

WWW.LAWSHIPS.COM

YOAV HARRIS

Harris & Co
Maritime law office

CHAMBERS & PARTNERS
2022 REVIEW

"HAS SIGNIFICANT
LITIGIOUS CAPABILITIES"

"AN INTERNATIONALLY
RESPECTED OFFERING"

"ALSO NOTABLY ACTIVE
IN SHIP ARRESTS"



פיראטיות חותית וחופש שיט

rights of transit passage, which will not be interrupted".

אירוע בו אנשים חמושים היורדים ממסוק ומלוויים בסירות משתלטים על אוניית סוחר בעת שהיא משייטת כפי זכותה למעבר תמים ורציף, נכלל בגדר הגדרת פיראטיות שבאמנה (Article 102), בהיותו מעשה אלימות בלתי חוקית שבוצעו כנגד אונייה (או מטוס/ aircraft) על ידי נוסעים או אנשי צוות של אונייה או מטוס (aircraft) שבוצע במכוון על ידי בעלי השליטה בכלי או בהסכמתו. (כלומר גם שימוש במסוק (שהנו aircraft) לצורך הפעולה האלימה, מהווה אף הוא פיראטיות).

ה-UNCLOS, יש לציין, מטיל על המדינות (תחת Article 100) את החובה לשתף פעולה במלוא המאמצים (to the fullest possible

extent") על מנת לדכא פיראטיות, מעניק בידי המדינות-האפשרות לעצור ולהשתלט על אוניות וכלי טיס המעורבים בפיראטיות (Article 105) וכן לערוך בדיקה וחיפוש באוניות החשודות בפעילות זו (Right of visit – Article 110), ובלבד שהפעולות תבוצענה באמצעות אוניות מלחמה רשמיות מטעמן.

עיון קל במפה מגלה, שמיצרי באב-אל-מנדב מצויים למעשה בפתח הכניסה/יציאה של נתיב השייט המוביל מתעלת סואץ אל מדינות המפרץ או מזרחה ליבשת הודו ואילך. באופן, שכל כלי שייט המשתמש בתעלה לצורך מסעו הימי דרומה ומזרחה (או בכיוון הנגדי) צפוי למעשה עבור במיצר זה. אירוע בו המעבר אינו בטוח ונתון לפעילות אלימה מכוונת ומאורגנת- המשפיעה על בני לאומים שונים-הן כאנשי צוות והן כבעלי המטענים והשולחים או מקבלים מיועדים של המטען, הנו אירוע הפוגע בסחר הימי הבינ-לאומי.

על חשיבות השימוש בתעלת סואץ ניתן היה להיווכח במרץ 2021 עת האונייה Ever Given עלתה על שרטון בחולות התעלה וזו נסגרה למעבר, ורובם ככולם של כלי השייט העדיפו -

ההשתלטות החותית (באמצעות מסוק ואנשים חמושים) על האונייה נושאת דגל איי בהאמה ה-GALAXY LEADER מזכירה למרבה הצער את עניינה של האונייה HELLIOS RAY אשר ב-25 בפברואר 2021 נפגעה מטיל או מוקש ימי, בעת ששייטה במיצרי הורמוז לאחר שפקדה את נמל King Abdul בסעודיה במסע ימי שכלל קודם לכן את חציית תעלת סואץ בדרך אל מדינות המפרץ. אותה עת, לוותה ההתנקשות הנ"ל, בפרסומים בסוכנות הידיעות האיראנית FARS אודות פעילות מוגברת של הצי האיראני לזיהוי כלי שייט זרים במים הבינלאומיים והגנה על מיכליות בבעלות או תחת חכירה איראנית, וכן בפרסום "ריאיון" עם David Swanson שתואר שם כעיתונאי ואקטיביסט פוליטי, שנערך תחת הכותרת ולפיה ארצות הברית וישראל מעניקות לגיטימציה להתנקשויות במדינות אחרות, ותוכנו עוסק בחיסולים (התנקשויות) של בכירים איראנים, המיוחסים לישראל (ראה בהרחבה את המאמר שפרסמנו אז - "ה- HELIOS RAY תחת הכוונת האיראנית", המטען, 28.2.2021, [\[https://vanl.ink/5iBW2\]](https://vanl.ink/5iBW2)).

בעת, לוותה תפיסת ה-GALAXY LEADER בפרסומים ב-FARS אודות הנעשה בעזה מנקודות ראותן של חמאס-איראן כמו גם בדיווח על האזהרה מתימן ולפיה "כל האוניות הישראליות המשייטות בים האדום הן מטרה לגיטימית לכוחות התימנים החמושים" ועוד הם אמרו כי יש בידם "מידע מלא על כל האוניות הישראליות העוברות בים האדום. Yemen" (Warns All Israeli Ships in Red Sea "Legitimate Targets" (20.11.2023).

הזכות למעבר תמים של אוניות סוחר מעוגנת ב-UNCLOS, והיא מוענקת לא רק בים הפתוח (HIGH SEAS) אלא גם בשטחי המים הטריטוריאליים של מדינת חוף (Article 17 ships of all Statas [...] enjoy the " rights of innocent passage through the territorial sea"). בכל הקשור לתנועה ומעבר במצרים קובע ה-UNCLOS מפורשות, כי לכל האוניות נתונה הזכות למעבר באלו (Article 38 all ships and air crafts enjoy the " שם:

ל-11 מיכליות כוותיות והחלה ללוות אותן באוניות מלחמה במסעותיהן במימי המפרץ הפרסי. זאת תחת זכותה וחובתה של ארצות הברית להגן על זכות השיט של אוניותיה. הדברים התפתחו בהמשך עת מדינות נוספות הצטרפו והחלו לערוך סיורים במימי המפרץ שמטרתם הייתה להבטיח את חופש השיט וכן לשלוח מוקשים מנתיבי השיט. (Wolf Heintschel, "Visit, Search, Diversion, and Capture in Naval Warfare", Part II, page 104).

ברי כי בעת שחצתה ה- GALAXY LEADER את מיצרי באב -אל- מנדב ונתפסה, היא לא זכתה לליווי כלשהו (וממילא ספק עם בכוחה של מדינת הדגל- איי הבהאמה להעניק לאוניותיה הגנה אפקטיבית). נראה אפוא כיצד המדינות הנוגעות בדבר יפעלו בקשר עם תפיסתה של אונייה זו והבטחת חופש השיט אל מול חופי תימן, ובכלל.

יואב הריס, עו"ד

פורסם ב"מטען", מהדורת האינטרנט, 22.11.23.

הכותב הנו מנהל מחלקת ספנות ומשפטי ימי, משרד הריס ושות'.

תוכן הכתבה כללי ואינו מהווה חוות דעת משפטית.

להמתין עד לחילוצה של זו ופתיחת התעלה (מבלי שהייתה בידם כל וודאות כי אכן או מתי פעולות החילוץ יצליחו) על פני נטילת נתיב השיט החלופי והארוך סביב יבשת אפריקה. יש להדגיש כי מסע חלופי שכזה, לא רק יקר יותר במונחי צריכת דלק וימי הפלגה ותפעול אונייה (וכן ימי חכירה), אלא גם חושף את משתתפי ההרפתקה הימית- בעלי אונייה והמטען כאחד, למידה גדולה יותר של סיכוני הים.

חוסר ביטחון אפוא בנתיב השיט מרכזי זה, חושף את בעלי האוניות ומשתמשי הובלה ימית להפעלתם של המבטחים את סעיף ה-war risk cancelation clause ולפיו הביטוח ה"רגיל" של האנייה מתבטל בהתראה בת 14 יום (על פי רוב) וכי אלו המעוניינים בביטוח משלב זה ואילך יצטרכו לשלם פרמיה גבוהה יותר המשקפת את הסיכון המלחמתי הנוכחי הקיים.

לכן, הבטחת שיט בטוח במיצרי באב -אל- מנדב אל מול האיום החותי, הנה הכרחית להבטחת התעבורה הימית והסחר הימי בכללותו, ולמדינות הנוגעות בדבר בפרט.

בימים עברו, בשנת 1986 עת במהלך מלחמת איראן-עיראק איראן החלה להגביר את התקפותיה על אוניות כוותיות דאז, ענתה ארצות הברית לבקשה הכווייתית והעניקה דגל אמריקאי

SOCIALS

 YOAV HARRIS ADVOCATE

 YOAV HARRIS

 WWW.LAWSHIPS.COM

 YOAV HARRIS

CONTACTS

FAX: +927.(0)4.874.4040

 TEL: +927.(0)4.845.4040

 E-MAIL: YOAVH@MARITIME-LAW.CO.IL

 16 PAL-YAM ST. 5TH FL. HAIFA.
28 HARBAA ST. NORTH TOWER, 5TH FL. TEL AVIV.

