

تفجيرات الفجيرة! من الفاعل؟ ومن المستفيد؟



فهد محمد الطاهر

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

الحقيقة هي أنه أتت تفجيرات ميناء "الفجيرة" بالإمارات، التي لم ينتج عنها أي ضحايا أو إصابات، فضلاً عن أن الحادث الذي إستهدف أربعة ناقلات نفط، لم ينتج عنه أي تسرب نفطي. وذلك بعد ستة أيام من التفجيرات التي طالت ميناء "ينبُع" في السعودية الذي أتى (بدون ضحايا أو إصابات أو تسرب نفطي أيضاً).

يعني، وبالمنطق المجرد، لا يقوم أحد بعمَل معادي بهذا الحجم، بمردود صفري بالمعنى العسكري بناءً على النتائج. ومن كان قادراً على إختراق المياه الإماراتية، وعاقداً النية لإحداث أضرار، كان حري على الجهة المسؤولة أن تختار متفجرات من نوع المطلوب، وبالوزن المطلوب ووضعها بالمكان المطلوب (لإحداث ضرر) - ولكن ليس بهذه العبثية 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 الإماراتية (بالعمل التخريبي)، وإن أتى بوقت محموم سياسياً، لا يأتي بهذا الشكل والأسلوب الذي لا يفي لغرض

التأطير السياسي لشن حرب. ولكن من الممكن استغلال هذا الإعتداء للإبتزاز السياسي، ولكن ليس للعمَل الحربي 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 المَعْرِفة بـ(مرزوقة) وحسب رقم ال (IMO) المنتشر بالإعلام وهو (9165762)، هي ليست ناقلة عملاقة (SuperTanker) بل ناقلة نفط عادية (Tanker Oil) منتظمة تقنياً تحت قواعد (Nippon) فرع ولها السعودية "حارِب لشركة" ملك وهي 1999 عام مصنوعة (NK Class) أو (Kaiji Kyokai) "بالجميرة"، ومن المهم أن نذكر أنه حسب منظومة التصنيف الخاصة لها الناقلة، أنّها قد اجتازت عمرها الافتراضي من عشر سنوات.

بالنسبة للناقلة المَعْرِفة بـ(ميراج) وحسب رقم ال (IMO) المنتشر بالإعلام وهو (9394741)، هي ليست ناقلة عملاقة (SuperTanker) بل ناقلة نفط عادية (Tanker Oil) منتظمة تقنياً تحت قواعد (Bureau) بحرُتها أن نذكر أن المهم ومن أيضاً السعودية "حارِب لشركة" ملك وهي 2007 عام مصنوعة (Veritas) تحت علم جمهورية الدومينيكا من الثالث عشر من تشرين ثاني من العام 2018 حسب قاعدة البيانات، فقانونياً تُعتبر ناقلة دومينيكانية.

الـ (IMO - Number Maritime International)، هو رقم لا يتكرر ويُعطى من قبيل المُنظمة 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 "الإجمال" (91477674) و ناقلة "خامسة10" (94320704). أتمنى على إعلام المقاومة التحري الجيد قبل نشر أي خبر فهذا الخطأ الكبير الثاني خلال أسبوع فقط. الناس غير متخصصة، كما أنها لا تهتم لهذه الأرقام مطلقاً، وهي لا تُضفي 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 المعلن.

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

بمكان التواجد" على التأمين " أن كما التأمين تعويضات تشملها لا (Act of God) أو (Force majeure) 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 الأجار والتفاصيل الأخرى. كما أن رفع قيمة بوالص التأمين، سيرفع أجور رحلات النقل العارضة (Charter) سواءً كانت نفطاً أو بضائع عادية وبهذا مصلحة مباشرة لشركات التأمين و أصحاب الناقلات البحرية في وقت يستعد السوق به لتنفيذ قرارات خفض استخدام "الكبريت" 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 توجيهه إلى حساب المشتري الأمر الذي سيرفع من ثمن برميل النفط أو نقل البضائع بالمحصول 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 الضرر. ولعل الأيام القادمة ستأكد هذا الأمر.

ناشط يساري فلسطيني