WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS
Email:
yoavh@maritime-law.co.il
Harris & Co
Maritime law office

CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW
"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."
"GREAT LAWYER."
"EXTREMELY SHARP AND FAST."
Chambers CONTRIBUTOR Global Practice Guides 2025 Shipping
dun's 100
The LEGAL 500

איראן ועומאן לדין חוק המשפט הימי ?

ההסכם ה"זמני" המסתמן בין איראן לעומאן, שלפיו תינתן לכל אחת מהן שליטה על נתיב שייט במצר הורמוז הקרוב לשטחה היבשתי (הנתיב האיראני ישלוט על כניסת כלי השייט למיצר וזה העומאני על נתיב היציאה) סותר שני עקרונות יסוד המעוגנים באמנת האומות המאוחדות למשפט הים (UNCLOS): האחד, הזכות למעבר חופשי (innocent passage) במים הטריטוריאליים של מדינת החוף; והשני, הזכות למעבר (transit passage) בלא עיכוב במצר.



*מקור התמונה (CANVA)

על חשיבותם של עקרונות אלה ניתן ללמוד מלשון האמנה, : Article 17 אשר קובע כי – "ships of all States…enjoy the right of innocent passage through the territorial sea"; ו- Article 37 אשר קובע כי – "In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded".

יש להבהיר, שהשליטה האיראנית בנתיב הכניסה ובמעבר במצר הורמוז אין משמעותה אך תשלום עבור "שירותי ניווט ולוגיסטיקה" על פי 5% או 10% מערך המטען שבאונייה, אלא חשיפתה של כל אנייה לגחמות רשויות השלטון האיראניות שתוכלנה (להוסיף ו) לעכב אוניות, כאוות נפשן.

ההיסטוריה הלא רחוקה מלמדת כי איראן לא היססה לנצל את מיקומה לחופי המיצר ו"לקחת" אוניות סוחר באמתלות אלו ואחרות. כך למשל, ביום 28.4.2015 תחת איומים איראנים ויריות נתפסה האנייה Maersk Tigris שבבעלות חברת "מארסק" בעת ששייטה במצר הורמוז. הסיבה של איראן לא הייתה אלא אכיפת פסק דין איראני אשר חייב את בעלי האנייה בתשלום סך של 163,000 $ ואשר הוקפץ על ידי ערכאת הערעור לכדי לא אחר מ- 3.6 מיליון דולר.

ה- Tigris נשאה את דגל איי מרשל - המצויה בהסכם שיתוף עם ארצות הברית ולפיו היא זו שנושאת באחריות לביטחון המדינה. בפועל לא היה ביטוי פומבי כלשהו לאחריות ביטחונית אמריקאית זו וה- Tigris שוחררה בחלוף כ- 10 ימים, בלי אם שולם מחיר כלשהו כתנאי לשחרור.

כך גם, במה שנראה כפעולת תגמול לתפיסתה של המיכלית Grace 1 בגיברלטר (על ידי הקומנדו הבריטי), כשהייתה בדרכה למתקני "בניאס בתי זיקוק" המשויכים לחברת בת של יחידה ממשרד הדלק ומשאבי המינרלים הסורי דאז גופים המספקים תמיכה פיננסית למשטר הסורי, בגלל מלחמת האזרחים, היו תחת משטר הסנקציות האירופי (Eu Council Regulation 36/2012).

מספר שעות לאחר שביום 19.7.2019 האריך בית המשפט העליון בגיברלטר את מעצר ה- Grace 1, תפסו הכוחות הימיים של משמרות המהפכה האיראנים את המיכלית הבריטית החדשה (משנת 2018) Stena Impero, בשעה בשעה ששטה במצר הורמוז.

לטענת האיראנים האחת כשהיא מפגינה "תמרונים מסוכנים" -כפי תלונתה של סירת דייג שלטענתה הייתה מעורבת עמה בתאונה והאחרת מכיוון נכנסה למיצרים 'מצפון ולא מדרום'- אלו היו עילות תפיסתה הרשמיות כפי שהוצגו בסוכנות הידיעות FARS, ביום 20.7.2019.

כחודש לאחר מכן (18.8.2019) שוחררה ה- Grace 1 ממעצרה בגיברלטר, החליפה את שמה ל- Adrain Daria וסביר להניח כי העבירה את מטען הדלק האסור אותו נשאה בהעברה מהאנייה לאנייה STS כך שהמשלוח הגיע לידיים סוריות בסופו של דבר.

כעבור כמה שבעות שיחררו האיראנים את ה- Stena Impero. כל זאת במקביל ללוחמה הקרה הימית שהחלה באותה תקופה והתאפיינה בפיצוצים למיניהם בכלי שייט משייטים באזור, בין אם ה- המיכלית האיראנית SABITI (11.10.2019) וקודם לכן ה- Happiness 1 שסבלה מחדירת מים למנועיה מה שאילץ אותה להתעכב בנמל

WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS
Email:
yoavh@maritime-law.co.il
Harris & Co
Maritime law office
CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW
"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."
"GREAT LAWYER."
"EXTREMELY SHARP AND FAST."
Chambers CONTRIBUTOR Global Practice Guides 2025 Shipping
dun's 100
The LEGAL 500

סעודי; ובין אם Front Altair (איי מארשל) ו- kokuka Couragous (פנמה, בבעלות יפנית) אשר נפגעו אף הן מפיצוצים במהלך יוני 2019 בסמוך למפרץ עומאן, כאשר אירועים מסוג זה נמשכו גם לשנים הבאות.

העבר הלא רחוק מלמד, שבמקום בו כלי שייט מסחריים יידרשו "לדווח" לרשויות האיראניות בעת הכניסה ל"נתיב הצפוני" של מעבר מיצר הורמוז, ההן יוכלו למצוא להן עילות מכל הבא ליד לעיכובן של אלו – פגמים ברישומי האנייה, "מטען מסוכן", "אי- הקפדה על בטיחות", או תלונות למיניהן של סירות דייגים או אכיפות אלו ואחרות של פסקי דין איראניים.

כך, זכות למעבר חופשי (גם לא עבור תשלום/כופר) במיצרי הורמוז, לא תהא לעולם. כל כלי שייט שיעבור בנתיב הצפוני יהא כפוף לחסדי או תפיסה איראנית - סיבות להצדקתן לא תהיינה חסרות.

חשוב לזכור כי אמנת האו"ם בדבר דיני הים, היא זו הנותנת בידי מדינות החוף את הזכויות באוצרות הטבע שבמים הכלכליים – אזור שבהעדר זכות נוגדת נימתח עד ל – 200 מייל ימי מקו החוף (Article 57) ובכלל זה הזכויות לאיתור וניצול של משאבי הטבע -אלו החיים ושאינם חיים, אלו שבמים ובקרקעית הים (Article 56).

In the exclusive" - Article 56 (economic zone the costal State has: (a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the water superjacent to the seabed and f (the seabed and its subsoil

מכאן, שיש בהחלט מקום לטעון כי מדינת חוף אינה יכולה לנקוט בררנות סלקטיבית cherry picking להוראות האמנה: לברור מתוכה רק את הוראותיה הנוחות לה ולהפר את יתר החובות שהיא מטילה.

איראן, כמו גם עומאן, אינן יכולות מצד אחד ליהנות ממשאבי הגז הטבעי ואחרים שמצויים ברצועת המים הכלכליים שממול לחופיהן, ומצד שני להפר את זכויות המעבר במיצרי הורמוז אותם מעניקה האמנה ליתר המדינות.

חשוב לזכור, שבאמנת המשפט הימי אין כללי מותר ואסור כללי מותר ואסור בלבד, אלא גם מענה לאכיפתם. על פי Article 287 כל מדינה המאמצת את האמנה מחויבת לבחור לפחות טריבונל שיפוט אחד מאלו המנויים באמנה- בין אם ה- International Tribunal of the Law of the Sea, ה- ICC (international Court of Justice) או מוסדות בוררות בינלאומיים. בהעדר הצהרה שכזו, המדינה שהיא צד לסכסוך תיחשב כמי שמנגנון הבוררות חל עליה ממילא.



International Criminal court (https://www.icc-cpi.int/) *

על פי Article 288 לכל טריבונל או מוסד בוררות על פי האמנה, נתונה הסמכות לדון בכל מחלוקת בעניין פירוש או יישום הוראות האמנה (interpretation or application of this convention).

על פי נתוני האו"ם (הרפובליקה האיסלאמית של איראן חתמה על האמנה בתאריך 10 בדצמבר 1982. בהודעתה לאו"ם על חתימתה זו היא הודיעה, בין היתר, לצד מחויבותה לפתור סכסוכים כדרכה של האמנה- בדרכי שלום (by peaceful means) כי בשלב זה היא אינה בוחרת בטריבונל מאלו המנויים באמנה;

עומאן מצדה, חתמה על האמנה ב- 1 ביולי 1983 ואשררה אותה בשנת 1989. בהודעתה לאו"ם הצהירה עומאן כי היא מקבלת עליה הן את סמכותו של ה - the International Tribunal for the Law of the Sea והן את זה של ה- ICC, להסדרת כל מחלוקת שתעלה מול מדינה אחרת בקשר לפרשנות או ליישום האמנה.

ישנה דעה, כי מכיוון שאיראן אך חתמה על האמנה בלבד אולם לא אשררה אותה, הרי שלכאורה היא "חסינה" מתכולתם של מוסדות הבירור שבאמנה-מכיוון שהיא לא חלה עליה.

אולם בחוזר חלילה לאי תכולת עיקרון ה- cherry picking, בהחלט יהא מקום לטעון כי מקום בו איראן נטלה לעצמה את יתרונות והמשאבים לפי האמנה, היא תהא מנועה מלטעון כי היא אינה כפופה להוראותיו של טריבונל הבוררות שידון באופן בו היא מפרה את הוראותיה.

מכאן, שאם וככל שההסכם איראן-עומאן המסתמן מהווה הפרה של סעיפי האמנה המנויים (17 ו- 37) בדבר חופש השייט

במיצרי הורמוז, פתוחה הדרך לזמן את עומאן ל- ICC או לטריבונל חוק המשפט הימי ולזמן את איראן לבוררות הבינלאומית שבאמנה, בתביעה להסרת כל מגבלות השייט במצר.

נכון הוא שמנגנון הבחירה וההקמה של טריבונלים אלו אינו נקי מפוליטיזציה בינלאומית, ומכאן גם החשיבות לזהות המדינה העותרת, אולם על פניו הכללים הברורים והפרתם הברורה המסתמנת מחייבים פנייה גם לנתיב המשפטי.

מאבקים בינלאומיים מנוהלים גם בדיפלומטיה, וראוי כי הנוגעים בדבר ייתנו את הדעת לאפשרות לבצע שימוש בדיפלומטיה המשפטית.

יואב הריס, עו"ד
הריס ושות', עורכי דין.
פורסם "המטען" מהדורת האינטרנט, www.shipper.co.il, 10.08.2026

WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS
Email:
yoavh@maritime-law.co.il
Harris & Co
Maritime law office
CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW
"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."
"GREAT LAWYER."
"EXTREMELY SHARP AND FAST."
Chambers CONTRIBUTOR Global Practice Guides 2025 Shipping
dun's 100
The LEGAL 500
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.

