

مراقبة المجال الجوي العراقي : البيع السري للقطاع الجوي العراقي بسعر زهيد

يبدأ هذا التقرير ضمن مجموعة من التقارير حول إعادة هيكلة اقتصاد العراق وفيه ينظر مشروع مراقبة إيرادات العراق إلى قطاع النقل الجوي الوطني الواقع حالياً في أيدي سلطة اجنبية¹. ويدرس التقرير إمكانية استعادة العراقيين إدارة هذا القطاع وإيراداته. وبحسب مصادر رسمية يعمل مستشارون أميركيون على إطلاق الية نقل وطنية حديثة في حين يبقى القطاع يخبط في نزاعات تعود إلى حقبة صدام. إلا أن مشروع مراقبة إيرادات العراق إكشفت أنه تم توقيع عقد خلف أبواب محكمة بيع بموجبه 75٪ من قطاع النقل الجوي العراقي إلى عائلة واحدة من دون مناقصة منافسة أو إشعار عام. ويعتبر هذا التقرير بمثابة دراسة تحذيرية لشركات أخرى مملوكة من الدولة سيحدد مصيرها في فوضى ما بعد الحرب.

مقدمة

بعد سقوط صدام حسين ورفع عقوبات الأمم المتحدة عن العسكرية، توقع العراقيون أن تؤدي نشاطات إعادة الإعمار وفتح البلاد إلى زيادة هامة في النقل الجوي من شأنها أن تتيح الفرصة لإعادة إحياء هذا القطاع. وطالب، مؤخراً، مستشارو النقل الجوي التابعين لسلطة التحالف المؤقتة في مؤتمس تموبل الطيران في الشرق الأوسط بزيادة الاستثمار في قطاع النقل الجوي معبرين أن الملايين من العراقيين سيودون زيارة بلادهم بعد سنوات من المنفى في الخارج مما سضمن نمو اقويافي النقل الجوي في المستقبل . إلا أن الواقع اختلف . رغم أن سلطة التحالف المؤقتة ومجلس الحكم العراقي أوقفاً، رسمياً، عملية الخصصة، إلا أن البيع السري لقطاع النقل الجوي العراقي ما زال مستمر وبأسعار زهيدة .

ويمكن مشروع مراقبة إيرادات العراق من الحصول على وثيقة سرية تكشف عن خطط تهدف إلى خصصة قطاع النقل الجوي العراقي على الرغم من الوعد الأخير لسلطة التحالف المؤقتة بتأجيل الخصصة إلى حين استلام حكومة عراقية سيدة السلطة . ويتوقع أن تستلم عائلة خوامر النافذة التي كانت على صلة وثيقة بنظام صدام 75٪ من قطاع النقل الجوي في العراق منخطية أي عملية لإجراء مناقصات عامة . وبضرب الاتفاق الذي تم التوصل إليه مع مسؤول رفيع المستوى في وزارة النقل ممتلكات الخطوط الجوية العراقية، وهي الشركة الوطنية للنقل، والتي تحاول في الوقت نفسه إعادة إطلاق عملياتها . ويقال أن شركات النقل الأمريكية تسعى إلى توقيع اتفاقات شراكة مع أوليغارشي ما بعد الحرب .

هذا ويعكس الاتفاق ميلاً أوسع . لقد تغاضت سلطة التحالف المؤقتة عن هذه الصفقات الداخلية التي قد تؤدي إلى ظهور طبقة جديدة من الأوليغارشين في عراق ما بعد الحرب . وقد خدو البلاد حد وروسيا حيث أدت الخصصة السريعة وواسعة النطاق في مسنهال الشعنات إلى نقل الممتلكات الحكومية القيمة إلى أيدي أفراد ينمنعون بعلاقات مع البنى الحزبية

بأسعار أدنى من سعر السوق. وخوف الأوليغارسيين الجدد من إعادة تأميم
محملة دفعهم إلى نزع أصول الممتلكات وبيعها إذ ذلك يحقق لهم ربحاً أكبر
من الاستثمار فيها وإعادة بنائها². واسعملوا أثر وتهمل عرقلة إصلاح الدولة
الذي قد يحد من عملهم³. توضح تجربة روسيا أنه لا يجب المباشرة بالخصخصة
قبل تطوير المؤسسات التنظيمية.

وقد تنهك سلطة التحالف المؤقتة المادتين 53 و55 من اتفاقية لاهاي
اللتين تطالبان قوات الاحتلال بحماية رأس مال "الأبنية العامة والعقارات
والغابات والأراضي الزراعية المملوكة من الدولة العدو". عليها أن تدبر
هذه الأخيرة بحسب قواعد حق الانتفاع فيمكنها استعمال ممتلكات الغير على
أن لا تغيرها أو تلحق الضرر بها بأي شكل من الأشكال. وكما قال المستشار
القانوني لسلطة التحالف المؤقتة سكوت كاسل "نقراً بأن أي عملية خصخصة
للشركات المملوكة من الدولة يجب، في نهاية المطاف، أن تطور وتعتمد
وتدعم وتطبق من قبل الشعب العراقي".

كل هذه المسائل إلى تطرح أسئلة جديدة حول عملية إعادة هيكلة
اقتصاد العراق وتطلب فتح تحقيق رسمي من قبل مجلس المشورة والمراقبة المشكل
حديثاً ومجلس الحكم العراقي ومكتب المحقق العام النابع لسلطة التحالف المؤقتة
الذي لم يعين بعد. تنهات إدارة قطاع النقل الجوي العراقي، حالياً، من قبل سلطة
أجنبية على حساب العراق على رغم من أن العراق لديه شركة نقل وطنية
لا تعمل في الوقت الحاضر لكنها قد تكون جاهزة للعمل كما هناك ما يفوق عن
الـ2000 موظف تم الاستغناء عن خدماتهم ويريدون استئناف عملهم. ونظر
موظفو الخطوط الجوية العراقية مؤخراً مظاهرات في شوارع بغداد مطالبين
بإعادتهم إلى وظائفهم وعودة مطارهم إلى إدارة عراقية.

يقدم البيان التالي تلخيصاً للتاريخ الحديث لقطاع النقل الجوي العراقي
ودراسته للظهورات السرية في قطاع الطيران المدني في البلاد وأخيراً، يعطي
النوصيات عن كيفية إعادة المجال الجوي العراقي وإبرادته إلى الشعب العراقي.

تسرب الإيرادات

بمعكس تاريخ الخطوط الجوية العراقية تاريخ العراق نفسه. بعد أن اجتاح العراق الكويت في آب/أغسطس 1990 فرض مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة عقوبات على بغداد ومن بينها حظرٌ على رحلات نقل الأشخاص أو البضائع. وخلال حرب الخليج عام 1991، نقلت الخطوط العراقية طائراتها السبعة عشر إلى أمكنة سرية في إيران وتونس والأردن لحمايتها من أي ضرر. وتكبدت هذه الدول مصاريف باهظة لاحتفاظها بالطائرات العراقية في مطاراتها إلى حين رفع العقوبات بعد مرور 13 عاماً. الآن، هي ترفض إعادة هذه الطائرات إن لم تحصل على تعويض. وتعتقد عملية إعادة الطائرات إلى الوطن من جراء دعاوى أقامتها الحكومة الكويتية تؤكد فيها أن بعض قطع الطائرات الموجودة في تونس نهبها قوات صدام أثناء اجنابها الكويت. أما إيران التي كانت في حالة حرب مع العراق من 1980 إلى 1988 فاصرت مراراً على أن يدفع العراق 200 مليار دولار كتعويض عن أضرار الحرب وتؤكد أنها تعتبر الطائرات التجارية والعسكرية الموجودة على أراضيها جزءاً من هذه التعويضات.

وفي حين أن هناك شك بشوب قيمة أسطول الخطوط العراقية فإن خبراء الطيران يعتقدون أن الطرقات الجوية العائدة إليها من الدولة قد تدرأرباحاً. أما مطارات العراق فهي ملك للدولة وتديرها، تقليداً، سلطة الطيران المدني التابعة لوزارة النقل. أضف إلى ذلك أن مركبات الدعم على الأرض ومرفقات الصيانة والتصليح والتزويد بالنفط ملك للدولة وكانت تديرها الخطوط العراقية وهي أيضاً تابعة لوزارة النقل. حالياً، الخطوط الملكية الأردنية هي الخطوط التجارية الوحيدة التي تدخل بغداد ويُسمح لها باستعمال هذه الممتلكات. كما وتسنعمل سلطة التحالف المؤقتة ممتلكات سلطة الطيران المدني ومعدات الدعم والمرافق التابعة للخطوط العراقية من دون دفع أي تعويض. كما وأن أجور الموظفين وتكاليف صيانة الخطوط العراقية تؤخذ من الميزانية الوطنية العراقية في حين أن العقود المثمرة لخدمة المطارات العاملة قد أعطيت لشركات أجنبية.

وتقع المطارات الدولية الثلاثة الأساسية في البلاد (بغداد والبصرة والموصل) تحت سيطرة عسكرية أمريكية مع إبقاء عدد الموظفين العراقيين الى حد هام الادنى. شركة DHL توصل الشحنات الى بغداد والموصل في حين ان كيلوغ، براون وروت، فرع من شركة هاليورتون، مسؤولة عن الأمن في مطار بغداد. وحصلت شركة سكايبلاين إير انذ لو جسك سايورت التي تنفذ واشنطن مركز الها على عقد بقيمة 17.5 مليون دولار من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية (USAID) لإدارة المطارات. هذا وقد بدأ إعادة إعمار المطارات شركة ينشيل. أما الخطوط الملكية الأردنية فلا تدفع رسوم استعمال مطار بغداد رغم ان نظام مرصد امكان يتقاضى 700 دولار للطائرة الواحدة. في غضون ذلك، أصبح المجال الجوي العراقي يجذب الرحلات الدولية الطويلة التي لا تضطر للدفع لتمر فيه. ورغم ان فكرة اجنياز المجال الجوي فكرة حديثة نسبياً، أصبحت الولايات المتحدة ودول أخرى تفرضا تلقائياً. وأعلنت سلطة التحالف في آب/اغسطس انها ستقتضى 750 دولار على كل طائرة تمر في المجال الجوي العراقي ولكن لم يوضح بعد ان 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 الاسئلة حول هذا الموضوع.

إن اتضح ان سلطة التحالف المؤقتة قد فشلت، كما يبدو، في جمع رسوم العبور فإن قسم الطيران المدني في العراق سيخس مصدرًا قيمًا للإيرادات. وتعد عمال الحكومة العراقية قطاع النقل الجوي بوساطة أموال عراقية لكنها لا تجني شيئاً من استعمال المرافق. يمكن أن يكون قطاع النقل الجوي العراقي منفداً اقتصادياً يعتمد عليه لنامين الإيرادات وخلق فرص العمل. في الوقت نفسه، بشكل فنج مطارات العراق أمام عدد أكبر من الرحلات خطوة حيوية في ربط العراق بالعالم الخارجي وبشكل خاص في اسئناف التجارة.

تثير مسألة الأمن مقالق في محلها من شأنها أن تسهم في قرار السماح بزيادة الرحلات أو عدم زيادتها وبدخول حاملات غير عسكرية وعاملين عراقيين الى المطارات العراقية. وبحسب عدد من خبراء الطيران، بزداد

الخطر الجوي في العراق لا سيما حول بغداد بسبب صواريخ الدفاع الجوي المحمولة. إلا أن إيرسورف وDHL والخطوط الملكية الأردنية تسعمل مطار بغداد بشكل منتظم وحسب USAID هناك ما يقارب 50 رحلة غير عسكرية يومياً تخرج من العراق مما يجعل من الصعب تمييز الأعداء بأن مخاوف الأمن حول دون قيام الخطوط العراقية برحلات⁴. وتسعى الخطوط العراقية إلى الحصول على حق تاجير طائراتها للقيام برحلات على الطرقات الجوية نفسها التي تسعملها الناقلات الأجنبية وإلى أن يدفع لها مقابل استعمال الحاملات الأجنبية لمعداتنا. هناك أكثر من 70 مطاراً في العراق، ومنها ما هو صغير جداً ولا يشكل مخاطر أمنية كبيرة ومنها ما يمكن أن يستقبل الرحلات الدولية (البصرة مثلاً) بنمىج بدرجة كافية من الأمان. ومن الممكن لحاملة بإدارة عراقية أن تعمل بقدر مقبول من الخاطر مع المرافق لا سيما وإن حظيت بالحماية نفسها التي تمنح للحاملات الدولية العاملة الآن في بغداد.

خطف حاملة جديدة من قبل مستثمري حبة صدام

وضعت شركة سيمات، هيليسين وأبشر (SH&E) الأمريكية المحنمة خططاً لإطلاق شركة طيران وطنية عراقية جديدة. ولم ينطضح بعد إن كان العقد الموقع بين وزارة النقل وعائلة الخوامر بندرج ضمن هذه الخطط. وقال فرانك ويليس المسؤول في سلطة التحالف المؤقتة عن مسائل الطيران في العراق إن تلك الخطط باتت الآن جاهزة للتطبيق.

وأوصت شركة (SH&E) التي درست دينا ميكية الطيران المدني في العراق بمشاركة حاملة إقليمية مع شركة الطيران الجديدة في البلاد كما وأوصت باتخاذ ترتيبات مشاركة الشيفرات مع شركة طيران دولي. وحسب (SH&E)، قد تكون شركة الطيران الجديدة جزءاً من مجموعة إقليمية من الحاملات ومن بينها الشركة الملكية الأردنية وشركة طيران الشرق الأوسط والخطوط الجوية السورية. واحتمال أن تكون شركة الطيران الأمريكية دلنا هي الشركة الدولية المشاركة. واعتبرت

(SH&E) أن شركة الطيران الجديدة لن تكون إنعاشاً للخطوط العراقية التي تعتبرها غارقة في نزاعات قانونية تعود إلى حقبة صدام وبالنسبة التي لا تستحق عناء الانتقاد. ولم يوضح بعد إن كانت سلطة التحالف المؤقتة و (SH&E) تؤسستنا في النوصل إلى هذه الصفقة الهادفة إلى إنشاء الحاملة العراقية الجديدة أم إذا كانت وزارة النقل وسلطة الطيران المدني قد تصرفتا بمبادر مرة منهما .

وحصل مشروع مراقبة إيرادات العراق على وثيقة تظهر أن ممتلكات شركة الطيران العراقية قد تنهي في أيدي عائلة خوامر عبد العباس النافذة التي، بحسب التقارير المحلية، كان لديها روابط وثيقة مع نظام صدام وكانت تهرب النفط إلى بن عقوبات الأمر المنحدة . وبيع طائرات الخطوط الجوية العراقية إضافة إلى مرفقات الدعم التابعة لها والطرق الممنوحة لها من دون مناقصات عامة بموجب صفقة لم تكون شركة الطيران العراقية طرفاً فيها . وحتى شهر كانون الثاني /يناير 2004 لم تكون الصفقة قد أعلنت .

أما الوثيقة فهي عقد موقع بتاريخ 2 كانون الأول / ديسمبر 2003 لإنشاء مشروع مشترك يطلق عليه اسم العراقية . وقع العقد بين وزير النقل ممثلاً بالمدير العام لسلطة الطيران المدني السيد فاخر فارج محمد وثلاثة أفراد من عائلة خوامر . وبموجب البند الخامس سوف تكون حصة الوزارة من رأس مال الشركة البالغ 25 مليون دولار أقل من 25٪ . وتدفع هذه الحصة من أصول الخطوط العراقية . لم يظهر بعد دور سلطة التحالف المؤقتة، هذا إن لعبت دوراً، في التفاوض على العقد وتوقيع . وبما أن سلطة التحالف المؤقتة كانت تعمل مع شركة (SH&E) على إعادة إحياء قطاع النقل الجوي العراقي وعلى إطلاق شركة طيران جديدة بالتعاون مع وزارة النقل فمن المستبعد أن 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 من دون علم سلطة التحالف المؤقتة فهذا يؤثر 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 علياء الأردنية. وتلعب نيتة الملكية للشركة 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 تسمح لها بالاستفادة من هذه الحقوق. في المستقبل، أي بلد سوف يتفاوض على حقوق بشأن الطائرات الجوية العراقية مع الحكومة العراقية قد يرفض قبول شركة الطيران الجديدة هذه التي تدعى العراقية على أساس أنها ليست عراقية بالقدر الكافي. فإذا كانت 26٪ من شركة الطيران بإيدي شركة أردنية، قد تعتبرها دول عدة أردنية على الرغم من الجنسية العراقية لمالكها. وبالتالي فإن الملكية الأردنية الجزئية للشركة الجديدة قد تهدد حقها في الطيران إلى بعض الدول.

كما وينص العقد على أن تنتقل وزارة النقل للشركة الجديدة جميع العائدات والحقوق المكتسبة بموجب اتفاقات سابقة موقعة مع حاملات دولية أو شركات أو مع الحكومة. إضافة إلى ذلك، يخمس العقد حصة المالكين الجدد بخفض أي دخول جديد أو مشاركتة جديدة في شركة الطيران المؤسسة حديثاً إن لم تحظى بموافقة ثلثي الجمعية العمومية العراقية. وشركة الطيران الجديدة لا تدفع أي ديون أو واجبات أو تعويضات أو أجور تعود إلى الخطوط الجوية العراقية (البند السابع) مما يثير المقلق إذ أن المفاوضات التي أفضت إلى هذه النزاعات لم تضر أي ممثل للخطوط الجوية العراقية. وأخيراً تحمل وزارة النقل وحدها عبء دفع التعويضات إلى كل الأطراف الأخرى عن الأضرار التي تلحق بها بسبب عمليات التخريب والتي لا يغطيها التأمين (البند الثامن).

نشرت الصحيفة اليومية "المؤنس" النابغة للمؤس القومي العراقي وثائق من ديوان صدر الرئيس توكد تعامل عائلة خوامر عبد العباس مع الديكتاتور السابق⁵. ويقال إن العائلة تدبر شركة الهدى وعليه اللذين تشكلان غطاءً لنظام صدام. وكانت شركة الهدى شركة في منظمة

تسويق النفط التابعة للدولة العراقية وكانت منورطة في عمليات تهريب النفط في ظل العقوبات . كما وضعت القوات الأمريكية في الخليج عام 2000 بدورها على حاملته نفط ملكها عائلة خوامر عبد العباس . هذا ونشرت الصحيفة صوراً عن وثائق تكشف كيف أن هذه العائلة كانت منورطة في تهريب النفط ورشوّة مسؤولين عراقيين وغير عراقيين واستيراد طعام منتهية مدتها إلى العراق في ظل برنامج النفط مقابل الغذاء .

الشركة تحرم من المنفعة

وفي كانون الثاني/يناير 2004 أطلقت شركة طيران وطنية جديدة ولكن موظفي الخطوط الجوية العراقية لم يلاحظوا أي تغيير . ولا تزال النصريحات الرسمية لسلطة التحالف المؤقتة ومجلس الحكم العراقي غامضة . تؤمن حالياً الرحلات المنكروية بين عمان وبغداد للخطوط الملكية الأردنية الخدمة التجارية الوحيدة لدخول العاصمة العراقية والخروج منها إضافة إلى خدمات شركة شارتس ، أبرسورف ، التي تؤمن مرحلتين بومبيين لعشيرة ركاب كحد أقصى في كل رحلة . المعتمد سلطة التحالف المؤقتة إلى أن الشركة الجديدة لن تكون صورة مجملة للخطوط الجوية العراقية .

وبغض النظر عن موقف سلطة التحالف المؤقتة ، أعلنت إدارة الخطوط الجوية العراقية في 30 أيار/مايو 2003 أنها تنوي استعادة خدماتها الدولية . وفي ظل القوانين العراقية السارية المفعول فإن الخطوط الجوية العراقية تمتلك الطائرات ولاسهم التجاري وعقود الطاقم كجزء من وضعها القانوني . ورغم تصريحات سلطة التحالف المؤقتة بأنهم لن يسهروا إعادة الخطوط الجوية العراقية يعطي موقع هذه الأخيرة على الإنترنت الانطباع بأنها مستعدة لمباشرة العمل . وهناك إشاعات حول اتفاق مستقبلي محتمل بين الخطوط العراقية وشركة أيربوس الأوروبية تقتضي بموجبها الشركة طائرات أيربوس لاستعمالها ، على الأرجح ، في رحلات محلية . وهذا الوضع مريبك لاسيما وأن الخطوط العراقية تناضل حالياً للحصول على إذن تنظيم عدد ضئيل من الرحلات الصغيرة وتأجير الطائرات الصغيرة وهو إذن رفضت سلطة التحالف

المؤقتة ومجلس الحكم العراقي منح حتى الآن. إلا أن كل من أربوس وصانغ الطائرات المنافس لها أبو وينغ أعرب عن اهتمامه بقطاع النقل الجوي العراقي فمن المحتمل أن تكون أربوس تحاول ترويج مستقبل للخطوط العراقية في حين أن سلطة التحالف المؤقتة والبو وينغ يفكران في شركة الطيران العراقية الجديدة. وجهت الخطوط العراقية مذكرة داخلية لمجلس الحكم تندس فيها من أنها، منذ سقوط نظام صدام، محرمة من التمويل والدعم الذين كان بالإمكان الحصول عليهما من خلال الأموال التي تخصصها وزارة النقل لإعادة الأعمار⁶. ولقد رفضت الخطوط العراقية هذه الأموال بدريعة أن وضعها القانوني هو وضع شركة تمنع "بنمويل ذاتي"⁷. وأعلم موظفو الخطوط العراقية في كانون الأول/ ديسمبر 2003 أن أجور الشهر المقبل سوف تدفع من قبل الدولة وأن الخطوط العراقية، كونها شركة تمنع بنظام نمويل ذاتي، عليها من الآن فصاعداً أن تجد الموارد لتغطية تكاليفها. بعد اضطرابات قام بها موظفون في عشرات الشركات الحكومية ذات النمويل الذاتي، مددت سلطة التحالف المؤقتة الأندارد الذي وجهته إلى أبار/ مايو 2004. وحبني هذا التاريخ سوف تستمر الميزانية العراقية المركز بتدفع أجور الموظفين في الشركات ذات النمويل الذاتي.

يُتوقع أن تعيد الخطوط العراقية نفسها إلا أنها لم تُمنح حرية إدارة أعمالها باعتبارها شركة ذات نمويل ذاتي وعوضاً عن ذلك أعطيت كل العقود التي كان من المفترض أن تقوم بها هي إلى شركات أجنبية. وطالبت المذكرة الموجهة إلى مجلس الأمن بأن يُسمح للخطوط العراقية باستعمال مطارات أخرى قد تكون أكثر ملاءمة للموصل والبصرة والتنجف وأربيل بدلاً من ترك مطار بغداد حكراً على بعض الشركات الأجنبية كما هي الحال الآن. ورغم أن مطار بغداد بعد حالياً عرضة لعمليات عسكرية معادية وبالتالي غير آمن، من الممكن أن تستعمل الخطوط العراقية المطارات الجديدة الأخرى الموجودة في العراق. كبرلاء مثلاً تبعد 110 كلم فقط عن

بغداد وهي قادرة على استقبال الرحلات المحلية والدولية .
طلبت الخطوط العراقية الإذن بتأجير الطائرات النجارية لتنظيم
رحلات من المطارات العراقية غير مطار بغداد لنقل عشرات الآلاف من
العراقيين إلى مكة المكرمة للحج . رفض مجلس الحكم العراقي وسلطة التحالف
المؤقتة العرض وبدلاً من ذلك ، منحها الحق لشركة كويته أمريكية . وهو وضع
القلق الآن هو أن الخطوط العراقية تمنع عمداً من الطيران لكي لا يرتفع السعر
الذي سيدفعه شاربوها الجدد . حالياً ، تسافر شركات أخرى غير عراقية
طائرات وتؤجرها ولكن سلطة التحالف منعت الخطوط العراقية من فعل
الشيء نفسه . وفي ظل القانون العراقي يمكن لشركة حكومية ذات تمويل
ذاتي أن تعقد اتفاقات وجمع المال . وهذا ما تسعى إليه الخطوط العراقية من
أجل تأجير الطائرات للحج هذه السنة .

خاتمة

لا يقدم مشروع مراقبة إيرادات العراق الحجج لصالح شركة طيران وطنية
جديدة ولا لصالح إعادة إنعاش الخطوط العراقية ، إلا أنه من الضروري أن يبدأ
العراق بجني إيرادات قطاع نقل جوي معافي والاستفادة من مردوده . ولن
تستطيع شركة الطيران ، مهما تكن ، أن تسانف العمل في غياب حكومة
عراقية سيدة يمكن أن تتوصل إلى اتفاقات مع الدول المجاورة بشأن الوضع
القانوني لحاملاتها المختلفة . يترتب على ذلك حل مسألة الخطوط العراقية
علنا وحل مشكلة أصولها العالقة في الخارج . هذه المهام ليست بمستحيلة
إلا أن تنفيذ كل ما سبق ذكره يتطلب شفافية سلطة التحالف المؤقتة ومجلس
الحكم العراقي بشأن نواياهما إزاء القطاع .

علي أي عملية خصصة تنهرب عابرة سلطة التحالف أن تخضع للتحليل
القانوني . في هذا الصدد ، أكد مؤخراً تقرير صادر عن قسم البحث التابع
للكونجرس أن بيع قوى الاحتلال لممتلكات الدولة بشكل انتهاك لاتفاقية
لاهاي لعام 1907 حول قوانين الحرب وأن القانون العراقي الساري المفعول
-والذي لا يحق لسلطة التحالف تعديله إلا في الحالات الضرورية- ما زال

صار ما في حده من الاستثمار الأجنبي⁸. إذا أي خطة لمباشرة الخصصة على أيدي حكومة عراقية سيدة يجب أن يسبقها تقييم للشركة لتحديد قيمتها وطلب مناقصات جديدة قبل توقيع أي عقد.

سلطة التحالف المؤقتة مجبرة بموجب قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بالنصرف في مصلحة الشعب العراقي وبالعمل بشفافية. إلا أن النصرفات الأخيرة لا تظهر هذه النية. وتكمن مصلحة الشعب العراقي في ضمان قدرة شركة طيران عراقية على منافسة الشركات الأجنبية وعلى تقديم خدمات الطيران. والواقع أن قدرة الخطوط الجوية العراقية على تأمين مؤديها الذاتي أهنت عند ما استعملت معداتها وعند ما ألحق الضرر بممتلكاتها عند دخول قوات التحالف المطار التي لم تدفع أي تعويض للشركة⁹. كما أن الصفقات الخاصة الهادفة إلى نقل إدارة ممتلكات الخطوط الجوية العراقية إلى أشخاص من الداخل استفادوا إلى حد بعيد من نظام صدام حسين تمس بمساعي النوصل إلى الشفافية والمناصفة المفتوحة. فقد مر في ما يلي توصيات عدة تهدف إلى ضمان استمرارية شركة طيران عراقية تنشا في المستقبل.

I يجب تجسيد العقد الحالي الذي لم يُفصح عنه بعد إلى حين ينظر فيه من قبل خبراء قانونيين لتحديد مدى صلاحيته. كما ويجب على المحقق العام التابع لسلطة التحالف المؤقتة الذي لم يعين بعد وعلى نظيره العراقي أن يفنحا تحقيقاً، في أقرب وقت ممكن، في إجراءات المنح المعتمدة.

2 أي خطط هادفة إلى تخصيص الخطوط الجوية العراقية يجب أن يسبقها تقييم للقيمة العادلة للشركة في الأسواق. ويجب الحصول على مناقصات جديدة. وعلى ممثلي شركة الطيران الوطنية السابقة (الخطوط الجوية العراقي) وسلطة الطيران المدني أن يشاركوا فعلياً في أي مفاوضات بشأن منح التراخيص للشركات الخاصة أو تخصيص نشاطاتها.

3 من غير الواقعي أن تطالب سلطة التحالف المؤقتة بأن تؤمن الخطوط الجوية العراقية مؤبداً الداتي في حين ترفض أن تمنح الشركة القواعد الضرورية للمباشرة بأعمالها. أضف إلى ذلك أنه مع الدعم المتزايد من الولايات المتحدة ومن دول أخرى لشركاتها الخاصة وذلك نتيجة لحاجات الأمن المنزلية بعد II سبتمبر فليس صعباً مطالبة سلطة التحالف المؤقتة ومجلس الحكم بمساعدة شركة الطيران على استعادة عافيتها. على سلطة التحالف المؤقتة أن تدفع، على الأقل، تعويضاً لوزارة النقل وتدفع الرسوم ولا تستعمل مرافقها والحاق الضرر بها خلال فترة الشعة أشهر التي عقت احتلال القوات الأمريكية للعراق. أما فرض رسوم معتولة لعبور المجال الجوي العراقي فيشكل مورد الم يستفاد منها حتى الساعة. اعترف المسؤولون الأمريكيون من جهتهم أن قوات التحالف خربت ونهبت مطار صدام حسين الدولي سابقاً عند دخولها إليه وتقدر الولايات المتحدة أن قيمة الضرر والسرقة الذين يجب التعويض عنهما "تتراوح بين بضعة ملايين دولار ليصل إلى 100 مليون دولار".¹⁰

4 إن كانت المطارات تمنع بقدر كاف من الأمن يسمح لشركات الطيران والشايرت الأجنبية بنقل الركاب أو شحن البضائع فيجب أن تفتح إذا ما امرت شركة الطيران العراقية. فمطارات العراق ومرافقها ومعداتها هي ملك سلطة الطيران المدني العراقية. لذا يجب أن يسمح لموظفي السلطة بإدارة ملكية العراق وجني الإيرادات التي تدرها عملياً لها.

ملحق

اتفاقية لاهاي II

اتفاقية لاهاي الرابعة (تشرين الأول / أوكتوبر 1907)، اتفاقية بشأن احترام قوانين الحرب واعرافها على الأرض

المواد ذات الصلة:

المادة 53. يمكن قوة الاحتلال استملاك، فقط، النقد والأموال والأوراق المالية التي تمتلكها الدولة، إضافة إلى مسنودات الأسلحة ووسائل النقل والمحال والمؤن وبشكل عام كل الممتلكات المنقولة التي تمتلكها الدولة والتي قد تستعمل في عمليات عسكرية.

يمكن وضع اليد على كل الأجهزة البرية والبحرية والجوية المكيّفة لنقل الأخبار ونقل الأشخاص والسلع باستثناء الحالات التي يطبق فيها القانون البحري إضافة إلى مسنودات الأسلحة وبشكل عام كل أنواع ذخائر الحرب حتى تلك التي يملكها أفراد لكن يجب إعادتها لأصحابها ودرع النعوشات عنها بعد إحلال السلام.

المادة 55. تعتبر الدولة المحتلة كمجرد إداري للمنشآت العامة والعقارات والغابات والأراضي الزراعية الواقعة في البلاد المحتلة والمملوكة من الدولة العدو ووكمنافع منها. على الدولة المحتلة إذا أن تحافظ على رأس مال الممتلكات وإدارتها بحسب قواعد الانتفاع.

هوامش

1. استفاد هذا التقرير من خبرة مايكل ليمان في هذا المجال وAirline Transport Pilot وإدارة الطيران الفدرالي وMBA في جامعة هارفرد.
2. برنارد بلاك وريز كرامان وأنا تاراسوفا ، “الخصخصة الروسية وحكم الشركات : ماذا جرى؟” ستانفورد لوريفيو Stanford Law Review ، الجزء 52 ، ص. 1731 – 1808 ، عام 2000.
3. المصدر نفسه
4. يمكن الإطلاع على إنجازات الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية في العراق : المطارات على العنوان التالي :
<http://www.usaid.gov/iraq/accomplishments/airports.html>
5. المؤتمر ، 5 – 7 كانون الثاني / يناير و13 كانون الثاني 2004.
6. مذكرة داخلية رفعها المدير العام للخطوط العراقية لمجلس الحكم العراقي بتاريخ 15 تشرين الثاني / نوفمبر ، 2003.
7. على غرار الاقتصادات المركزية الموجهة في أوروبا الشرقية وروسيا ، اقتطعت حكومة صدام مساعدات لبعض الشركات الحكومية لكي تتمكن من تحقيق الربح وتقادي الغرق. وقد صنفت تلك الشركات بما فيها الخطوط العراقية بشركات التمويل الذاتي.
8. اسوشياتد بريس ، خبراء : “ صدمة إعادة هيكلة العراقية في رمال متحركة ” ، NewsMax.com ، 17 Wires ، تشرين الثاني / نوفمبر 2003.
9. أنظر سيمون روبنسون ، “ أسلوب غير مناسب لإبقاء الطائرات أرضاً ” ، تايم ، 14 تموز / يوليو 2003. يشير روبنسون في مقاله إلى الضرر الذي ألحق بمتلكات الخطوط العراقية مؤكداً : “ تعرضت الطائرات لضرر كبير. واكتشف تحقيق أمريكي أجري في شهر أيار / مايو أن خمس طائرات من أصل الطائرات العشرة الموجودة في مطار بغداد أثناء سقوطه كانت معدة للعمل : وهي ثلاثة طائرات من طراز 727s وطائرة من طراز 747 وواحدة من طراز 737. وخلال الأسابيع القليلة التي تلت باشر الجنود الأمريكيون الراغبين بالحصول على مقاعد مريحة وعلى تذكارات بنهب العديد من تجهيزات الطائرات وتمزيق مقاعدها وإلحاق الضرر بمعدات غرفة القيادة وبكسر الواجبات الزجاجية كافة”.
10. المصدر السابق
11. <http://www.lib.byu.edu/~rdh/wwi/hague/hagues.html>

© 2004 ، جميع الحقوق محفوظة لمعهد المجتمع المفتوح.
أثوني رشتير : مدير المبادرات الشرقية ومشروع آسيا الوسطى وأوروبا
سفيلانا تساليك : مديرة مشروع مراقبة الإيرادات
عصام الخفاجي : مدير مكتب مراقبة إيرادات العراق ببغداد
جولي مكارشي : باحثة

يعمل مشروع مراقبة إيرادات العراق على مراقبة قطاع النفط العراقي لضمان حسن إدارته بحسب أرفع معايير الشفافية وللتأكد من أن عائدات الثروة النفطية القومية تندفق إلى الشعب العراقي. يكمل مشروع مراقبة إيرادات العراق المبادرات السابقة لمعهد المجتمع المفتوح لمراقبة إيرادات قطاعات استخراج الموارد الطبيعية.
لاشك أن غياب المراقبة الجديدة للموارد النفطية في أقطار عديدة من العالم أدى إلى انتشار الفساد وزيادة فقر الشعوب واستغلال السلطة السياسية. يأمل معهد المجتمع المفتوح، من خلال حث الحكومات على المعالجة المبكرة لهذه المسائل ، مساعدة العراق على تفتاد هذا المطب.

يدعم معهد المجتمع المفتوح حالياً مبادرة أطلقت حديثاً تحت عنوان مشروع مراقبة إيرادات بحر قزوين الذي يراقب تطورات إنتاج النفط في حوض بحر قزوين. ويهدف هذا المشروع إلى تعزيز الشفافية والمساءلة والمشاركة العامة في إدارة عائدات النفط والغاز الطبيعي.

وواقع أن العراق يواجه تحديات تفوق تلك التي تواجهها منطقة قزوين. فإذا ما أراد العراق أن يتحول إلى مجتمع ديمقراطي منفتح عليه أن يعزز المؤسسات الشفافة والمسؤولة لضمان إدارة نزيهة للعائدات النفطية.

وهناك حاجة ماسة إلى مراقبة عائدات العراق نظراً لوضع الاحتلال الذي تخضع إليه البلاد. وعلى كل من سلطة التحالف ومجلس الحكم في العراق وضع قواعد لضمان الشفافية التامة في ما يتعلق بعائدات العراق النفطية. ومن شأن ذلك أن يمهّد للاستقرار والديمقراطية في العراق وأن يحمي سلطة التحالف من اتهامات الاستيلاء خلال فترة الإشراف على إعمار العراق.

معهد المجتمع المفتوح هو مشروع خاص ومؤسسة مانحة للهبات تتخذ نيويورك مقراً لها. وقد أطلق المعهد عدداً كبيراً من المبادرات حول العالم تهدف إلى تعزيز المجتمع المفتوح من خلال وضع السياسات الحكومية ودعم التعليم ووسائل الإعلام والصحة العامة وحقوق الإنسان والمرأة إضافة إلى الإصلاح الاجتماعي والاقتصادي.

لمزيد من المعلومات الاتصال بـ:

Iraq Revenue Watch program

Open Society Institute

400 West 59th Street

New York, New York 10019

USA

بريد إلكتروني : irw@sorosny.org

صفحة الويب : <http://www.iraqrevenuewatch.org>

صممت هذه الصفحة من قبل | شركة Criscola Design

