienst mindestens 26 Flugzeuge besitzt, von denen 10 seit 2001 erworben wurden. Die CIA hat die Eigentumsverhältnisse durch ein Netz von sieben Strohfirmen verschleiert, die offenbar keine Angestellten und auch keine andere Funktion haben als den Besitz eines Flugzeugs.

Die Flugzeuge, neben denen regelmäßig auch noch private Charterflugzeuge eingesetzt werden, werden von tatsächlich existierenden Unternehmen betrieben, die von der CIA kontrolliert werden oder an sie gebunden sind; dazu gehören unter anderem „Aero Contractors“ und zwei Unternehmen aus Florida, „Pegasus Technologies“ und „Tepper Aviation“.¹

Schließlich mietet die CIA sonst auch Flugzeuge von normalen Charter-Firmen an, wie beispielsweise von **Richmor Aviation**. Richmor Aviation ist eine der ältesten Charter- und Flugmanagement-Firmen. Der Gulfstream IV N85VM (das bei der Entführung von Abu Omar beteiligte Flugzeug) gehört Richmor Aviation.

Und letztlich besteht in diesem äußerst verworrenen Netz auch die Möglichkeit, dass einzelne Flugzeuge ihre Registrierungsnummern ändern (wie beispielsweise der Gulfstream V von Richmor Aviation, der erst unter N379P registriert war, dann unter N8068V und danach unter N44982).

So wurden angeblich 51 Flugzeuge bei den außerordentlichen Überstellungen eingesetzt, den Aufzeichnungen der amerikanischen Flugsicherungsbehörde „Federal Aviation Administration“² zufolge jedoch mit 57 Registrierungsnummern. Es zeigt sich, dass einige der Flugzeuge mehr als ein Mal registriert waren.

Für die angeblich von der CIA genutzten 51 Flugzeuge ergibt sich folgendes Bild:

- 26 Flugzeuge sind auf Strohfirmen eingetragen und werden manchmal durch operative Firmen unterstützt.
- 10 Flugzeuge sind als so genannte „CIA-Vielflieger“ ausgewiesen; sie gehören **Blackwater USA**, einem wichtigen, als „geheim“ eingestuften Auftragnehmer der CIA und der US-Armee. Er sorgt für Personal, Ausbildung und Fluglogistik. In diesem Fall sind keine Strohfirmen dazwischengeschaltet.
- Die übrigen 15 Flugzeuge werden gelegentlich von Privatunternehmen angemietet, die mit der CIA wie auch mit anderen Kunden zusammenarbeiten.

¹

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

² http://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_inquiry.asp

2. BETEILIGTE UNTERNEHMEN

Strohfirmen¹

- 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
- Die letzten beiden Unternehmen der Liste sind an die Stelle von *Premier Executive Transport Services inc.* getreten, nachdem Premier die Boeing 737 und den Gulfstream V an *Bayard* und *Keeler* verkauft hatte. Danach verschwand Premier.

Operative Firmen

- AERO CONTRACTORS, LTD. (NORTH CAROLINA)

Aero Contractors wurde 1979 von Jim Rhyne, einem ehemaligen Piloten von Air America gegründet, deren Maschinen die CIA während des Vietnamkrieges benutzt hatte. Die Piloten von Aero Contractors sind nach Angaben der New York Times „die diskreten Busfahrer des Kampfes gegen des Terrorismus, die routinemäßig auf Geheimmissionen nach Bagdad, Kairo, Taschkent und Kabul geschickt werden“. Die New York Times führt weiter aus: „Aero Contractors ist in der Tat ein wichtiger nationaler Dreh- und Angelpunkt für die Geheimflüge des amerikanischen Geheimdienstes“². So mietete Aero Contractors gemäß den Aufzeichnungen der amerikanischen Flugsicherungsbehörde seine Flugzeuge von Premier Executive Transport (Strohfirma) an³, und zwar Boeing 737-Maschinen (N 4476S, vormals N313P). Aero Contractors hat keine Webseite und betreibt auch keine Werbung für seine Tätigkeit. Alle Ressourcen kommen von der CIA, von der US-Armee und anderen Regierungsstellen. Gleichwohl bleibt Aero Contractors eine tatsächlich existierende Firma mit Geschäftsräumen und 80 Beschäftigten.

Aero Contractors ist die operative Firma für folgende Strohfirmen:

¹ Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance' <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

² *C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*
von SCOTT SHANE, STEPHEN GREY und MARGOT WILLIAMS, 31. Mai 2005
<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss&pagewanted=print>

³ "Nach Angaben von Blowers mietete Aero Contractors, das von einem blauen Hangar am Johnston-Flughafen aus operiert, um 2002 oder 2003 die Flugjets für etwa ein Jahr von der Firma Premier Executive Transport Services mit Sitz in Massachusetts an. (...) Aero Contractors ließ seine Leasing-Verträge mit Premier Executive vor ungefähr einem Jahr auslaufen. Aero Contractors bietet seinen Kunden keine Jets mehr an und vermietet stattdessen Turboprop-Maschinen".
<http://www.newsobserver.com/news>

- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
 - PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE
 - AVIATION SPECIALTIES, INC
 - DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- PEGASUS TECHNOLOGIES, INC
- Pegasus Technologies sorgt für die Luftfahrtelektronik (Avionik), die Sensoren und die elektrischen Systeme der CIA-Flugzeuge. Dies umfasst vermutlich hoch geheime Systeme für die Verschlüsselung von Kommunikationen sowie Nachsichtssysteme¹.
- TEPPER AVIATION
- Tepper Aviation ist eine von der CIA kontrollierte bzw. irgendwie mit ihr verbundene Firma.²
- Nach einem Bericht von Amnesty International war Tepper Aviation angeblich mit einem oder mehreren ihrer Flugzeuge an Überstellungsaktionen beteiligt³.
- Die Firma operiert vom Bob-Sikes-Flughafen in Florida aus. Ihr europäischer Stützpunkt ist der Rhein-Main-Flughafen in Deutschland.
- Tepper setzt drei Flugzeuge ein, die der Strohfirma **Rapid Air Trans** gehören: die Lockheed-Maschinen N2189M, N4557C und N8183J.
- RICHMOR AVIATION
- Philip H. Morse, der Eigentümer des Flugjets Gulfstream IV (und Partner der Boston Red Sox), bestätigte gegenüber der Zeitung *Globe and Tribune*⁴, dass sein Privatjet mehrmals an die CIA vermietet wurde⁵. Nach den Aufzeichnungen der amerikanischen Flugsicherungsbehörde gehört das Flugzeug der Assembly Pointe Aviation Inc., deren einziger Angestellter Herr Morse ist. Gemietet wurde die Maschine von der Firma Richmor Aviation in Hudson. Die Registrierungsnummer des Flugjets war **N85VM**; die Nummer wurde später geändert in **N227SV** (Entführung von Abu Omar). Nach Angaben von Herrn Morse wurde sein Flugzeug durch Richmor Aviation ungefähr drei Jahre lang an die CIA vermietet.⁶
- TOCHTERGESELLSCHAFTEN VON BLACKWATER USA
- Dieses Unternehmen ist ein wichtiger Auftragnehmer der CIA und der US-Streitkräfte. Es sorgt für Personal und Ausbildung sowie Flugdienste durch seine beiden Tochtergesellschaften

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

² <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>

³ http://www.amnestyusa.org/stoptorture/pdf/below_the_radar_full_report.pdf

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

⁵ "Er wird viel gechartert (...). Rein zufällig ist einer unserer Kunden die CIA. (...) Eigentlich war ich ganz froh über dieses Geschäft. Ich hoffe, alles war für einen wirklich guten Zweck." <http://www.boston.com/news/globe>

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

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

Beide Firmen fliegen mit spanischen Großraum-Passagier/Frachtflugzeugen des Typs CASA C-212. Diese Flugzeuge transportieren Fallschirmjäger und sperrige Fracht und können auch von kurzen und unbefestigten Start- und Landebahnen aus operieren. Stützpunkt dieser Flugzeuge in Europa ist Malta.

3. LANDEPLÄTZE FÜR CIA-FLÜGE IN EUROPA

Zwischen Ende 2001 und Ende 2005 **sind die direkt oder indirekt von der CIA betriebenen Flugzeuge mehr als 1000 Mal auf europäischen Flughäfen gelandet.** Mit Ausnahme der nachgewiesenen Fälle von außerordentlichen Überstellungen (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed el-Masri, Ahmed al-Giza und Mohamed al-Zari) gibt es keine stichhaltigen Beweise dafür, dass bei diesen Flügen Häftlinge transportiert wurden. Wenn man jedoch die Routen vieler Flüge sowie einige Bestimmungsländer berücksichtigt (Afghanistan, Irak, Jordanien, Ägypten, Libyen, Marokko, Usbekistan, Guantanamo), kann man logischerweise davon ausgehen, dass dies mehr als ein Mal der Fall war.

A. Untersuchungsmethode

Die Ergebnisse stammen aus einem Vergleich der Daten von **Eurocontrol** (der Agentur, die den Luftraum in Europa kontrolliert) und der Daten der **FAA** (der amerikanischen Flugsicherungsbehörde, die die Daten aller aus den USA abfliegenden und in den USA landenden Flugzeuge aufbewahrt).

Die Untersuchung konzentrierte sich auf Flugzeuge, die der CIA gehören oder von Unternehmen betrieben werden, die auf unterschiedliche Art und Weise mit der CIA verbunden sind und die in diesen Jahren häufig in Europa geflogen sind.

Anhand von **32 Registrierungsnummern** hat uns die amerikanische Flugsicherungsbehörde ermöglicht, die Eigentümer der jeweiligen Flugzeuge sowie ihre offiziellen Firmensitze ausfindig zu machen. Dabei hat sich ergeben, dass die Flugzeuge häufig Strohfirnen gehören (den so genannten „*shell companies*“), die weder Geschäftsräume noch Personal haben und deren Firmenanschrift ein Postfach ist, und die ihrerseits – wie russische Puppen – mit anderen Unternehmen verbunden sind, die von der CIA abhängen. In einigen Fällen gehörten die Flugzeuge direkt mit der CIA verbundenen Gesellschaften oder wurden von der CIA bei normalen Handelsunternehmen angemietet.

Die von Eurocontrol bereitgestellten Logbücher bestätigen, dass die überwachten Flugzeuge vom 11. September bis heute **1080 Mal in Europa zwischengelandet sind** und dass die Landeplätze in Europa sehr häufig von Flughäfen in Asien, dem Nahen Osten und Afrika aus angefliegen wurden.

Die Flugrouten der CIA-Flugzeuge sowie die angeflogenen Länder (u.a. Afghanistan, Irak, Jordanien, Ägypten, Libyen, Marokko, Turkmenistan, Usbekistan und Aserbaidschan) bestätigen, dass diese Flüge *auch* zum Transport von Häftlingen gedient haben können.

Eine indirekte Bestätigung dafür sind die bekannten Fälle außerordentlicher Überstellungen (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed El Masri, Ahmed Al Giza und Mohamed Al-Zari): In all diesen Fällen wurden Flugzeuge eingesetzt, die in unserer Liste aufgeführt sind.

B. Einige Beispiele

Gulfstream IV N85VM-N227SV

- Diese Maschine gehört der Richmor Aviation (die Eigentümer dieser Firma haben selbst zugegeben, das Flugzeug an die CIA vermietet zu haben). Dieses Flugzeug wurde für den Transport von **Abu Omar** von Ramstein nach Kairo im Februar 2003 verwendet. Dieselbe Maschine ist vom 11. September 2001 bis zum Jahr 2005 ungefähr **80 Mal** auf europäischen Flughäfen gelandet.

Anfang 2004 ist der Gulfstream IV drei Mal in Rumänien zwischengelandet: Dabei kam er zwei Mal aus Jordanien, ein drittes Mal – am 12. April 2004 – dagegen aus Guantanamo, mit einem Zwischenstopp auf Teneriffa. Von Rumänien aus flog die Maschine N85VM dann nach Casablanca in Marokko, von wo aus sie am 13. April nach Washington zurück flog.

Boeing 737 N313P

- Diese Maschine war anfänglich auf den Namen der Stevens Express Leasing und später auf den Namen der Premier Executive Transport Services registriert. Zwischen 2003 und 2004 landete das jeweils aus Afghanistan kommende Flugzeug ein Mal in Polen und zwei Mal in Rumänien. Es deutet nichts darauf hin, dass diese Landungen zum Auftanken dienen.

So flog die N313P insbesondere am 22. September 2003 von Kabul aus Szymany an, einen Flughafen im Nordosten Polens in der Nähe der Stadt Szczytno. Nach der Zwischenlandung in Szymany flog die Maschine in Richtung Südosten nach Rumänien. Nach den Daten von Eurocontrol muss die Boeing dann kurz darauf von Bukarest mit Kurs auf Rabat in Marokko abgeflogen sein. Am folgenden Abend, dem 23. September, hat das Flugzeug den Aufzeichnungen zufolge Rabat um 20.10 Uhr verlassen und dann am Morgen des 24. September den Luftwaffenstützpunkt Guantanamo erreicht.

Boeing 737 N368CE

- Frankfurt-Aschgabad (Turkmenistan) und Frankfurt-Bagdad waren die täglichen Flugrouten der N368CE der Strohfirma Premier Aircraft Management. Von Juni bis November 2005 landete das aus Frankfurt kommende Flugzeug **50 Mal** in Aschgabad und 16 Mal in Bagdad. Im gleichen Zeitraum ist die N368CE weitere **112 Mal** auf verschiedenen europäischen Flughäfen gelandet.

Lockheed N2189M

- Interessant sind auch die Flugrouten der N2189M der Tepper Aviation, einer Strohfirma, die von einem ehemaligen Piloten der CIA ins Leben gerufen wurde, der die Maschine dem amerikanischen Geheimdienst zur Verfügung gestellt hat. Seit dem 11. Dezember 2001 ist das Flugzeug **70 Mal** in Europa, 17 Mal in Taschkent (Usbekistan) sowie 29 Mal in Baku (Aserbaidschan) gelandet. Weitere Zwischenlandungen in außereuropäischen Ländern erfolgten unter anderem in Ägypten (drei Mal) und in Jordanien (8 Mal).

Auf denselben Flughäfen ist auch ein weiteres Flugzeug der Tepper Aviation gelandet, die Hercules C-130 N8183J (16 Flüge von Frankfurt nach Baku, 10 von Taschkent nach Frankfurt) .

Gulfstream V N379P-N8068V-N44982

- Die Registrierungsnummern dieses der Premier Executive (der wichtigsten Strohfirma der CIA) gehörenden Flugzeugs wurden drei Mal geändert, um die Herkunft des Flugzeugs zu verschleiern.

Mit diesem Flugzeug wurden im Dezember 2001 **Ahmed Agiza** und **Mohammed Al-Zari** von Stockholm nach Kairo gebracht. Dasselbe Flugzeug flog auch im Juni 2003 zwischen Kabul, Warschau und Rabat; im darauf folgenden Monat Juli flog es von Kabul nach Warschau und zurück.

Das Flugzeug ist von Ende 2001 bis zum Juni 2005 insgesamt **145 Mal in Europa** gelandet. Die am häufigsten angeflogenen Ziele außerhalb Europas waren Usbekistan, Ägypten, Jordanien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Pakistan, Marokko, Georgien, Afghanistan, Gambia, Algerien, der Libanon, Aserbaidschan, Libyen und Guantanamo.

(Der Berichtersteller wird ein vollständiges Dossier mit allen von der CIA benutzten Flugzeugen verteilen)

C. Schlussfolgerungen

Auf der Grundlage der von Eurocontrol gelieferten Daten zu den 32 Registrierungsnummern der überprüften Flugzeuge ergibt sich Folgendes:

1. Es handelte sich immer Flugzeuge, die von Firmen betrieben werden, die mit der CIA verbunden sind oder von ihr kontrolliert werden.
2. Diese Flugzeuge sind insgesamt **1.080 Mal in Europa gelandet**.
3. Folgende Zwischenlandungen können zwischen Ende 2001 und Ende 2005 nachweislich auch mit dem **Transport von Gefangenen** in Verbindung gebracht werden:
 - a. 70 in Jordanien
 - b. 70 in Aserbaidschan
 - c. 52 in Turkmenistan
 - d. 50 in Ägypten
 - e. 46 in Usbekistan
 - f. 40 in Irak
 - g. 37 in Afghanistan
 - h. 40 in Marokko
 - i. 14 in Libyen
 - j. 11 in Guantanamo.
4. Schließlich ist hervorzuheben, dass in vielen der betreffenden Länder Folterungen und Inhaftierungen ohne Prozess an der Tagesordnung sind. Bob Baer, ehemaliger Agent der CIA, hat in einem Interview mit der britischen Wochenzeitung New Statesman¹ erklärt: „Wenn Sie wollen, dass sie gefoltert werden, schicken Sie sie nach Syrien.“

¹ <http://www.newstatesman.com/Politics>

*Wenn Sie wollen, dass jemand verschwindet und nie wieder gesehen wird, schicken Sie ihn nach Ägypten“.*¹ Manfred Nowak, der Sonderberichterstatter der Vereinten Nationen zu Folterungen, hat in seinem letzten Bericht an die Generalversammlung hervorgehoben, dass einige Staaten – darunter die Vereinigten Staaten, das Vereinigte Königreich, Frankreich und Schweden – gegen internationale Menschenrechtsübereinkommen verstoßen haben, indem sie mutmaßliche Terroristen an Länder wie Ägypten, Syrien, Algerien und Usbekistan ausgeliefert haben, in denen die Gefahr, dass die ausgelieferten Personen gefoltert werden, sehr hoch ist.² Über einige der angeführten Länder (d.h. Georgien, Marokko, Aserbaidschan, Ägypten, Usbekistan, Jordanien, Syrien, Afghanistan, Turkmenistan, Irak) äußerte sich vor kurzem auch das amerikanische Außenministerium besorgt, das in den jeweiligen Länderberichten eine negative Bewertung der Menschenrechtssituation in diesen Ländern abgegeben hat, insbesondere wegen der dort praktizierten Folterungen, willkürlichen Inhaftierungen und der Lage der Häftlinge in den Gefängnissen.³

¹ <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>

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

³ <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

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

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

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

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

Usbekistan: [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)

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>