

نداء موجه إلى المملكة العربية السعودية لإلغاء التعاقد مع شركة الستوم (المتورطة في تهود القدس عبر مشروع السكة الحديدية) لإنشاء محطة لتوليد الطاقة في منطقة شعبية سعودية.

ملخص عام:

وقعت شركة الكهرباء السعودية التي تمتلك المملكة العربية السعودية النصيب الأكبر من أسهمها عقداً مبدئياً مع شركة (Alstom) الفرنسية يقضي بإنشاء محطة لتوليد الطاقة الكهربائية في منطقة شعبية سعودية، بمبلغ إجمالي تصل قيمته نحو 9، 1 مليار يورو.

وإننا في ائتلاف المؤسسات الأهلية للدفاع عن القدس والحملة الشعبية لمقاومة الجدار الاستيطاني، نود اطلاعكم على حقيقة هذه الشركة والدور الذي تلعبه في تعزيز الاستيطان في القدس ودعم الخطط الصهيونية في تهويد المدينة وتحقيق المشروع الصهيوني لإقامة "القدس الكبرى عاصمة إسرائيل الأبدية".

وفيما يلي عرض بأهم المعطيات المتعلقة بشركة الستوم الفرنسية ودورها في تعزيز الاستيطان في القدس:

- شركة الستوم (Alstom): هي شركة فرنسية متعددة الجنسيات، تعتبر من أكبر الشركات المساهمة في مجموعة سيتي باص (Citypass) حيث تمتلك الستوم حوالي 20 ٪ من أسهم هذه المجموعة.
- مجموعة سيتي باص (Citypass): هي مجموعة شركات تجارية مساهمة، التي رسي عليها العطاء الذي طرحته حكومة الاحتلال في العام 2002، لإنشاء سكة حديدية للقطارات الخفيفة في القدس بهدف ربط المستوطنات المقامة في القدس الغربية بتلك المقامة في الشطر الشرقي من المدينة.
- مشروع السكة الحديدية في القدس: واحد من أهم المشاريع الاستيطانية التي تنفذها سلطات الاحتلال في مدينة القدس، لتعزيز الاستيطان فيها، واستمراراً للمشاريع الاستيطانية الفاضية بتهويد المدينة، فعبر هذا المشروع سيتمكن الاحتلال الإسرائيلي من إقامة المزيد من المستوطنات وتوسيع القائم منها، لتعزيز الوجود الصهيوني وطمس تاريخ وجغرافية المدينة كمدينة عربية إسلامية.
- مشروع السكة والقانون الدولي: بعد مؤتمر انابوليس، صعدت قوات الاحتلال من وتيرة الاستيطان في القدس بصورة غير مسبوقة، مستنفة بذلك أي حل يمكن أن يطرح على أساس مبادرة السلام العربية، وإن استمرار وتعزيز الاحتلال بتوسيع الاستيطان سيؤدي إلى تقويض أي أفق للسلام في المنطقة.

وبما أن مثل هذا المشروع يصب في صلب المشروع الاستيطاني المخطط للقدس، فإنه بذلك يشكل انتهاكاً صارخاً للقانون الدولي، كونه يهدف إلى تغيير معالم المدينة المحتلة، ويكرس واقع الاستيطان فيها، وشركة (Alstom) بدعمها لهذا المشروع إنما تساهم بصورة مباشرة في انتهاك وخرق بنود القانون الدولي.

• **الموقف الفلسطيني الرسمي من شركة الستوم:** رفعت منظمة التحرير الفلسطينية دعوى قانونية ضد شركتي الستوم (Alstom) وفيوليا (Veolia) في المحاكم الفرنسية، وما زالت القضية تأخذ مجراها في القضاء الفرنسي، فيما يقوم المجتمع المدني الفلسطيني، بالتنسيق مع حركات التضامن الدولية، لشن حملة ضد الشركتين على المستوى الدولي وقد تم تحقيق إنجازات ملموسة على هذا الصعيد.

• **موقف المملكة العربية السعودية من القضية الفلسطينية:** لعبت المملكة العربية السعودية وما زالت دوراً رائداً في دعم القضية الفلسطينية، لما تتمتع به من مكانة دينية في العالم الإسلامي، وكانت المملكة دائماً ملتزمة بالدفاع عن مدينة القدس أمام عمليات التهويد التي مرت بها المدينة، منطلقاً من رمزية هذه المدينة التي تعتبر واحدة من أهم الأماكن المقدسة في العالم الإسلامي. ولا يمكن لنا أن ننسى الدور المشرف الذي لعبته المملكة أيضاً في الضغط الاقتصادي على حكومة الاحتلال لدعم القضية الفلسطينية.

التوصيات:

وفقاً للمعطيات السابقة، فإننا على ثقة بأن المملكة العربية السعودية لن تقبل بأي حال من الأحوال، أن تغض النظر عن الدور الذي تلعبه الشركة الفرنسية (Alstom) في دعم الاستيطان، ولن تقف مكتوفة الأيدي أمام الخطوات التي يقوم بها الاحتلال لتهويد القدس، كما أنها لن تسمح بتقويض مبادرة السلام العربية عبر السكوت عن توسيع النشاطات الاستيطانية واشتراك جهات دولية فيها، ونحن على يقين بأنها ستستخدم كافة سبل الضغط التي لديها لمنع ذلك، حتى لو أدى ذلك إلى مقاطعة الجهات المتورطة في دعم الاستيطان.

إننا نأمل من المملكة العربية السعودية الضغط على شركة (Alstom)، لتسحب استثماراتها من مشروع السكة الحديدية في القدس، وفي حال رفضت الستوم ذلك فإننا نرجو من المملكة العربية السعودية:

- أن توقف التعاقد المبدئي مع شركة الستوم (Alstom)، لإنشاء محطة توليد كهرباء جديدة في منطقة شعبية.
- أن تلغي العقود المبرمة مع هذه الشركة تدريجياً، وتتوقف عن إبرام أي عقود جديدة معها.
- الضغط على شركة (Archidoron) السعودية، من أجل إلغاء الشراكة مع (Alstom).
- التأكيد على إدراج (Alstom) في قوائم المقاطعة التابعة لمنظمة الدول الإسلامية والجامعة العربية.

ملاحظة: يمكن التراجع عن جميع التدابير المذكورة أعلاه في حين قررت شركة (Alstom) الانسحاب من مشروع السكة الحديدية .

مذكرة نوايا الشراكة بين شركة الكهرباء السعودية (SEC) وشركة (Alstom) المحدودة:

أعلنت شركة الستوم الفرنسية في بيان صحفي ما يلي:

"وقعت الشركة في 28 حزيران/ يونيو 2008، مذكرة نية الشراكة مع الشركة السعودية للكهرباء (SEC)، بعقد تبلغ قيمته الإجمالية 1.9 مليار يورو، ويهدف المشروع إلى إنشاء نظام جديد لتوليد الطاقة يعمل بالبخار، سيتم تنفيذه في المملكة العربية السعودية". وتجدر الإشارة هنا أن المملكة تمتلك 31، 74% من أسهم شركة (SEC) السعودية.

وحسب البيان فإنه سيتم إنشاء هذه المحطة الجديدة، بجوار محطة شعبية لتوليد الطاقة، حيث سيجري صياغة العقد بشكله النهائي في غضون الأشهر القليلة المقبلة.

مشروع توليد الطاقة:

تمثل هذه الخطوة، المرحلة الثالثة من مشروع شعبية. الذي أنجزت شركة الستوم 11 وحدة منه في الفترات السابقة، وذلك عبر عقدين منفصلين ابرما في تشرين الثاني من العام 1998، وكانون الثاني من العام 2004.

على الصعيد التقني، فإن محطتي توليد الطاقة غير مرتبطتين ببعضهما، وبالتالي فإن ذلك سيبيح لشركة الكهرباء السعودية تغيير الشركة المتعاقدة، لتفادي الاعتماد على متعاقد واحد، ويضمن بدوره أن يكون مشروع الشركة السعودية متوافق مع الأخلاق والقيم والمسؤوليات للشركة السعودية.

وبموجب العقد، ستعمل (Alstom) على تصميم وتوريد وتركيب وتغطية كافة تكاليف التصنيع، فيما ستنفذ شركة (Archirodon) السعودية كافة الأعمال المدنية المرتبطة بها.

هذا ومن المقرر تسليم المعدات الأساسية في العام 2010.

شركة Alstom ودورها في دعم السكة الحديدية في القدس:

في العام 2002، كانت سلطات الاحتلال قد أعلنت، عن طرح عطاء لإنشاء سكة حديدية بقيمة 500 مليون يورو، لنقل المستوطنين في القدس الغربية إلى القدس الشرقية، وقد رسي هذا العطاء في النهاية على مجموعة (Citypass)، التي أصبحت بموجب ذلك المسؤولة وصاحبة الامتياز الاول لإنشاء هذا المشروع وتشغيله وصيانة النظام المرتبط به لمدة 30 عاما.

وتعتبر شركتي الستوم و فيوليا (Alstom and Veolia)، اثنتين من خمسة شركات دولية مساهمة في

مجموعة سيتي باص (Citypass)، حيث تصل حصة شركة الستوم 20% من أسهم سيتي باص، في حين تمتلك فيوليا 5%¹ من الأسهم.

يعمل هذا المشروع، على مبدأ الشراكة بين القطاعين الخاص والعام، أي بين حكومة الاحتلال ومجموعة (Citypass)، مما يوفر لمجموعة الشركات التجارية الدولية هذه، الفرصة لتوفير رؤوس أموال ضخمة. حيث أن كل من (Connex/Veolia) و (Alstom) ستجني أرباح كبيرة من هذا المشروع، إضافة إلى الأرباح التي سيجري تحقيقها عبر الأسهم على مدى ثلاثين سنة مقبلة.

وستجني تلك الأموال على حساب حقوق الشعب الفلسطيني الراح تحت الاحتلال، ومن معاناة الفلسطينيين المقدسيين الذين يتعرضون إلى سياسة ترحيل ممنهجة يفرضها عليهم الاحتلال لطردهم من المدينة.

أما عن علاقة شركة (Alstom) بهذا المشروع، فتتمثل بحصول (Alstom) و (Citypass) على حق الامتياز لتصميم وإنشاء وتمويل وتشغيل وصيانة مشروع السكك الحديدية في القدس. حيث ستعمل (Alstom) على وضع المخططات والإشراف الهندسي والبنية التحتية للمشروع، بالإضافة إلى تزويد المشروع ب 46 عربة قطار.²

هذا و تم الانتهاء من إيجاد مصادر استثمارية لتمويل المشروع في أوائل عام 2005، في حين تم التوقيع الرسمي للعقد في السابع عشر من تموز / يوليو.³

وبالتالي فإن قرار الشركات الفرنسية القاضي بتمويل ودعم هذا المشروع، يعتبر متناقضا مع القانون الدولي وحقوق الفلسطينيين. فهذا المشروع الذي ينفذ على الأرض الفلسطينية، إنما هو في الحقيقة أساس لتطوير البنية التحتية الاستيطانية في القدس، وهو بصفته هذه يشكل خرقا خطيرا للقانون الدولي بما في ذلك اتفاقيه جنيف.

وعليه فإننا نعتبر شركة (Alstom) وشركة (Connex/Veolia) المتورطتين في هذا المشروع، داعمتين بصورة مباشرة لعمليات التطهير العرقي التي يجري تنفيذها على الفلسطينيين في القدس، عبر مخططي الجدار والاستيطان والطرق الاستيطانية في المدينة المقدسة، التي يهدف الاحتلال من ورائها إلى الاستيلاء على أراضي وعقارات الفلسطينيين فيها.

مشروع السكك الحديدية ودوره في تعزيز الخطة الاستيطانية لتهويد القدس:

يعتبر مشروع سكة الحديد من المشاريع الاستيطانية التي ينفذها الاحتلال في القدس والتي تعمل على تهويد المدينة وتحويلها لتصبح عاصمة الدولة اليهودية المزمعة، وذلك حسب مخطط التنظيم الهيكلي للمدينة والذي يطلق عليه الصهاينة 20/20.

¹ <http://www.pil.co.il/?CategoryID=182&ArticleID=111&lng=1>

²

http://www.transport.alstom.com/pr_transp_v2/2005/31758.EN.php?languageId=FR&dir=/pr_transp_v2/2005/&idRubriqueCourante=13931

³

http://www.transport.alstom.com/pr_transp_v2/2005/31758.EN.php?languageId=FR&dir=/pr_transp_v2/2005/&idRubriqueCourante=13931

وخط الترام هذا في طور الإنشاء حالياً، وهو مرحلة أولى من نظام النقل بالسكك الحديدية، الذي يتضمن سبعة خطوط من المقرر انجازها بحلول العام 2020 ويجري الإعداد لإنشاءها على نطاق واسع، ويتكامل هذا المشروع مع نظام التغذية الراجعة لخطوط الحافلات، "park and ride"، وترتيبات المرور والمواقف التي تعتبر أداة رئيسية لتطوير وتوسيع المستوطنات التي يطلق عليها الصهاينة "المناطق الحضرية"⁴، كما ويمثل هذا المشروع جزءاً أساسياً من المخطط الهيكلي للقدس الذي يرسمها الاحتلال كما أسلفنا - خطة تهويد المدينة المستمرة والقائمة على العزل العنصري والتمييز العنصري ضد الفلسطينيين.

هذا ويأتي مسار السكة منسجماً تماماً مع الأهداف الاستيطانية حول القدس الشرقية، متجاهلاً تماماً مصالح الفلسطينيين واحتياجاتهم، في حين يكفل تواصل الكتل الاستيطانية مع القدس الغربية التي احتلت ودمر 36 قرية حولها وطرد سكانها في العام 1948، حيث سيلعب مشروع السكة دوراً رئيسياً في المحافظة على المستوطنات وضمان توسعها على الأراضي الفلسطينية وفي القدس ومحيطها على وجه التحديد.

• مشروع السكة في خطاب زعماء دولة الاحتلال الإسرائيلي:

لقد تداول القادة الصهاينة في دولة الاحتلال في أكثر من مناسبة مشروع السكة الحديدية في القدس والهدف السياسي من انجازه، ففي آب من العام 2005، وخلال مشاركته في احتفال أقامته مجموعة سيتي باص خلال افتتاح مشروع السكة الحديدية الخفيفة، صرح ارنيل شارون بما يلي:

"اعتقد أن هذا المشروع [السكك الحديدية] ينبغي أن يتم على أية حال، إن أي شيء يمكن القيام به لتعزيز البناء في القدس وتقويتها وتوسيعها، بحيث يضمن استمرارها إلى الأبد كعاصمة الشعب اليهودي والعاصمة الموحدة لدولة إسرائيل، ينبغي أن ينفذ".

أما رئيس بلدية الاحتلال في القدس اوري لوبولنسكي، فقد وصف مشروع السكة الحديدية قائلاً: "الوفاء للمزور 122" من التوراة. هذا وترى بلدية الاحتلال في القدس مشروع السكة تحقيقاً لأحلام هيرتسل الصهيونية.

من جهة أخرى يدرك الفلسطينيون أن هذا المشروع يهدف إلى القضاء على وجودهم، وتاريخهم وثقافتهم في القدس.

• الجهات المستفيدة من مشروع السكة الحديدية :

يخدم مشروع السكة الحديدية مواقع استيطانية حيوية تتمثل فيما يلي:

⁴ "I particularly felt the need for a Master Plan when I was placed at the head of the project for a light railway for Jerusalem. The lack of planning cried out to the skies. A light railway is above all a comprehensive urban instrument and the as such it was necessary to identify development patterns of the city so as to give an adequate solution to the needs of the citizens, both for the present and the future to come." Planning Administration City Engineer, City Planning Department, Local Outline Plan Jerusalem 2000, Report No. 4 - The Proposed Plan and the Main Planning Policies Prepared for Jerusalem Municipality. (p.5) The document is available in Hebrew from the Jerusalem Municipality website, www.jerusalem.muni.il. An unofficial English translation is available from the Civic Coalition from the website www.ccdpri.ps/en.

- مستوطنتي بسغات زئيف ونفي يعكوف الواقعتين على طريق القدس- رام الله: وفقاً للمخطط فستعمل السكة على ربط الأحياء الشمالية من بسغات زئيف والنفي يعكوف سيربطها بوسط المدينة، بحيث ستعمل السكة على التخفيف وحل أزمة المرور في المدينة.
- مفترق مستوطنة التله الفرنسية على المدخل الشمالي للقدس الشرقية: سيقدم المشروع خدمه لمستوطنة التله الفرنسية وجميع المستوطنين القادمين من مستوطنات الشمال (مودعين و عيليت وغيرها) عبر الطريق الاستيطانية رقم 443.
- تلة الذخيرة : هذه المحطة في القدس الشرقية سوف تخدم المستوطنين اليهود القادمين من مستوطنة معاليه ادوميم والكتل الاستيطانية المطلة على غور الأردن عبر طريق جبل الطور. كما ستخدم هذه المحطة العاملين في الوزارات الحكومية ومقر الشرطة، والتلاميذ والطلبة والمستوطنين القادمين من مستوطنة رامات اشكول و معالوت دافنا، المناخمة للشيخ جراح.

أما المحطة الوحيدة التي ستعمل على خدمة الفلسطينيين فهي محطة الوقوف عند شعفاط. (انظر المرفق).

وهذا يؤكد أن نظام الترام بأكمله هو جزء من نظام الفصل العنصري كونه يقوم على خدمة اليهود فقط.

• اثر مشروع السكة على الفلسطينيين في المدينة:

بالرغم من أن السكة لا تزال قيد الإنشاء، و لم تصل حتى الآن إلى أجزاء كبيرة من أنحاء الشطر الشرقي من المدينة. إلا أن عملية التدمير ومصادرة الممتلكات الفلسطينية لصالح إنشاء تلك السكك الحديدية الخفيفة قد بدأ بالفعل منذ العام 2001. كشفت مؤسسة بيت الشرق (في القدس المحتلة) خلال تقرير صدر في 11 تموز 2001، أن العديد من الأسر في شعفاط قد تلقت أوامر عسكرية، تقضي بمصادرة ما مجموعه 15 دونما من أراضيهم، لإنشاء موقف للسيارات ومحطة السكة الحديدية في المستقبل. وذكر التقرير أيضا أن "السكك الحديدية سوف تصل إلى البوابة الشرقية للمشروع الاستيطاني المخطط للعيساوية، والقريبة من المنطقة التي حصل فيها هدم 17 منزلا في 10 يوليو عام 2001.⁵

• السكة الحديدية من منظور القانون الدولي:

بما أن سيطرة الاحتلال على الشطر الغربي من مدينة القدس يعتبرها تعديا على القانون الدولي، فإن سيطرتها على الجزء الشرقي من المدينة والتغييرات الديموغرافية التي تحدثها في هذا الجزء لصالح اليهود يعتبر انتهاكا صارخا للقانون الدولي.

أ: إن ذلك يعتبر انتهاكا خطيرا لاتفاقيه جنيف الرابعة المتعلقة بجرائم الحرب : "إن عدم شرعية اخذ الأرض

⁵ Israel to Confiscate More Land in Occupied East Jerusalem for the Light Rail, 11 July 2001, The Orient House, <http://www.orienthouse.org/press/Release/July11.01.html>

بالقوة وعن طريق الغزو العسكري، من المبادئ الأساسية في القانون الدولي العام، وأكدت على ذلك قرارات الأمم المتحدة، على سبيل المثال، قرار مجلس الأمن 269 الملزم، والذي أكد من جديد أن "جميع التدابير التشريعية والإدارية والإجراءات التي اتخذتها إسرائيل والتي ترمي إلى تغيير وضع القدس باطل ولا يمكنها تغيير الحقيقة". وتم تأكيد ذلك بقرار مجلس الأمن رقم 478 بأن التدابير والتشريعات المذكورة أعلاه "لاغية وباطلة". "ان المستوطنات المقامة في الجزء الشرقي من القدس، غير قانونية بموجب القانون الدولي الإنساني وهو أمر لا جدال فيه. وقيام دولة الاحتلال بنقل أجزاء من سكانها المدنيين إلى الأراضي التي تحتلها يعتبر جريمة حرب بموجب المادة 8 (2) (ب) (ثامنا) من النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية. مصادرة الممتلكات والاستيلاء عليها في الأراضي المحتلة هي أيضا غير قانونية بموجب المادة 52 من لائحة لاهاي، ما لم تكن هناك ضرورة عسكرية تبرر ذلك. وبالتالي فإن أي جهة مشاركة في المشاريع من شأنها أن تساعد وتدعم المستوطنات غير القانونية، وتؤدي إلى مصادرة الأراضي وأملاك السكان تحت الاحتلال، تعتبر مشاركة في عمل غير قانوني."⁶

(ب). انتهاك الاتفاقية الدولية التي تنص على ضرورة القضاء على جميع أشكال التمييز العنصري: تعد إسرائيل من بين الدول الموقعة على الاتفاقية الدولية التي تحظر على الأعضاء ممارسة أي شكل من أشكال التمييز العنصري وضرورة القضاء على هذه الظاهرة، حيث تنص الاتفاقية على ما يلي:-

"(أ) تتعهد كل دولة طرف بعدم القيام بأي فعل أو ممارسة للتمييز العنصري ضد الأشخاص أو الجماعات أو المؤسسات، والتأكيد بان جميع السلطات العامة والمؤسسات العامة القومية والمحلية ستعمل بما يتفق وهذا الالتزام؛ [...] (ج) على كل دولة طرف أن تتخذ تدابير فعالة لمراجعة السياسات الحكومية، والسياسات الوطنية والمحلية لتعديل أو إلغاء أو إبطال أية قوانين أو أنظمة تؤدي إلى التمييز العنصري أو إلى تويده حيثما وجدت؛"⁷

بناء على ما تقدم فإننا نرى أن مشروع السكة الحديدية يعزز ويزيد من أنماط التمييز العنصري عبر خدمته للمخططات الاحتلالية، وتجاهله لمصالح واحتياجات الفلسطينيين.

⁶ 40 Years after the Unlawful Annexation of East Jerusalem: Consolidation of the Illegal Situation Continues Through the Construction of the Jerusalem Light Rail, Al-Haq Press Release, REF.: 21.2007E, 28 June 2007, <http://www.alhaq.org/etemplate.php?id=326>

⁷ International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination, Article 2, paragraph 1.

الضغط الفلسطينية والدولية على (Alstom/Veolia) :

أطلقت الحملة الشعبية لمقاومة جدار الفصل العنصري في العام 2004 الدعوى الأولى ضد قرار إنشاء السكة⁸، وكانت مجموعة كبيرة من وسائل الإعلام الدولية الشهيرة قد قدمت تقارير حول مشروع السكة، ومن بين تلك الوسائل صحيفة لوموند الفرنسية وصحيفة لوموند الدبلوماسية.⁹

في نهاية تشرين الأول من العام 2007، تقدمت رابطة فرنسا فلسطين التضامنية (AFPS)، بدعوى قضائية للمحكمة ضد (Veolia Transport and Alstom)، لتورطهما في مشروع خط الترام الإسرائيلي. وقد شاركت منظمة التحرير الفلسطينية (PLO)، بوصفها الممثل الشرعي للشعب الفلسطيني الرابطة (AFPS) في تقديم الدعوى القضائية، طلبت بموجبها اتخاذ إجراءات قانونية ضد الشركتين، وذلك استناداً إلى القانون المدني الفرنسي الذي ينص في المادتين (6، 1131 و 1133) على أنه لا يمكن تصريف أي اتفاق عندما يكون الهدف منه يتعارض مع النظام العام أو الأخلاق الحميدة. وبذلك فإن عقود الشركتين هي أيضاً غير مشروعة بموجب القانون الفرنسي.

في أوائل كانون الثاني من العام 2008، أمرت المحكمة الفرنسية في نانتر، الشركتين بتقديم العقد الخاص بالترام المنوي تنفيذه في مدينة القدس مع الحكومة الإسرائيلية، وذلك للنظر فيه وحسم القضية.¹⁰

في العام 2008، قرر الائتلاف الأهلي للدفاع عن حقوق المقدسيين، إدراج شركتي الستوم وفيوليا، في القائمة السوداء للشركات التي تساعد في مأسسة الاحتلال وتنتهك القانون الدولي.

وخلال الفترة السابقة، شهد ميدان العمل المدني، مجموعة واسعة من الانجازات، في مجال التعبئة والضغط على الشركات من أجل التخلي عن مشاركتها في تهويد القدس والانتهاكات ذات العلاقة باتفاقيه جنيف الرابعة، وانصب جزء كبير من هذا الجهد بشكل رئيسي على هاتين الشركتين خصوصاً فيوليا، التي تم تركيز الحملات المناهضة لها، على الرغم من الستوم تحمل حصة أكبر في مشروع السكك الحديدية.

• إبرز الفعاليات والإجراءات الدولية ضد الشركات المشاركة في المشروع:

1. منظمة العفو الدولية امنستي الفرنسية داننت مشروع السكك الحديدية، ووصفت تورط الشركات الفرنسية في المشروع "بالمخزي" وقد طلبت من كافة فروع المنظمة الضغط على الشركات ذات العلاقة.¹¹

⁸ <http://stopthewall.org/downloads/pdf/FrenchCoPR-EN.pdf>

⁹ Jerusalem's apartheid tramway, Philippe Rekacewicz and Dominique Vidal , <http://mondediolo.com/2007/02/08tramway> ;

¹⁰ PLO takes Veolia Transport and Alstom to court in France, Adri Nieuwhof and Maria Lherm, November 2007 <http://electronicintifada.net/v2/article9104.shtml>

2. في 20 تشرين الثاني من العام 2006 ، قرر بنك (ASN) (هولندا) الانفصال عن فيوليا، وأعلنوا موقفهم في رسالة وجهوها للشركة، وجاء في نص الرسالة "نحن نعتقد أن فيوليا من خلال مشاركتها في مشروع السكك الحديدية لا تتماشى مع الطلب الصادر عن الأمم المتحدة، بوقف جميع أشكال الدعم لأنشطة إسرائيل الاستيطانية ، وبالتالي فإنها لا تتماشى مع المعايير الاجتماعية لبنوك (ASN) . ونظرا لمشاركة الشركة المباشرة (من خلال 5 ٪ من أسهم الائتلاف ومشغل القطار المستقبلي) ، فإننا نرى أن أنشطة فيوليا في القدس تتعارض مع قرارات الأمم المتحدة. ولذلك ، وبناء على المعطيات الحالية سيتم إلغاء كافة استثمارات الشركة في فروعا"¹².

3. وفي 11 آذار من العام 2008، وجه مجموعة من الناشطين، عدداً من الأسئلة إلى المصرف السويسري (Sarasin) مستفسرين عن استثماراته في شركة فيوليا، في ظل تورط الشركة في انتهاكات القانون الدولي.

4. في أيار من العام 2008 ، أقر البنك (SNS) (هولندا)، أن مشروع السكة الحديدية الخفيفة هو انتهاك لحقوق الإنسان الفلسطيني، وأنه سيعمل على توقيف كافة استثماراته في شركة فيوليا في حال لم تستجب فيوليا للانتقادات الموجهة إليها.

5. في آب من العام 2006، اضطرت (Connex/Veolia) إلى إلغاء خططها لتدريب المهندسين والسائقين الإسرائيليين على خطوط دبلن للسكك الحديدية، وذلك بعد أن وقف المتضامنين و النقابات الأيرلندية ضد التورط الأيرلندي في تهويد القدس.¹³

6. في آذار من العام 2006، اتخذ 40 ناشط سويسري إجراءات مباشرة ضد شركة كونكس، حين منعوا الحافلات المكوكية التابعة لـ (Connex) ، من المشاركة في معرض السيارات في جنيف. حيث تم إقفال محطة الـ (Dupraz Bus-Connex) من قبل المتضامنين.

مؤتمر انابوليس والنشاطات الاستيطانية في القدس :

لقد تسارعت وتيرة النشاطات الاستيطانية لتهويد القدس بعد مؤتمر انابولس بصورة محمومة، حيث أقرت الحكومة الإسرائيلية إضافة 40000 وحدة استيطانية سكنية جديد إلى المستوطنات المقامة في القدس، وذلك على مدى العشر سنوات القادمة، وقد باشرت بذلك من خلال البدء بتوسيع بعض المستوطنات المقامة حول القدس.

ويهدف الاحتلال من خلال تلك الخطوة، إلى توسيع وتعزيز سيطرته على القدس من جهة، وتقويض الوجود الفلسطيني في المدينة من جهة أخرى، وذلك لخلق وقائع على الأرض من شأنها تقويض أي إمكانية لقيام دولة فلسطينية تكون عاصمتها القدس.

11

http://www.amnesty.fr/index.php/amnesty/s_informer/la_chronique/mars_2006_sommaire/israel_et_territoires_occupes

12 Letter to Veolia from ASN Bank (20 November 2006), <http://electronicintifada.net/v2/article6076.shtml>

13 Connex Ireland forced to cancel contract with Occupation, <http://stopthewall.org/worldwideactivism/1277.shtml>

إن جوهر هذا المشروع يقضي بتغيير الواقع الديموغرافي في القدس لصالح اليهود وخلق أغلبية يهودية في المدينة، لتحقيق ذلك كان لا بد للصهاينة من مواصلة توسيع المستوطنات والاستمرار في هدم منازل الفلسطينيين في المدينة. إضافة إلى مواصلة العمل في إقامة الجدار الذي يعمل على عزل التجمعات والضواحي الفلسطينية عن مدينة القدس وضم المستوطنات إلى حدود بلدية الاحتلال فيها. ويتزامن ذلك مع الإجراءات العسكرية التعسفية التي يمارسها الاحتلال في المدينة، والتي تتمثل بقمع النشاطات الثقافية الفلسطينية والحياة المدنية في المدينة. ونظرا لتصاعد هذه الإجراءات، يبدو واضحا أن مؤتمر انابوليس ليس طريقا للسلام بقدر ما هو مساعدة أمريكية للتغطية على خطة ضم القدس والتوسع الاستيطاني الذي تقوم به إسرائيل. ولا شك أن سياسات الاحتلال هذه ستؤدي إلى إجهاد أي إمكانية لإحلال السلام حسب مبادرة السلام العربية.

• التوسع الاستيطاني وسياسة هدم المنازل:

في الوقت الذي أكد فيه مؤتمر انابوليس من جديد، على ضرورة تجميد الاستيطان، جاء الرد الإسرائيلي بإقرار إقامة عشرات آلاف الوحدات الاستيطانية الجديدة في القدس.

في 25 شباط من العام الحالي، تفاخر مساعد وزير الدفاع الخاص بشؤون الاستيطان ايتان بروشي في اجتماع الكنيس، بأنه لا يمكن لأي واقع أن يفرض تجميد للاستيطان، مشيرا إلى عدد من المشاريع الاستيطانية التي سيتم التركيز عليها في الفترة القادمة "ستعطي الأولوية إلى القدس، وغوش عتصيون والمستوطنات التي تقع في الكتل الاستيطانية الرئيسية".¹⁴

منذ مؤتمر انابوليس وحتى اليوم، أقرت حكومة الاحتلال إضافة ما مجموعه 9617 وحدة استيطانية في القدس الشرقية وحولها، وقد باشرت بالفعل بأعمال التوسعة، كما وطرحنا مناقشات في الصحف العبرية لإضافة ما مجموعه 5247 وحدة استيطانية، وشملت تلك المناقصات مستوطنات في الشرقية منها مستوطنات تل بيبوت، وجفعات همتوس، وغيلو، وجبل ابو غنيم، ونيفي يعكوف وراموت.¹⁵

ويبدو واضحا أن شبكة الطرق الحالية وأنظمة النقل التي يجري الإعداد لها، تخدم هذا التوسع الهائل والمخطط للمستوطنات ومن هنا تأتي ضرورة تنفيذ مشروع السكك الحديدية كجزء من مشروع الاستيطاني لخدمة هذا التوسع.

في الوقت الذي يتواصل فيه توسع المستوطنات يتواصل هدم منازل الفلسطينيين:

في الوقت الذي كثفت فيه قوات الاحتلال من أنشطتها الاستيطانية في القدس، لم تتوقف آلياتها عن هدم منازل الفلسطينيين وتدمير ممتلكاتهم، ففي الفترة الواقعة بين الأول من كانون الثاني من العام 2008 وحتى حزيران من نفس العام، هدمت قوات الاحتلال 44 منزلا فلسطينيا في القدس وشردت حوالي 269 فردا بينهم 156 من

¹⁴ PLO Negotiations Affairs Department, "Israeli Settlement Activity Since Annapolis, 27 November 2007 - 25 May 2008," (Ramallah 2008), p. 2

¹⁵ Israeli Settlement Activity, p. 3

الأطفال¹⁶. ونسبة الهدم في هذا العام ترتفع حوالي 110 ٪ عن النصف الثاني من العام 2007 والتي تم خلالها هدم 20 منزل.

• السيطرة على القدس والهجوم على المدينة القديمة :

إن السياسة الصهيونية العامة المخططة تجاه القدس، تبدو جلية من خلال المخطط الهيكلي 20/20 وثيقة (2004)، الذي يحدد التدابير التي ستخضعها بلدية الاحتلال في القدس لمنع نمو المجتمعات الفلسطينية وتشجيع نمو المستوطنات اليهودية.

وتهدف قوات الاحتلال من هذا المخطط، إلى خلق وقائع ديموغرافية على الأرض تقضي بزيادة نسبة اليهود في القدس إلى 70% وتقليص نسبة الفلسطينيين فيها إلى 30%، كما هو منصوص عليه في قرارات الحكومة. ولتحقيق ذلك وضعت الحكومة مجموعة من الآليات التي تمكنها من طرد الفلسطينيين وتطهير المدينة من سكانها الفلسطينيين، وتمثلت هذه الآليات بسلسلة من الإجراءات القمعية تشمل الجدار وهدم المنازل، وإلغاء حق السكن عبر سحب البطاقات الشخصية المقدسية.

في العام 2007، لاحظ المفوض العام لحقوق الإنسان في الأمم المتحدة (جون دوغارد)، أن الجدار في القدس قد اكتمل تقريبا وأنه بمساره هذا، إنما صمم لهندسة الواقع الديموغرافي في القدس لصالح اليهود، من خلال عزله للتجمعات والضواحي الفلسطينية في القدس وما حولها.

بالإضافة إلى عزل الفلسطينيين عن المدينة، وتدمير مصادر رزقهم، اتبعت حكومة الاحتلال عدة خطوات تتيح لها السيطرة على قلب المدينة المقدسة، وفيما يلي عرض لأبرز هذه الخطوات:

في آذار من العام 2008، سجلت قوات الاحتلال 1300 من الممتلكات الخاصة في المدينة القديمة في سجل الأملاك الإسرائيلي (الطابو).

و كانت قوات الاحتلال قد وضعت يدها على تلك الممتلكات منذ العام 1967، من بينها 585 شقة سكنية، و 146 محلات تجارية وأكثر من 60 من المؤسسات العامة. إلا أن ضمها رسميا إلى سجل الأملاك الإسرائيلية قد جاء هذا العام. وهذه سابقة خطيرة تقضي بتشريع تهويد المدينة حسب القانون الإسرائيلي .

من جهة أخرى، فإنه في حال تنفيذ المخطط الهيكلي، ستمكن إسرائيل من فرض سيطرتها بالكامل على نظام التخطيط في المدينة القديمة، و بموجب هذه الأحكام من المتوقع هدم ما يقارب 512 منزلاً على الأقل، وتتص الوثيقة بوضوح أنه "سيكون بمقدور الحكومة الإسرائيلية تقليص والحد من الكثافة السكانية في المدينة القديمة حسب" (المخطط الهيكلي م -- 148).

¹⁶ Land Research Center, (House demolitions in القدس خلال الخمسة أشهر الأولى من عام 2008 ملخص إحصائي) (Arabic only) and aggregated data from The Jerusalem during the first five months in 2008: Statistical summary) (Arabic only) and aggregated data from The Civic Coalition human rights bulletin January – June 2008. See Appendix A for a geographic breakdown and notes on the discrepancy with data supplied with UN OCHA.

• قمع الحريات الثقافية والدينية:

إلى جانب سياساتها الممنهجة في طرد الفلسطينيين من القدس، فإن سلطات الاحتلال تقمع حرية المقدسيين في ممارسة شعائرهم الدينية وتمنعهم من تنظيم الفعاليات الثقافية.

فقد أوقفت قوات الاحتلال منذ كانون الثاني الماضي، عددا من الأنشطة والفعاليات الثقافية التي نظمها الفلسطينيون المقدسيين في المدينة، من أبرز تلك النشاطات التي أوقفت قسريا، حفل افتتاح مؤتمر "القدس : عاصمة الثقافة العربية" الذي تم افتتاحه في آذار من العام الحالي.

في أيار من هذا العام، اقتحمت قوات الاحتلال المسجد الأقصى، واحتجزت أطفال فلسطينيين كانوا يشاركون في إحدى فعاليات مخيم صيفي، بدعوى أن الأطفال كانوا ينشدون أغان دينية، وعليه فقد قررت قوات الاحتلال حظر مثل هذه الأنشطة (الدينية) في القدس.

إلى ذلك فقد أغلقت قوات الاحتلال 80 مؤسسة فلسطينية في القدس، منها مجلس الإسكان الفلسطيني، ومعظم المؤسسات التي تم إغلاقها هي مؤسسات مجتمعية ذات علاقة مباشرة بحياة المقدسيين الاجتماعية واحتياجاتهم اليومية، فيما تعاني المؤسسات القائمة من صعوبات بالغة بسبب حجم الضغوط والقيود المفروضة عليها وهي تحت التهديد الدائم بالإغلاق.

المملكة العربية السعودية والقدس والقانون الدولي:

الالتزام السعودي بقضية فلسطين والقدس :

منذ بداية القضية الفلسطينية، والمملكة العربية السعودية تدعم بقوة قضيتنا وتعبر عن التزامها تجاه القضية من خلال بياناتها السياسية:

حيث أولت حكومة المملكة العربية السعودية، اهتماماً خاصاً بالقضية الفلسطينية باعتبارها قضية العرب والمسلمين الأولى، ووضعتها في سلم أولويات سياستها الخارجية، ولا غرو في ذلك والمملكة تحمل على عاتقها منذ عهد المغفور له بإذن الله الملك عبد العزيز آل سعود الدفاع عن القضية الفلسطينية في كل المحافل الدولية، ولم تتخاذل أو تتقاعس يوماً عن نصررة القضية تحت أي ذريعة، بل نذرت نفسها لخدمة القضية من أجل الوصول إلى حلول أو تسوية عادلة للفلسطينيين.

وتمثل هذا الدور من خلال المبادرات التي تقدمت بها المملكة لإيجاد حل سلمي وعادل لفلسطين، وكانت المبادرة السعودية التي تبنتها الجامعة العربية للدور الذي تلعبه المملكة لدعم الفلسطينيين و الوقوف إلى جانبهم.

لكن من الواضح أن إسرائيل من خلال مشروع السكة الحديدية في القدس والنشاطات الاستيطانية في المدينة، ترفض المبادرة العربية.

ولا ننسى أيضا فضل المملكة العربية السعودية، في دعم الاقتصادي للقدس والفلسطينيين، حيث أنها تقدم الدعم المالي والسياسي لصندوق القدس الذي تأسس من أجل الوقوف في وجه المحاولات الصهيونية الرامية لتهويد

المدينة، وللمحافظة على نمط الحياة العربية والإسلامية ولتعزيز النضال الفلسطيني في القدس والأراضي المحتلة في فلسطين.

كانت المملكة العربية السعودية في طليعة الجهود، التي بذلها العرب والمسلمين ودول صديقة حتى صدور القرار (478) في عام 1980، والذي يدعو جميع الدول إلى سحب البعثات الأجنبية من القدس.

لكن موافقة المملكة على التعاقد مع شركة الستوم في هذه المرحلة، لا يتماشى مع سياسة المملكة و الجهود التي بذلتها خلال الأربعين عاما الماضية لإنقاذ القدس عاصمة فلسطين وأولى القبلتين .

• المملكة السعودية والقانون الدولي:

تعتز المملكة العربية السعودية، بكونها إحدى الأعضاء المؤسسين لهيئة الأمم المتحدة في عام 1945م، وتعرب دائما عن التزامها ودعمها لقرارات الأمم المتحدة والقانون الدولي، وهذا التزام يعتبر من مبادئ السياسة الخارجية السعودية والتي من ضمنها أيضا:

- "الالتزام بقواعد القانون الدولي والمعاهدات والمواثيق الدولية والثنائية واحترامها سواء كان ذلك في إطار المنظمات الدولية أو خارجها."
- "الدفاع عن القضايا العربية والإسلامية في المحافل الدولية من خلال الدعم المتواصل بشتى الوسائل السياسية والدبلوماسية والاقتصادية."

وبالتالي، فإن التعاقد مع الشركة التي تشارك علنا في انتهاك القانون الدولي، والداعمة للخطط الصهيونية في تهويد القدس، يتناقض مع التزام السعودية بالقانون الدولي وجميع اتفاقيات الدفاع عن القضايا العربية والإسلامية.

ونحن نعلم علم اليقين أن المملكة السعودية لن تقبل بأي حال من الأحوال أن تنتهك حرمان القدس، وأنها ستتخذ الإجراءات اللازمة لردع الشركة الفرنسية عن الاستمرار بهذه الجريمة عبر هذا المشروع المخجل.

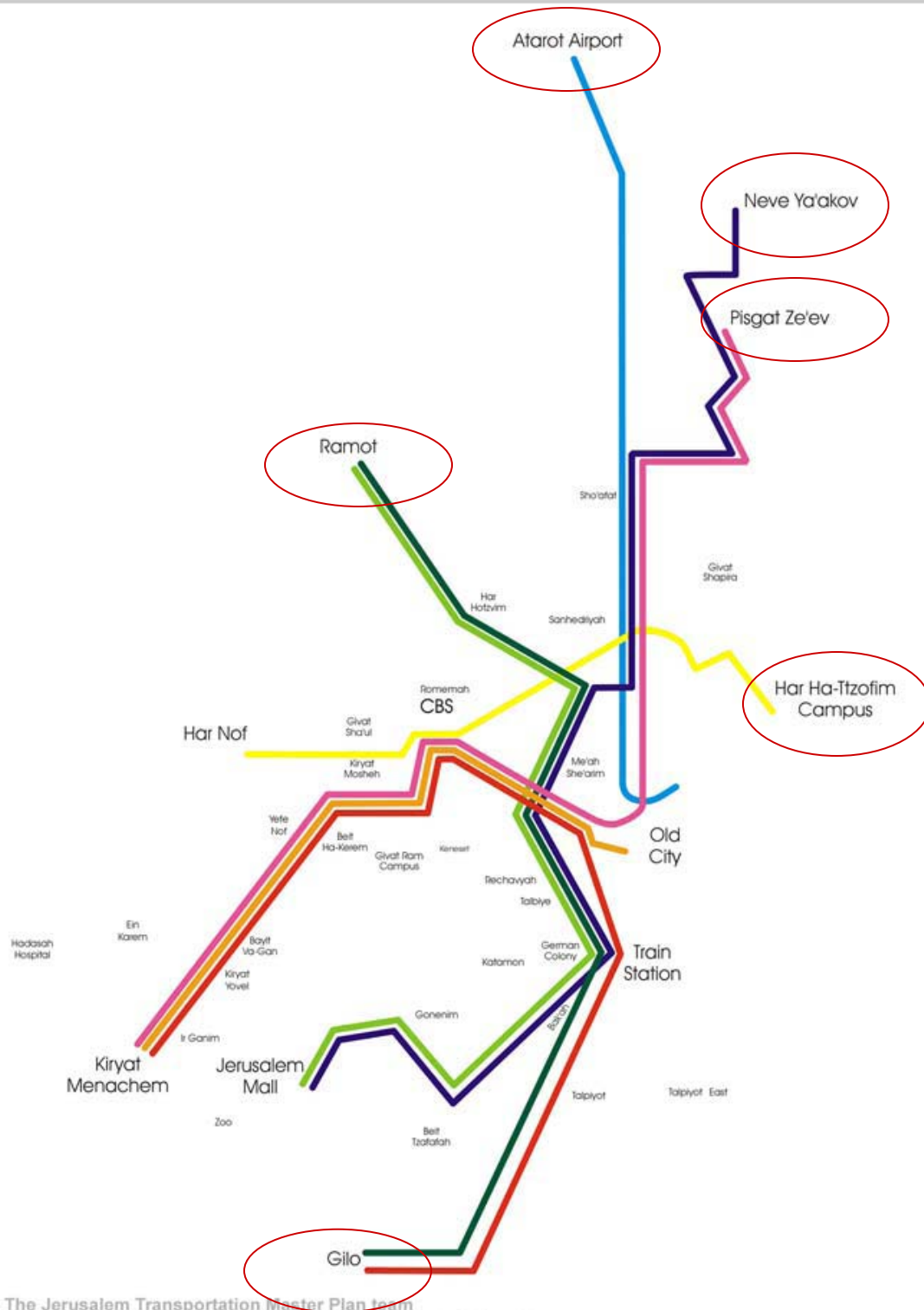
• المملكة ومقاطعة الكيان الاحتلال الاسرائيلي:

منذ إعلان الجامعة العربية ومنظمة الدول الإسلامية لمقاطعة إسرائيل، كانت المملكة السعودية من أوائل المؤيدين لهذه السياسة، وقد استضافت الاجتماع السنوي التاسع لمقاطعة إسرائيل الذي نظمته منظمة المؤتمر الإسلامي في جدة، من 13 إلى 15 آذار 2008.

وإذ ندرك دور المملكة العربية السعودية الداعم لفلسطين والقدس بشكل خاص، فإننا نرى أن شركة الستوم من خلال تنفيذها لمشروع القطر أنما تلعب دورا أساسيا في تهويد القدس.

وعليه فإن قيام المملكة بالضغط الاقتصادي على الستوم ، والدعوة إلى مقاطعتها يعتبر ضرورة ملحة لوقف اجراءات التهويد التي يقوم بها الاحتلال في القدس.

Light Rail System in the Jerusalem Metropolitan - The Full System

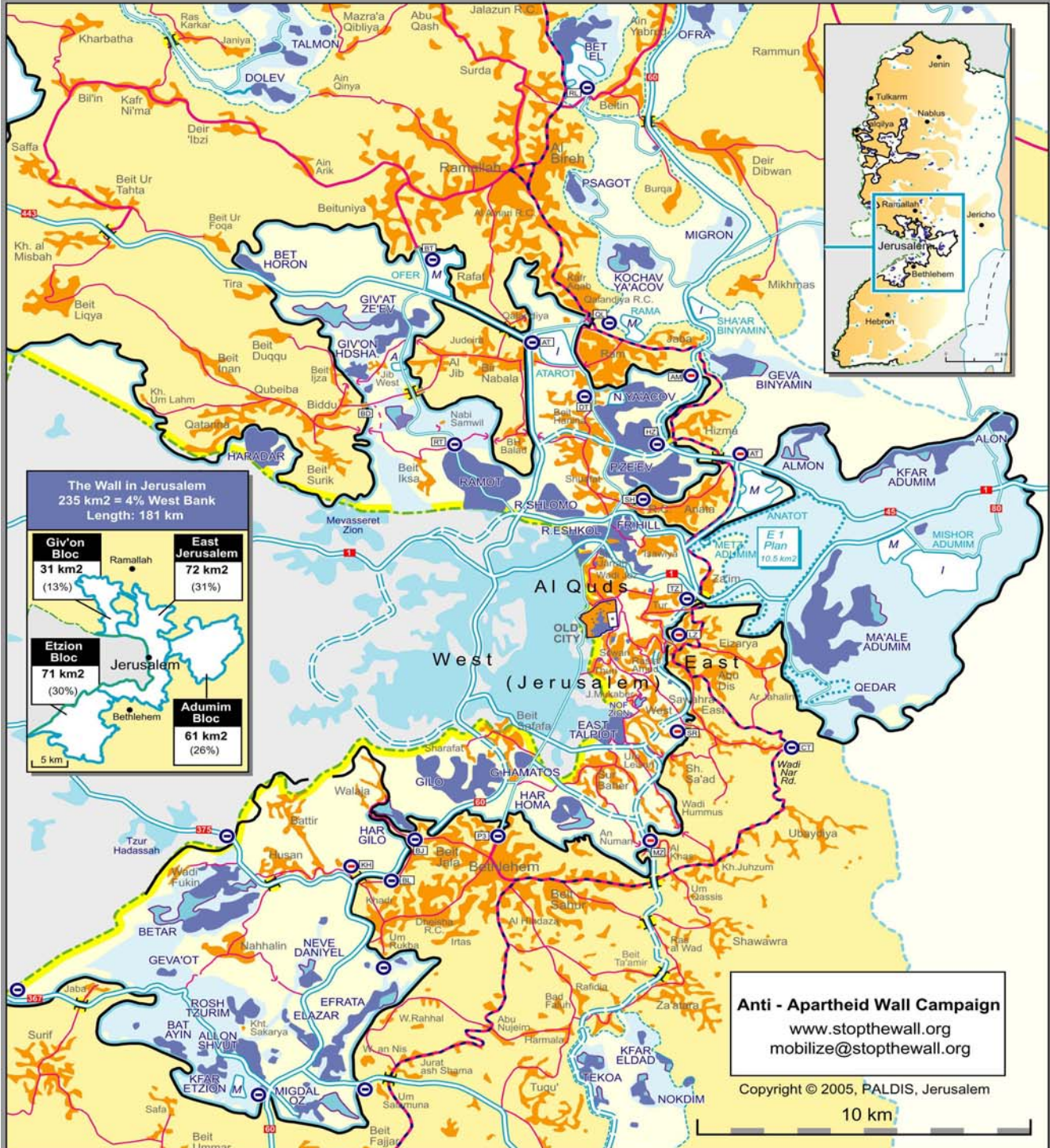


* The Jerusalem Transportation Master Plan team is updating this scheme based on the developments of the city

The map can be found at: http://jtmt.gov.il/images/Eng_brochure.pdf
Red encircled stops are connecting post-67 Jewish only settlements.

The Wall in Jerusalem

Isolation, Ghettoization, Expulsion



LEGEND

- | | | |
|--|--|--|
| The Apartheid Wall, Existing or Under Construction | Further Area Controlled by Settlements | Regional and Local Roads, Checkpoint / Gate |
| Green Line | Settlement Areas not Included in the Jerusalem Wall | Israeli (Re) Constructed Bypasses / Settler Roads, Projected or Under Construction |
| Israeli Settlements, Existing / Under Construction | Palestinian Villages, Cities and Neighborhoods | Israeli-Constructed or Proposed Road Tunnels or Bridges |
| Israeli Settlements, Military / Industrial | Regional and Local Roads, Obstructed Palestinian Road Link | Israeli Proposed Main "Alternative" Palestinian North - South Road Link |

Jerusalem Wall Checkpoints / Gates

- | | |
|---------------------|------------------|
| Current | Planned |
| RL- Ramallah DCO | SH- Shuafat RC |
| BT- Beituniya | AN- Anatot |
| BD- Biddu | TZ- Tur - Zeitim |
| RT- Ramot | LZ- Lazaros |
| QL- Qalandiya | SR- Sawahra |
| AT- Atarot | CT- Container |
| DT- Dahyat al Barid | MZ- Mazmuria |
| AM- Adam | P3- Passage 300 |
| BZ- Beit Jala DCO | BJ- Beit Jala |
| BL- Beit Jala | KH- Khadr |