

7 في العمق

شركات الشحن تدفع
ثمن تزايد المخاطر
في الخليج

فيما أوضح دينيفل "لا يمكننا مواكبة كل السفن وتنظيم مراقبة مثالية لكل النقل البحري في تلك المنطقة" بسبب التكلفة الكبيرة جدا لذلك.

وكإجراء إضافي للسلامة، قالت شركات أمنية إن شركات الشحن تعين حراسا غير مسلحين لحراسة السفن في رحلاتها عبر الخليج. وتلجأ بعض شركات الشحن إلى شركات أمن ذات خبرة لمساعدتها في مجموعة من القضايا، من توجيه المشورة لقائدي السفن إلى مراقبة السفينة فوق مستوى سطح الماء حيث يمكن وضع الغام لاصقة.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال لوك "هذا لطماننة القبطان إذ ليس جميع أفراد الطاقم قد مروا بتجارب عمليات حقيقية مثل أفراد عمليات الأمن البحري التابعين لنا". وتابع "جاءت إلينا بالفعل سفن مسجلة في الشرق الأوسط طلبا لتقديم فرق من المستشارين".

وقال جيرسي نورثوود، رئيس مجلس إدارة شركة ماستر للأمن، إن شركته توفر كذلك حراسا غير مسلحين للذهاب للخليج. وأكد أنه "من المهم للسفن التي تعبر مضيق هرمز أن تتعرف مبكرا على السفن الإيرانية وتبلغ السلطات عن رؤيتها وأن توضح للسفينة المقررة أنها رصدها".

تخفيف المخاطر

تعمل شركات الأمن الخاصة التي توفر طواقم مسلحة في المنطقة رغم أنه مفرح لها فقط بعمليات مكافحة القرصنة. ولا يواجه المتخصصون غير المسلحين القيود نفسها. وقال جيم هيلتون، المدير الإداري لشركة بي.في.أي للأمن البحري، إنه في حين يمكن لطاقم السفينة تنفيذ مهام منها زيادة المراقبة والقيام بجولات دورية على السفينة فإن الدعم الخارجي قد يوفر "الراحة النفسية".

وأضاف أن "أسلوب تخفيف المخاطر الذي تخضاره شركة ما باستخدام مستشارين أو حراس أمن غير مسلحين على متن السفينة ربما يساعدها فقط في الالتزام بالوائح الداخلية ويمكنها من مواصلة التجارة". وقال هيلتون إن شركة بي.في.أي كذلك شهدت زيادة طفيفة في الطلبات، وفي بعض الأحيان قدمت حراسا طلوا على متن السفينة "بعد إنزال الأسلحة".

وقالت مجموعة ميرسك تانكرز الدنماركية في بيان "ترافق ميرسك الوضع عن كثب وتتخذ إجراءات احترازية تتماشى مع قواعد الدولة المسجلة بها السفينة وإرشادات قطاع الشحن". وقالت مصادر القطاع إن شركات الشحن إما تتجنب المنطقة - حتى لمجرد النزود بالوقود - وإما تبقى رحلاتها عند الحد الأدنى فيما يرجع جزئيا إلى المخاطر.

وذكرت شركات للتأمين على السفن أن علاوات التأمين الإضافية زادت عشرة أمثالها، مما يرفع التكلفة بالنسبة لنقل عملاقة تبحر في رحلة تستغرق سبعة أيام بما يصل إلى مئة ألف دولار.



نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تعبر الخليج

باريس - من الهجمات بالمتفجرات إلى عمليات تخريب وترهيب، يؤدي تزايد العمليات التي تستهدف سفنا تجارية في الخليج العربي إلى انعكاسات مباشرة على مالكي السفن، الذين يعانون أصلا من زيادة رسوم التأمين للإبحار في مناطق بحرية استراتيجية وخطرة.

ولحماية السفن التجارية، تريد واشنطن تشكيل تحالف دولي يمكن أن يواكب السفن في الخليج. لكن هذا الإجراء لن يؤدي بالضرورة إلى تخفيف المخاطر بالنسبة لشركات التأمين التي تخشى تصاعدا في التوتر، والتي لجأت إلى شركات الأمن لتوفير حراس غير مسلحين لحراسة السفن في رحلاتها عبر الخليج، وذلك كإجراء إضافي للسلامة بعد موجة هجمات في المنطقة.

وقال فريدريك دينيفل، المدير العام لمجموعة غاريكس المتخصصة في التأمين ضد مخاطر الحرب البحرية، إن "الهجومين الأخيرين على ناقلتي النفط فرونت التبر وكوكوكا كوريغوس في خليج عمان في 13 يونيو سببا خسائر بملايين الدولارات".

السفن في وضع هش

تصاعد التوتر حول مضيق هرمز، الذي يمر عبره ثلث النفط الخام العالمي الذي يقبل بحرا، مع هجمات استهدفت عددا من ناقلات النفط منذ مايو، وكذلك الدعوة التي أطلقتها الولايات المتحدة الأسبوع الماضي لتشكيل تحالف دولي لمواكبة السفن التجارية.

ويمثل التأمين على سفينة المدمر السنوي حوالي 0.01 بالمئة من قيمتها، كما قال كريستيان زانينيتي، الخبير في تغطية السفن التجارية لدى وسيط التأمين مارش فرايس. ودون أن يتكسف مبلغ محدد، يتحدث عن نسبة تضاعفت 30 مرة تقريبا منذ منتصف مايو لرحلة نهاب وإياب مدتها سبعة أيام مع حمولة، في دول الخليج.

وقال دينيفل إن "شركات التأمين تواجه زيادة احتمال وقوع خسائر والتهديد الممكن". ويقوم بعض مالكي السفن بجعل هذه الزيادة في الرسوم تعكس على زيائهم.

وفرضت الشركة البحرية "سي.أم.إيه. سي.جي.أم." منذ الخامس من يوليو رسما إضافيا بسبب "المخاطر الإضافية في الشرق الأوسط". وأصبح هذا الرسم يبلغ 36 دولارا لكل عشرين قدما، وحدة قياس الحاويات، ويجب أن تدفع على كل الضائع التي ترسل من أو إلى سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة والسعودية والكويت والعراق وقطر والبحرين.

ويمكن أن يؤدي تزايد التهديدات إلى ارتفاع "أجور البحارة الذين بات عليهم مواجهة مخاطر أكبر"، على حد قول نيلي غراسان، مسؤولة الأمن والبيئة في منظمة مالك السفن في فرنسا، فيما قال إيريفي توما، المندوب العام لهذه المنظمة المهنية، إن "سفن التجارة تعاني من وضع هش جدا"، مذكرا بأنه ليس لدى هذه السفن حراسة مسلحة مثل تلك التي تستخدمها البحرية الحربية.

وقد حثت اتحادات ملاحة شركات الشحن التجاري على تجنب استخدام حراس أمن مسلحين في مناطق مضيق هرمز،



لقوات فرنسا البحرية تواجد دائم في شرقي المتوسط

البحرية الفرنسية
تستعد لمواجهة تركيا في قبرص

باريس تلقي بثقلها للحفاظ على مكانتها في النظام الأمني المتوسطي

والتقاضي في هذه المناطق، والتهديد للموسم القادم من هذه المناطق، في ما يتعلق بالإرهاب.

وأشار إلى أن هذه المصالح جعلت فرنسا تشتت قوات، إما لردع أي اعتداء، وإما لاستخدامها في مهام إنسانية مثل إجلاء العناصر غير القتالية من مناطق الحرب.

الحرب في سوريا

تعتبر الحرب السورية الدائرة منذ ثماني سنوات أحد أسباب التواجد العسكري الفرنسي، حيث ظلت السفن الحربية الفرنسية تنفذ دوريات منذ بداية الصراع في عام 2011. وفي أبريل 2018، أطلقت فرنسا عملية مع الولايات المتحدة وبريطانيا للصف مشنات كيميائية سورية، بعد أن نفذت الحكومة السورية هجوما كيميائيا. وانطلقت الهجمات الصاروخية من سفن في شرقي المتوسط.

وقال توربه إن هناك موضوعا أمنيا آخر من السنوات الماضية، وهو احتمال امتداد الحرب السورية. أولا، اضطرت فرنسا للتدخل لتطبيق القانون الدولي. ونفذت فرنسا العملية للرد على استخدام النظام السوري السلاح الكيميائي. وثانيا، وبسبب الدعايات، تشكل تحدي نفوذ حزب الله، وانتشار المسلحين الشيعة بشكل عام، واستمرار وجود تنظيم الدولة الإسلامية، والجهاديين الفرنسيين العائدين، تهديدا حقيقيا وطويل الأجل في المنطقة وعلى ترابنا الوطني بشكل مباشر.

ووفقا لتوربه، فإن قبرص تشكل قاعدة مهمة لفرنسا في هذا الترتيب، لإجراء عمليات عسكرية في شرقي المتوسط فضلا عن ذلك، فإن فرنسا كانت تربطها معاهدة تعاون دفاعي مع قبرص منذ عام 2007، وقد جددت هذه المعاهدة في عام 2017 لمدة عشر سنوات أخرى.

وقالت شركة إن فرنسا تنظر إلى قبرص على أنها موقع استراتيجي وموثوق في المنطقة، في ظل زيادة الجوانب الجيوسياسية التي تزيد أن تكون لها نفوذ فيها، وحيث توجد نقاط أخرى أكثر تقليدية قد تكون عرضة للتهديد في المستقبل. في المقابل، تنظر قبرص إلى فرنسا على أنها حليف موثوق به في الاتحاد الأوروبي، خاصة بعد البريكست والضبابية بشأن موقف بريطانيا، في ظل زيادة التوترات مع تركيا.

ولا يقتصر التواجد العسكري الفرنسي على السياق من أجل مصادر الطاقة، إذ إنه تعاون بين باريس ونيقوسيا يحقق الطرفان فيه مكسبا - فالبحرية الفرنسية توفر درعا أوروبا لقبرص في مواجهة العدوان التركي، الذي يسمح بدوره لفرنسا بالحفاظ على مكانتها في النظام الأمني لشرقي المتوسط.

لوسائل الإعلام التركية، فإن هناك بندا في الاتفاق ينص على أن "البحرية الفرنسية ستحمي شركة البترول الفرنسية توتال، التي لها نشاط في المناطق اليونانية، من أي تدخل تركي".

وتوتال صاحبة رخصة مشتركة مع شركتها الإيطالية إيني، مناطق جرى الإعلان عنها في المنطقة الاقتصادية الحصرية لقبرص، وبالقرب من شواطئ لبنان وكريت. واعترضت البحرية التركية مرتين طريق سفينة تنقيب أجرتها إيني قبالة قبرص في فبراير 2018.

وعلى الرغم من الخلافات بشأن الحقوق في الطاقة، التي تصدرت عناوين الأخبار في الأشهر الأخيرة، فإن هذا التطور لا ينبغي التعامل معه على أنه العنصر الوحيد الذي يقود انحراف فرنسا المتنامي في المنطقة، التي تتسم بالتقلب وتحظى بأهمية كبيرة في السياسة الخارجية الفرنسية، وفقا لما يقوله خبراء.

سباق على النفوذ

تعتقد مئى سكرية، مستشارة المخاطر السياسية والمؤسس المشترك لمركز الأفاق الاستراتيجية للشرق الأوسط، أن التواجد الفرنسي في شرقي المتوسط لا يجب التعاطي معه فقط من منظور الطاقة. وقالت إن المنطقة اجتذبت من جديد اهتماما خلال السنوات القليلة الماضية، في ظل الصراعات الدائرة في سوريا وليبيا، واستمرار القلق بشأن الاستقرار في دول مثل مصر ولبنان، وتنامي المخاطر الأمنية، والهجرة غير الشرعية، بالإضافة إلى الإفاق الواعدة في مجال الطاقة.

وأضافت أن جميع هذه العوامل أدت إلى سباق على النفوذ في المنطقة، الذي قاد جزءا كبيرا منه المصالح الجيوسياسية، فضلا عن المطامع التجارية. وهذا يفسر لماذا يحافظ الفرنسيون على تواجد شبه دائم للبحرية ونشاط في شرقي المتوسط. وأشار فينسينت توربه، الخبير الأمني لدى مؤسسة البحوث الاستراتيجية، إلى أن فرنسا كانت لها دائما مصلحة في شرقي المتوسط على وجه الخصوص، بسبب تاريخها الاستعماري والمخاوف الأمنية. وأضاف أن فرنسا تولي اهتماما خاصا لما تسميه بلاد الشام، بسبب وجود مجتمعات فرنسية ضخمة هناك، إضافة إلى التغلغل الاقتصادي

تبحث فرنسا عن منافذ تعيد من خلالها تموضعها في منطقة الشرق الأوسط وتحافظ من خلالها على مصالحها في المنطقة التي تداخلت فيها الأزمات وتوسعت رقعتها وتهديداها. في أغلب الحالات، أتبعته باريس دبلوماسية حذرة، لكن يبدو أنها ستتخلى عن هذا الحذر مع التصعيد التركي في شرق المتوسط، وتحديدًا في السواحل القبرصية ذات الأهمية الاستراتيجية بالنسبة لفرنسا.

سليم كهرمان

باريس - في أعقاب قمة مع زعماء دول الاتحاد الأوروبي الواقعة على حدود البحر المتوسط الشهر الماضي، دعا الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون تركيا إلى وقف ما وصفه بالتنقيب غير القانوني عن الغاز في المنطقة الاقتصادية الحصرية لقبرص. وتهدد ماكرون بالإتهام الاتحاد الأوروبي في هذه القضية.

ولقوات فرنسا البحرية تواجد دائم في شرقي المتوسط، وقد تزايد اهتمامها بقبرص في الآونة الأخيرة. ولدى فرنسا أكبر قوات مسلحة في أوروبا وثاني أقوى قوات مسلحة في حلف شمال الأطلسي. وخلال زيارة إلى نيغوسيا في شهر يناير الماضي، تحدث ماكرون عن أهمية قبرص كميناء لقوة المهام البحرية التي تشكلت حول حامله الطائرات شارل ديغول. وزارت قوة مهام شارل ديغول ميناء ليماسول القبرصي بعد ذلك بشهرين.

وأجرى قادة قبا رصة زيارة رمزية لشارل ديغول بينما كانت تتمركز في المياه غرب قبرص. بعد ذلك يوم، أجرى الأدميرال كريستوف برازوك، رئيس أركان البحرية الفرنسية، زيارة رسمية لقاعدة ماري البحرية الواقعة بالقرب من ميناء لارنكا القبرصي، وفي مايو، كانت ثمة الاتصال الوثيق بين البلدين،

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

وقال جافين لوك، مدير العمليات بشركة الأمن البحري البريطانية أمبري، إن الشركة عادة ما يكون لديها 600 حارس على السفن المبحرة عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ويكثرون مسلحين بالأساس. لكن في الأسابيع الثلاثة الماضية تم نشر من 80 إلى 120 مستشارا غير مسلح على السفن التي تمر عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.