

## تفجيرات الفجيرة! من "الفاعل؟ ومن المستفيد؟



فهد محمد الطاھر

لنعلم من "الفاعل، يحب أن" نرى من المستفيد - (Bono Qui ؟) وهو السؤال البديهي الأول لنجيب على سؤال ما الذي سيحدث؟ فالقرارات الإستراتيجية تحتاج لدowافع حسب نوعية هذه القرارات إن" كانت أمنية، عسكرية أو إقتصادية، وذلك لحاجة تأثيرها سياسياً والعميل عليها و إشغالها دبلوماسياً لتحقيق نتائج .

الحقيقة هي أنّه أنت تفجيرات ميناء "الفجيرة" بالإمارات، التي لم ينتج عنها أي ضحايا أو إصابات، فضلاً عن" أن" الحادث الذي يستهدف أربعة ناقلات نفط، لم ينجر عن أي تسرّب نفطي. وذلك بعد ستة أيام من" التفجيرات التي طالت ميناء "ينبع" في السعودية الذي أتى (بدون ضحايا أو إصابات أو تسريب نفطي أيضاً) .

يعني، وبالمنطق المجرد، لا يقوم أحد بعميل معادي بهذا الحجم، بمحدود صفرى بالمعنى العسكري بناءً على النتائج. ومن" كان قادراً على إخراق المياه الإمارتية، وعاقداً النية لإحداث أضرار، كان" حري على الجهة المسؤولة أن" تختار متغيرات من" نوع المطلوب، و بالوزن المطلوب ووضعها بالمكان المطلوب (إحداث ضرر) – ولكن ليس بهذه العبئية مطلقاً .

دائماً ما أكرر أن" النظام الأمريكي هو نظام اجتراري غير قادر على التكيف، الإبتكار أو الإبداع في تحركاته، ولكن قيام النظام الأمريكي بهذا الاعتداء المُفتعل الذي وصفته الخارجية الإمارتية (بالعمل التجريبي)، وإن" أتى بوقت محموم سياسياً، لا يأتي بهذا الشكل والأسلوب الذي لا يفي لغرض

التأثير السياسي لشن حرب. ولكن من الممكن استغلال هذا الاعتداء للابتزاز السياسي، ولكن ليس للعمّل العربي مطلقاً.

كما أنّه لا مصلحة لإيران من أن تكون صاحبة الطلقة الأولى هنا وتساعد التحالف بالتحشيد ضدها، وتخسر معركتها سياسياً قبل أن تبدأ المعركة عسكرياً.

كما أنّه من المستحيل أن يكون المقصود من هذه العملية "رفع أسعار النفط" عالمياً (بالشكل التقليدي)، فلو كان هذا الهدف المنشود، لتم الهجوم على الميناء نفسه وليس الهجوم على ناقلات النفط المصطفات بعمق البحر وقربه من المياه الدولية، داخل المياه الإقليمية الإماراتية، وسأوضح عن كيف ستُرفع الأسعار لاحقاً بهذا المقال.

بحكم اختصاصي كطيار مدني سابق و متخصص بتأجير و تجارة الطائرات، قطاع النقل البحري قريب من مجال عملي – فاستطعت الحصول على بعض المعلومات من قواعد البيانات المتوفرة، وهي كالتالي: بالنسبة للناقلة المُعَرّفة بـ(مزروقة) وحسب رقم الـ(IMO) المنتشر بالإعلام وهو (9165762)، هي ليست ناقلة عملاقة (SuperTanker) بل ناقلة نفط عادية (Tanker Oil) منتظمة تقنياً تحت قواعد (Nippon Kaiji Kyokai) أو (NK Class) فرع ولها السعودية "حارب لشركة" ملك وهي 1999 عام مصنوعة (NK Class) أو (Kaiji Kyokai) "بالجميرة"، ومن المهم أن نذكر أنه حسب منظومة التصنيف الخاصة لها الناقلة، أنة قد اجتازت عمرها الإفتراضي من عشر سنوات.

بالنسبة للناقلة المُعَرّفة بـ(ميراج) وحسب رقم الـ(IMO) المنتشر بالإعلام وهو (9394741)، هي ليست ناقلة عملاقة (SuperTanker) بل ناقلة نفط عادية (Tanker Oil) منتظمة تقنياً تحت قواعد (Bureau Veritas) يحررُ تهاً أن المهم ومن أيضاً السعودية "حارب لشركة" ملك وهي 2007 عام مصنوعة (Veritas) تحت علم جمهورية الدومينيك من الثالث عشر من تشرين ثاني من العام 2018 حسب قاعدة البيانات، فكانونياً تُعتبر ناقلة دومينيكية.

الـ (IMO - Number Maritime International)، هو رقم لا يتكرر ويُعطى من قبل المنظمة البحرية الدولية. وبعد بحثي في كل قواعد البيانات المتوفرة لأكثر من 500 ألف سفينة لم أجد للأرقام الأخرى أي وجود وهي ناقلة "المجد" (9773800)، و ناقلة "الإمجال" (91477674) و ناقلة "خامسة 10" (94320704). أتمنى على إعلام المقاومة التحري الجيد قبل نشر أي خبر بهذا الخطأ الكبير الثاني خلال أسبوع فقط. الناس غير متخصصة، كما أنها لا تهتم لهذه الأرقام مطلقاً، وهي لا تُهتم على الخبر أي شيء يُذكر تماماً كموقف الإعلان عن إسم حاملة الطائرات الأمريكية التي تم تصويرها من قبل الحرس الثوري الإيراني و إستطاع النظام الأمريكي تكذيب الخبر بإستخدام الإسم المُعلن.

وأنا أكتب هذا المقال، ظهر خبر عن نية شركات التأمين رفع قيم البوليصات بسبب هذا الحادث. وهو أمر غير مستغرب، فهذا الحادث كل أبعاده اقتصادية بحته. فالسفن التي تمر من مضيق "باب المندب" لها تأمين مرتفع بسبب وجود القرصنة و لأن مضيق "هرمز" إنضم للقائمة. هناك بنود زُعمَّ بها بالعقود بالـ

بمكان التواجد” على التأمين “أن كما التأمين تعويضات تشملها لا (Force majeure) أو (Act of God) أو معرّف كمنطقة حربية من الأمم المتحدة” لها إضافة خاصة بعقد منفصل، إلا إذا كانت خطوط الرحلات تشملها منذ البداية حسب خطة العمليات التي بموجبها يُكتب عقد التأمين وتحدد قيمة الأجراء والتفاصيل الأخرى. كما أنّ رفع قيمة بوالص التأمين، سيرفع أجور رحلات النقل العارضة (Charter) سواءً كانت نفطاً أو بضائع عادي وبهذا مصلحة مباشرة لشركات التأمين وأصحاب الناقلات البحرية في وقت يستعد السوق به لتنفيذ قرارات خفض استخدام ”الكريت“ في وقود السفن إلى .50% من 3.50% سابقاً، في بداية العام 2020 وهذا القرار سيرفع من فاتورة وقود السفن، الأمر الذي سيزيد من أجور النقل الذي بدوره سيتم تجييده إلى حساب المشتريالأمر الذي سيرفع من ثمن برميل النفط أو نقل البضائع بالمحصلة و الصين هي الخاسر الأكبر هنا.

ختاماً: أتفق مع الإمارات أنه عمل تخريبي، ولكن لا يوجد منطقياً ما يقنع بأن هذا العمل تم عن طريق طرف معادي يريد الضرب. ولعل الأيام القادمة ستتأكد هذا الأمر.

ناشط يساري فلسطيني