

كيف تسعى إيران لاستغلال مضيق هرمز؟



ترجمة وتحرير: نون بوست

تسعى إيران إلى وضع نظام مرور مُعتمد للسفن عبر مضيق هرمز، في خطوة تهدف إلى تشديد قبضتها على هذا الممر المائي الحيوي، وهو ما تُلمّح طهران إلى إمكانية استمراره حتى بعد انتهاء حربها مع الولايات المتحدة وإسرائيل.

وقد طالب الرئيس الأمريكي دونالد ترامب مرارًا بأن تفتح طهران الممر الضيق الذي كان يمرّ عبره نحو 20 بالمئة من صادرات النفط العالمية قبل أن تغلقه إيران أمام معظم سفن الشحن في بداية الحرب. وقالت وزارة الخارجية الإيرانية هذا الأسبوع إن السفن "غير المعادية" سيُسمح لها بالمرور " بالتنسيق مع السلطات الإيرانية المختصة"، لكن لن يُسمح للولايات المتحدة أو إسرائيل أو أي "طرف مشارك في العدوان" بالمرور من المضيق.

وقال وزير الخارجية الإيراني عباس عراقجي إن بلاده ستفرض نظامًا جديدًا في المضيق بعد الحرب، مؤكدًا أن إيران تمارس سيادتها عليه "حتى لو اعتبره البعض مياهًا دولية".

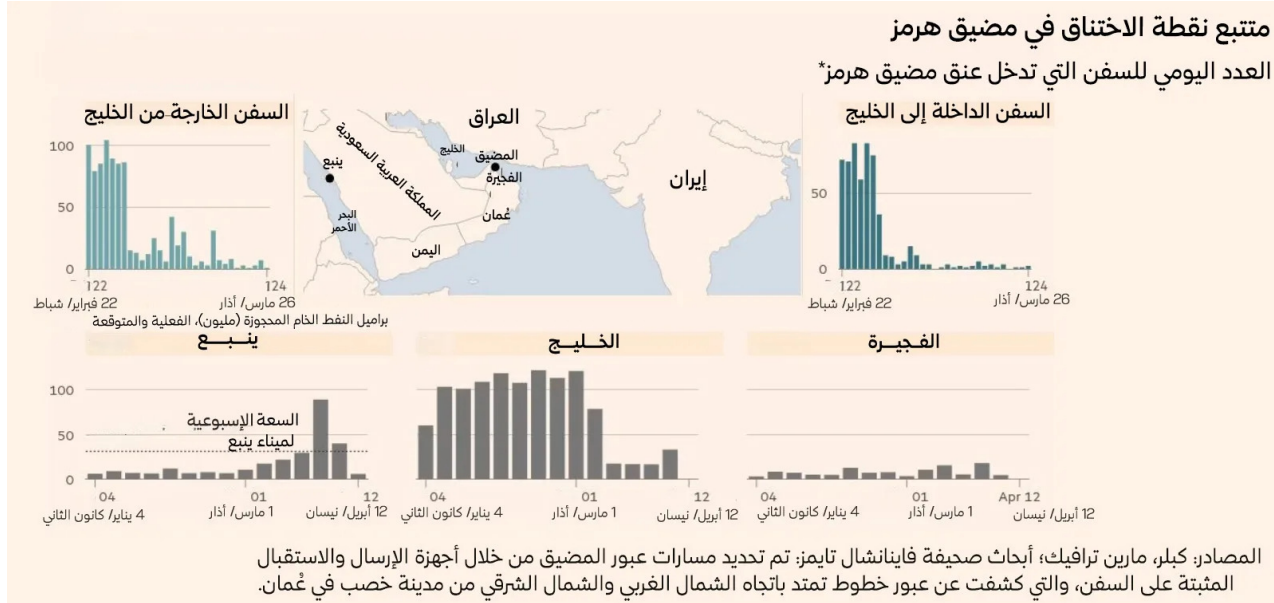
وأضاف عراقجي في حديثه للتلفزيون الرسمي يوم الأربعاء: "نسعى إلى وضع ترتيبات جديدة للمرور الآمن في المستقبل".

تثير مثل هذه التصريحات أسئلة معقدة حول إمكانية الوصول إلى أحد أهم طرق الشحن في العالم، فضلًا عن مجموعة من التحديات العملية التي يتعين على شركات الشحن التعامل معها.

يبلغ عرض مضيق هرمز 21 ميلًا بحريًا في أضيق نقطة، ويتوزع بين المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية. لكن انحناه الحاد والجبال التي تحده من الجانب الإيراني توفر رؤية واضحة للحرس الثوري الإيراني لاستهداف السفن التي تمرّ عبره.

يقول توم شارب، القائد السابق في البحرية البريطانية: "إنه أقل المضائق استقامة على الإطلاق. عندما

تمرّ عبره، تحيط بك التهديدات من كل جانب.



مدد ترامب الخميس، مهلته لإيران لفتح مضيق هرمز حتى السادس من أبريل/ نيسان، وإلا ستواجه ضربات على بنيتها التحتية للطاقة.

كان هناك نحو 135 سفينة تمرّ عبر المضيق يوميًا قبل الحرب، لكن حركة السفن انخفضت إلى حد كبير منذ بدء الضربات الأمريكية والإسرائيلية على إيران. بين يومي 1 و25 مارس/ آذار، لم يتجاوز عدد السفن العابرة 116 سفينة، بانخفاض قدره 97 بالمئة مقارنة بأول 25 يوما من شهر فبراير/ شباط، وفقًا لبيانات "ستاندرد آند بورز غلوبال".

معظم السفن التي عبرت المضيق مملوكة لشركات صينية أو هندية أو خليجية. كما أن عددا منها تابع لأسطول الظل الخاضع للعقوبات الغربية بسبب تجارته بالنفط الإيراني.

دفعت بعض السفن نحو مليوني دولار لإيران لضمان المرور الآمن، وفقًا لبيانات "لويدز ليست إنتليجنس"، ومصدر مقرّب من مالك سفينة عبرت المضيق.

وقال علاء الدين بروجردي، العضو البارز في البرلمان الإيراني، للتلفزيون الرسمي يوم الأحد، إن أي سفينة تمرّ عبر المضيق الاستراتيجي تدفع رسومًا قدرها مليون دولار. وأضاف: "يتم تطبيق نظام جديد في الممر المائي".

أعلن علاء الدين بروجردي بداية "نظام جديد" في مضيق هرمز.

وقال مارتن كيلى، رئيس قسم الاستشارات في مجموعة "إي أو إس" لإدارة المخاطر، إن عملية الموافقة على مرور السفن تضمنت مفاوضات حكومية مع إيران عبر سفاراتها في الدول المعنية.

يضيف كيلى أن السفن المعنية تحصل على رمز يتم بثه على التردد "VHF 16" - وهو تردد الاستغاثة الدولي - أثناء اقترابها من المضيق. وفي الوقت نفسه، تقوم السلطات الإيرانية بفحص أوراق السفينة، بما في ذلك وجهة الشحنة وجنسية الطاقم.

لم تكن أي من الشحنات التي مرّت عبر المضيق منذ اندلاع الأعمال العدائية متجهة إلى الولايات المتحدة وأوروبا. وفقًا لبيانات تتبع السفن، توجهت معظمها إلى شرق آسيا، بينما توجه بعضها إلى شرق أفريقيا وأمريكا الجنوبية.

ويقع المسار الذي حددته طهران لعبور السفن من المضيق داخل المياه الإقليمية الإيرانية بالكامل، وليس عبر ممرات الملاحة المعتادة. وقد أشار محللون إلى أن هذا يسمح لإيران بالتحقق بصرًا من تفاصيل كل سفينة، رغم الهجمات الأمريكية على الرادارات ومراكز المراقبة الإيرانية. وقال كيلى: "هناك هيكل قائم بوضوح، وهناك إحساس بوجود قيادة".



قال باكستانيان مشاركان في اتصالات غير رسمية مع إيران إن بعض السفن التابعة لدول ثالثة أصبحت تضع علم باكستان لعبور المضيق.

وقال أحدهما، وهو دبلوماسي: "تقوم العديد من شركات الشحن بتغيير أعلامها لتبحر تحت علم باكستان". وقال الآخر إن هذه الترتيبات بمثابة "بادرة حسن نية تجاه ترامب".

وقالت السفارة الإيرانية في مدريد إن طهران "منفتحة" على أي طلب يسمح للسفن الإسبانية بالمرور عبر المضيق، مضيفة أنها تعتبر إسبانيا "دولة ملتزمة بالقانون الدولي". وكان رئيس الوزراء الإسباني بيدرو سانشيز أول زعيم أوروبي ينتقد الهجمات الأمريكية الإسرائيلية على إيران.

يتعين على شركات الشحن التي تحتاج إلى دفع رسوم المرور الالتفاف على العقوبات المفروضة على النظام الإيراني والحرس الثوري الذي تصنفه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ودول غربية أخرى منظمة إرهابية.

وقالت كلير ماكليسكي، الرئيسة السابقة لقسم الامتثال في مكتب مراقبة الأصول الأجنبية الأمريكي، إن إيران أنشأت شبكات دفع سرية.

جندي إيراني يشارك في تدريبات عسكرية بالقرب من مضيق هرمز.

وأضافت: "لديهم نظام جاهز مسبقاً من مصارف الظل لبيع نفطهم والوصول إلى التكنولوجيا المحظورة وتمويل برامج الأسلحة. سيكون من السهل جداً على إيران استخدام حسابات شركات وهمية في بنوك ومصارف حول العالم لتلقي المدفوعات".

لم تستجب عدد من الشركات الهندية والصينية التي تمتلك سفناً عبرت المضيق منذ بداية الحرب لطلبات التعليق.

قالت وزارة الخارجية الهندية إن إيران لا تطلب أي شيء مقابل ضمان المرور الآمن. وقال مالكو سفن أوروبيون وأمريكيون لـ "فاينانشال تايمز" إنهم لا يعلمون بوجود نظام مدفوعات.

وقال إس في أنشان، الرئيس التنفيذي لمجموعة "سيف سي" الأمريكية التي تعرضت سفينتها "سيف سي فيشنو" لهجوم في الخليج يوم 11 مارس/ آذار: "سمعت الكثير عن [المدفوعات] من خلال العديد من مالكي السفن، لكن بصراحة لا أحد يستطيع الجزم بوجود طريقة لدفع مليوني دولار".

وقد أشار الإيرانيون إلى سوابق تاريخية فرضت فيها حكومات رسوماً على استخدام الممرات المائية الاستراتيجية.

فقد فرضت الدنمارك لقرون رسوماً على السفن بنسبة مئوية من قيمة حمولتها مقابل استخدام المضائق الدنماركية عند مصب بحر البلطيق. وقد ألغيت هذه الرسوم المعروفة باسم "رسوم المضيق" في عام 1857.

أكثر من 3000 سفينة عالقة في الخليج بسبب الإغلاق شبه الكامل لمضيق هرمز وأشار يحيى آل إسحاق، رئيس غرفة تجارة طهران، إلى قناة السويس كأحد الممرات المائية التي يتعين على السفن دفع رسوم لاستخدامها.

وقال: "كانت إيران متساهلة للغاية حتى اليوم في عدم ممارسة حقوقها، بينما فرضت القوى العالمية عقوبات علينا. هذا الأمر سيمنح إيران فرصة تحقيق عائدات تتراوح بين 70 و80 مليار دولار سنوياً".

لكن يوهانا هيالمارسون، الأستاذة المشاركة في معهد القانون البحري بجامعة ساوثهامبتون، تقول إن قناة السويس حالة مختلفة، لأنها مياه مصرية وتخضع لاتفاقية القسطنطينية لعام 1888.

وتضيف أن طهران يُسمح لها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بـ "تنظيم حركة الملاحة وتعليق المرور لأسباب أمنية" كدولة ساحلية، ولكن ليس "إعاقة المرور البريء" أو "التمييز شكلياً أو فعلياً ضد السفن من دول أخرى".

ورغم أن إيران والولايات المتحدة لم توقعا على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولكن يُتوقع عمومًا من الدول غير الموقعة الالتزام بقواعد الاتفاقية.

قد تؤدي جهود طهران لفرض السيطرة على مضيق هرمز إلى تقليل أهمية هذا الممر المائي في نهاية المطاف. وقال دبلوماسي من المنطقة في هذا السياق: "إذا بدأت إيران بوضع قوائم بيضاء أو سوداء للملاحة في المضيق، فإن دول الخليج ستبحث عن بدائل، مثل إنشاء خطوط أنابيب".

المصدر: فاينانشال تايمز