



مؤيد نعمة

## نتمة المنشور ص ٢

## صفقة سرية

# لبيع القطاع الجوي العراقي

العراقية برحلات . وتوسع الخطوط العراقية إلى الحصول على حق تأجير طائراتها للقيام برحلات على الطرقات الجوية نفسها التي تستعملها الناقلات الأجنبية وإلى أن يُنقذ لها مقابل استعمال الحملات الأجنبية لعداتها. هناك أكثر من ٧٠ مطارا في العراق، ومنها ما هو صغير جداً ولا يمكن أن يستقبل الرحلات الدولية بشكل مخاطر أمنية كبيرة ومنها ما يمكن أن يستقبل الرحلات الدولية (البصرة مثلا) يتمتع بدرجة كافية من الأمان. ومن الممكن لحاملة بإدارة عراقية أن تعمل بقدر مقبول من الخاطر لا سيما وأن حظيت بالحماية نفسها التي تمنح للشركات الدولية العاملة الآن في بغداد.

المطارات الثلاثة وتقع المطارات الدولية الثلاثة الأساسية في البلاد (بغداد والبصرة والموصل) تحت سيطرة عسكرية أمريكية مع ابقاء عدد الموظفين العراقيين إلى حددهم الأدنى. وتتولى شركة DHL إيصال الشحنات إلى بغداد والموصل في حين أن كيلوغ براون وروث، وهي فرع لشركة هاليبورتون، مسؤولة عن الأمن في مطار بغداد. وحصلت شركة سكايلين إير آند لوجستيك سايبورت التي تتخذ واشنطن مركزاً لها على عقد بقيمة ٧.٥ مليون دولار من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية (USAID) لإدارة المطارات. هذا وتبخر إعادة إعمار المطارات شركة بيكتل. أما الخطوط الملكية الأردنية فلا تدفع رسوم استعمال مطار بغداد رغم أن نظام صوم كان يتقاضى ٧٠٠ دولار للطائرة الواحدة. في غضون ذلك، أصبح المجال الجوي العراقي يفتقر إلى الرحلات الدولية الطويلة التي لا تضطلع للرفع لتمر فيه. ورغم أن فكرة اجتياز المجال الجوي فكرة حديثة نسبياً، أصبحت الولايات المتحدة ودول أخرى ترفضها تلقائياً. وأعلنت سلطة التحالف في آب أنها ستتقاضى ٧٥٠ دولار على كل طائرة تمر في المجال الجوي العراقي ولكن لم يتضح بعد إن كانت هذه الرسوم قد جمعت باسم العراق فهي لا تظهر في حسابات صندوق تنمية العراق. إن سلطة التحالف المؤقتة قادرة على جمع رسوم عبور المجال الجوي بسهولة. لكنها رفضت الإجابة عن الأسئلة حول هذا الموضوع. إن تضح إن سلطة التحالف المؤقتة قد فشلت، كما يبدو، في جمع رسوم العبور فإن قسم الطيران في العراق سيخسر مصدراً قيماً للإيرادات. وتقدم الحكومة العراقية قطاع النقل الجوي بسلطة أموال عراقية لكنها لا تجني شيئا من استعمال المرافق. يمكن أن يكون قطاع النقل الجوي العراقي منفذاً اقتصادياً يعتمد عليه لتأمين الإيرادات وخلق فرص العمل. وفي الوقت نفسه، يشكك فتح الحمولة. إلا أن العراق أمام عدد أكبر من الرحلات خطوة حيوية باتجاه ربط العراق بالعالم الخارجي وبشكل خاص في استئناف التجارة. تثير مسألة الأمن مخاوف في محلها من شأنها أن تؤثر على قرار السماح بزيادة الرحلات أو عدم زيادتها وبدخول حملات غير عسكرية وعاملين عراقيين إلى المطارات العراقية. وبحسب عدد من خبراء الطيران، يزداد الخطر الجوي في العراق لا سيما حول بغداد بسبب صواريخ الدفاع الجوي المحمولة. إلا أن إيرسرف و DHL والخطوط الملكية الأردنية تستعمل مطار بغداد بشكل منتظم وبحسب USAID هناك ما يقارب ٥٠ رحلة غير عسكرية يوميا تُحرق من العراق مما يجعل من الصعب تمييز الادعاء بأن مخاوف الأمن تحول دون قيام الخطوط

الجوية العراقية. وأخيراً تتحمل وزارة النقل وحدها عبء دفع التعويضات إلى كل الأطراف الأخرى عن الأضرار التي تلحق بها بسبب عمليات التخريب والتي لا يغطيها التأمين (المادة الثامنة). نشرت صحيفة "المؤتمر" التابعة للمؤتمر الوطني العراقي وثائق من ديوان صدام الرئاسي تؤكد تعامل عائلة خوام عبد العباس مع شركة طيران جديدة بالتعاون مع وزارة النقل فمن المستبعد ألا تكون على علم بعقد وقع مع ممثل عن وزارة النقل لإنشاء شركة طيران جديدة. فعلى الأرجح أنها طرف في هذه الخطط. وإن كانت وزارة النقل قد باشرت بتوقيع عقد لبيع ممتلكات الدولة العراقية بسعر زهيد وإنشاء شركة طيران جديدة في يثر علم سلطة التحالف المؤقتة فهذا يثير مخاوف جديدة حيال قدرة السلطة على إدارة اقتصاد العراق. هناك مشكلة أخرى قد تظهر حول ملكية شركة الطيران بما أن هذا العقد وقع مع شركة عالية الأندية. ويلعب تركيب ملكية الشركة الجديدة دوراً أساسياً في تحديد جنسيتها إزاء الدول الأخرى. فعندما تعقد الدول اتفاقات ثنائية حول خدمات جوية، يحق لكل دولة أن تقبل أو ترفض عدد من شركات الطيران التي يسمح لها بالاستفادة من هذه الحقوق. وسيحق في المستقبل لأي بلد يتفاوض على حقوق بشأن الطائرات الجوية العراقية مع الحكومة للشركة الجديدة أن يرفض قبول شركة الطيران الجديدة هذه التي تدعى العراقية على أساس أنها ليست عراقية بالقدر الكافي. فإذا كانت ٢٦٪ من شركة الطيران الجديدة هي شركة أردنية، قد تعتبرها دول عدة أردنية على الرغم من الجنسية العراقية لملكها. وبالتالي فإن الملكية الأردنية الجزئية للشركة الجديدة قد تهدد حقها في الطيران إلى بعض الدول. كما وينص العقد على أن تنقل وزارة النقل للشركة الجديدة جميع العائدات والحقوق المكتسبة بموجب اتفاقات سابقة موقعة مع شركات دولية أو حكومات أجنبية. إضافة إلى ذلك، يحمي العقد حصص المالكين الجدد بحظر أي دخول جديد أو مشاركة جديدة في شركة الطيران المؤسسة حديثاً إن لم تحظ بموافقة ثلثي الجمعية العمومية للعراقية. وشركة الطيران الجديدة لا تدفع أي ديون أو واجبات أو تعويضات أو أجور تعود إلى الخطوط الجوية العراقية (المادة السابعة) مما يثير المخاوف إذ أن المفاوضات التي أفضت إلى هذه التنازلات لم تضم أي ممثل للخطوط

الجوية العراقية. وأخيراً تتحمل وزارة النقل وحدها عبء دفع التعويضات إلى كل الأطراف الأخرى عن الأضرار التي تلحق بها بسبب عمليات التخريب والتي لا يغطيها التأمين (المادة الثامنة). نشرت صحيفة "المؤتمر" التابعة للمؤتمر الوطني العراقي وثائق من ديوان صدام الرئاسي تؤكد تعامل عائلة خوام عبد العباس مع شركة طيران جديدة بالتعاون مع وزارة النقل فمن المستبعد ألا تكون على علم بعقد وقع مع ممثل عن وزارة النقل لإنشاء شركة طيران جديدة. فعلى الأرجح أنها طرف في هذه الخطط. وإن كانت وزارة النقل قد باشرت بتوقيع عقد لبيع ممتلكات الدولة العراقية بسعر زهيد وإنشاء شركة طيران جديدة في يثر علم سلطة التحالف المؤقتة فهذا يثير مخاوف جديدة حيال قدرة السلطة على إدارة اقتصاد العراق. هناك مشكلة أخرى قد تظهر حول ملكية شركة الطيران بما أن هذا العقد وقع مع شركة عالية الأندية. ويلعب تركيب ملكية الشركة الجديدة دوراً أساسياً في تحديد جنسيتها إزاء الدول الأخرى. فعندما تعقد الدول اتفاقات ثنائية حول خدمات جوية، يحق لكل دولة أن تقبل أو ترفض عدد من شركات الطيران التي يسمح لها بالاستفادة من هذه الحقوق. وسيحق في المستقبل لأي بلد يتفاوض على حقوق بشأن الطائرات الجوية العراقية مع الحكومة للشركة الجديدة أن يرفض قبول شركة الطيران الجديدة هذه التي تدعى العراقية على أساس أنها ليست عراقية بالقدر الكافي. فإذا كانت ٢٦٪ من شركة الطيران الجديدة هي شركة أردنية، قد تعتبرها دول عدة أردنية على الرغم من الجنسية العراقية لملكها. وبالتالي فإن الملكية الأردنية الجزئية للشركة الجديدة قد تهدد حقها في الطيران إلى بعض الدول. كما وينص العقد على أن تنقل وزارة النقل للشركة الجديدة جميع العائدات والحقوق المكتسبة بموجب اتفاقات سابقة موقعة مع شركات دولية أو حكومات أجنبية. إضافة إلى ذلك، يحمي العقد حصص المالكين الجدد بحظر أي دخول جديد أو مشاركة جديدة في شركة الطيران المؤسسة حديثاً إن لم تحظ بموافقة ثلثي الجمعية العمومية للعراقية. وشركة الطيران الجديدة لا تدفع أي ديون أو واجبات أو تعويضات أو أجور تعود إلى الخطوط الجوية العراقية (المادة السابعة) مما يثير المخاوف إذ أن المفاوضات التي أفضت إلى هذه التنازلات لم تضم أي ممثل للخطوط

الجوية العراقية. وأخيراً تتحمل وزارة النقل وحدها عبء دفع التعويضات إلى كل الأطراف الأخرى عن الأضرار التي تلحق بها بسبب عمليات التخريب والتي لا يغطيها التأمين (المادة الثامنة). نشرت صحيفة "المؤتمر" التابعة للمؤتمر الوطني العراقي وثائق من ديوان صدام الرئاسي تؤكد تعامل عائلة خوام عبد العباس مع شركة طيران جديدة بالتعاون مع وزارة النقل فمن المستبعد ألا تكون على علم بعقد وقع مع ممثل عن وزارة النقل لإنشاء شركة طيران جديدة. فعلى الأرجح أنها طرف في هذه الخطط. وإن كانت وزارة النقل قد باشرت بتوقيع عقد لبيع ممتلكات الدولة العراقية بسعر زهيد وإنشاء شركة طيران جديدة في يثر علم سلطة التحالف المؤقتة فهذا يثير مخاوف جديدة حيال قدرة السلطة على إدارة اقتصاد العراق. هناك مشكلة أخرى قد تظهر حول ملكية شركة الطيران بما أن هذا العقد وقع مع شركة عالية الأندية. ويلعب تركيب ملكية الشركة الجديدة دوراً أساسياً في تحديد جنسيتها إزاء الدول الأخرى. فعندما تعقد الدول اتفاقات ثنائية حول خدمات جوية، يحق لكل دولة أن تقبل أو ترفض عدد من شركات الطيران التي يسمح لها بالاستفادة من هذه الحقوق. وسيحق في المستقبل لأي بلد يتفاوض على حقوق بشأن الطائرات الجوية العراقية مع الحكومة للشركة الجديدة أن يرفض قبول شركة الطيران الجديدة هذه التي تدعى العراقية على أساس أنها ليست عراقية بالقدر الكافي. فإذا كانت ٢٦٪ من شركة الطيران الجديدة هي شركة أردنية، قد تعتبرها دول عدة أردنية على الرغم من الجنسية العراقية لملكها. وبالتالي فإن الملكية الأردنية الجزئية للشركة الجديدة قد تهدد حقها في الطيران إلى بعض الدول. كما وينص العقد على أن تنقل وزارة النقل للشركة الجديدة جميع العائدات والحقوق المكتسبة بموجب اتفاقات سابقة موقعة مع شركات دولية أو حكومات أجنبية. إضافة إلى ذلك، يحمي العقد حصص المالكين الجدد بحظر أي دخول جديد أو مشاركة جديدة في شركة الطيران المؤسسة حديثاً إن لم تحظ بموافقة ثلثي الجمعية العمومية للعراقية. وشركة الطيران الجديدة لا تدفع أي ديون أو واجبات أو تعويضات أو أجور تعود إلى الخطوط الجوية العراقية (المادة السابعة) مما يثير المخاوف إذ أن المفاوضات التي أفضت إلى هذه التنازلات لم تضم أي ممثل للخطوط

## عاصفة العنف

# تبدد فجر سلام زائف

روري مكارثي

عادية.. حقول زراعية دمرت لان مقاتلي المقاومة اطلقوا منها الليلة السابقة قذائف هاون. الميجور جنرال سونك نسب التحسن الموعود في الوضع الامني الى هذه الاجراءات القاسية، وقال "اعتقد انها تظهر تصميمنا. انها حرب ولن نواصلها حتى النهاية بوضع ايدنا خلف ظهورنا".

يواصل المسؤولون الامريكيون الحديث عن القاعدة وعن "مقاتلين اجانب" تسللوا الى العراق لمقاتلة القوات الامريكية، مع ان القادة الميدانيين اعترفوا بان رجالهم لم يشتبكوا الا مع عدد قليل جدا من المقاتلين الاجانب. ويقولون ان العدو: هم انصار القاعدة وجنود البيعت السابقين. لكن لم يذكر سوى القليل عن الاسلاميين او الوطنيين العراقيين الذين يقاثلون احتلالاً، او عن اولئك الذين يقاثلون دعماً لتقاليد عشائرية او ثأراً لقتل قريب او صديق.

الأمال المحجلة يقول فيس احمد النعيمي، رئيس المجلس المحلي لحي الاعظمية شمال بغداد "ان المجاهدين ناس عاديون، مع ذلك يصفهم الامريكيون بالارهابيين". النعيمي يصف الضباط الامريكيين الذين يتعامل معهم "بانهم اكثر من اصداقاء، انهم اخوة" لكنه في الوقت نفسه نزاع الى الانتقاد "لو جاء الامريكيون وطوروا الخدمات العامة، ووفروا فرص عمل للناس ونقلوا التكنولوجيا لنا لما شعرنا بخيبة الامل، وليس من المقبول لنا كبشر ان الامريكيين لم يستطيعوا بعد عام على وجودهم هنا اعادة الكهرباء لنا".

في الفصل في تحقيق امل كهده اثار غضبا عميق الجنود دفع الاقلية الراديكالية الى البدء في شن الحرب. في دورة العنف الربيكة هذا هنذ فان كل هجوم امريكي على "اهداف العدو" يطلق ردا عنيفا آخر من قبل العراقيين، مع ذلك، لم يزل الجنرالات الامريكيون يوضحون بان الانتفاضات الاخيرة سيتم التعامل معها كما سابقا، بتطبيق القوة العسكرية الهائلة. وبعبارة التقارير الصادرة عن العمليات العسكرية الامريكية يظهر لنا بجلاء ان هذا ما يجري بالضبط. ان هذه الاستراتيجية تبدو اقل نجاحا، وبان الامن في العراق اليوم اكثر

في منتصف تشرين الثاني الماضي اعلن الميجور الجنرال سوناك ان الوضع الامني في تحسن سريع في المدينة المتعبة -الرمادي، وسيكون بإمكان القوات الامريكية الانسحاب وترك المدينة بسلام. كانت القوات الامريكية قد استخدمت طائرات (١٦) وطائرات الهليكوبتر من طراز اباتشي و AC-١١٩-AC اعتقدوا ان عملية "الطرفة الحديدية"، ستقهر المقاومة. قال الجنرال الضخم، وقوي البنية، الذي يقود الفرقة ١٧٢ للجوفلة "اعتقد ان دورياتنا المشتركة العراقية ستسمح لنا بالانتقال الى المرحلة الثانية فيما يتعلق بالوضع الامني في الرمادي حيث ستسمح القوات الامريكية".

لكن القوات لن تتسحب ابدا. يوم الثلاثاء الماضي قتل ١٢ جنديا من المارينز قرب قصر محافظ الرمادي في معركة دامت سبع ساعات. كما اندلعت الليلة التي سبقتها في العام الماضي المارك منذ اندلاع الحرب في العام الماضي في شوارع الرمادي، وكذلك الامر في الفلوجة، المدينة التي تجسد المقاومة العراقية للاحتلال الامريكي. الهوة بين الادراك والواقع كانت اعظم عندما كان القادة العسكريون والديبلوماسيون يتحدثون حول الميليشيات الشيعة في الجنوب. قالوا ان مقتدى الصدر لا اهمية له وببانه يقود قوة صغيرة لا تشكل تهديدا.

ان اتباعه الان يقودون انتفاضات مسلحة عبر الجنوب الشيعي في البصرة والعمارة والكوت والناصرية والنجف والكوفة وكربلاء وبغداد ويعقوبة ايضا. خمسة ايام من عنف لم يشهد العراق اضع منه منذ عام. ومن الصعب التصور كيف تدهورت الامور الى هذا الحد، وكيف يمكن للقوة الامريكية الجبارة ان تجد نفسها تواجه تحديا عنيفا وواسعا كهذا.

لأنه شهر عديدة كان الشبان الغاضبون، في الفلوجة والكوفة يقولون بان احباطهم من بسط خطى اعاده الاعمار ومن اذلال الاحتلال يتعمق بسرعة وبانهم مستعدون لقتال محتليهم، وعمر اكثر العراقيين اعتدالا عن استيائهم، وعن كرامتهم الجريكة. مع ذلك يواصل القادة الامريكيون اصرارهم على ان من يقوم بالعنف هم اقلية راديكالية. لقد جوبهوا بعمليات

عن- الفارديان ترجمة زهير رضوان

راس مال الممتلكات وادارتها بحسب قواعد الانتفاع.

هوامش

- استفاد هذا التقرير من خبرة مايكل ليمان في هذا المجال وAirline Transport Pilot و إدارة الطيران الفدرالي و MBA في جامعة هارفرد.
- برنارد بلاك و رينر كرامان وأنا تاراسوفا، "الخصخصة الروسية وحكم الشركات: ماذا جرى؟" ستانفورد لوف ريفي Stanford Law Review المجلة ٥٢، ص. ١٣٦١، ١٨٠٨، ٢٠٠٤.
- المصدر نفسه.
- يمكن الإطلاع على إنجازات الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية في العراق: <http://www.usaid.gov/iraq/accomplishments/airports.html>
- ١٣ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٤، ٧٥ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٤، مذكرة داخلية رفعتها المدير العام للخطوط العراقية لمجلس الحكم العراقي بتاريخ ١٥ تشرين الثاني ٢٠٠٢.
- على غرار الاقتصادات المركزية، الموجهة في أوروبا الشرقية وروسيا، افتتحت حكومة صدام مساعدات لبعض الشركات الحكومية لكي تتمكن من تحقيق الربح وتفتتق الفرق. وقد صنفت تلك الشركات بما فيها الخطوط العراقية بشركات التمويل الذاتي.
- أوسويتاد بريسي، خبراء: "صدمة إعادة هيكلة العراقية في رسال متحركة" NewsMax.com
- تشرين الثاني ٢٠٠٢.
- أندريه سيهون وروبنسون، "السلب غير مناسب لإبقاء الطائرات أرضاً، تأييد، ٤ تموز ٢٠٠٢. يشير روبنسون في مقاله إلى الضرر الذي لحق بممتلكات الخطوط العراقية مؤكدا: "تعرضت الطائرات لضرر كبير، واكتشف تحقيق أمريكي أجري في شهر ايار ان خمس طائرات من اصل الطائرات العشرة الموجودة في مطار بغداد أثناء سقوطه كانت معدة للعمل: وهي ثلاث طائرات من طراز ٧٣٧ ووطائرن من طراز ٧٤٧ وواحدة من طراز ٧٣٧. وخلال الأسابيع القليلة التي تلت بشر الجنود الأمريكيين الراغبون بالحصول على مقاعد مريحة وعلى تذكارات بنهب العديد من تجهيزات الطائرات وتمزيق مقاعها والحاق الضرر بمعدات غرفة القيادة وبكسر الواجبات الزجاجية كساف".
- ١٠
٥٥. تعتبر الدولة المحتلة مجرد إداري للمنشآت العامة والعقارات والفايات والزراعية الواقعة في البلاد المحتلة والبلدوك من الدولة العدو وكمنتفع منها.
- على الدولة المحتلة أن تحافظ على

- معافي الاستفادة من مردوده. ولن تستطيع أية شركة طيران أن تستأنف العمل في غياب حكومة عراقية سيدها يمكن أن تتوصل إلى اتفاقات مع الدول المجاورة بشأن الوضع القانوني لمؤسساتها الناقلة. ويترب على ذلك ضرورة حل مشاكل الخطوط العراقية بشكل علني ومنها مشكلة اصولها المجمدة في الخارج. هذه المهام ليست بمستحيلة إلا أن تنفيذها كما سبق ذكره يتطلب بشفاافية سلطة التحالف المؤقتة ومجلس الحكم العراقي بشأن نواياهما إزاء القطاع. على اي عملية تخصصة تتم برعاية سلطة التحالف ان تخصص التحليل القانوني. وفي هذا الصدد، أكد تقرير صدر مؤخرا عن قسم البحث التابع للكونجرس ان بيع حكرها على الممتلكات الدولة لها انتهاكا لاتفاقية لاهاي لعام ١٩٠٧ حول قوانين الحرب وأن القانون العراقي الساري المفعول -والذي لا يفتح لسلطة التحالف تعديله إلا في الحالات الضرورية - ما زال صارما في حده من الاستثمار اجنبي وعلايه فإن أية خطة لمباشرة الخصخصة على ايدي حكومة عراقية سيده يجب ان يسبقها تقويم للشركة لتحديد قيمتها وطلب منافصات عديدة قبل توقيع اي عقد. إن سلطة التحالف المؤقتة ملزمة بموجب قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالتصرف وفقا لصيغة الشعب العراقي وبالعامل بشفاافية. إلا ان الصرافات الأخيرة لا تظهر هذه النية. وتكمن مصلحة الشعب العراقي في ضمان قدرة شركة طيران عراقية على منافسة الشركات الأجنبية وعلى تقديم خدمات الطيران. والواقع ان قدرة الخطوط الجوية العراقية على تأمين تمويلها الذاتي ائتزت عندما استعملت معاتها وعندما لحق الضرر بممتلكاتها عند دخول قوات التحالف المطار التي لم تسعف أي تعويض للشركة. كما ان الصفقات الخاصة الهادفة إلى نقل إدارة ممتلكات الخطوط الجوية العراقية إلى أشخاص من الداخل استفادوا إلى حد بعيد من نظام صدام حسين تمس بمساعي التوصل إلى الشفافية والمنافسة المفتوحة. تقدم في ما يلي نظرة على عدة تهدف إلى ضمان استمرارية شركة طيران عراقية تنمياً في المستقبل.
١. يجب تجميد العقد الحالي الذي لم يفسح عنه بعد إلا حين يتم النظر فيه من قبل خبراء قانونيين لتحديد مدى صلاحيته. كما ويجب على المفتش العام التابع لسلطة التحالف المؤقتة وعلى نظيره العراقي أن يفتحا تحقيقا، في أقرب وقت ممكن، في اجراءات التراخيص المعتمدة.
٢. أي خطط هادفة إلى خصخصة الخطوط الجوية العراقية يجب ان يسبقها تقييم للقيمة العادلة للشركة في السوق ويجب الحصول على عطاءات متعددة. وعلى ممثلي شركة الطيران الوطنية والخطوط الجوية العراقية) وهئية الطيران المدني ان ينشروا فعليا في أي مفاوضات بشأن

النقل والحكومة الجديدة

لا يقدم مركز موارد العراق الجيج ل لصالح شركة طيران وطنية جديدة ولا لصالح إعادة إنعاش الخطوط ايربوس تحاول ترييق مستقبل الخطوط العراقية في حين ان سلطة