



**Une entité appartenant à la Force Qods des
Pasdaran (CGRI) opérant sous le couvert
d'une société privée**

Commission des affaires étrangères du Conseil national de la Résistance
iranienne
Octobre 2017

Table des matières

Sommaire	2
Compagnies au service de la politique régionale néfaste	4
Mahan Air Company, un cas d'espèce	5
Conclusion	13
Recommandations pour une politique appropriée	15
Notes	16

Sommaire

Rapport de la commission des affaires étrangères du Conseil national de la Résistance iranienne

27 octobre 2017

Les compagnies aériennes au service du Corps des gardiens de la révolution islamique (CGRI)

La Compagnie aérienne Mahan Airline est la propriété de la force terroriste Qods sous le couvert d'une entreprise privée

Les compagnies aériennes iraniennes jouent un rôle important dans l'ingérence de l'Iran dans les pays de la région, y compris le transfert de personnel et de la logistique pour le Corps des gardiens de la révolution islamique et les milices opérant pour son compte par procuration. Le CGRI et en particulier, sa branche extraterritoriale, la Force Qods utilisent ces compagnies aériennes pour le transfert des chefs du CGRI et du matériel à destination de ses groupes de miliciens.

Quelques unes des plus importantes compagnies aériennes en Iran, y compris Iran Air (la compagnie aérienne nationale du pays), Mahan Air Company, Me'radj et Caspian Airlines ont été sanctionnées au fil des ans pour diverses raisons, dont l'inscription de ces entités sur la liste noire des groupes terroristes appelé « Specially Designated Global Terrorist » (SDGT), la production et la prolifération des armes de destruction massive, et le contrôle de ces entreprises par les Gardiens de la révolution.

La prétention de la société Mahan Air de fonctionner comme une "société privée" est très révélatrice.

La Commission des affaires étrangères du Conseil national de la Résistance iranienne a réalisé une étude sur cette société, devenue rapidement l'une des plus grandes entreprises en Iran. Cette étude démontre que bien que Mahan est manifestement une entreprise privée, elle a eu de nombreuses relations avec les plus hauts responsables du gouvernement depuis les premiers jours de son existence. D'importantes facilités gouvernementales ont été utilisées pour le lancement et l'expansion de cette entreprise.

Parmi les plus importantes conclusions du rapport : non seulement Mahan Air Corporation coopère avec le CGRI et de la Force Qods, mais elle est entièrement détenue et contrôlée par ces derniers.

L'étude a montré que les principales figures de cette société sont parmi les officiers supérieurs du CGRI et plus précisément, des chefs de la Force Qods. Leurs relations avec le général du CGRI,

Qassem Soleimani, chef notoire de la Force Qods, remonte à la période d'avant la création de Mahan Air.

Depuis 2011, à la suite de la révolte contre la dictature de Bachar al-Assad, il y a eu une forte montée de l'ingérence de l'Iran en Syrie. Par conséquent, Mahan Air a fourni à la Force Qods les moyens du transfert du personnel étranger et d'autres agents à la Syrie, des équipements et du matériel pour le régime syrien ainsi que pour le Hezbollah au Liban. Les voyages des chefs du CGRI et de la Force Qods à Damas sont assurés par Mahan Airlines.

Le 16 janvier 2016, l'administration Obama a payé une rançon pour la libération de quatre ressortissants américains emprisonnés en Iran. Dans le cadre du même marchandage, la Maison Blanche a également accepté de libérer sept des agents du régime condamnés à des années de prison aux États-Unis pour des crimes graves dont la contrebande de l'équipement pour les projets nucléaires du régime iranien et de ses missiles et de son programme de fabrication de bombes. L'administration américaine a également retiré les notices rouges d'Interpol pour la poursuite de 14 agents du régime et a abandonné toutes les charges retenues contre eux.

L'examen de l'identité des 14 personnes susmentionnées a montré que trois d'entre eux étaient de hauts fonctionnaires de Mahan Airlines qui ont été inculpés pour leur rôle dans des activités illicites dont le contournement des sanctions américaines contre la compagnie Mahan Air.

Contrairement aux prétentions du régime des mollahs et de ses agents, Mahan Co., la plus importante compagnie aérienne de l'Iran, n'est pas une entreprise privée mais une société d'État qui a été fondée avec l'appui et le capital du gouvernement. Mahan n'est pas la seule entité dans cette catégorie, car en raison de la politique du régime des mollahs, en particulier au cours du dernier quart de siècle, l'Iran n'a plus vraiment un secteur privé, digne de ce nom. Les grandes entreprises et institutions financières sont contrôlées par le gouvernement et, en particulier, par les Gardiens de la révolution.

Le régime des mollahs a tenté d'exclure cette société et des dizaines de sociétés similaires de la vague des sanctions internationales en les présentant comme des institutions privées. Il est aujourd'hui de plus en plus clair qu'une grande partie de l'économie iranienne est entre les mains des Gardiens de la révolution et ses établissements affiliés, et les avantages et bénéfices des relations économiques avec ce régime remplissent directement les caisses du CGRI et, ce qui fournit une source de financement de la répression à l'intérieur et l'exportation du terrorisme, du fondamentalisme et la guerre dans la région et dans le monde.

Le rapport conclut que les étapes suivantes sont nécessaires :

- Interdiction de l'accès, du régime des mollahs, du CGRI, du ministère du Renseignement, et des sociétés affiliées dont Mahan Co. au système bancaire mondial, en raison de leur rôle dans le terrorisme international.
- Des mesures concrètes pour empêcher l'envoi d'armes et des forces du régime aux pays mentionnés, des mesures comme une interdiction de Mahan Airlines et des sanctions internationales contre elle et ses sociétés affiliées.
- L'éviction du régime clérical de la région et l'expulsion des Gardiens de la révolution et leurs mercenaires de l'Irak, de la Syrie, du Yémen, du Liban et de l'Afghanistan.

Compagnies aériennes au service de la politique néfaste du régime dans la région

Lors de l'examen des sanctions contre le régime iranien, il est parfois soutenu que séparer et faire une distinction entre les institutions du secteur privé et celles du gouvernement est indispensable. Cependant, il est presque impossible de donner suite à ce conseil en apparence judicieux, étant donné les politiques et le fonctionnement du régime iranien.

Le régime a offert aux Gardiens de la révolution le contrôle d'une grande partie de l'économie du pays au cours du dernier quart de siècle et surtout au cours des 15 dernières années, sous couvert de "privatisation". À l'heure actuelle, le CGRI contrôle plus de 50 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Iran, chapeauté par diverses sociétés et certaines fondations entièrement sous le contrôle de guide suprême, Khamenei, telle que l'entité appelée « l'Exécution de l'ordre de l'Imam Khomeiny » (EIKO). En novembre 2013, un rapport de Reuters estimait les actifs de l'EIKO à 95 milliards de dollars, dont certains experts considèrent comme une estimation prudente.¹

Mahan Air Company, un cas d'espèce

En plus de fournir des services de transport de voyageurs, les compagnies aériennes iraniennes jouent un rôle important dans l'ingérence du régime iranien dans les pays de la région. Ces sociétés bénéficient d'un large éventail de relais et de l'appui gouvernementaux de manières différentes et l'utilisation du terme "privé" pour ces sociétés est essentiellement une couverture offrant au régime iranien la possibilité de les utiliser pour ses propres fins, y compris le transfert de l'équipement, du soutien logistique, du personnel et ainsi de suite.

Quelques-unes des plus importantes compagnies aériennes en Iran, y compris l'Iran Air (la compagnie aérienne nationale du pays), Mahan Air Company, Meraj et Caspian Airlines ont été sanctionnées au fil des ans pour diverses raisons, dont l'inscription de ces entités sur la liste noire des groupes terroristes appelé « Specially Designated Global Terrorist/SDGT » (l'Ordonnance exécutive présidentielle 13224), la production et la prolifération des armes de destruction massive (l'Ordonnance exécutive présidentielle 13382), et le contrôle de ces entreprises par les Gardiens de la révolution.²

Selon une évaluation, au moins huit compagnies aériennes iraniennes ont été inscrites sur la liste des sanctions.³

Certaines de ces entreprises, dont l'Iran Air, ont été retirées de la liste après la conclusion des négociations sur le programme nucléaire en juillet 2015, mais Mahan, Caspienne, Meraj et Pouya Airlines y ont été maintenues.

Le cas des opérations de Mahan Airlines comme une "société privée" est très révélatrice.

Mahan Co. a été fondée en 1991 avec



quatre avions de ligne d'occasion de fabrication russe et a entré en service en 1992 comme la première compagnie aérienne privée en Iran⁴. L'entreprise, enregistrée dans la ville de Kerman⁵, dans le sud de l'Iran, est vite devenue pratiquement la plus grande compagnie aérienne en Iran, à la fois par le nombre d'avions et le nombre de passagers. En 2017, la société était propriétaire d'un total de 62 avions de ligne avec 25 ans d'expérience, tandis que Iran Air, le transporteur aérien officiel national créé il y a 74 ans ne disposait que 47 avions⁶. En plus d'offrir des vols domestiques, Mahan organise des vols à 41 destinations dans 24 pays sur trois continents. Parmi celles-ci, Damas, Beyrouth, Koweït, Dubaï, Paris, Düsseldorf, Munich, Athènes, Milan, Barcelone, et Copenhague⁷. Environ 15% des vols internationaux en provenance de l'Iran sont effectués par Mahan Airlines, tandis que Iran Air en effectue 8,5%.⁸

Au cours des dernières années, Mahan Co. a créé un réseau complexe de société-écrans⁹ afin de l'aider à contourner les sanctions. Cela a permis d'ajouter les plus modernes des avions long courrier disponibles dans la flotte aérienne de l'Iran, dont l'Airbus A340¹⁰. Ainsi, Mahan est la seule compagnie aérienne iranienne capable des vols à très longues distances.¹¹

Création de Mahan Air Company et la question de sa propriété

Même si cette société a été enregistrée à l'origine comme une entreprise privée, tous les indices et preuves révèlent l'étendue de ses relations avec les plus hautes autorités du pouvoir depuis le début de ses premiers jours de fonctionnement. Le lancement et l'expansion de l'entreprise ont été réalisés en bénéficiant d'une multitude de facilités mises à sa disposition par l'Etat.

L'organisme de charité « Movali al-Movvaheddin », enregistré en 1997 sous le numéro 68 du Registre de commerce de Kerman¹², détient 100% des actions de Mahan Airlines¹³. Les deux principaux membres fondateurs de cette institution ont été Hossein Mar'ashi (alors gouverneur de Kerman) et Seyyed Yahya Jafari (alors l'imam de la prière du vendredi de Kerman)¹⁴. 15 autres membres, dont Hossein Arabnejad, ont par la suite rejoint le Conseil d'administration de l'établissement¹⁵.

La forte croissance de l'organisme Movali al-Movvaheddin a été fulgurante. L'institution est en ce moment actionnaire de plus de 30 grandes entreprises économiques et un grand investisseur dans des projets divers. Il s'agit notamment de la création de la Zone économique spéciale Arg-e-Jadid (la nouvelle Citadelle), la Zone économique spéciale de Sirjan, Mahan Airlines, unités de fabrication de pièces de voitures modernes, ainsi que la construction des aéroports, hôtels, centres de services, organismes de bien-être social, et des installations sportives¹⁶. Movali al-Movvaheddin détient également 50% des parts de Kerman Khodro¹⁷ et emploie environ 20000 personnes, un quart d'entre elles travaillant pour Mahan Airlines¹⁸.

En 2014, les actifs de l'organisme de charité actifs ont été évalués à 1 000 milliards de tomans (environ 350 millions de dollars).¹⁹

Des déclarations publiques occasionnelles des autorités de l'organisme de charité donnent à penser que dès son départ, cette institution avait l'appui du gouvernement et n'a été une entreprise privée que de nom. Hossein Mar'ashi, président de l'institution depuis sa création, a ainsi l'affirmé, "le travail que nous faisons est d'une manière générale quelque chose que le secteur privé n'a ni choisi ni a pu mettre en œuvre. »²⁰

En 2012, un parlementaire de Kerman a indiqué qu'au fil des ans, "l'État a fourni le terrain pour le mouvement et la possibilité d'utiliser les capacités de l'Etat pour ce complexe." Il a ajouté que le Movali al-Movvaheddin était devenu une institution riche qui avait su utiliser les ressources nationales²¹. Ce député a également dit que malgré la taille de l'institution, celle-ci n'avait jamais publié de l'information financière la concernant et que "son état financier est un grand secret".²²

Comment Mahan Air a été lancé

La principale figure dans le lancement de Mahan Airlines a été Hossein Mar'ashi, une figure bien connue au sein du régime. Effat Mar'ashi, sa cousine, a été la femme d'Akbar Hashemi-Rafsandjani, l'ancien président et le numéro 2 du régime, qui est décédé le 8 janvier 2017²³. Mar'ashi a commencé sa carrière en travaillant dans l'organisme « Jihad-e Sazandegi (croisade pour la construction), puis est devenu le gouverneur de province de Kerman. Pendant la présidence de Rafsandjani, il était le chef de son cabinet pendant un moment et a ensuite été membre de l'assemblée législative du régime pendant deux mandats²⁴. Au cours de la présidence de Mohammad Khatami, il a été vice-président puis le président de l'Organisation de l'héritage culturel et du tourisme²⁵.



Hossein Marashi a décrit le lancement de Mahan Air comme suit :

*"Un jour, j'étais assis à mon bureau. Un ami de Dubaï a appelé et a déclaré qu'un monsieur du nom d'Ibrahim Kamel, venant de l'Égypte, avait quatre avions et voulait créer une compagnie aérienne en Iran et a demandé si j'étais prêt à le faire à Kerman. J'ai immédiatement répondu que j'étais prêt pour accepter cette offre... Nous avons fixé un rendez-vous pour le jour suivant. J'ai donné les instructions nécessaires au directeur de l'aéroport de Kerman et rencontré l'interlocuteur égyptien le lendemain dans un salon de l'aéroport de Kerman. J'ai décidé de constituer une société à parts égales 50-50... Les discussions n'ont duré pas plus que 15 minutes et nous nous sommes finalement mis d'accord."*²⁶

Le mode du paiement pour les avions était encore plus inhabituel. Mar'ashi poursuit :

*"Nous avons été informés qu'à l'époque du Shah, le gouvernement iranien avait accordé quelques prêts au gouvernement égyptien et que ce dernier n'avait pas pu les rembourser à l'Iran. M. Kamel nous a dit que si on pouvait obtenir l'accord de la partie iranienne, il pouvait obtenir l'accord de la partie égyptienne de donner ces avions à l'Iran au lieu du remboursement en argent. J'ai immédiatement contacté le Dr Navab au ministère de l'Economie, et il a confirmé la dette de l'Égypte envers l'Iran, en disant que l'Égypte a été redevable à l'Iran depuis plusieurs années, mais ne remboursait pas. Le Dr Navab a accepté de prendre les avions de M. Kamel au lieu du remboursement en argent. Ce dernier est allé et a obtenu l'accord du gouvernement égyptien. Nous avons signalé l'accord à M. Nourbakhsh²⁷ ici et j'ai également informé M. Hashemi."*²⁸

Les liens de Mahan Co. avec les Gardiens de la révolution (CGRI) et la Force Qods

Comme indiqué ci-dessus, le siège de Mahan Co. est à Kerman. Le nom de Mahan Co. est tiré d'une petite ville appelée Mahan, situé à 35 km de Kerman. Ce nom a été choisi par Ataullah Mohadjerani, alors le vice-président de la République pour les affaires parlementaires et qui sera nommé le ministre de la Culture et de l'Orientation islamique sous le premier mandat de Mohammad Khatami²⁹.

La société Mahan a été fondée peu après la création de la Force Qods (FQ) comme un corps centralisé et la branche extraterritoriale du CGRI. Cela ne semble pas être une coïncidence, étant donné le passé de certains des plus hauts responsables de l'entreprise.

Qassem Soleimani, chef de la FQ, est né à Qanat Malek, Kerman. Au cours de la guerre Iran-Irak (1980-1988), il a été commandant d'une brigade locale nouvellement formée, devenue par la suite une division, appelée "Sarallah". Il a conservé le commandement de la Division 41 jusqu'à ce qu'à sa nomination au poste du chef de la FQ en 1997.



La plupart des principaux membres de la société Mahan sont nés à Kerman et une majorité d'entre eux sont membres des Gardiens de la révolution et, plus précisément, font partie des chefs de la FQ. Leurs liens remontent à la période d'avant la fondation de Mahan.

- Hamid Arabnejad Khanouki, né à Zarand dans la province de Kerman, est le directeur général de Mahan et un ami très proche de Qassem Soleimani. Pendant la guerre Iran-Irak, il a été commandant du bataillon blindé de la 41^{ème} Division (Sarallah) à Kerman. Plus tard, il a été responsable des opérations de la FQ en Bosnie-Herzégovine³⁰.

- Le général de brigade du CGRI Hamid Aslani, à l'origine membre des unités d'attaque du CGRI, il a par la suite été nommé au département des ressources humaines de ce corps. En même temps, il était également le directeur-adjoint des ressources humaines de Mahan Airlines. Lorsqu'il est devenu le directeur général-adjoint pour les ressources humaines de l'ensemble du CGRI, il a démissionné de son poste de directeur-adjoint à Mahan Airlines, mais est resté un conseiller de Hamid Arabnejad, le directeur général de la société.

- Hamid Askari est responsable de service alimentaire à Mahan Airlines via une société appelée Arman. Aux premiers jours de la guerre Iran-Irak, il rejoint la 41^{ème} Division de Kerman (Sarallah) sous le commandement de Qassem Soleimani³¹, un ami personnel. Il a également travaillé au sein de la division du renseignement du CGRI.

- Mehdi Maghfouri, est en charge des pilotes de Mahan Airlines. Lui aussi est originaire de Kerman, et a longtemps été membre du CGRI et un pilote de chasse de l'armée de l'air de ce dernier.

Selon certains rapports, les postes clés de la Compagnie Mahan Air sont remis aux personnes sélectionnées selon la recommandation de Qassem Soleimani, communiquée par Hamid

Arabnejad. Selon un parent d'Hamid Arabnejad, Mahan Air a employé de nombreux fils des membres du 41^{ème} Division (Sarallah). Le neveu de Qassem Soleimani est un pilote de Mahan Airlines.

Mahan, compagnie aérienne favorite du CGRI et de la Force Qods

Depuis 2011, à la suite de la révolte contre la dictature de Bachar al-Assad, il y a eu une forte montée de l'ingérence de l'Iran en Syrie. Par conséquent, Mahan Air a fourni à la Force Qods les moyens du transfert du personnel étranger et d'autres agents à la Syrie, ainsi que des équipements et du matériel pour le régime syrien ainsi que pour le Hezbollah au Liban. Les voyages des chefs du CGRI et de la Force Qods à Damas sont assurés par Mahan Airlines.

Qassem Soleimani a fait des arrangements pour que les avions de Mahan Air puissent survoler l'espace aérien irakien afin d'atteindre directement la Syrie³². Ces arrangements ont été facilités par le biais



des agents du régime en Irak, et plus précisément Hadi al-Ameri, chef du Corps « Badr » du CGRI et un mercenaire du régime iranien depuis les années 1980.

Mahan Air a des vols quotidiens de Téhéran, Machhad, Ispahan, Chiraz et Abadan à destination de Damas. Ces vols passent par l'espace aérien irakien transportant des armes, d'équipements et du personnel du CGRI pour participer à la guerre contre le peuple syrien. Trois vols directs, principalement organisés par Mahan Air, s'effectuent quotidiennement depuis l'aéroport d'Abadan à destination de Damas³³.

L'entreprise transfère des Afghans résidant en Iran et qui ont été recrutés par le CGRI pour être expédiés vers la Syrie. Ces mercenaires arrivent à l'aéroport de Damas par groupes de 200-personnes³⁴.

Des groupes de miliciens irakiens liés à la FQ sont envoyés à Abadan par autocar via Bassora, puis transférés à Damas à bord des avions de Mahan Air. Selon des informations recueillies par le réseau de l'Organisation des Moudjahidine du peuple d'Iran (OMPI / MEK) de l'intérieur du CGRI, plusieurs bataillons de mercenaires irakiens de la FQ, à savoir l'Al-Nojaba, Badr, Katayeb Hezbollah, Asa'ib al-Haq et le Hezbollah ont été envoyés à la Syrie en novembre 2016³⁵. Ces forces encadrées et dirigées par des Gardiens de la révolution, ont été directement impliquées dans le siège d'Alep et des tueries visant le peuple syrien.

Mahan a récemment été en mesure d'acquérir trois vieux Airbus A340 du Sri Lanka et de la Grèce par l'intermédiaire d'une société kazakh nommée Bek Air. Il a été rapporté qu'au moins un de ces trois appareils a été livré à la compagnie aérienne syrienne et a été utilisé pour des vols reliant Damas à Dubaï.

En outre, il a été rapporté que Mahan Air a également fourni un Airbus A300 à la même compagnie syrienne³⁶.

De nombreuses photos existent qui confirment le transfert des Gardiens de la révolution, et surtout des combattants de la FQ en Irak et en Syrie, par Mahan Air.

Sanctions contre Mahan Airlines

Les États-Unis ont imposé des sanctions à Mahan Air trois fois depuis 2011 pour le transport des armes au gouvernement syrien, le transfert des membres du CGRI et assurant le transport pour la milice libanaise Hezbollah.

Le 12 octobre 2011, le Département du Trésor a annoncé la désignation de Mahan Air sur sa liste des sanctions conformément à l'ordre exécutif (E.O.) 13224 pour la fourniture de ressources financières, matérielles et de soutien technologique aux Gardiens de la révolution islamique (CGRI - FQ).³⁷

Le département du Trésor a souligné : "Mahan Air assure le transport, les transferts de fonds et des services de voyage du personnel au bénéfice du CGRI-FQ. L'étroite coordination de Mahan Air avec le CGRI-FQ, dont la transportation secrète des armes, des agents collaborateurs et des fonds sur ses vols - révèle encore une autre facette du CGRI : son infiltration du secteur commercial privé de l'Iran pour faciliter son soutien au terrorisme."³⁸

Hamid Arabnejad a été inscrit sur la liste des sanctions le 31 mai 2015 par le Département du Trésor américain, qui a déclaré dans un communiqué :

« Hamid Arabnejad a été désigné conformément à l'O.E. 13224 pour agissant en tant que directeur général de la compagnie aérienne Mahan Air. Arabnejad supervise les efforts de Mahan Air pour échapper aux sanctions américaines et internationales. Arabnejad a une étroite relation de travail avec le personnel du CGRI-FQ et coordonne le soutien de Mahan Air et ses services fournis à ce groupe paramilitaire. Il a également contribué à faciliter l'expédition de cargaisons illégales en Syrie par Mahan Air.»³⁹

Le département du Trésor a également sanctionné Avia Trust, contrôlé par Mahan Air. Dans une déclaration datée du 6 février 2013, le Département du Trésor a expliqué que le CGRI avait utilisé Avia Trust comme une société-écran pour fournir des produits destinés à l'usage par les compagnies aériennes pour éviter les inspections de la marchandise fabriquée en Iran par les douanes des Émirats arabes unis.

Le Département du Trésor a également imposé des sanctions à plusieurs individus impliqués dans les mêmes activités illégales. Il explique dans son communiqué:

« Hamidreza Malekouti-Pour a servi comme directeur régional de Mahan Air dans les EAU et directeur général de Sirjan co. Trading LLC et BSA FZE. Malekouti-Pour, opérant depuis le Bureau de Mahan Air dans les ÉMIRATS ARABES UNIS, a fourni des équipements au CGRI-FQ. Sirjan co. Trading LLC a été désigné conformément à l'O.E. 13224 du 31 mai 2013, pour avoir agi pour le compte de Mahan Air.

"Pejman Mahmoud Khosarayani-fard agit pour le compte de Mahan Air à travers ses actions en tant que propriétaire d'Avia Trust FZE et plusieurs autres entreprises engagées dans des affaires au nom de Mahan Air. Khosarayani-fard a conclu des accords avec Mahan Air pour utiliser Avia Trust FZE pour la réparation et la révision des moteurs d'aéronefs appartenant à Mahan Air.

Khosarayani-fard a également conclu des accords avec Mahan Air pour gérer les expéditions de fret et serait responsable des services d'approvisionnement du CGRI aux EAU.

"Gholamreza Mahmoudi agit comme un cadre supérieur et directeur d'entreprise de Mahan Air. Mahmoudi a travaillé en étroite collaboration avec le directeur général de Mahan Air, Hamid Arabnejad pour l'élaboration de stratagèmes en vue du contournement des sanctions afin d'acquérir des avions américains. Hamid Arabnejad a été inscrit sur la liste des sanctions selon l'O.E. 13224 du 31 mai 2013 pour avoir agi pour le compte de Mahan Air. »

Le « deal » du régime avec l'administration Obama pour mettre un terme à la poursuite des responsables de Mahan Air

Le 16 janvier 2016, l'administration Obama a payé une rançon pour la libération de quatre ressortissants américains emprisonnés en Iran. Dans le cadre du même marchandage, la Maison Blanche a également accepté de libérer sept des agents du régime, condamnés à des années de prison aux États-Unis pour des crimes graves dont la contrebande de l'équipement pour les projets nucléaires du régime iranien et de ses missiles et de son programme de fabrication de bombes. L'administration américaine a également retiré les notices rouges d'Interpol pour la poursuite de 14 agents du régime et a abandonné toutes les charges retenues contre eux.⁴⁰



C'était le résultat de 14 mois de négociations secrètes entre l'administration américaine et le régime des mollahs qui coïncidait avec les négociations nucléaires. Les responsables américains impliqués dans les pourparlers ont déclaré qu'ils n'avaient aucun doute que leurs interlocuteurs dans les négociations avaient été des responsables des services de sécurité et que la liste des prisonniers et les futurs accusés avait été présentée aux négociateurs américains par les autorités des services de sécurité du régime.⁴¹

Le Département d'État a publié une brève déclaration au sujet de l'échange de prisonniers qui n'a pas mentionné les noms ou les crimes de ces 14 personnes et a simplement déclaré que "les États-Unis ... ont supprimé des notices rouges d'Interpol et ont retiré toute accusation portée contre 14 Iraniens que les responsables américains estimaient que les demandes de leur extradition avaient peu de chance de réussir."⁴²

Trois de ces 14 individus étaient des hauts fonctionnaires de Mahan Airlines : Hamid Arabnejad, Gholamreza Mahmoudi et Ali Moattar. Les demandes concernant leur extradition avaient été formulées depuis 2014 dans le cadre d'un complot visant l'acquisition illégale de six avions Boeing pour Mahan Air.⁴³ Ces hommes avaient également été sanctionnés individuellement aux côtés de Mahan Airlines lui-même pour une panoplie de crimes présumés, y compris le soutien financier et logistique, à l'aide des structures de Mahan Air, au CGRI et à la force paramilitaire Qods que les États-Unis avaient inscrite sur leur liste noire en 2007 pour son appui au terrorisme. Arabnejad était accusé d'avoir surveillé les efforts déployés par Mahan Air afin de contourner les sanctions, ainsi que des prestations de services et du soutien à la Force Qods.

Conclusion

Toutes les informations et éléments mentionnés ci-dessus confirment clairement les faits suivants :

- Contrairement aux prétentions du régime des mollahs et de ses agents, Mahan Co., la plus importante compagnie aérienne de l'Iran, n'est pas une entreprise privée mais une société d'État, fondée avec l'appui et le capital du gouvernement. Mahan n'est pas la seule entité dans cette catégorie, car en raison de la politique du régime des mollahs, en particulier au cours du dernier quart de siècle, l'Iran n'a plus vraiment un secteur privé, digne de ce nom. Les grandes entreprises et institutions financières sont contrôlées par le gouvernement et, en particulier, par les Gardiens de la révolution.
- Le régime des mollahs a tenté d'exclure cette société et des dizaines de sociétés similaires de la vague des sanctions internationales en les présentant comme des institutions privées. Il est aujourd'hui de plus en plus clair qu'une grande partie de l'économie iranienne est entre les mains des Gardiens de la révolution et de ses établissements affiliés, et les avantages et bénéfices des relations économiques avec ce régime remplissent directement les caisses du CGRI et, ce qui fournit une source de financement à la répression à l'intérieur du pays et l'exportation du terrorisme, du fondamentalisme et la guerre dans la région et dans le monde.



- Le rôle de Mahan Airlines ne se résume pas à une étroite collaboration avec le CGRI et la Force Qods, ou à offrir ses services et prestations uniquement à ces entités paramilitaires. Cette compagnie aérienne appartient en fait au CGRI et sert de son bras exécutif. En réalité, Mahan Co. est l'entreprise privée de la Force Qods et de son chef, Qassem Soleimani, et est un acteur majeur de la guerre et du terrorisme du régime. Cependant, Mahan n'est pas le seul convoyeur de miliciens, des agents du CGRI, des approvisionnements et d'autres activités similaires. D'autres compagnies aériennes iraniennes comme Iran Air ont également contribué au renforcement des activités néfastes du CGRI au fil des ans.

De nouveaux éléments de preuve ont fait surface au cours des derniers mois montrant que la compagnie Iran Air a été activement impliquée dans le transfert des forces du CGRI et des groupes de milices agissant par procuration pour son compte, vers la Syrie pour y être déployées afin de soutenir le dictateur Bachar-Assad dans le massacre du peuple syrien.⁴⁴

- Malheureusement, le recours à une politique de complaisance très destructrice a seulement contribué au développement des activités de Mahan Airlines, démontrant ainsi comment cette politique a, dans les faits, facilité les efforts du régime des mollahs pour faire avancer ses sinistres objectifs. Les autorités du régime ont été encouragées dans la poursuite de leurs politiques par des éléments tels que les offres d'affaires des européens et la décision du gouvernement des États-Unis d'abandonner les poursuites contre de hauts responsables de Mahan Air.

Recommandations pour une politique appropriée

Comme la Résistance iranienne a souligné à plusieurs reprises, il est impératif d'adopter une politique décisive et prendre rapidement des mesures pour faire face aux activités bellicistes, l'exportation du terrorisme, les violations des droits de l'homme et des essais de missiles balistiques du régime des mollahs. Le fait est que les Gardiens de la révolution islamique constituent le facteur déterminant dans la répression à l'intérieur de l'Iran, la propagation du terrorisme dans le monde, la conduite de la guerre et de carnages dans la région, l'acquisition d'armes nucléaires et l'augmentation de la production de missiles balistiques. Par conséquent, tous les individus, institutions, entités et sociétés affiliées au CGRI, devraient faire l'objet des sanctions sans aucune exception.

En outre, les mesures suivantes sont nécessaires :

- Interdiction de l'accès, par le régime des mollahs, le CGRI, le ministère du Renseignement, et des sociétés affiliées dont Mahan Co. au système bancaire mondial pour leur rôle dans le terrorisme international.
- Des mesures concrètes pour empêcher l'envoi d'armes et des forces du régime à ces pays, telles qu'une interdiction de Mahan Airlines et l'imposition de sanctions internationales contre elle et ses sociétés affiliées.
- L'éviction du régime clérical de la région et l'expulsion des Gardiens de la révolution et leurs mercenaires de l'Irak, de la Syrie, du Yémen, du Liban et de l'Afghanistan.

¹ "Reuters enquête sur l'empire économique du guide suprême iranien", Steve Stecklow, Babak Dehghanpisheh, Yeganeh Torbati, 11 novembre 2013.

<https://www.reuters.com/article/us-iran-setad-news/exclusive-reuters-investigates-business-empire-of-irans-supreme-leader-idUSBRE9AAOCY20131111>

² "Vol au-dessus du radar - contournement des sanctions dans le secteur d'aviation iranien", Emanuele Ottolenghi, Annie Fixler et Yaya J. Fanusie, Fondation pour la défense des démocraties, juillet 2016

<http://www.defenddemocracy.org/media-hit/emanuele-ottolenghi-flying-above-the-radar/>

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Mahan_Air

⁴ <https://tinyurl.com/ycgrgrdx>

⁵ Cette distance est encore plus longue dans le cas des avions actifs. Dans la même année 2017, Mahan comptait 51 avions actifs, tandis que le nombre d'avions actifs d'Iran Air, la compagnie nationale officielle, n'était alors que de 27, soit un peu plus de 50% des avions actifs de Mahan Air.

<https://tinyurl.com/y7f6vlla>

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Mahan_Air_destinations

⁷ opcit

⁸ <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-is-still-using-pseudo-civilian-airlines-to-resupply-assad>

⁹ "Vol au-dessus du radar - contournement des sanctions dans le secteur d'aviation iranien", Emanuele Ottolenghi, Annie Fixler et Yaya J. Fanusie, Fondation pour la défense des démocraties, juillet 2016

<http://www.defenddemocracy.org/media-hit/emanuele-ottolenghi-flying-above-the-radar/>

¹⁰ Selon la Haute Cour britannique, trois Boeings 747-400 ont été acquises illégalement par Mahan Air de leurs propriétaires réels, Blue Sky Airlines, en 2008, en utilisant des contrats falsifiés de vente. Lorsqu'ils ont reçu l'ordre de ramener les avions en question en Europe, Mahan a apparemment prétendu ne pas pouvoir le faire parce que la société faisait l'objet d'une enquête des autorités iraniennes pour fraude et que les avions devraient donc rester en Iran.

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2011/544.html>

Mahan "[opère] dans le cadre d'une culture où des transactions complexes sont menées lors de réunions, et avec peu de documents autres que des courriels et des notes manuscrites des réunions", a conclu le juge britannique, le juge Beatson, dans son jugement de 2009.

<https://www.ft.com/content/b84920ce-f7d1-11e4-9beb-00144feab7de?mhq5j=e7>

Le Département américain du Commerce a d'abord mis Mahan Air sur sa liste noire en 2008, après avoir découvert que l'entreprise avait importé trois avions gros porteurs Boeing 747 en Iran sans autorisation des États-Unis. Le britannique Balli Group Plc a par la suite payé 2 millions de dollars d'amendes pénales et 15 millions de dollars d'amendes civiles liées aux mêmes accusations.

<https://www.reuters.com/article/us-usa-iran-mahan/u-s-says-firms-helped-iranian-airline-skirt-sanctions-idUSBRE9BA1CZ20131212>

Le même processus a suivi le 9 mai 2015 pour l'achat de 9 avions Airbus (un A320 de court courrier et huit A340 de long courrier). Mais selon le Département du Trésor américain, cette fois le régime a utilisé une compagnie régionale irakienne, AlNast Airlines, une compagnie enregistrée à Dubaï et détenue par un ressortissant syrien, pour contourner les sanctions. <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/jl10061.aspx>

¹¹ <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-is-still-using-pseudo-civilian-airlines-to-resupply-assad>

¹² <https://tinyurl.com/yaxousqp>

¹³ <https://tinyurl.com/yarzb7r>

¹⁴ <https://tinyurl.com/yaxousqp>

¹⁵ <https://tinyurl.com/ybvtazln>

¹⁶ <https://tinyurl.com/ydg7jn8p>

¹⁷ <https://tinyurl.com/yaxousqp>

¹⁸ <https://tinyurl.com/ybvtazln>

¹⁹ <https://tinyurl.com/yaxousqp>

²⁰ <https://tinyurl.com/y9zrfhts>

²¹ Il a été noté que cette institution fonctionne dans un processus complètement complexe! En usant de son influence dans le gouvernement, s'empare de plus de mille hectares (10 millions de mètres carrés) de terrains à Kerman-Mahan avec un contrat étrange pour créer un axe touristique. Le contrat qui se conclut en présence, comme caution, d'anciens gouverneurs de la province de Kerman au conseil d'administration de Movvali al-Movvaheddin avec 318 hectares de terres (3 millions et 180 mille mètres carrés) acquises gratuitement et 700 hectares pour un prix de 16 tomans par mètre. Terrain vendu au public et au gouvernement en 2012 à des prix de plus de 30 000 tomans par mètre carré (soit environ 1900 fois le prix initial). <http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=13910922001482>

²² <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1393/02/20/362687/>

²³ <https://ncr-iran.org/en/ncr-statements/president-elect/21897-maryam-rajavi-with-the-death-of-rafsanjani-one-of-the-two-pillars-of-the-ruling-theocracy-collapses>

²⁴ <https://tinyurl.com/y89d3te3>

²⁵ Opcit

²⁶ <http://www.shafaf.ir/fa/pages/?cid=17470>

²⁷ Mohsen Nourbakhsh, ministre du Commerce du premier gouvernement Rafsandjani, 1989-1993, et le gouverneur de la Banque centrale, 1981-1986 et 1994-2003.

²⁸ <http://www.shafaf.ir/fa/pages/?cid=17470>

²⁹ Même source. Hossein Mar'ashi dans une interview sur ses mémoires, réitère qu'il a lancé cette compagnie aérienne sans aucun argent.

³⁰ <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-is-still-using-pseudo-civilian-airlines-to-resupply-assad>

³¹ <http://defamoghaddas.ir/fa/news/%D8%B3%DB%8C%D8%B1-%D8%AA%D8%B4%DA%A9%DB%8C%D9%84-%D9%84%D8%B4%DA%AF%D8%B1-41-%D8%AB%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D9%84%D9%84%D9%87>

³² "Le commandant de l'ombre", Dexter Filkins, The New Yorker, 30 septembre 2013,

<https://www.newyorker.com/magazine/2013/09/30/the-shadow-commander>

³³ <https://www.ncr-iran.org/fr/ncr-statements/terrorism-fundamentalism/21481-mahan-air-is-owned-by-the-iranian-guidelines-guidelines-revolutionnaires-et-guards- to-syria-and-must-be-sanctionné>

³⁴ Opcit

³⁵ Opcit

³⁶ <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-is-still-using-pseudo-civilian-airlines-to-resupply-assad>

³⁷ <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/tg1322.aspx>

³⁸ Opcit

³⁹ <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/jl1965.aspx>

⁴⁰ <http://www.politico.com/story/2017/04/24/obama-iran-nuclear-deal-prisoner-release-236966>

⁴¹ <https://www.nytimes.com/2016/01/18/us/politics/14-testy-months-behind-us-prisoner-swap-with-iran.html>

⁴² <http://www.reuters.com/article/us-iran-nuclear-rednotice/u-s-drops-international-detention-request-for-14-iranians-idUSKCN0UU0XW>

⁴³ <http://www.politico.com/story/2017/04/24/obama-iran-nuclear-deal-prisoner-release-236966>

⁴⁴ «L'Iran a été surpris lors du transfert des soldats en Syrie sur des vols commerciaux en violation de l'accord sur le nucléaire», Washington Free Beacon, Adam Kredo, 23 août 2017
<http://freebeacon.com/national-security/iran-caught-shipping-soldiers-syria-commercial-flight-violation-nuke-deal/>