أغلب السفن تنفي ارتباطها بالسلطات السعودية

وتبيّن الشركة أن 175 ناقلة عبرت مضيق باب المندب خلال الأيام الثلاثة عشر التالية لإعلان الحصار، وأن 141 ناقلة (81%) استخدمت خانة الوجهة في نظام التعريف الآلي لإدراج رسائلَ تتجاوزُ مجرد تحديد الميناء المقصود.

وتجزم أن 55 عملية عبور تضمنت رسائلَ مباشرة إلى اليمن تتعلق بجنسية الطاقم والمالك، أو طبيعة الشحنة، أو التأكيد على أن السفينة لا تحمل شحنات سعودية أو لا ترتبط بكيان العدو أو أمريكا أو بريطانيا، معتبرة أن هذه الرسائل كانت موجّهَة إلى الجهات التي تراقب حركة السفن من الساحل اليمني.

وتشير الشركة البريطانية إلى أن رسائلَ السفن انقسمت إلى ثلاثة أنماط رئيسية، تمثلت في الإعلان عن وجود فرق أمنية مسلحة، أو إبراز الهُوية الصينية أو الروسية للطاقم أو المالك، أو نشر إخلاءات مسؤولية تؤكد أن السفينة لا تحمل شحنات سعودية.

وتلفتُ إلى أن مقارنة هذه الرسائل ببيانات منشأ الشحنات أظهرت أن معظم السفن التي أعلنت أنها لا تحمل شحنات سعودية لم تكن تنقل أصلًا نفطًا سعوديًّا، بل كانت تحمل شحنات من دول أخرى، وهو ما يعكس استخدام هذه الرسائل كإجراء احترازي لتجنُّب الاستهداف.

وتؤكدُ أن السفن التي تحمل بالفعل نفطًا خامًا سعوديًّا اتبعت سلوكًا مختلفًا، إذ امتنعت في الغالب عن استخدام رسائل تتعلق بالشحنة، ولجأت إلى إطفاء أجهزة التعريف الآلي أو إبراز ملكيتها الصينية، مع تجنب الإشارة إلى منشأ الشحنة السعودية.

وتنوّه إلى أن السفن المرتبطة بالشحنات الروسية لم تُظهر السلوك نفسه، فقد واصلت العبور بصورة علنية، وأبرز عدد منها صراحةً ارتباطه بروسيا، معتبرة أن هذا يعكسُ اعتقادًا بأن الصلة الروسية توفّر درجةً من الحماية في بيئة التهديد الحالية.

وتلخّصُ فورتيكسا بأن خانة الوجهة في نظام التعريف الآلي تحوّلت عمليًا إلى وسيلة تبُثُّ من خلالها السفن رسائلَ هدفُها تجنُّبُ الاستهداف، وأن هذه الرسائل تعكسُ تصوراتِ شركات الشحن وأطقم السفن لطبيعة التهديدات في البحر الأحمر أكثر مما تعكس حقائقَ يمكن التحقق منها، مؤكدة أن بياناتِ منشأ الشحنات تظل المرجعَ الأهمَّ لفهم حركة التجارة الفعلية عبر باب المندب.