

التكيف القانوني لعقد استثمار مطار النجف الأشرف

المدرس الدكتور
احمد سامي مرهون المعموري
كلية القانون / جامعة الكوفة

المقدمة

استثمار مطار النجف الأشرف يعد من المواضيع المهمة التي نستطيع من خلالها معرفة الأحكام القانونية التي تنطبق عليه ، إضافة إلى ضرورة الالتفات إلى الجوانب الإيجابية والسلبية في العقد وتشخيصها للاستفادة منها في المستقبل ، وباستقراء بنود عقد استثمار المطار وجدنا أن العقد يدور في ثلاثة تصورات ، فأما أن يكيف باعتباره (عقد شراكة) أو أن يكون العقد (عقد إداري) ، أو يمكن أن يكون ما تسمى بـ (عقود BOT) وسوف نناقش خلال البحث تلك الآراء الثلاثة لتحديد أي منهم الأقرب إلى الصواب .

إن عقد استثمار مطار النجف الأشرف الدولي من العقود الرائدة والجديدة على الواقع القانون العراقي حيث إن أول إجازة استثمار تم منحها في العراق وفق قانون الاستثمار العراقي النافذ رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ هي إجازة عقد استثمار مطار النجف الأشرف بعد أن أبرم العقد بين مجلس محافظة النجف الأشرف وبين شركة العقيق Aviation Holding للتجارة العامة وهي شركة كويتية الجنسية وتم التوقيع عليه في دولة الكويت بتاريخ ٧ / ٦ / ٢٠٠٨ لمدة خمسة سنوات ودخل حيز التنفيذ بنزول أول طائرة على أرض المطار في ١٤ / ١١ / ٢٠٠٨ . لهذا فان دراسة الطبيعة القانونية لعقد

مع العلم بان تسمية عقد المطار هو (عقد استثمار)^(١) لا يكفي أن يكون تكييفاً قانونياً لطبيعة العقد القانونية لان اعتبار عقد المطار عقد استثماري لا تجلي الغموض عن طبيعته القانونية ، من جانب آخر ان عقد الاستثمار ذاته يمكن ان تقع الطبيعة القانونية له تحت طائلة أكثر من تكييف قانوني . عليه سنقسم هذا البحث إلى ثلاثة مطالب نعالج في الأول التصور الذي يعد عقد استثمار المطار عقد شراكة وفي الثاني التصور الذي يعتبره عقد إداري في حين نعالج في الثالثة التصور الذي يرى انه عقد من عقود التنمية (عقود BOT) .

المطلب الأول : عقد استثمار المطار (عقد شراكة)

لورجعنا إلى بنود عقد استثمار المطار لوجدنا ان هناك نصوص يمكن ان تجعل العقد عقد شراكة ، فالفقرة ثانياً تنص على انه (توزع صافي الأرباح بين الطرفين بنسبة ٥٠ ٪ لكل طرف)^(٢) كما نصت الفقرة تاسعاً على انه (تشكل لجنة مشتركة ما بين

الطرفين لمتابعة أداء الطرف الثاني خلال مدة الاستثمار) والفقرة ثالثاً بقولها (يلتزم الطرف الثاني بتدريب وتهيئة الكوادر الوطنية العراقية لإدارة وتشغيل المطار وفق جدول زمني ...) . ويمكن ان يعرف عقد الشراكة بأنه عقد أو اتفاق بين مشروعين أو أكثر قائم على التعاون فيما بين الشركاء يتعلق بنشاط إنتاجي أو خدمي أو تجاري على أساس ثابت ودائم وملكية مشتركة وهذا التعاون لا يقتصر فقط على مساهمة كل منهما في رأس المال إنما أيضاً المساهمة الفنية الخاصة بعملية الإنتاج واستخدام الاختراعات والعلامات التجارية والمعرفة التكنولوجية والمساهمة في كافة العمليات ومراحل الإنتاج والتسويق بالإضافة إلى تقاسم الطرفين المنافع والأرباح التي سوف تتحقق عن هذا التعاون طبقاً لمدى مساهمة كل منهما المالية والفنية^(٣) .

ولمناقشة هذا التصور نستطيع أن نقول ان النص في العقد على تقاسم الأرباح أو الخسائر أو مساهمة الطرفين في رأس المال أو الإدارة أو

الإنتاج أو التسويق لا يعني بالضرورة ان التكييف القانوني للعقد سيكون عقد شراكة ، من جانب آخر ان تعبير الشراكة اقرب منه إلى المصطلحات السياسية منه إلى القانون حيث غالبا ما تأخذ الشراكة شكل اتفاقيات أو معاهدات دولية تقوم على مبدأ التعاون والتفاهم والتحالف ذات البعد السياسي ، ولا توجد في مفاهيم ومصطلحات القانون ما يسمى بالشراكة والتي تختلف عن مفهوم الشركة المعرفة في نطاق القانون التجاري والتي لها مدلول قانوني معروف ، كما أن الشراكة تختلف عن (المشاركة) والتي توجد في بعض مشاريع الاستثمار كاستثمار الموارد الطبيعية مثل الغاز والنفط والتي تقوم بين الدول ذات الثروات الطبيعية وشركات البترول التي عادة ما تكون شركات أجنبية لغرض البحث والتنقيب والاستغلال حيث تتحمل الشركة مصاريف البحث والتنقيب إلى ان يتم اكتشاف البترول بكميات تجارية فإن تم ذلك اشتركت الشركة الأجنبية مع الدولة المنتجة في الإنتاج

وتمويل المشروع وتقاسم الأرباح تبعاً لمساهمة كل طرف ، أما إذا لم يتم اكتشاف البترول تحملت الشركة الأجنبية الخسائر دون أي التزام على الدولة المنتجة ^(٤) .

المطلب الثاني : عقد استثمار المطار (عقد إداري)

ان التكييف القانوني لعقد استثمار المطار يمكن ان يكون عقد من عقود القانون الإداري بصورة عقد امتياز أو التزام مرفق عام الذي يقصد به ذلك العقد الإداري الذي تعهد الإدارة بموجبه استغلال مرفق عام إلى شخص آخر من القطاع الخاص نظير مقابل مادي يتحدد وفقاً للعوائد المالية للاستغلال مؤداه نقل عبء إنشاء أو تطوير أو تسيير مشروع على عاتق القطاع الخاص وان تظل ملكية أصول المشروع خالصة للدولة ^(٥) عليه يمكن القول ان عقد استثمار مطار النجف الأشرف هو عقد امتياز لعدة مبررات ، أولها ان العقد ابرم من قبل شخص معنوي عام وهي محافظة النجف الأشرف التي ينطبق

عليها وصف الإدارة ، ثم أن العقد يتعلق بإنشاء وتطوير وتسيير مرفق عام اقتصادي عام وهو مطار النجف الأشرف لمدة من الزمن ، كما قررت الفقرة ثامناً من بنود العقد على حق الطرف الثاني وهي شركة العقيق بإدارة المرفق العام من الناحية الإدارية بصورة تامة ولا دخل للمحافظة بذلك بقولها (يتحمل الطرف الثاني المسؤولية الإدارية الكاملة للمطار) ، يضاف إلى ذلك حق الشركة في استيفاء رسوم من المنتفعين من المطار .

إلا أنه مع ذلك لا يمكن بأي حال من الأحوال التسليم بهذه الأسباب وعدم مناقشتها حيث يمكن أن نورد ما يدحض هذا الاعتبار وكما يلي : أولاً . إن الفقه الإداري قد هجر معيار المرفق العام لتمييز العقد الإداري عن عقود القانون الخاص بعد أن تعرضت لانتقادات كبيرة ، بل لا بد من توافر شرط مهم في العقد الإداري وهو اتجاه إرادة الإدارة إلى إتباع أساليب القانون العام بان يتضمن العقد شروط استثنائية غير

مألوفة في عقود القانون الخاص من قبيل حق الإدارة في توجيه ملتزم المرفق العام وسلطتها في تعديل العقد بإرادتها المنفردة^(٦) ، ولا نجد لمثل هكذا شروط تظهر نية محافظة النجف الأشرف على إتباع أساليب القانون العام ، ثم أن تشكيل لجنة مشتركة من الطرفين لمتابعة أداء شركة العقيق حسب نص الفقرة تاسعاً من العقد لا يعني أن تملك الإدارة سلطة الرقابة على عمل الشركة لأن اللجنة (مشتركة) وهي لمتابعة أداء الشركة فقط .

ثانياً . نظراً لأهمية عقود الامتياز فإن المشرع في أغلب الدول قد يشترط لإبرامها الحصول على ترخيص أو إذن من جهات عليا معينة ، إذ يشترط لمنح الامتياز صدور قانون من السلطة التشريعية بذلك أو أن تلجأ الإدارة إلى أساليب لاختيار المتعاقد مثل المزايدة أو المناقصة أو الممارسة^(٧) وهذه الإجراءات لم تقم بها محافظة النجف الأشرف عند إبرام عقد استثمار المطار ولم تنص عليها في بنوده .

ثالثاً . تنص الفقرة عاشراً من بنود عقد استثمار المطار على انه (في حال وجود أي خلاف بين الطرفين يعتمد مركز دبي للتحكيم الدولي للتحكيم بين الطرفين) ذلك انه لا يحق - حسب الرأي الراجح - إدراج شرط التحكيم الاختياري في منازعات العقود الإدارية .

المطلب الثالث : عقد استثمار المطار من عقود التنمية BOT .

في البداية لابد من الإشارة إلى أن عقود التنمية أو ما تسمى بعقود البوت BOT^(٨) ظهرت في الدول التي تسعى لإقامة المشروعات الجديدة لبنائها التحتية من قبل القطاع الخاص بدلا من ان يضطلع القطاع العام بهذه المهمة ، ويذهب البعض إلى ان أول من أشار إلى هكذا نوع من العقود هو رئيس الوزراء التركي اوزال لاستخدامه هذا الأسلوب في تنفيذ مشاريع البنية التحتية في تركيا في ثمانينيات القرن الماضي^(٩) .

وقدر تعلق الأمر بتعريف عقود التنمية فان المكتبة القانونية تزخر

بالعديد من المؤلفات التي تتضمن الكثير من التفصيل لهذه التعاريف ، إلا انه يمكن ان نورد تعريف منظمة اليونيدو (منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية) التي تعرفه بأنه اتفاق تعاقدى يتولى احد أشخاص القانون الخاص إنشاء المرافق الأساسية في الدولة بما في ذلك التصاميم والتمويل والتشغيل والصيانة والإدارة لمرفق عام خلال فترة زمنية محددة مع السماح له بفرض الرسوم من المتفعين من المرفق والتزامه بإعادة المرفق إلى الدولة بنهاية المدة^(١٠) .

وقدر تعلق الأمر بموضوع بحثنا فثنا يمكن ان نجد في بنود عقد المطار بعض الجوانب التي يمكن ان تجعل منه عقدا من عقود التنمية وبالأخص من قبيل عقد ال MOOT الذي يتضمن قيام المستثمر بتجديد أو تحديث مشروع مرفق عام قائم وتطويره تكنولوجياً وفقا للمواصفات العالمية مع تولي تشغيله واستغلاله خلال فترة العقد والحصول على إيرادات تشغيله ثم إعادته إلى الدولة في نهاية العقد دون مقابل وبجالة تشغيلية جيدة ، وهذا ما

لاستكمال جميع المتطلبات اللازمة لتشغيل وإدارة المطار ليكون مطار دولي .

إلا انه مع ذلك يمكن الرد على هذا الرأي وعدم اعتبار عقد استثمار المطار من قبيل عقود التنمية في الأسباب التالية :

أولاً : إن عقود التنمية الـ BOT والعقود المشتقة عنها مثل عقد الـ MOOT تعد حسب الرأي الراجح في الفقه من قبيل عقود القانون الإداري^(١) وكما رأينا ان عقد مطار استثمار النجف لا يعد من عقود القانون الإداري كما رأينا .

ثانياً : ان الكثير من خصائص عقود التنمية الـ BOT لا نجد لها أي وجود في عقد استثمار المطار فمن حيث إبرام العقد لا تتم عملية إبرام عقود التنمية إلا عن طريق المزايدة أو المناقصة ولا يملك المستثمر إلا قبول أو رفض العقد بالشروط المعلنة ، فإذا خرج عن هذه الشروط فالأصل استبعاد عطاءه إلا اذا كان بمسائل غير جوهرية كما ان من حق الإدارة في عقود التنمية فرض غرامات مالية

ينطبق تماماً على عقد استثمار مطار النجف الأشرف وكما يلي :

أولاً : تنص الفقرة أولاً من بنود عقد المطار على التزام المستثمر بالتجديد أو التحديث بقولها (يقوم الطرف الثاني باستكمال تجهيز المطار بكافة المعدات والتجهيزات والمنشآت اللازمة للتشغيل ...) .

ثانياً : نصت بعض الفقرات على التزام المستثمر بالتشغيل مثل الفقرة سادساً (يتعهد ويتكفل الطرف الثاني بعملية تسويق المطار دولياً) والفقرة ثامناً (يتحمل الطرف الثاني المسؤولية الإدارية الكاملة للمطار) والفقرة ثالثاً (يلتزم الطرف الثاني بتدريب وتهيئة الكوادر الوطنية العراقية لإدارة وتشغيل المطار وفقد جول زمني ...) .

ثالثاً : تنص الفقرة رابعاً على التزام المستثمر بتسليم المطار وجميع الأجهزة والمعدات إلى محافظة النجف الأشرف بحالة جيدة مع انتهاء مدة الاستثمار .

رابعاً : ورد في مقدمة العقد بما يشبه الدعاية انه ابرم العقد لحاجة المحافظة إلى التعاون مع الطرف الثاني

على المتعهد عند مخالفته للعقد أو فسخ العقد دون اللجوء للقضاء . وهذا ما لا نجد له أي أساس في عقد المطار .

الخاتمة

ان بنود عقد استثمار مطار النجف الأشرف في صيغتها الحالية التي تم دراستها خلال هذا البحث تجعل عملية تكييف الطيبة القانونية للعقد مسألة شائكة وصعبة إلى حد كبير ، صحيح ان العقد تضمن بين ثنياه الكثير من النصوص التي تجعل العقد من قبيل عقود القانون الخاص وعدم احتواءه على أحكام تشابه عقود القانون الإداري مما يستلزم نفي ان يكون العقد عقد امتياز مرفق عام ، إلا ان الإشكالية التي تحصل هي هل يعد عقد شراكة ام عقد من عقود التنمية الـ BOT ، حيث وجدنا المأخذ الكثيرة على اعتباره من هذه الطائفة أو تلك .

ولكن أمام الإرباك الشديد والاستعجال الواضح وفي غياب الصياغة القانونية الجيدة المحبوبة حبكة قانونية عالية من قبل من اعد عقد استثمار مطار النجف الأشرف لا

يمكن ان نقف مكتوفي الأيدي وعدم إيجاد تكييف قانوني سليم ، عليه لو توقفنا قليلا وتمعنا بنود العقد وثنايا نصوصه لوجدنا ان هناك شراكة بين المستثمر الأجنبي (شركة العقيق) ومحافظة النجف الأشرف ، صحيح إن مصطلح الشراكة غريب عن المصطلحات القانونية إن صح القول ، الا ان بنود العقد توضح ذلك صراحة وخصوصا الفقرة ثانياً التي تنص على انه (توزع صافي الأرباح بين الطرفين بنسبة ٥٠ ٪ لكل طرف) وان هذان الشريكان قاما بالحصول على إجازة استثمار من هيئة استثمار محافظة النجف الأشرف وان تقسيم الصلاحيات بينهما تم على أساس قيام المستثمر باستغلال المطار لمدة خمسة سنوات على ان يلتزم بتحديث المطار وتشغيله وتسويقه دولياً وإدارته واستيفاء الرسوم من المنتفعين مقابل الحصول على نصف الأرباح ، أي ان التكييف القانوني العقد استثمار المطار الأقرب للصواب يمكن ان يكون عقد من عقود التنمية الـ MOOT ولكنه من عقود القانون الخاص وهذا ما

للمحافظة والجمهور الواسع الذي استفاد وسيستفيد من هذا المشروع الحيوي المهم دون ان تترك الموضوع رهن لتكهنات وآراء كثيرة قد لا تصل إلى جادة الصواب وضرورة تعديل أحكام العقد بما يتلائم مع هذا التوجه.

يخبره الفقه ، مع اشتراط المحافظة على المستثمر ان تشارك في استيفاء الرسوم والأرباح المتحققة من المطار ، أي ان نجتمع بين هذا التصور الأول والثالث ، وكان الأجدر والأفضل بمحافظة النجف الأشرف ان تلتفت لهكذا حقيقة مهمة في العقد والنص عليها صراحة بما يتلائم مع المصلحة العامة

هوامش البحث

- (١) منشور في الموقع الالكتروني : www.clubnada.jeeran.com
- (٤) ينظر د. غسان رباح ، الوجيز في العقد التجاري الدولي (أنموذج العقد النفطي) ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٨ وما بعدها .
- (٥) بنفس المعنى ينظر د. محمد المتولي ، الاتجاهات الحديثة في خصخصة المرافق الهامة بين النظرية والتطبيق ، دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، ٢٠٠٤ ، ص ٥٢ .
- (٦) لمزيد من التفصيل بخصوص الشروط الاستثنائية ينظر د. محمد صلاح عبد البديع ، الوسيط في القانون الإداري ، الجزء

- (١) مع العلم ان عقد استثمار المطار قد سمي من قبل أطرافه باسم (عقد اتفاق نهائي) وهي تسمية غامضة وغريبة ولا تتضمن أي توضيح لطبيعته القانونية .
- (٢) طالما لم تنص الفقرة إلا على الأرباح دون الخسارة فينطبق النسبة ذاتها على حالة الخسارة حتى لو لم تنص الفقرة على ذلك
- (٣) ينظر د. كمال رزيق ، الشراكة الجزائرية الأوربية بين واقع الاقتصاد الجزائري والطموحات التوسعية ، بحث مقدم إلى الملتقى الوطني الأول حول الاقتصاد الجزائري في الألفية الثالثة ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التيسير ، جامعة سعد دحلب ، ٢٠٠٢ ، ص ٧ .

لمزيد من التفصيل بخصوص ذلك ينظر
د. عبد الفتاح بيومي حجازي ، عقود البوت
bot في القانون المقارن ، دار الكتب
القانونية ، مطابع شتات ، المحلة الكبرى ،
٢٠٠٨ ، ص ٤٨ وما بعدها .
(٩) لمزيد من التفصيل ينظر د. الياس
ناصيف ، عقود الـ bot ، المؤسسة المدنية
للكتاب ، لبنان ٢٠٠٦ ، ص ٩٤ .
(١٠) نقلا عن د. الياس ناصيف ، المصدر
السابق ، ص ٨٣ .
(١١) لمزيد من التفصيل بخصوص مناقشة
هذا الرأي ينظر د. عبد الفتاح بيومي
حجازي ، المصدر السابق ، ص ٧٩ وما
بعدها .

الثاني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ ،
ص ٥٣٥ وما بعدها .
(٧) ينظر د. عبد المنعم عبد الحميد
إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ١٩٠ .
(٨) هذه الحروف اختصارا للمصطلحات
التالية باللغة الانكليزية , build , operate ,
and transfer وتعني بالعربية (البناء أو
التشييد ، التشغيل ، والتحويل أو التسليم)
ويعد من أهم أنواع عقود التنمية والتي
اشتهرت باسم هذا العقد في حين تضم عقود
التمية الكثير من العقود المشتقة عن عقد الـ
bot مثل boot , roo , bfo , bft moot
، والفارق الجوهرى بين أنواع عقود التنمية
المختلفة هو مقدار الحقوق والسلطات التي
يتمتع بها المستثمر صاحب المشروع من خلال
العقد

Provincial Council
Of Al-Najaf Al-Ashraf

NO: ٢٥٦٦
DATE: ٢٠٠٨/٦/٦

جمهورية العراق
مجلس محافظة النجف الاشرف
باسم اهلالي محافظة النجف الاشرف:
العدد: ٢١٢٤
التاريخ: ٢٠٠٨/٦/٦

إلى/الإدارة المدنية في محافظة النجف الاشرف/مكتب السيد المحافظ المحترم
م/تصديق عقد اتفاق نهائي

السلام عليكم...

يهدىكم مجلس محافظة النجف الاشرف أطيب التحايا...

نرفق لكم طياً عقد الاتفاق النهائي المبرم بين محافظتنا الممثلة قانوناً بالسيد (عبد الحسين عبطان) نائب محافظ النجف الاشرف وشركة العقيق أفيشن هولدنغ الممثلة قانوناً بالسيد (حامد محمد عباس خاجة) والمصالح عليها من قبل مجلسنا في جلسته المنعقدة يوم ٢٠٠٨/٦/٦.
راجين التفضل بالاطلاع واتخاذ مايلزم وأعلامنا مع التقدير.

المرققات

عقد اتفاق نهائي.

الخامس

عبد الحسين موسى الموسوي

رئيس مجلس محافظة النجف الاشرف

٢٠٠٨/ /

نسخه منه الى/

- الإدارة المدنية في محافظة النجف الاشرف/مكتب السيد نائب المحافظ المحترم/التفضل بالاطلاع واتخاذ مايلزم وأعلامنا مع التقدير.
- هيئة الاستثمار في النجف الاشرف/الاتخاذ مايلزم بصد إعداد الصيغة النهائية للعقد وفقاً للضوابط القانونية وأعلامنا مع التقدير.
- لجنة الاستثمار/للمتابعة لاطفاً مع التقدير.
- اللجنة السابعة/للمتابعة لاطفاً مع التقدير.
- الأوليات.

E-mail:Council of Najaf@yahoo.com

33

بسمه تعالى

عقد اتفاق نهائي

عاهة لسمعة / مع الطبع في رأسه

تم تحرير هذه المذكرة في دولة الكويت في يوم السبت الموافق 7 يونيو 2008 بين كل

من:

أولاً

محافظه النجف الأشرف - جمهورية العراق

ويمثلها قانوناً السيد عبدالحسين عبطان

بصفته نائب محافظ النجف الأشرف

ويشار إليها لاحقاً بالطرف الأول

ثانياً

شركة العقيق أفيشن هولدينج

ومقرها برج يونيفرسال - شارع أحمد الجابر - دولة الكويت

ويمثلها قانوناً السيد/ حامد محمد عباس خاجة

بصفته الشريك المدير

ويشار إليها لاحقاً بالطرف الثاني

نظراً لقيام محافظة النجف الأشرف بصرف مبالغ لبناء المنشآت الأساسية في مطار النجف الأشرف ، وحاجة المحافظة الى التعاون مع الطرف الثاني لإستكمال جميع المتطلبات اللازمة لتشغيل وإدارة مطار النجف الأشرف ليكون مطار دولي ، فقد إتفق الطرفان على ما يلي :

أولاً

يقوم الطرف الثاني بإستكمال تجهيز المطار بكافة المعدات والتجهيزات والمنشآت اللازمة للتشغيل والتي تكون هي أساس مبلغ الإستثمار البالغ 50 مليون دولار أمريكي، ويصرف هذا المبلغ مباشرة مع إستلام الموقع من الطرف الأول، في إحتياجات المطار ومنها على سبيل المثال وليس الحصر

الفقرات التالية :

شركة العقيق أفيشن هولدينج

مستطفي

الاستثمار

32

- أجهزة الأمن والسياج الخارجي
- TaxiWay وتوسعة ساحة وقوف الطائرات
- Air Control (مركز السيطرة الجوية)
- Hangers صالات الطائرات
- Air Cargo السفن البحرية
- توسعة مبنى القادمين والمغادرين
- قاعة الشخصيات المهمة VIP
- مساكن الموظفين

توزع صافي الأرباح بين الطرفين بنسبة 50% لكل طرف. الحصة المخصصة

يلتزم الطرف الثاني بتدريب وتهئية الكوادر الوطنية العراقية لإدارة وتشغيل المطار وفق جدول زمني يبدأ مع بداية التشغيل وينتهي بنهاية السنة الثالثة من مدة الإستثمار. حصة الطرف الثاني - كتاب

يتعهد الطرف الثاني بتسليم المطار وجميع الأجهزة والمعدات فيها بحالة جيدة مع إنتهاء مدة الإستثمار. تجبر فاضلاً واضح

يتعهد الطرف الثاني بدفع كافة تكاليف ومصاريف الشركة الأمنية ومتطلبات الأمن في المطار واحتساب كلفتها ضمن مبلغ الإستثمار المدفوع من قبله. الاجتماع

يتعهد ويتكفل الطرف الثاني بعملية تسويق المطار دولياً. مدة بقية زلتها

مدة الإستثمار خمس سنوات قابلة للتجديد بموافقة الطرفين ، وتحسب من تاريخ التشغيل الفعلي للمطار مع هبوط أول رحلة رسمية. مجلس

يتحمل الطرف الثاني المسؤولية الإدارية الكاملة للمطار. مجلس

تشكل لجنة مشتركة ما بين الطرفين لمتابعة أداء الطرف الثاني خلال مدة الإستثمار. مجلس

في حال وجود أي خلاف ما بين الطرفين ، يعتمد مركز دبي للتحكيم الدولي للتحكيم ما بين الطرفين.

يخضع هذا العقد لمصادقة مجلس محافظة النجف الأشرف. مجلس

عاشراً

عشر

(31)

أنتى عشر حرر هذا العقد من ثلاث نسخ وبحضور أعضاء اللجنة السباعية ورئيس
ونائب هيئة الإستثمار بمحافظة النجف الأشرف. عاصم

التاريخ 7/يونيو/2008

عاصم

الطرف الثاني

السيد/ حامد محمد خاجة

الشريك المدير

عاصم
السيد/ نجاح البلاغي
مدير المشروع/ ممثل الطرف الثاني

عاصم
السيد/ محمد جعفر

عاصم
السيد/ محمد جعفر

الطرف الأول
السيد/ عبد الجليل عبد الرضا عبطان
نائب محافظ النجف الأشرف

عاصم
السيد/ عبد الجليل عبد الرضا عبطان
نائب محافظ النجف الأشرف

عاصم

عاصم
السيد/ محمد جعفر

عاصم
السيد/ محمد جعفر

عاصم
السيد/ محمد جعفر

عاصم
السيد/ محمد جعفر

Najaf Airport



7. Investments

Aqeeq Aviation will invest up to \$50 million.

The initial investment – amounting to \$40 million - will break down as follows:

- Pre-launch expenses: \$4.8 million
- Airport Infrastructure / Equipment Acquisition (security, taxiways, apron, navigation aids, cargo terminal, airport employee residence...): \$27.5 million
- Working Capital: \$7.7 million

Over the next years, Aqeeq will re-inject \$10 million to finance additional airport infrastructures (passenger terminal expansion, hangar...) and equipments and to keep up to date with latest technology.

8. Key Assumptions

- Traffic Volume

The passenger traffic is forecasted to grow from 2 to 6 million within five years. Aircraft movements are to exceed 33,000 by year five. The projected progression is as follows:

Forecasted Passenger Traffic (both ways)					
	2009	2010	2011	2012	2013
Passengers (both ways)	2 000 000	3 000 000	4 000 000	5 000 000	6 000 000
Aircraft Movements	14 286	18 750	23 529	27 778	33 333
Avg Nbr of Pax / Aircraft	140	160	170	180	180

The average number of passengers per aircraft increases from 140 to 180 over the years as the mix of aircraft serving Najaf is expected to evolve towards larger aircraft.

- Security

The security measures will be heavy and the associated costs very important. Equipment acquisition will amount to \$13.5 million and the annual expenses estimated at \$25 million for the first year and then decreasing by 15% annually over next four years.

- Income Tax

The Income Tax rate has been assumed nil over the first 4 years and then averaging 5%.

- Najaf Authorities Profit Sharing

The Najaf Authorities will enjoy a profit sharing of 50%.

Najaf Airport



9. Financials

Income Statements

Income Statements (in USD)						
	Pre-launch	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Revenues						
Airport Passenger Tax	0	25 000 000	37 500 000	50 000 000	62 500 000	75 000 000
Office Rental	0	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
Handling	0	7 142 857	10 312 500	13 529 412	16 666 667	20 000 000
Landing & Parking	0	2 857 143	3 750 000	4 705 882	5 555 556	6 666 667
Fuel Markup	0	535 714	703 125	882 353	1 041 667	1 250 000
Duty Free Revenues	0	2 500 000	3 750 000	5 000 000	6 250 000	7 500 000
Total Revenues	0	39 235 714	57 215 625	75 317 647	93 213 889	111 616 667
Expenses						
Salaries	1 000 000	7 000 000	9 000 000	10 000 000	11 000 000	12 000 000
Airport Security Costs	1 000 000	25 000 000	21 250 000	18 062 500	15 353 125	13 050 156
Office Rental, Maintenance & Related	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
IT & Airport Management Software	500 000	2 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Utilities Cost / Electricity/ Water / Etc	250 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Training & Consultant Fees	500 000	1 000 000	500 000	500 000	200 000	200 000
Marketing	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000
Legal	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Others	630 000	5 767 500	5 280 000	4 951 875	4 650 469	4 455 023
Depreciation	0	5 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000
Total Expenses	4 830 000	49 717 500	47 980 000	45 464 375	43 153 594	41 655 180
Pre-Tax Profits	-4 830 000	-10 481 786	9 235 625	29 853 272	50 060 295	69 961 487
Pre-Tax Margin		-26.7%	16.1%	39.6%	53.7%	62.7%
Income Taxes	0	0	0	0	0	3 498 074
Royalties to Najaf Authorities (50% of After-Tax Profits)	0	0	4 617 813	14 926 636	25 030 148	33 231 706
Aqeeq Net Profits (after Najaf Authorities Royalties)	-4 830 000	-10 481 786	4 617 813	14 926 636	25 030 148	33 231 706
Aqeeq Net Profit Margin (after Najaf Authorities Royalties)		-26.7%	8.1%	19.8%	26.9%	29.8%

June 22, 2008

Page 20 of 23

Confidential

Najaf Airport



Cash Flow Statements

Cash Flow Statements (in USD)						
	Pre-launch	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Cash from Operations						
Aqeeq Net Profit + Depreciation	-4 830 000	-4 981 786	12 117 813	22 426 636	32 530 148	40 731 706
Cash from Investing Activities						
Equipments	-27 500 000	0	-10 000 000	0	0	0
Cash From Financing Activities						
Debt Financing	0	0	0	0	0	0
Debt Repayment (Principal)	0	0	0	0	0	0
Cash Flow	-32 330 000	-4 981 786	2 117 813	22 426 636	32 530 148	40 731 706
Cum. Cash Flow	32 330 000	-37 311 786	-35 193 973	-12 767 337	19 762 810	60 494 517
Opening Balance	40 000 000	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810
Closing Balance	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810	100 494 517

Balance Sheet

Balance Sheet -- Year end (in USD)						
	Pre-launch	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Assets						
Current Assets						
Cash & Cash Equivalent	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810	100 494 517
Other Current Assets	0	0	0	0	0	0
Long Term Assets						
LT Assets, Net	27 500 000	22 000 000	24 500 000	17 000 000	9 500 000	2 000 000
Total Assets	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517
Liabilities						
Current Liabilities						
Current Liabilities	0	0	0	0	0	0
LT Liabilities						
LT Liabilities	0	0	0	0	0	0
Total Liabilities	0	0	0	0	0	0
Equity						
Paid-Up Capital	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000
Retained Earnings	-4 830 000	-15 311 786	-10 693 973	-4 232 663	29 262 810	62 494 517
Total Equity	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517
Total Liabilities + Equity	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517

Najaf Airport



Cash Flow Statements

Cash Flow Statements (in USD)						
	Pre-launch	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Cash from Operations						
Aqeeq Net Profit + Depreciation	-4 830 000	-4 981 786	12 117 813	22 426 636	32 530 148	40 731 706
Cash from Investing Activities						
Equipments	-27 500 000	0	-10 000 000	0	0	0
Cash From Financing Activities						
Debt Financing	0	0	0	0	0	0
Debt Repayment (Principal)	0	0	0	0	0	0
Cash Flow	-32 330 000	-4 981 786	2 117 813	22 426 636	32 530 148	40 731 706
Cum. Cash Flow	32 330 000	-37 311 786	-35 193 973	-12 767 337	19 762 810	60 494 517
Opening Balance	40 000 000	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810
Closing Balance	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810	100 494 517

Balance Sheet

Balance Sheet -- Year end (in USD)						
	Pre-launch	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Assets						
Current Assets						
Cash & Cash Equivalent	7 670 000	2 688 214	4 806 027	27 232 663	59 762 810	100 494 517
Other Current Assets	0	0	0	0	0	0
Long Term Assets						
LT Assets, Net	27 500 000	22 000 000	24 500 000	17 000 000	9 500 000	2 000 000
Total Assets	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517
Liabilities						
Current Liabilities						
Current Liabilities	0	0	0	0	0	0
LT Liabilities						
LT Liabilities	0	0	0	0	0	0
Total Liabilities	0	0	0	0	0	0
Equity						
Paid-Up Capital	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000
Retained Earnings	-4 830 000	-15 311 786	-10 693 973	-4 232 663	29 262 810	62 494 517
Total Equity	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517
Total Liabilities + Equity	35 170 000	24 688 214	29 306 027	44 232 663	69 262 810	102 494 517

Republic Of Iraq
Al-Najaf Investment Commission

جمهورية العراق
هيئة الإستثمار في النجف

إجازة استثمار رقم (١)
Investment License No. (1)

إستنادا الى الصلاحيه المخولة لنا بموجب الفقرة (١) من المادة (٧) والبنء تائيدا من المادة (١٩) من قانون الإستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المتفق. وبعد الإطلاع على ما ورد في طلبكم المرقم (AAN00115) في (٢٠٠٨/٧/٢٠) وبعد إستحصل موافقة الجهات ذات العلاقة قد قررت الهيئة منح الترخيص لحضرتكم بالإستثمار وعلى الوجه التالي:

In accordance with Article (7), paragraph (a) and Article (19), paragraph (a) within the Investment Law No.13/2006, and after favorable review of your request No. (AAN00115) on (20/6/2008) and after obtaining the approved of all concerned entities, the commission hereby grants a license to invest in the following project:

اسم المستثمر	حامد محمد علي خالجه / رئيس مجلس ادارة شركة الحق		
Name of investor			
جنسيته	كويتية		
Nationality			
اسم المشروع	استكمال تجهيز مطار النجف الدولي بالمعدات والمنشآت اللازمة لتشغيل وإدارة المطار		
Project name			
نوع الإستثمار	نقل ومواصلات		
Type of investment			
رأس مال المشروع	50.000.000	كسبة	خمسون مليون دولار أمريكي
Project value [typed]		[written]	
مدة تنفيذ المشروع	سنة واحدة ابتداء من تاريخ صدور إجازة الإستثمار		
Project achievement period			
الجهة المنفذة للمشروع	شركة الحق الكويتية		
Project investment lead			
تاريخ منح الترخيص:	السنة	الشهر	اليوم
Date of issuance:	Year 2008	Month 6	Day 24

ملاحظة : لن يتم المبرم بين شركة الحق ومجلس المحافظة للنجف الاشراف
بغير جزاء الجزاء من إجازة الإستثمار هذه.

رئيس هيئة الإستثمار في النجف
Chairman
Najaf Investment Commission



النجف الأشرف - حي السعد - مجاور غرفة التجارة - هـ ٠٧٨-١٦٥٧٣٧٨ - ٠٧٦-١٦٠٠٣٢٨