حليفنا صدام

الباب الثالث

صفقة ميتران

بعد نشرها الباب الأول من كتاب (حليفنا صدام)، تعود المدى لتنشر الباب الثالث منه الذي يسلط ضوءاً إضافياً على الدور الذي لعبه ""اللوبي العراقي" في فرنسا لمساندة تطلعات صدام حسين، وعلى فهم الصناعيين الفرنسيين - وفي مقدمتهم "عصابة الأربعة"- أن السوق العراقي أصبح مفتوحاً أمامهم. كما يظهر هذا الباب كيف وصلت العلاقات بين البلدين بسرعة حتى إلى ميدان أكثر خطورة وحساسية. وهو ليس مشتريات الأسلحة الفرنسية، التي فاوض صدام حسين ضيفه بشأنها، ولكن التعاون النووي. فصدام أراد، وشيراك وافق على ما طلبه منه.

ترجمة : سلام العبودي

اجتمع في قصر الأليزيه مجلس على نطاق ضيق. كان أحد مساعدي فرانسوا ميتران يتولى تدوين الملاحظات. وأمام الوزراء المعنيين، وبشكل خاص إيرنو وشيسون، سمح الرئيس بأن تتم "مواكبة" الطائرات نحو العراق. وقام الجنرال سولنيه، رئيس الأركان الخاص للرئيس بنقل القرار إلى البحرية وشركة داسو. أخيراً، في ٢٣ آب ١٩٨٣، حدد الأليزيه يوم ١٧ أيلول موعداً لتسليم هذه الشحنة. وقد تقرر الترخيص للبحرية بالقيام بالمهمة بتكليف طيارين يعدون في "إجازة"، على أن يرتدوا الملابس الرسمية لطياري شركة داسو.

بعد ذلك التاريخ بوقت قصير، أطلقت جريدة الـ واشنطن بوست Washington Post أبواقها وثار الدبلوماسيون الأمريكان. وقد بُذلت مساع على كل المستويات: الأليزيه، الخارجية، الدفاع، بما في ذلك مقر الإقامة الشخصي لبعض المسؤولين. لقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية تخشى من أن ترد إيران بإغلاق مضيق هرمز؛ وبذلك تهدد عموم الحركة البحرية في الخليج. وقد قادت واشنطن حملة علنية لدى إمارات الخليج.

في ١٠ أيلول ١٩٨٣، أعلم الأمير سعود سفير فرنسا في الرياض، بيار روكالف Pierre Rocalve، بأن الولايات المتحدة قد وزعت، على جميع قادة الخليج، مذكرة توضح فيها مخاطر هذه الشحنة، كان سلطان عمان الوحيد الذي بدا متأثراً بالحجج الأمريكية، أما العربية السعودية والكويت، فقد جددتا موافقتهما على القرار الفرنسي. ولقد تدخل عرفات أيضاً. فمن طرابلس في لبنان، حيث يتعرض هو ومقاتلوه لنيران المدفعية السورية، رجا محاوريه الفرنسيين تزويد العراق بالطائرات التي أثارت كل هذه المناقشات.

أسوة بالأمريكيين، حاول البريطانيون إقناع باريس بالعدول عن قرارها. فهم يأخذون على القادة الفرنسيين انتهاجهم سياسة "تجارية جداً"، وحذروهم من عواقب ذلك: "إنكم تساهمون في اضطراب المنطقة". أخيراً، جاء دبلوماسيون أوربيون ويابانيون، في وفد زار السفارة الفرنسية في بغداد، ليعربوا للسفير عن قلقهم.

❖ ❖ ❖

فجأة بدا فرانسوا ميتران متردداً. وفي ٩ أيلول طلب جان-لوي بيانكو أن لا تشحن الطائرات إلا بعد اتخاذ القرار الأخير من قبل الرئيس. لذلك، فقد أوقف العد التنازلي لمباشرة الشحن.

طلبت رئاسة الجمهورية سلسلة من المذكرات من الخارجية كما من الدفاع. وكان السؤال المطروح للإجابة عنه هو ذاته: هل هناك أدنى إمكانية لتأخير هذه الشحنة؟

وبطلب من فرانسي غوتمان، أعد أريك ديسماريه تقريرا - سريا حول مبدأ تسليم هذه الطائرات ذاته. وقد أوضح، في بضع صفحات، أن العراقيين يسعون بشكل خاص لتوريط فرنسا في نزاعهم مع إيران. ولم يتردد ديسماريه، الذي يشغل منصب معاون مدير دائرة شمال أفريقيا والشرق الأوسط، في استخدام تعبير الشراكة في الحرب. وأنهى تقريره بتوضيح أن فرنسا قد ذهبت بعيداً جداً، وأن هناك خطر تجاوز الخط الأحمر. وحسب رأيه، فإن المنطقة ستتأثر، لأن جميع الدول العربية لم تعلن تأييدها لتصعيد العنف.

كان يبدو أن فرانسي غوتمان يشاطره هذا الرأي؛ كذلك مارك بونفو، مدير دائرة شمال أفريقيا والشرق الأوسط. لكن شيسون كان لديه رأي مختلف؛ وكل شيء يتوقف هنا. فمذكرة ديسماريه لن تنقل إلى الأليزيه. وفي حين كان دبلوماسيو الخارجية يتساءلون ولهم آراء مختلفة، فإن وزيرهم لم يبد أي اهتمام.

في ١٢ أيلول، استدعى كلود شيسون إلى مكتبه برونو ديلائي ومارك بونفو. وقال لهما:

"لم يقتنع ميتران بعد بشرعية هذه الشحنة. يجب إخطار العراقيين ان عملية الشحن ستتأخر، دون شك؛ لكنها ستتم مع ذلك."

❖ ❖ ❖

بعد مضي ثلاثة أيام، أي في ١٥ أيلول، سافر بونفو سراً إلى بغداد حيث التقى طارق عزيز. وقد استمر اللقاء، الذي هيأه السفير بول ديبي، خمسين دقيقة. وقد شرح بونفو الحجج التي أعدها شيسون، وقال:

نحن نعتقد أن قيمة طائرات السوبرايتندار تأتي ليس من استخدامها، ولكن من قدرتها على الردع. فحالما يستخدمها العراق، فإنه يخاطر بأن يجد نفسه وحيداً، بالمقابل، فإن ترك الشك والتردد يحومان حول شحنها هو أفضل، حسب تقديرنا. ثم إن الطيارين العراقيين لم ينهوا بعد تدريبهم عليها. إنهم بحاجة الى مدة إضافية لنقل أنها شهر. وبالطبع، سنحفظ أمر هذا التأخير سراً. أنتم تفهمون تماماً أن سبب هذا التأخير فني حصراً وسياسي في أي حال."

رد طارق عزيز بخشونة، بعد أن بدأ بالإصغاء لمحدثه الفرنسي مجاملة له:

"إن هذا الموقف لا يتطابق مع علاقاتنا السابقة". بل أن طارق عزيز قد لمّح إلى أن هذا التأخير يهدد موقفه الشخصي في الحكومة العراقية.

عاد بونفو إلى باريس، في إطار تام من السرية. وفي ١٦ أيلول، استقبل سفير العراق، المشاط، في وزارة الدفاع حيث أوضح له أحد مستشاري شارل إيرنو أن طياري السوبرايتندار بحاجة إلى تكملة للتدريب الخاص بالطيران الليلي: لذلك يتوجب التأخير خمسة عشر يوماً.

❖ ❖ ❖

لم يقتنع العراقيون بتوضيحات أصدقائهم الفرنسيين. ففي ١٩ أيلول، اشتكى طارق عزيز لشيسون:

"أنتم تعرفون مدى التقدير الذي أكنه لكم. لكن كل هذه الحكايات متهالكة. لا تحدثونا عن مشاكل فنية وتأخر في التدريب. نحن لسنا مغفلين."" جاء ذلك في رسالة شخصية وجهها إلى كلود شيسون. وقد فهم طارق عزيز في الحال، وسط دهشة شيسون، أن الأليزيه لا يزال متردداً. لكن الوزير الفرنسي قد أعطى كل الضمانات الممكنة.

من جانبه، وازن ميتران بين القبول والرفض. رغم ذلك، كان هناك تشجيع الدول العربية. ففي ١٥ أيلول، بعث إليه حسني مبارك رسالة يشجعه فيها "من أعماق القلب" على تزويد العراق بطائرات السوبرايتندار، موضحاً أن هذا العمل إنما يساهم في تسوية سريعة للنزاع في الخليج. وفي اليوم ذاته، وأثناء استقباله في وزارة الخارجية الفرنسية، هنأ هاني الحسن، باسم منظمة التحرير الفلسطينية، فرنسا على عملية الشحن القريبة لهذه الطائرات التي طال انتظارها. ولقد كانت العربية السعودية ومصر والكويت، حتى الجزائر المفترض كونها محايدة في النزاع، كلها تدفع الفرنسيين إلى تجهيز العراق بالطائرات الموعودة. وقد نقل وزير الخارجية المصري، كمال حسن علي، إلى شيسون المقترح التالي:

"إذا كانت الضغوط الأمريكية عليكم كبيرة، اشحنوا طائرات السوبرايتندار إلينا، وسنقوم نحن بإعطائها إلى العراق."

❖ ❖ ❖

في ٢٨ أيلول، ذهب فرانسوا ميتران إلى الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة، حيث قدم مقترحات حول العلاقات بين الشمال والجنوب ونزع السلاح. وكان شيسون برفقته. وعلى هامش المحادثات الرسمية، التقى الرئيس بوزير الخارجية الأمريكي، جورج شولتز George Shultz. وقد أزال هذا الأخير آخر الشكوك. فقد ميز له بدقة ما يقلق الأمريكان فيما يتعلق بطائرات السوبرايتندار. وبهذا الخصوص، ذكر أحد الدبلوماسيين أن شولتز ربما نقل في المناسبة ذاتها موافقة هنري كيسنجر Henry kissinger الشخصية.

انتهى ميتران بالرضوخ، تحت إلحاح شيسون. إذ أعطى أخيراً الضوء الأخضر، وهو في طريقه إلى المطار. وأقلعت الطائرات باتجاه العراق، بعد ذلك بوقت قصير، أي في ٥ تشرين الأول ١٩٨٣.

وقد بدأت الصحافة تمزج الحقائق والمعلومات الكاذبة دون دراية. وشيسون، الفخور جداً بهذا التضليل الإعلامي، تحدث عبر إذاعة أوربا ١ في ٩ تشرين الأول. وقد كان حديثه تهكميا حول "هذه الطائرات الخمس التي ربما ستشحن، أو ربما لن تشحن، أو إنها قد شحنت منذ مدة ... لقد كان لديكم خيال واسع في الأسابيع الأخيرة الماضية. فقد قلتم أنها في الصناديق، وأنها في قبرص، وأنها لا أعرف أين. أتمنى أن يستمر خيالكم في السعي ضمن هذا المدار."

وفي حين كان شيسون يقوم بهذه الحركات، كانت طائرات السوبرايتندار قد وصلت إلى مرفأ أمين.

❖ ❖ ❖

قبل ذلك بأربعة أيام، غادرت الطائرات القاعدة العسكرية لانديفيزيو Landivi-siau، في مقاطعة بريتاني Bretagne، مع خمسة طيارين فرنسيين لقيادتها من طيران البحرية، أعطيت لهم إجازة خاصة. طيارون "نزعت منهم صفة العسكرية"، حسب التعبير الذي استخدمه شارل إرنو، والذين أصبحوا مدة مأجورين لدى داسو. وقد تم تنظيم عملية مواكبة الطائرات بدقة؛ إذ يجب أن تفلت الطائرات من رادارات دول البحر المتوسط وفضول الصحافة الفرنسية. فيما يتعلق بالطيارين، فقد جردت ملابس الطيران من أية إشارة مميزة. ولم يكونوا يحملون أية أوراق ثبوتية.

بعد هبوط لمدة قصيرة في أستـرس Istres، للتزود بالوقود، أقلعت طائرات السوبر أيتندار باتجاه الجانب الشرقي من البحر المتوسط. حيث تنتظرها حاملة الطائرات كليمنصو. بعد هبوط الطائرات على ظهر الحاملة تم تغيير شاراتها إذ تم صبغ بدن الطائرة بالنجوم العراقية. كانت آخر مرحلة الاستمرار بالتحليق فوق تركيا للوصول إلى العراق.

يعلق أميرال في البحرية: "إن استخدام حاملة طائرات في هذه العملية يتضمن تواطؤاً عملياً من الدولة والبحرية الوطنية وليس تواطؤ رجل صناعة مثلما أرادوا أن يحملوا على الاعتقاد".

فيما يتعلق بالطيارين الستة والثلاثين فنياً عراقيا الذين تم إعدادهم في لاندفزيو للاستخدام المستقبلي لهذه الطائرات الخمس، فقد عادوا إلى بلدهم بالطيران الاعتيادي. وقد تلقوا، بعد وصولهم بريتاني في ١٥ حزيران، أي بعد توقيع العقد بعدة أيام فقط، تدريباً لمدة ثلاثة أشهر. وحيث أن شحن الطائرات قد تأخر، بسبب تردد ميتران، فقد هيئ لهم برنامج تدريب أضافي من قبل المدربين الفرنسيين.

يقول أحد مدربي شركة نافكو: "إن تركهم دون أن يعملوا أي شيء كان سيؤثر على معنوياتهم.(٣٨)

❖ ❖ ❖

ويبدو أن السرية التي أحيطت بها عملية شحن الطائرات لم تكن كافية. فقد قام شيسون وأيرنو، في اتصال مع العراقيين، بعملية تسميم عقول غريبة النتيجة: في العاشر من تشرين الأول، دعا صدام حسين أثنين وثلاثين صحفياً حضروا إلى العراق كي يشتكي بشدة من مراوغات باريس التي لم تقم بشحن تلك الطائرات المشهورة. وقد نقلت تصريحات الرئيس العراقي حرفياً، وبدأت الصحافة الفرنسية تتساءل عن هذا الخلاف؛ لكن هذه المسرحية الكوميدية لم تخدع إيران. ففي طهران، كانت الأصوات تعلو:"الموت لفرنسا! " قبل ذلك بعدة أشهر، وفي مدة تسرب المعلومات الأولى إلى الصحافة الفرنسية، هدد قادة الجمهورية الإسلامية باريس ضمنياً. وقد استدعي القائم بالأعمال الفرنسي في طهران، جان بيران، إلى وزارة الخارجية الإيرانية وقيل له:

"إنه عقد جديد أيضاً. لقد كانت حجتك: "نحن لا نقوم سوى بتنفيذ عقود أبرمت قبل عام ١٩٨١"، فالأمر لم يعد كذلك. ولهذا السبب، نحن نعد ذلك الذي قمتم به عملاً معادياً لنا. لو كنتم قد شحنتم لنا النوع نفسه من المعدات التي تزودون العراق بها، لكنا كسبنا الحرب منذ زمن طويل." بعد ذلك بوقت قصير، توجه كروبي، نائب رئيس البرلمان الإيراني، إلى رجال الأعمال الفرنسيين ليقول لهم: "أنتم الآن في حالة حرب ضدنا."

❖ ❖ ❖

حتى اليوم، لا يريد المسؤولون السياسيون تحمل مسؤولية تلك العملية. فكيف تصدق كلام كلود شيسون، أحد مهندسي هذه "الإعارة"، حين يقول:

"علمت ذات يوم أن خمس طائرات نوع سوبرايتندار على وشك الإقلاع نحو العراق. وكان العسكريون الفرنسيون آنذاك يقومون بإعداد طيارين عراقيين، في فرنسا، على تقنيات لا توفرها المعدات التي سبق شحنها؛ ولكن توفرها طائرات الميراج قيد الصنع، وفقاً لطلب سابق من حكومة شيراك. أي عملية التزود بالوقود في الجو وتوجيه صواريخ إكسوسه بالأشعة لمسافات بعيدة. وحدث ذات يوم أن اعتقد العسكريون أن من الأكثر سهولة وفعالية إرسال طائرات تدريب ومعلمين إلى هناك. كان الأمر يتعلق في البداية بإعارة طائرات. ولتفادي طيرانها وهي تحمل الإشارات الفرنسية في منطقة حرب، فكروا فيما بعد ببيع مع إلزام بإعادة الشراء من قبل فرنسا، في الوقت الذي تشحن فيه طائرات الميراج (وهو ما حصل). وقد جرى اتخاذ القرار في مستوى فني دون أن تتم استشارة الأليزيه أو وزارة الخارجية، ولا حتى إعلامها. وقد كان شارل إرنو وحده على إطلاع بشأن ما جرى. وعلى الأرجح، منذ البداية (٣٩).

يؤكد أحد أعضاء مكتب كلود شيسون أن هذا الأخير "قد نقل إلى الرئيس ميتران طلب العراقيين، لكنه لم ينقل التفاصيل؛ ولم يعلم الرئيس إلا فيما بعد، وبالصدفة، أن الاتفاق كان قد أبرم منذ حين مع العراقيين، دون أن يتم إخطاره بذلك. ولقد استشاط ميتران غضباً. أعتقد أن شيسون وإرنو كانا قد عملا كل شيء من أجل وضعه أمام الأمر الواقع، وأنه لم يستطع السيطرة على هذا الشأن."

لقد تذكّر أحد مستشاري الأليزيه "أن الرئيس قد وبخ شيسون وإيرنو بجدية، لكنه لم يستطع أن يتنصل بصورة علنية مما فعله وزيراه؛ أو أن يشجب العقد مع العراقيين. إنه عقد يتعلق بكلمة وعد من فرنسا."

صحيح أن ميتران، ابتداء من شهر أيلول ١٩٨٣، أي في وقت متأخر تماماً، قد حاول تأخير شحن طائرات السوبرايتندار، بل حتى العدول عنه. ولكن، لماذا لم يتابع بشكل أفضل مفاوضات قادها رئيس وزرائه واثنان من أعضاء حكومته مع الشركة الأكثر التزاماً مع العراق، وهي شركة داسو؟ عملية الإعارة التي لم يوافق عليها رئيس أركان البحرية، الأميرال أيف لينهاردت، إضافة إلى عدد من العسكريين.

في مايس ١٩٨٣، عرف الرئيس متطلبات العراقيين والرد الإيجابي لوزرائه. لكن الاتفاق بين داسو والدفاع، ثم الاتفاق المبرم من قبل داسو مع العراقيين لم يوقعا إلا في الشهر التالي، أي في حزيران. مثل هذا الالتزام هل يمكن أن يتخذ دون موافقة مبدئية من الرئيس فرانسوا ميتران؟ ذلك ما يصر عليه موظفو الخارجية، والدفاع ومساعدو رئيس الدولة.

يقول أحد أعضاء هيأة الأركان الخاصة بالرئيس: "هناك لبس رهيب. ففي قرارة نفسه، كان شيسون مقتنعاً بأنه أخذ ضمانة". وميتران، كعادته، ترك الأمور تسير دون تدخل منه. ثم شيئاً فشيئاً شعر بأهمية هذه العملية."

يبدو واضحاً أن ميتران لم يقدر مدى خطورة الرهان، في بداية الوقت، رغم أنه كان يمتلك جميع عناصر ملف لا يستطيع تجاهله: لقد أرسلت إليه الوثائق ووصلت احتجاجات البحرية، المعادية جداً لإعارة الطائرات الخمس، إلى الأليزيه. أما الاتفاقان فلم يصلا إلى ميتران إلا في نهاية حزيران. وقد تم التوقيع عليهما دون موافقته. ولم يتحرك إلا بعد قراءتهما مرة أخرى، وكما في قضية إعادة بناء مفاعل تموز، غرق شيسون ويده بيد أيرنو، في المنطقة المشوشة التي خلقها ميتران.

ابتداءً من ذلك التاريخ، عد رئيس الدولة أن إعارة طائرات السوبرايتندار عمل مشاركة بالحرب. فاستدعى موروا وإيرنو، ثم شيسون؛ ولامهم على اندفاعهم إلى الأمام كثيراً جداً وإعطائهم الوعود دون استشارة. وقال لهم إن ذلك "خطأ خطير".

وحسب أحد الوزراء، فإن ميتران وجه رسالة إلى موروا كرر فيها لومه. لكن، كان الوقت متأخراً جداً لسحب الكلام الذي أعطي للعراقيين.

كانت تلك الطائرات هي الأسلحة الهجومية الأولى التي تقوم فرنسا بشحنها إلى العراق، مع المجازفة بتعريض حرية الملاحة في الخليج للخطر. وكذلك هي المرة الأولى التي تعار فيها أسلحة لبلد في حالة حرب.

---

(٣٨) في القاعدة العسكرية لانديفيزيو Landivisiau وضعت عملية الإعداد هذه، التي يخضع لها الطيارون الذين يقودون طائرات السوبرايتندار إلى العراق، تحت مسؤولية شركة نافكو NAVFCO وهي شركة بقانون خاص أغلبية رأسمالها بيد الدولة، مع مساهمة رجال الصناعة الجوية.

(٣٩) تصريح نشر بموافقة خطية من كلود شيسون.