

# مکانیزم



**أسطول الظل الروسي يشكل  
تهديدًا للعياه الدنماركية**

# أسطول الظل الروسي يشكل تهديداً للمياه الدنماركية النظام البحري ينهار تحت ضغط جيوسياسي .

بقلم إليزابيث براو، كاتبة عمود في فورين بوليسي وزميلة بارزة في المجلس الأطلسي .

ترجمة: صفا مهدي

مركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

3 نيسان 2024

حقوق النشر محفوظة لمركز حمورابي  
للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

لا يجوز نشر أي من هذه الأبحاث و الدراسات و المقالات إلا بموافقة المركز، و يجوز الإقتباس بشرط ذكر المصدر كاملاً، و ليس من الضروري أن تمثل المقالات و الأبحاث و الدراسات و الترجمات المنشورة وجهة نظر المركز ، وإنما تمثل وجهة نظر الباحث.

كانت مسألة وقت فقط قبل أن يصبح أسطول الظل الروسي سريع النمو الذي يتمثل في مجاميع السفن التي يبذل أصحابها جهوداً كبيرة لـ إخفاء هويتهم أثناء نقل النفط للتهرب من العقوبات المفروضة على موسكو، خطراً بحرياً كبيراً. أشارت صحيفة فايننشال تايمز إلى أن السفن الروسية ترفض الامتثال إلى عمليات الإرشاد في المياه الدنماركية، وهذه الممارسة ليست مجرد انتهاك لآداب الملاحة البحرية، بل قد تسبب أيضاً في وقوع حوادث بحرية كارثية.

يُظهر الاصطدام الذي وقع بين سفينة حاويات وجسر فرancis S. Scott كي في بالتيمور، الولايات المتحدة، في 26 مارس/آذار، المخاطر التي تنتهي إليها السفن الضخمة عند عبورها للممرات المائية الصعبة. فقد اصطدمت السفينة بالجسر على الرغم من التوجيه الذي قام به الطيارون. وعلى الرغم من أن نسبة صغيرة من السفن قد ترفض الإرشاد، إلا أن حوادث مماثلة قد تصبح شائعة.

**Top of Form**  
توصي القواعد البحرية الدولية بشدة باستخدام الطيارين المحليين ذوي المعرفة المتخصصة لمرافقة معظم السفن التي تبحر عبر الحزام الكبير في الدنمارك، وهو الممر الضيق بين أكبر جزر البلاد. يُعد الحزام الكبير ممراً ضيقاً ومزدحماً بالسفن، حيث يمر حوالي 70 ألف سفينة سنوياً، بالإضافة إلى مضيق أوريون المجاور، الذي يفصل بين شواطئ الدنمارك والسويد.

من المعمول به الاستعانة بالطيارين المحليين المتخصصين عند الملاحة في الممرات الصعبة، سواء كان ذلك في الحزام الكبير أو قناة السويس، وذلك وفقاً للتوصيات البحرية الدولية.

لضمان النظام والسلامة البحرية، تحافظ كوبنهاجن بالحق في منع السفن التي ترفض مرافقتها بواسطة الطيارين المحليين، ولكن ذلك قد يؤدي إلى توتر مع روسيا، إذا ادعت موسكو أنها تحمي مصالح أسطول الظل. ورغم ذلك، فإن منع السفن التي ترفض الامتثال للتوجيهات قد يتسبب في خرق للقواعد البحرية الدولية. ومن الجدير بالذكر أن مجتمع الاستخبارات المفتوحة قادر على المساعدة في كشف هويات ومواقع أصحاب سفن الظل قبل اتخاذ أي إجراءات.

منذ بداية هذا العام، رُفضت ما لا يقل عن 20 ناقلة يُشتبه في أنها سفن ظل تنقل النفط الروسي، استضافة طيارين دنماركيين على متنها، وفقاً لتقارير داخلية تم تسريبها إلى صحيفة فايننشال تايمز ومجموعة الأبحاث الدنماركية دانواتش.

وهذا يعني إن ما لا يقل عن 20 ناقلة أبحرت عبر بحر البلطيق - في معظم الحالات عبر خليج فنلندا، مروراً بالمناطق الاقتصادية الحصرية لفنلندا وإستونيا ولاتفيا وليتوانيا والسويد وألمانيا - إلى المياه الدنماركية والحزام العظيم، التي سافروا منها إلى كاتيغات (تشمل المياه الدانمركية والسويدية) و Skagerrak (المياه الدانمركية والنرويجية) وفي بحر الشمال والمحيطات التي ستجلبها إلى مشتريها في بلدان مثل الهند والصين.

تعتبر سفن الظل من السفن المهجورة التي تنفق السنوات الأخيرة من عمرها في توفير وسائل النقل إلى ومن البلدان المعرضة للعقوبات، والتي قد لا تصلها السفن الرسمية وأصحابها. يتزايد الخطر الذي تمثله هذه السفن وغيرها من السفن المظلمة على الدول الساحلية، نظراً لأنها تبحر تحت أعلام بلدان لا يفترض أن تقدم أي دعم في حالة وقوع حوادث أو أحداث (مثل الغابون على وجه التحديد)، ولا تتم صيانتها بشكل دوري. أي حادث - سواء كان اصطداماً أو تسرباً للنفط - من المحتمل أن يكون كارثياً بشكل هائل نتيجة لذلك.

أضف إلى ذلك حقيقة أنه من الصعب تعقب أصحابها - وأنهم يفتقرن إلى التأمين المناسب. إذا كانت سفينه الظل ستتحمل تسرباً نفطياً هائلاً في المياه الفنلندية، على سبيل المثال، فإن السلطات الفنلندية وداعي الضرائب سينتهي بهم الأمر في مأزق. ومن المرجح أن تتوتر سفن الظل في الحوادث أكثر من تلك الملزمة بالقانون لأنها غالباً ما تغلق AIS (نظام التعريف التلقائي)، وهي أداة ملاحة تشبه نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) تسمح للسفن برؤية بعضها البعض. منذ بدء الغزو الروسي الشامل لأوكرانيا، تسببت محاولات روسيا - التي غالباً ما تكون ناجحة - في تضخم أسطول الظل؛ حيث يعتقد حالياً أنه يضم حوالي 1400 سفينة، على الرغم من صعوبة تحديد الأرقام بدقة نظراً لطبيعة الأنشطة غير المشروعة.

في حال حدوث انسكابات نفطية، تساعد الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي التابعة للمنظمة البحرية الدولية البلدان المتضررة. ومع ذلك، إذا زادت الانسكابات النفطية والملوثات الأخرى بشكل كبير، كما هو مرجح نتيجة لوجود أسطول الظل، فقد لا تكون الصناديق قادرة على تعويض الجميع بشكل كافٍ.

فهل يجب على الدنمارك ببساطة منع سفن الظل التي ترفض الإرشاد، أو جميع سفن الظل في هذا السياق؟ بالطبع ليس بهذه السرعة! نعم، تنتهك سفن الظل القواعد والاتفاقيات البحرية الدولية، ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) تمنح جميع السفن حق المرور البريء، مما يعني الحق في الإبحار عبر المياه الإقليمية للبلدان الأخرى والمناطق الاقتصادية الخالصة. وبالتالي، لا يمكن للدول الساحلية انتهاك حقوق هذه السفن بدورها.

أشار الأدميرال المتقاعد نيلز وانغ - القائد السابق للبحرية الدنماركية، والتي تغطي أيضاً مجموعة من مهام خفر السواحل - "وفقاً للقانون الدولي، فإن المضائق الدنماركية هي مضيق دولي وليس خاضعة للولاية الدنماركية. لهذا السبب أيضاً، ليس للدنمارك الحق القانوني في إجبار السفن على استخدام الطيارين."

على الرغم من أن معظم السفن تلتزم بتوصيات المنظمة البحرية الدولية وتستخدم الإرشاد، مقابل دفع رسوم، إلا أنه على مر السنين كانت هناك بعض السفن الرخيصة التي رفضت الإرشاد. وفي بعض الحالات، تسببت تلك السفن في حدوث انسكابات نفطية. وقال وانغ: "في كل مرة يحدث تسرب من سفينة لم تستخدم الإرشاد، يطالب الناس بحظر المخالفين، لكننا لا نستطيع ذلك".

ثم، في منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، زاد عدد السفن البخيلة التي تتنقل بدون إرشاد.

أبدعت السلطات الدنماركية وأعلنت أنه في حال لم تطلب السفن ذات الغاطس (الكمية التي تمتد تحت خط الماء) لأكثر من 11 متراً (حوالي 36 قدمًا) الإرشاد، ستتصل السلطات الدنماركية بها عبر الترددات العالية جدًا (VHF)، وهو الراديو المستخدم من قبل البحارة، لتنذيرهم بأنهم لم يتبعوا التوصيات الدولية، وأن الدنمارك ستبلغ عنهم إلى الدولة التي ترفع علمهم والمنظمة البحرية الدولية.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن الاتصال عبر التردد العالي جدًا (VHF) يسمح لكل سفينة في المنطقة المجاورة بسماع المحادثة. وقال وانغ: "ثم بدأنا في تبني هذا النهج". لقد تغير السلوك، حيث كان من المحرج أن يتم استدعاء السفن والقباطنة بهذه الطريقة. ولكن إذا كنت جزءاً من الأسطول المظلم، فلا تقلق. لن يحدث استدعاء هذه السفن أي تأثير".

تمتلك الدول الساحلية الحق في منع الوصول إلى مياهها الإقليمية في حالات معينة، مثل إذا كانت السفن العابرة في حالة سيئة أو تفتقر إلى التأمين المناسب. ومع ذلك، عندما وافقت الدول على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ووقيعت عليها في عام 1982، لم يكن من الممكن تصور الوضع الذي تهرب فيه دولة ما بشكل منهجي من العقوبات الاقتصادية القائمة على العولمة باستخدام أسطول من السفن المظلمة.

وفي الاستجابة لحالة الطوارئ المتمثلة في أسطول الظل، من الممكن أن يجتمع الموقعون على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لجعل الإرشاد في المياه الحساسة إلزامياً. ومع ذلك، قد تستغرق مثل هذه المفاوضات وقتاً طويلاً، وفي ظل الظروف الجيوسياسية الحالية قد لا تصل إلى نتيجة أبداً. ونظراً لأن المضائق الدنماركية تُعتبر مياه دولية، فإن الدنمارك غير قادرة على فرض قواعد جديدة بمفردها.

في عصر جيوسياسي شرس، تتجلى ظاهرة العولمة بوضوح: فمن الواضح أن تقوم روسيا بغزو أوكرانيا وتجنب العقوبات الناجمة عن ذلك عن طريق استخدام أسطول يبحر عبر مياه الدول الملتزمة بالقانون - دون أن تتمكن حكومات هذه الدول من وقف ذلك. على العكس، مع انضمام روسيا الآن إلى إيران وفنزويلا وكوريا الشمالية في استخدام أسطول الظل، ستستنتاج المزيد من الدول أن سوء السلوك وفرض العقوبات الاقتصادية ليس بالأمر الكبير. ويعتبر التجارة باستخدام السفن المظلمة أرخص من استخدام السفن العاملة بشكل قانوني.

سيؤدي أسطول الظل الأكبر، بالطبع، إلى زيادة المخاطر على الحياة البرية البحرية والشحن المنتظم. وفي حالة اصطدام سفينة ظل روسية في المضائق الدنماركية بسفينة تجارية قانونية، أو حتى سفينة تابعة للبحرية الدنماركية، فماذا ستفعل الدنمارك؟ وماذا سيفعل الناتو؟

ومع ذلك، في الوقت الحالي، هناك مجموعة واحدة من مشغلي الأسطول المظلم الذين يمكن استهدافهم بشكل قانوني بالكامل دون التعرض لخطر التصعيد الجيوسياسي: أصحاب سفن الظل. إنهم موجودون بكثرة ويختبئون خلف عناوين صناديق البريد في دول مثل الإمارات العربية المتحدة، لأنهم لا يريدون الخروج من الظل.

وفي الجانب الإيجابي من هذه المواجهة، لدينا مجتمع كبير ومتناهي من محققى المصادر المفتوحة، المحترفين والهواة على حد سواء. وينبغي لهؤلاء المحققين أن يقوموا بعمل جيد من أجل النظام البحري العالمي والتحقيق مع أصحاب سفن الظل، ثم مشاركة هويتهم وأنشطتهم. قد يكون بعضهم مجرمين متشددين محسنين ضد الإحراج الناتج عن التدقيق العام، ولكن كثيرين آخرين قد يكونون ببساطة من رجال الأعمال العاديين الذين اكتشفوا الفرصة .

## مركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

أسس مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية في 18-11-2006 بمدينة بابل(الحلة)، كمركز علمي بحثي يمتد الى دراسة الموضوعات السياسية و المجتمعية بصورة علمية و استراتيجية، فضلاً عن التركيز على القضايا والظواهر الحادثة والمحتملة في الشأن المحلي والأقليمي والدولي ، ويعامل مع باحثين من مختلف التخصصات داخل العراق وخارجها، وتحتضن بغداد المقر الرئيسي للمركز.

[www.hcrsiraq.net](http://www.hcrsiraq.net)



07810234002



[hcrsiraq@yahoo.com](mailto:hcrsiraq@yahoo.com)



[t.me/hammurabicrss](https://t.me/hammurabicrss)



مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية



العراق - بغداد- الكرادة - العرصات الهندية- قرب السفارة الصينية

