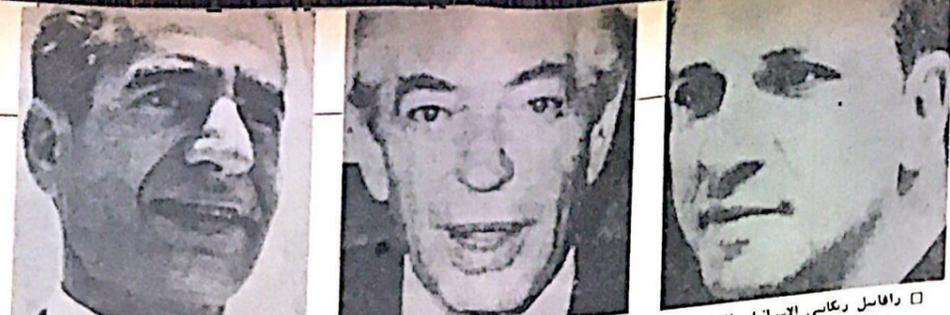




آلية مرور النفط العربي عبر إسرائيل كسفن جريفة الضخمة اللندنية



شاه إيران □ اسطخو موراني : استعداء شاه إيران لعدد الصفحة □ شركة الناقله « الكواربوس » □

تشرت صحيفة «صاندي تايمز» اللندنية في عددها الصادر بتاريخ ١٣ من شهر كانون الأول ١٩٧٠، تحقيقاً خاصاً، كشفت فيه الدور الإسرائيلي في تجارة النفط العربي، وذلك تحت عنوان «سر الناقلات الخفية» (تتضمن فيه المحققون الذين أجروا عملية التحقيق المقدم، من افشاء تحركات الناقلات الخفية) ورسم الخطوط المحيطية لهذه التجارة التي تتم تحت تمويهات، وجدار أمن وسرية من الصعب اختراقه كله - وكانت «الهدف» قد نشرت في أعدادها السابقة ما كان قد توفّر آنذاك من معلومات حول دور خط أنابيب ايلات - عسقلان، في تجارة النفط العربي في الخليج. وقد جاء تحقيق «الصاندي تايمز» الأخير، تأكيداً أخسر وأكثر كثافة بالمعلومات، لتلك الدلائل الأولى - وتنتشر «الهدف» اليوم أهم ما جاء في التحقيق، وبالتالي معطيه لأهمية الموضوع، وفي هذه الفترة بالذات.

في أوائل شهر شباط الماضي، وخلال وجوده في فيلته الخاصة في سان موريتز في سويسرا لخدمة عطلة الشتوية، استمع شاه إيران ضيفاً من إيطاليا - كان ذلك السيد هو السنور انجيلو موراني، رئيس إحدى أكبر مصانعها الساسية - وقد بولي سريع حكومي عاجل، كما بولت الاستخبارات الإسرائيلية عمله فرضي الصمغ الخام غرباً، على العملية. هذا من جهة - ومن جهة الخارج، خارج إسرائيل، فإن آلية العملية قد تم صممها ببراعة فائقة لضليل وإرباك السائكين أو المحققين من ذوي المصلحة في معرفة حقيقة ما يجري، وكيف يجري.

كثرت تلك بداية الصفقة. أما نهاية الصفقة، أو على الأقل، نهاية المرحلة الأولى فقد جاءت من على بعد ١٢ آلاف ميل بحيطه لهذه التجارة، وكشف هوية بعض الشخصيات الهامة في العملية. وفاقوا: لقد حملنا تحقيقاتنا إلى فللا في سان موريتز ومكتب في تل أبيب، وبنابة على شاطئ بحره في جنيف، وشقة فخمة في منظره المال في نيويورك، ورجل فظ بنظر من محل تجاري واجهه لعمله، في برايس، وإلى مصرف في هونغ كونغ.



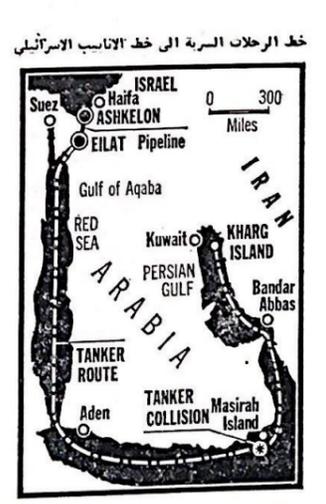
خط الرحلات السرية إلى خط الانابيب الإسرائيلي

الاحمر، ونهني عند عسقلان على المتوسط. هذا الخط يوفّر بالنالي طريق مخصصه، ١٦٠ ميلاً عبر عنق الفرع، معادل رحله ١٢ ألف ميل حول رأس الرجاء الصالح، وإلى سحاح إلى ثلاثة أسابيع.

لقد بدأت إسرائيل بناء خط الانابيب هذا بعد عام على اغلاق قناة السويس. ودام العمل فيه سنتين، وكلف ٨٠ مليون اسرلني. وكان حتى بناء هذا الخط يخضع للرقابة العسكرية. وافتتحت الشركات الإسرائيلية بالعمل فيه - وسنما جاء العولاد من ألمانيا الغربية، والصحاح من إيطاليا، وشبكة الخزانات في كلا الطرفين، من فرنسا.

وفي شهر شباط من هذا العام حصلت ثلاثة أحداث مؤلمة. بدأ النفط يندفق عبر خط الانابيب الإسرائيلي. طار موراني لملته شاه إيران. ثم طلب في كل من موراني، جفا، عسقلان والابل، من الولاء للحلن لشركه لوندز - العاملة في سوق التأمين في لندن، والتي لديها أفضل سجل لحركات السفن في العالم - طلب منهم من قبل الاستخبارات الإسرائيلية، التي ربت، عدم اذاعة أو نقل خبر أي تحرك للناقلات من ملك الموانئ. وتم وفي وقت لاحق من ذلك الشهر، أسرع الحكومة الإسرائيلية بواسطة البرلمان الإسرائيلي، إلى اقرار وتشريع قانون يقضي بمنع نشر أي معلومات حول تحركات الناقلات النفط إلى إسرائيل ومنها:

وانزل بذلك ستار كفيف من السرية على حقيقة عمل خط الانابيب الإسرائيلي. أما خارج إسرائيل، فقد وضعت حيز التنفيذ الخطوط الأولى لسويته تجارة النفط. وبدان بالنالي، تخفي الناقلات. ولكن كان بإمكان إسرائيل تطبيق اجراءات السرية والتموهه عليها، معرفه تحركات عدد كبير من ناقلات النفط، في هذا العام، في المتوسط والخليج العربي. وتكشف ذلك نطق مسروق متناغم. وطريق سر الناقله «الكواربوس» جديدة تماماً. كان اليابانوس قد سلموها لولهم. وقد وصل الناقله تلك في ٢٢ آذار إلى جزيرة «خارج» على الخليج العربي، وفيها المحطة الرئيسية في الخليج لعينه النفط. وفي اليوم التالي وقد



خط الرحلات السرية إلى خط الانابيب الإسرائيلي

بميت عاماً، غادرت «الكواربوس» من العريش وحسب سحلات «الخارج» فإن «الكواربوس» كانت موجهة إلى «جبل طارق لشقي المتوسط». ولكن رسمياً، لم يعمل الكواربوس في أي مكان. وبعد ٢٢ يوماً على مغادرتها العريش إلى الكواربوس إلى «خارج» فارتقت «كواربوس» سحلات في أي ميناء عطية استعداداً لتفريغها من أجل «الكواربوس». هذا «سنا الناقله» الكاملة من «خارج» إلى ايلات والعولاد إلى «خارج» ونحاج من سبب رحلتها فائقة الخطر إلى الخليج العربي من سبب رحلتها فائقة الخطر إلى الخليج العربي. ما مجموعه ١٢٤ مليون طن من النفط الخام الإيراني!

وفي الواقع، فإن هذا النفط قد تم تصديره في خزانات طرف الابل من خط الانابيب. اصدرت الهيئة الكتلقة تسير خط «الخارج» ايلات «الجاري» لتطبيقات الخط «الكواربوس» - ووكلاء ستة ناقلات أخرى يمكن المحققون من افشاء تحركاتها - بعدم اذاعة أو نقل أيها الوجهة الحقيقية لهذه السفن. وقد بولت الفخاخ الأولى الذي يشير إلى هذه الهيئة الإسرائيلية من خلال الرحلة الأولى «الكواربوس». ففي العاشر من شهر ايلول، وسنما الناقله في رحلتها السابعة بين «الخارج» والابل، اصعدت «الكواربوس» سبب تسخين روسه «سيفلوفورسك» و«هولميتا» ٩٥٠ طن. واعطيت الكواربوس كثيراً، وكشفت حصول تكهنات كثيرة في عالم صناعة النفط، يبدو أن ذلك كان حدثاً «كبيراً» في المحققين. ونظلي البحارة عن الناقله المشتبه بها.

أما أصحاب الكواربوس، بواسطة «الخارج» منهم «الشركه البحرية لا وراه البحار» وشركه ناقلات مركزها الشارح الخاص في نيويورك. ولكن الناقله كانت في هذا الوقت في مرسى «كواربوس» في سان موريتز، وفي الواقع كانت الناقله تينا في موراني. وكان أن تكون قد فرغت أي سحنه في أي مكان من أوروبا الغربية، وعادة في عسقلان، كما أنها في وقت حولتها من النفط، في «ساروخ» و«برات» وفي ريجينا مرنين، ومرة في مصفاة في جنوا.

هذا، بينما التجارة الأوروبية الشرقية اتمر الآن من الناقلات السابعة للاسطول التجاري الروماني الذي تملكه الدولة، وذلك خلال هذا العام: بلوآستي أولتينا والأرغيس، ومجموع ٩٠ ألف طن من النفط. وقد افقه المحققون مثل «الارغيس» فقط:

- بين ١٩ آذار، عندما شوهدت «الارغيس» بر بير استانبول في طريقها إلى كونستانتزا، و١٦ تشرين الاول، عندما غادرت استانبول إلى «الارغيس» في المتوسط. ولكن لم يحصل أبداً، حسب السجلات الرسمية، أن رت «الارغيس» في المتوسط. وعلى هذا الخط يتم تشغيل البلوآستي والأولتينا. لقد اتت هذه الناقلات الثلاث في الواقع، وحلفت ستار الابل والسرية الكثيف، تنقل النفط الخام من إسرائيل.

أظهر ذلك، ويشير المحققون بأن آسيا، فإن الشركة تقدم الخدمات فقط لخط ايلات - عسقلان. أما مكاتبها في قلب تل أبيب. وفي الحقيقة، فإن هذه الشركة، ومدبرها دوك بن دورر هما محور كل هذه العملية الخفية: «أن بن دورر هو الاسم الوحيد الذي يسمي في الحقيقة» كما قال مصدر إسرائيلي. فالعملية التي يديرها هي في الواقع الممتدة الكاملة لنقل نفط الشرق الأوسط إلى «ترانس اسيايك» تنقل النفط من الخليج العربي إلى أي مكان في أوروبا تقريبا، مقابل العمولة

خط الرحلات السرية إلى خط الانابيب الإسرائيلي

وشرعون شحاح من النفط في أي مكان من العالم. وسعمل الاسرائيلون المضاربن في لندن وهامبورغ وسوسرا شكل رئيسي. أما المكاتبه فهي أداء بجاره سسته: «فوب» الشحنة المحمولة و«سغا» الكلكه والناشرين والشحنه.

تم شراء سحنه محمله في الميناء الأصلي لها دون تحديد وجهتها. ثم تم شراء سحنه متفوله مع كلفها وناميتها في مكان وصولها دون الحاجة إلى معرفة المكان الأصلي التي قدمت منه. والتمويه يعمل في سه مراحل:

المرحلة الأولى: في الخليج العربي، بيع الاطلا الاصليون للنفط - فروع الشركه التي تقوم باستخراج النفط - النفط على أساس «فوب» من جزيرة «خارج». أما الشاري، حسب مصادر عالية في صنائه النفط، فهي مجموعة أيرانية لها علاقة بشركه النفط الوطنية الإيرانية التي تملكها الحكومة الإيرانية.

المرحلة الثانية: الشركه الفرعه التابعة لشركه النفط الوطنية الإيرانية تشبهه ل «ترانس اويل» الإسرائيلية.

المرحلة الثالثة: تسخن «ترانس اسيايك» النفط إلى الكويت، عبر خط الانابيب الذي جفا، ونضخه في ناقلات أخرى أصغر - أصا ستأجرها إسرائيل - في المتوسط.

المرحلة الرابعة: بيع «ترانس اسيايك» الشحنة لأحد المضاربن على أساس «فوب» في جنوا.

المرحلة الخامسة: يقوم المضارب ببيعها بدوره، إلى مضارب آخر.

المرحلة السادسة: المضارب الثاني يبيع النفط إلى الزبون الآخر، بشروط «سغا» من المصفاة.

التموهه كامل. المنتج في الخليج العربي لم يبيع النفط لإسرائيل. والمصفاة - في إيطاليا أو في أوروبا الشرقية - التي لم تشتتر النفط من إسرائيل. ومع ذلك فقد مر النفط عبر إسرائيل، والكل يعرف ذلك.

فوقه على أن هذا الكلام صحيح، ولكنهم لم يسموا آلياته. ورغم ذلك يمكن القول أن الخط الإسرائيلي يهدم امتيازات تجارته كبره في ستمعله.

وأفضل حساب على ذلك عطيه مضارب بنظري في هامبورغ، مرتبط بشكل وثيق بهذه البحاره ففعال ١٢ اسرلني على طن من النفط الخام المتسجون بالطرق القبوله عبر رأس الرجاء الصالح، فإن الاسرائيلون يأخذون فقط ٦ اسرلني للطن من النفط الخام من الخليج إلى المتوسط، زائد ٢ اسرلني و ١ شلن كلفه - عسقلان قد نقل حوالي ١٢ مليون طن من النفط الخام. من هذا المجموع ٢٥٥ مليون يكون قد اجد إلى أوروبا الغربية. وضع «ترانس اسيايك» ٢٠ مليون طن كهدف لعام ١٩٧١.

وتكن تفه إسرائيل في أن شركه الشحن الإسرائيلية «زيم» - سسمل في العام القادم بأقل من عسقلان سعه كل واحده منها ٢٢٢ ألف طن، وذلك من شركه سنا سفي في هامبورغ. كذلك فإن الشركه البحرية لا وراه البحار تقوم ببناء ثلاث ناقلات نفط حمله البواخر تقوم بأقل من ١٠ ولكن هناك وجه آخر للصوره: أن أي خط أنابيب حتى يعطى مردوداً لا يمكن أن يعمل بأقل من ثلاثة أرباع طاقته. فإذا أعيد فتح قناة السويس، فإن الخط الإسرائيلي سسلسل بين ليله وصحاحا. والسوي الوحيد الذي يمكن استنجاهه كما يقول المحققون، فإن إسرائيل، وأصا معانته عالمه النفط، لا يهوفون أن يعاد فتح قناة السويس.



خط الرحلات السرية إلى خط الانابيب الإسرائيلي