

أجنحة الأسد للطيران

أجنحة الأسد للطيران

قاسم البصري



لم تجد بعثة الأمم المتحدة إلى ليبيا سوى طائرة تابعة لشركة «أجنحة الشام» السورية لنقل مساعدات طبية من الإمارات إلى ليبيا.

الشركة التي كان يملكها إمبراطور المال المخلوع رامي مخلوف، والمدرجة منذ عام 2016 على قوائم وزارة الخزانة الأميركية للعقوبات، ليست فقط متَّهمة بتقديم دعم مالي وتكنولوجي وخدمي لحكومة النظام السوري وخطوطه الجوية، بل أيضاً بنقل عتاد عسكري ومرتزة سوريين إلى ليبيا للقتال إلى جانب قوات خليفة حفتر.

سبق لرئيسة البعثة الليبية ستيفاني وليامز أن عملت في سوريا كمستشارة للأمم المتحدة، وهو ما يضع علامات استفهام على روابطها مع الدولة الأسدية ربما أفضت إلى توقيع عقود من هذا النوع، فضلاً عن أسئلة أوسع تتعلق بقطاع الطيران المدني في سوريا وأشكال التفاف النظام على حصاره الدولي.

قطاع خاص حكومي تماماً

في العام 2004، فرضت الولايات المتحدة حزمة من العقوبات على نظام بشار الأسد بتهمة دعم الإرهاب وإرسال وتيسير وصول مقاتلين جهاديين إلى العراق. وبموجب هذه العقوبات، صار من غير الممكن لمؤسسة الطيران التابعة لوزارة النقل استيراد طائرات أو قطع غيار أو إرسال طائرات للصيانة في حال كانت الشركة المنتجة أميركية أو تجاوزت الحصة الأميركية فيها 10%.

توجهت حكومة النظام منذ ذلك الحين إلى منح تراخيص لشركات خاصة تعمل في النقل الجوي، بالإضافة إلى استئجار طائرات نتيجة تعذر الشراء ☐ كانت «السورية للطيران» تستأجر في بعض السنوات طائرات لمدة شهرين فقط للاستفادة من موسم نقل الحجاج السوريين إلى السعودية.

كانت «أجنحة الشام للطيران»، المرخصة عام 2007، أول شركة سورية خاصة تقوم بتسيير رحلات جوية من وإلى سوريا. وكان رامي مخلوف يملك حصة الأسد من الشركة، إلا أنه كان يستخدم «مجموعة شموط التجارية» كواجهة لإدارتها، حيث امتلكت المجموعة حصة معلنة برأسمال قدره 210 مليون ليرة.

ورغم أن شركتين خاصتين فقط تمارسان أنشطة ملاحية في سوريا اليوم ☐ هما أجنحة الشام وفلاي داماس، المرخصة عام 2015 والمملوكة لرجل الأعمال عمار القادري ☐ إلا أن هناك تسع شركات تمتلك ترخيصاً رسمياً يخولها القيام «بالأعمال والخدمات المتعلقة بالنقل الجوي للركاب والبضائع، وامتلاك وشراء وتأجير واستئجار واستثمار الطائرات»، كانت آخرها سماء الشام للطيران التي وافقت وزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك على منحها الترخيص مطلع شهر أيلول (سبتمبر) من عام 2020.

بعد الخلاف الأسدي-المخلوفي الشهير، تم الحجز على أموال شركة أجنحة الشام المنقولة وغير المنقولة بحجة عدم سدادها مستحقاتها لصالح مؤسسة الطيران السورية الحكومية والبالغة 14.5 مليون دولار.

من مؤسسات الحكومة إلى مؤسسات النظام

بعد حصول سوريا على استقلالها عام 1947، كانت «إدارة الطيران المدني»، التابعة لوزارة الأشغال والمواصلات، هي الطرف المسؤول عن تنظيم ومتابعة حركة الطيران المدني في البلاد. تحولت هذه الإدارة إلى «مديرية» عام 1953، قبل أن يجري إلحاقها

بـ«وزارة الحربية» عام 1958، ثم الدفاع عام 1961، وظلّ الأمر على حاله إلى أن قرّر حافظ الأسد إلحاق هذه المديرية بوزارة النقل بموجب المرسوم التشريعي رقم 93 لعام 1974، القاضي بإحداث وزارة للنقل. وجاء في المرسوم أنّ مهام «مديرية الطيران المدني» تتلخّص في تمثيل سوريا خارج أراضيها لتنفيذ أنظمة الطيران المدني الدولية، عملاً باتفاقية شيكاغو التي صارت سوريا طرفاً فيها منذ نيلها الاستقلال.

أخيراً في 1975، أنشئت «مؤسسة الطيران العربية السورية»، المعروفة أيضاً بـ«السورية للطيران»، بموجب المرسوم رقم 2748 للعام نفسه، على أن تكون مرتبطة أيضاً بوزير النقل، وهي الجهة التي حلّت محل المديرية العامة للطيران المدني في جزء من مسؤولياتها ومهامها، إذ أصبحت المسؤولة عن «كافة عمليات النقل الجوي داخل الجمهورية العربية السورية وخارجها، وذلك دون الإخلال بما تقرره التراخيص الممنوحة من الحكومة لشركات الطيران الأجنبية طبقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية والقوانين النافذة»، بالإضافة إلى تولّيها «كافة الخدمات الأرضية للطائرات المارّة في مطارات الجمهورية العربية السورية، وما يتصل بها من أعمال الاستقبال والترحيل وتموين الطائرات والركاب وجميع المساعدات والخدمات الجوية والأرضية بكافة أنواعها، وكل ما يلزم لتنفيذ هذه الخدمات والمساعدات»، وأخيراً «الإشراف على الشركات التي تُحدّث وتُربط بها للقيام بهذه الأعمال».

وفي 29 تشرين الأول (أكتوبر) من عام 2003، صدر القانون رقم 20، الذي تضمّن إحداث «مؤسسة عامة ذات طابع اقتصادي» تحمل اسم «المؤسسة العامة للطيران المدني» وتحلّ محلّ «المديرية العامة للطيران المدني»، على أن تتبع لوزير النقل وأن تتمتع بالاستقلال المالي والإداري. جرى اعتماد نظام داخلي للمؤسسة بموجب القرار رقم 733 بتاريخ 23 أيار (مايو) 2004، والذي جاء فيه أن «المؤسسة العامة للطيران المدني هي الجهة المسؤولة عن إدارة وتسيير وتنظيم جميع شؤون الطيران المدني، وإصدار التعليمات اللازمة لتطبيق أحكام قانون الطيران المدني والأنظمة الصادرة بموجبه ومراقبة تنفيذها».

ومن بين اختصاصات المؤسسة أيضاً رسم سياسات النقل الجوي في جانبها الاقتصادي والفني، والإشراف على تنفيذها، مع تحديد بدلات خدمات الملاحة الجوية العابرة للأجواء السورية والهابطة والمقلعة في مطاراتها الدولية، إلى جانب تحصيل إيرادات وأجور الطائرات العاملة في أجواء ومطارات البلاد، ومنح التراخيص المتعلقة بتسيير الرحلات الجوية في الأجواء والمطارات السورية لمؤسسات وشركات الطيران الوطنية والأجنبية، وتحصيل التراخيص اللازمة لتشغيل مؤسسات وشركات الطيران الوطنية من الجهات الأجنبية المعنية. هذا التعريف العام بالمؤسسة العامة للطيران المدني في سوريا ومؤسسة الطيران العربية السورية هو تكثيف للمعلومات التي تقدمها

وزارة النقل عن المؤسستين في موقعها الرسمي، كما أن بعض التفاصيل وردت في الموقع الرسمي للمؤسسة العامة للطيران. مجمل هذه التفاصيل مأخوذة أصلاً من كتاب **تاريخ النقل في سوريا** الصادر عام 2006.

بلغت أرباح الخطوط الجوية السورية في العام 1991 قرابة 92 مليون دولار (11.20 ليرة لكل دولار بموجب السعر الرسمي حينها)، فيما تجاوزت أرباح المؤسسة في العام 1985 عتبة 9 مليون دولار بقليل (3.95 ليرة لكل دولار بموجب السعر الرسمي آنذاك). تختلف هذه الأسعار الرسمية عن سعر السوق في تلك الفترة، ففي عام 1990 كان سعر صرف الدولار في الأسواق 48 ليرة مقابل الدولار.

وكانت السورية للطيران **قد أعلنت عن توقعاتها** بإيرادات تتجاوز 30 مليار ليرة سورية في العام 2019، غير أنها لم تنشر أرقاماً وتفاصيل لاحقة تؤكد ذلك، في حين وصلت إيراداتها في العام 2018 إلى 27 مليار ليرة سورية (قرابة 62.2 مليون دولار وفق سعر صرف المركزي السوري المثبت حينها عند 434 ليرة للدولار الواحد)، من دون تبيان حجم المصاريف وصافي الأرباح.

حركة النقل الجوي في جميع المطارات السورية

بحسب المكتب المركزي للإحصاء في سوريا



السنوات	عدد الطائرات الهابطة	عدد الركاب			الحمولة (طن)	
		ذهاب	قدوم	مرور	صادر	وارد
2011	24601	1981786	1980983	-	9788	13291
2012	14147	1146170	1019478	-	5897	7490
2013	7601	529390	454707	-	1009	827
2014	7767	551820	527175	0	3248	1795
2015	8652	698704	658742	406	3249	2841
2016	6477	582927	607324	428	11694	3392
2017	6273	702963	660485	234	14496	4366
2018	5363	629989	613837	308	2490	3384

صفقات مشبوهة وأخرى متعثرة

كانت المؤسسة العربية السورية للطيران قد اشترت عام 1996 ست طائرات إيرباص من طراز A320، وهي الصفقة الفاسدة الكبرى التي حُمل مسؤوليتها لاحقاً رئيس مجلس الوزراء محمود الزعبي ووزير النقل في حكومته مفيد عبد الكريم، وكانت

السبب المعلن رسمياً وراء عزل الأول ثم انتحاره، ووراء محاكمة الثاني وسجنه لعشر سنوات.

وكان أسطول الخطوط الجوية السورية يضمّ في العام 1970 أربع طائرات، وفي 1980 تسع طائرات، وفي 1990 أربع عشرة. إلا أن العقوبات الأميركية لاحقاً حرمت سوريا من إصلاح طائراتها القديمة أو شراء طائرات جديدة، وهو ما جعل عدداً من هذه الطائرات تتكدّس في حظائرها، ليقتصر الأسطول الجوي السوري عام 2008 على ست طائرات إيرباص صالحة للتشغيل. وقد خرجت خمس من هذه الطائرات عن الخدمة وبقيت واحدة فقط في العام 2016.

ولم تتمكن مؤسسة الطيران من إتمام عقد شراء 14 طائرة إيرباص كبيرة، والذي وقعته المؤسسة عام 2008 وبقي مجمداً لفترة، إلى أن تمّ التراجع عنه بالكامل نتيجة امتلاك جهات أميركية أكثر من 10% من أسهم الشركة. وقد سبق أن توجهت المؤسسة عام 2006 إلى موسكو **لشراء 7 طائرات** روسية من طرازي توبوليف وإليوشن لتكون بديلاً عن طائرات إيرباص، والتي لم يكن مرجحاً أن تحصل عليهم سوريا من الأصل. وما تزال إحدى هذه الطائرات الروسية ☐ من طراز إليوشن 76-II ☐ مستخدمة حتى اليوم كطائرة شحن مدنية يتيمة تملكها شركة الطيران السورية.

وفي 2010، وخلال زيارة فرانسوا فيون كأول رئيس وزراء فرنسي يزور البلاد منذ 1977، جرى توقيع عقد تشري بموجبه شركة الطيران السورية طائرتين مدنيتين صغيرتين للمسافات القصيرة من صنع شركة ATR الفرنسية-الإيطالية، تبلغ سعة كل منهما 70 راكباً وتناسب الرحلات المحلية والرحلات إلى الدول المجاورة. لم يكن شراء هذا النوع من الطائرات يمثل خرقاً للعقوبات الأميركية، وقد مثل هذا الاتفاق محاولة فرنسية من إدارة ساركوزي للالتفاف حول واشنطن، وقد تمّ **شراء الطائرات بالفعل وتشغيلها.**

وفي منتصف 2017 قامت المؤسسة السورية للطيران **بشراء عشر طائرات مدنية أوكرانية** لنقل الركاب من شركة أنتونوف، إلا أن هذه الطائرات أيضاً لم تُستلم لأسباب ما تزال مجهولة.

وبعد ذلك بعام، تحديداً في تموز 2018، زار المدير العام للسورية للطيران طلال عبد الكريم العاصمة الروسية موسكو أملاً في تحقيق ما **أسماه «حلم»** الحصول على طائرة إيركوت MS-21 الحديثة، غير أن جهوده على ما يبدو لم تُفض إلى تحقيق أي حلم.

ومنذ 2018 وحتى الآن، تقتصر ملكية المؤسسة على طائرة شحن من طراز إيوشن، وطائرتي ركاب إيرباص، الأولى من طراز A320 مخصصة للمسافات المتوسطة، والثانية A340 للمسافات الطويلة.



إم إس 21 طائرة متوسطة المدى بإمكانها استيعاب ما بين 150 و211 راكب

تحايل بمعونة إيرانية

في تشرين الأول (أكتوبر) الماضي، أُلقت السلطات التشادية القبض على الصحفي جودا الأهوندوم بتهمة «انتحال صفة صحفي»، في حين كانت جريمته الحقيقية فضح معلومات متعلقة بنقل طائرات من التشاد إلى سوريا، وكشف تورط أفراد من عائلة الرئيس التشادي زكاريا دبي أتو، فضلاً عن مسؤولين حكوميين آخرين، في تلك الصفقة.

وبحسب تحقيق استقصائي **نشرته قناة آي24 نيوز** الإسرائيلية، فإن شركات مرخصة في الإمارات ساهمت في إيصال عدة طائرات إلى سوريا، ومنها شركة مرخصة في الشارقة لرجل يحمل الجنسية البريطانية اسمه ميلاد حرفي، كان قد سجّل طائرة في كازاخستان ثم نقل ملكيتها مجدداً لتصبح مسجلة في تشاد في شمال إفريقيا.

ويبدو أن عدة أطراف اشتركت في عملية التحايل هذه، والتي حصلت بموجبها المؤسسة السورية للطيران عام 2017 على بعض طائرات إيرباص التي تشغلها اليوم. فقد كانت تعود الملكية الأصلية للطائرات إلى الولايات المتحدة، وكانت مخزنة في مطار

أثينا مدة عقد من الزمن، قبل أن تُنقل إلى وجهات عديدة تباعاً ١٢ منها أوكرانيا وكازاخستان وتشاد وإيران ١٣ ثم تصل أخيراً إلى سوريا.

وقد كان لشركة طيران ماهان الإيرانية خصوصاً دور كبير في العملية، حيث يوضّح التحقيق نفسه أنّ إيران هي التي قدمت لنظام الأسد هذه الطائرات. كما يُشير إلى أنّ واشنطن لم تتحرك جدياً على خلفية هذا الخرق للعقوبات المفروضة على إيران وسوريا، ولا سيّما أنّ حليفتها الإمارات متورطة في القضية.

اليوم، واحدة من هذه الطائرات، والتي كانت تحمل الرقم التسجيلي TT-WAG ومسجلة في دولة تشاد بشمال إفريقيا، ظلت بصباغ وشعار السورية للطيران وتحمل الرقم YK-AZA.



العابرون في الأجواء السورية

عام 2011، صدر مرسوم يقضي بخفض مدة تحصيل بدلات الطيران فوق سوريا إلى 45 يوماً فقط، وإلزام الشركات الأجنبية بالدفع باستخدام اليورو أو الدولار حصراً.

رئيس الجمهورية

بناءً على أحكام الدستور

يرسم ما يلي

- مادة (١) - تعدل المادة الخامسة من المرسوم رقم ٤٠٤ لعام ٢٠٠٠ لتصبح على الشكل الآتي:
- أ- تلتزم شركات الطيران أو وكلائها المقعدون ومكاتب خدمات الطيران بتقديم: البدلات المستحقة عليها بمقتضى أحكام هذا المرسوم باليورو أو ما يعادلها بالدولار الأمريكي ضمن مهلة حددها الأقصى خمسة و أربعون يوماً تقويمياً من تاريخ مطالبتها من قبل المؤسسة العامة للطيران المدني وتحجب تصاريح المرور والهبوط لطائرات الشركات في حال عدم التسديد خلال هذه المدة.
- ب- يحق للمؤسسة العامة للطيران المدني التعاقد مع إحدى الجهات الخارجية أو الداخلية المختصة لتحصيل البدلات الواردة في الفقرة (أ) من هذه المادة بما يضمن مصلحة المؤسسة ويحفظ حقوقها.
- مادة (٢) - ينشر هذا المرسوم بالجريدة الرسمية ويعمل به اعتباراً من أول الشهر الذي يلي تاريخ نشره.

رئيس الجمهورية
بشار الأسد

رقم ٢٠٥٦
التاريخ ١١/٨/٢٠١١

دمشق في ١٤٣٢/٩/٢١ هجري الموافق ٢٠١١/٨/٢٩ ميلادي

١١ ٧٨٧
سنة ١٤٣٢ هـ
وزارة النقل

دمشق في ١١/٨/٢٠١١

لكن تحصيل بدلات العبور في الأجواء السورية يكاد يقتصر حالياً على الخطوط الجوية العراقية واللبنانية، ومؤخراً القطرية، وهي أبرز الخطوط التي تعبر الأجواء السورية. فقد توقفت معظم شركات الطيران العالمية عن تسيير رحلاتها من وإلى سوريا بعد 2011، إما خشيةً من حوادث تتعلق بسلامة وأمن الملاحة في سوريا، أو بسبب العقوبات الأوروبية التي فُرضت على النظام ومؤسساته [١] ومنها السورية للطيران [٢] منذ تموز (يوليو) 2012 على خلفية القمع الدموي للاحتجاجات المطالبة بالتغيير. كذلك أصبحت الطائرات تتجنب المرور فوق الأجواء السورية، وهو ما عني المزيد من التكاليف والوقت، إذ يتطلب الالتفاف حول سوريا [٣] بحسب تقديرات وزارة النقل التابعة لحكومة النظام [٤] مدة [٥] ساعة ونصف تقريباً.

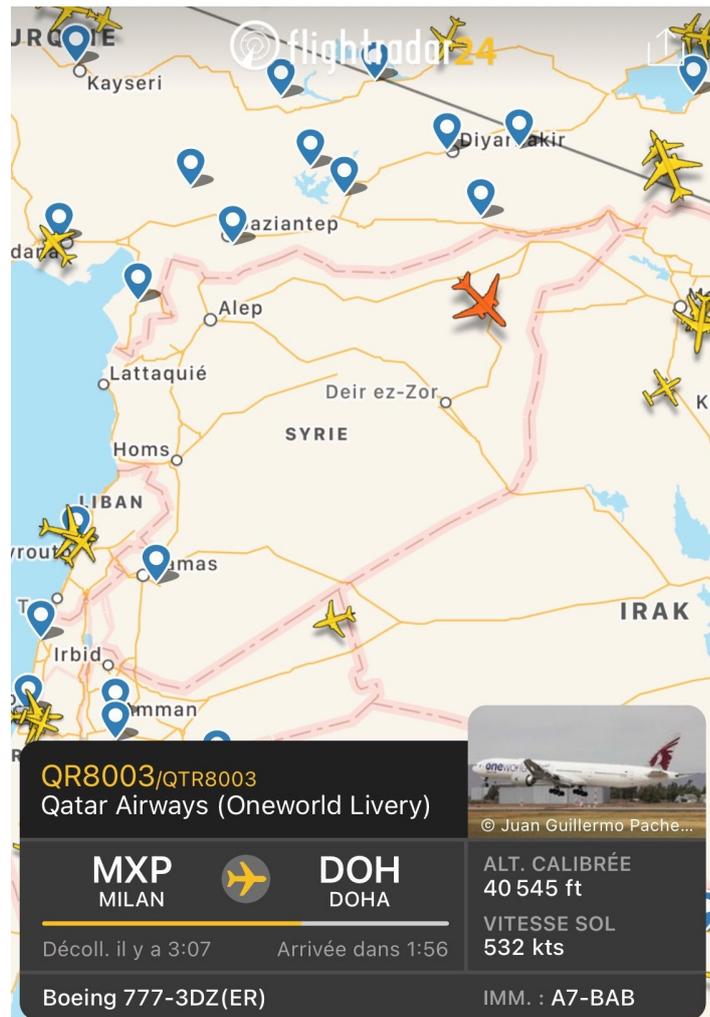
مقطع فيديو مصوّر من تطبيق Flightradar24 يوضح الغياب شبه التام للطيران المدني في الأجواء السورية بالمقارنة مع دول الجوار

في 2017، حضر وزير النقل علي حمود مؤتمر النقل الدولي المنعقد في جنيف، وفي معرض حديثه عن نتائج حضوره للمؤتمر ذكر أنه تلقى من شركات أوروبية طلبات تشغيل رحلات من وإلى سوريا، بالإضافة إلى طلبات عبور عبر الأجواء السورية. وقد طالب الوزير في هذا المؤتمر «بضرورة إعادة فتح خطوط الطيران السورية إلى أوروبا وبالعكس، وبالسماح لشركات الطيران المدني بالعبور فوق الأجواء السورية نظراً لما

تشكّله سوريا من عقدة نقل جوية هامة». وفي حديث تفصيلي حول الموضوع أمام مجلس الشعب السوري، **زعم الوزير** أنه تلقى طلبات من شركة أوروبية واحدة فقط **بدل ثلاثة** **ترغب في تسيير رحلات بين دمشق وبرلين وفرانكفورت وستوكهولم.**

تبين لاحقاً أن هذا الكلام غير صحيح، وأنّ أيّاً من شركات الطيران الأوروبية لم تقدّم طلباً لاستعمال الأجواء السورية أو نقل المسافرين والبضائع من وإلى سوريا منذ حضور الوزير للمؤتمر.

وفي 2019، وعلى خلفية الأزمة الخليجية وإغلاق بعض المجالات الجوية أمام الطيران القطري، وافقت وزارة النقل على منح الخطوط الجوية القطرية إذنًا بالعبور فوق أجوائها. وقد صرّح وزير النقل في حكومة النظام أن هذه الموافقة «جاءت من مبدأ المعاملة بالمثل، حيث إن السورية للطيران تعبر الأجواء القطرية ولم تتوقف عن التشغيل إلى الدوحة حتى في فترة الحرب، إضافةً إلى ما يحققه استخدام الأجواء السورية من إيرادات إضافية بالعملة الصعبة لصالح الدولة».



عبور إحدى طائرات الخطوط الجوية القطرية، في 18 كانون الثاني (يناير) الجاري، في الأجواء السورية متّجهةً من ميلان الإيطالية باتجاه الدوحة، نقلًا

عمدت وزارة النقل في الوقت نفسه إلى **رفع بدلات الطيران بنسبة 50 بالمئة** ترحيباً بزبونها القطري الجديد. لم تحدد الصحف الرسمية مقدار البدلات الجديدة بدقة، إلا أن بدلات العبور في الأجواء السورية قبل الزيادة الأخيرة، **وبموجب المرسوم الصادر** في شهر أيلول (سبتمبر) من العام 2000، كانت تبلغ 75 دولار (رسم مقطوع) للطائرات حتى وزن 75 طن، و1.3 دولار عن كل طن للطائرات التي تبلغ بين 76 وحتى 200 طن، و1.25 دولار عن كل طن للطائرات التي تزيد عن 200 طن.

وشهد العام 2020 عودة شركات أخرى للاستفادة من العبور في الأجواء السورية، ففي بداية العام وافق وزير النقل على منح الخطوط الجوية الليبية إذناً بعبور **الأجواء السورية**، وذلك بناءً على طلب تقدّمت به هيئة الطيران المدني الليبية إلى **وزارة النقل السورية** من خلال المؤسسة العامة للطيران المدني.

وفي منتصف العام أيضاً أعلنت وزارة النقل عن تسيير رحلات على متن الخطوط الجوية السورية من دمشق إلى بيروت (ذهاب فقط)، وهي رحلات مخصصة للسفر إلى نقاط أخرى وراء بيروت.

وفي حزيران (يونيو)، وبالتزامن مع بداية التصعيد الأرميني-الأذري حيال قضية إقليم قره باغ، **أعلنت وزارة النقل** عن تشغيل أول رحلة طيران للخطوط الجوية السورية من دمشق إلى أرمينيا بعد انقطاع دام ثماني سنوات، على أن يعقب ذلك برنامج تشغيل منتظم عند استئناف الحركة الجوية وإعادة فتح المطارات، بحيث تغدو مدينة حلب «محطة مهمة في الرحلات الجوية بين البلدين الصديقين».

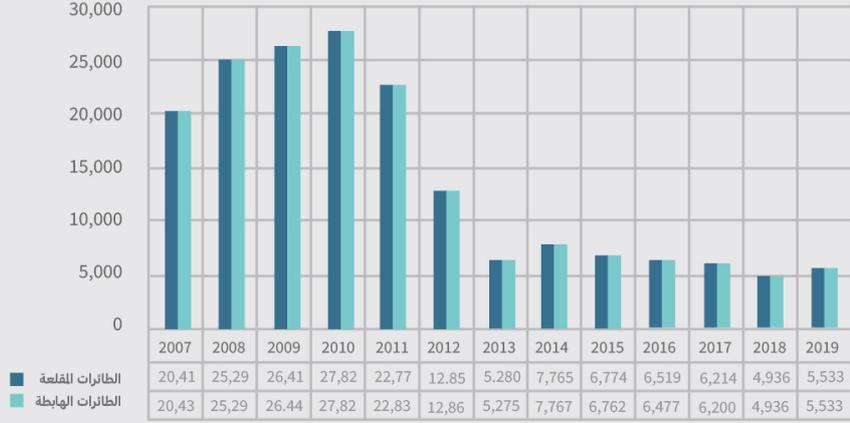
وفي تشرين الأول (أكتوبر)، أعلنت الوزارة عن تسيير رحلتين أسبوعياً على متن الخطوط الجوية السورية من دمشق إلى الدوحة وبالعكس.

وكان لافتاً ازدياد نشاط المؤسسة السورية للطيران خلال أزمة كورونا الجارية بالاستفادة من عمليات إجلاء الرعايا التي قامت بها معظم دول العالم، حيث أعلنت وزارة النقل في تموز (يوليو) عن تسيير أكثر من رحلة إلى العاصمة الهندية نيودلهي بقصد إجلاء الطلاب السوريين.

عدد الطائرات المدنية المقلعة والهابطة في سوريا

الجمهورية
al-Jumhuriya

نقلًا عن وزارة النقل في حكومة النظام السوري



مخطط بياني يوضح عدد الطائرات المقلعة والهابطة في سوريا بين عامي 2007 و2019 وفق أرقام وزارة النقل

ومن اللافت أيضاً خلال الأيام القليلة الفائتة عبور طائرة مدنية تتبع لشركة أوليمبوس اليونانية فوق الأجواء السورية، وهو أمر لم يحدث منذ وقت طويل.



طائرة مدنية يونانية مرّت فجر أمس الثلاثاء في الأجواء السورية، وكانت انطلقت من إمارة دبي دون أن تكون وجهتها النهائية واضحة

يضاف إلى ذلك رحلات متواصلة بين سوريا من جهة، وبيروت والخرطوم والقاهرة والكويت وموسكو وطهران وبغداد من جهة أخرى، وهي رحلات لم تتوقف إلا لفترات قصيرة جداً خلال السنوات العشر الفائتة، وما زالت تعمل حتى الآن، إلا أن معظم هذه الرحلات لا تقوم بها المؤسسة السورية للطيران بل شركة أجنحة الشام الخاصة.

نفسها أجنحة الشام التي انتزعها الأسد من ابن خاله لينقل عبرها المرتزقة ويعقد الصفقات مع الأمم المتحدة.