

## חופש השיט הישראלי – החופש לסחור\*

אהוד גונן

13 בדצמבר 2021

בחודשים האחרונים אירעו מספר תקיפות של כלי שיט הקשורים לישראל באזור הים הערבי. על פי פרסומים בתקשורת הדבר בא כתגובה איראנית להתקפות על מכליות איראניות שבוצעו בים האדום ובים התיכון, לכאורה על ידי ישראל. האם תקיפת כלי שיט הקשור לישראל היא פגיעה 'בחופש השיט הישראלי' והאם תקיפות אלו הן סכנה אסטרטגית למשק המדינה?

על פי פרסומים בתקשורת הותקפו בשנת 2021 לפחות ארבע אוניות הקשורות לישראל. כל התקיפות בוצעו בצפון-מערב האוקיינוס ההודי (בים הערבי). בפברואר 2021 הותקפה האונייה MV HELIOS RAY שהניפה דגל איי הבהאמה ובבעלות חברת RAY Shipping הרשומה בישראל ובבעלות איש העסקים הישראלי רמי אונגר. באפריל 2021 הותקפה הספינה HYPERION RAY ובבעלות איש העסקים הישראלי רמי אונגר. גם היא הניפה דגל איי הבהאמה ובבעלות RAY Shipping. ב-3 ביולי 2021 הותקפה האונייה CSAV TYNDALL שהניפה דגל ליבריה ובבעלות חברת ZODIAC Maritime הרשומה בבריטניה ובבעלות איש העסקים הישראלי איל עופר (המתגורר במונקו). ב-30 ביולי 2021 הותקפה האונייה MERCER STREET גם היא בבעלות חברת ZODIAC Maritime.<sup>1</sup> על פי אותם פרסומים תקיפות האוניות בוצעו כחלק ממלחמת הצללים הימית המתרחשת בין ישראל ואיראן.

האם תקיפות אלו כנגד מטרות הקשורות לישראל הן פגיעה בעיקרון חופש השיט ומהוות סכנה אסטרטגית למשק המדינה? ובכן, התשובה הקצרה היא כי מדובר בפגיעה בחופש השיט הכללי (של הספנות העולמית) וככאלו הן אומנם עוררו תגובה בין-לאומית. אולם תקיפות אלו מטילות אור על בעיה אחרת הנוגעת לסחר הישראלי והוא האבטחה בשגרה של נתיבי השיט (SLOC)<sup>2</sup> אל ישראל וממנה וכן השפעות כלכליות פוטנציאליות על אינטרסים ישראלים בחו"ל.

נתחיל בבחינת מושג 'חופש השיט'. אמנת הים של האו"ם מגדירה את חופש השיט ב־high seas (להלן: הים הפתוח) כאחד מעקרונותיה הבסיסיים.<sup>3</sup> ישראל אומנם אינה צד לאמנה אך הצהירה כי היא מקבלת אותה כמשפט מנהגי ונוהגת לפיה. זכות זו של חופש שיט שמורה לכל אונייה ללא תלות בדגל אותו היא מניפה (כולל מדינות ללא גישה לים) והיא מבטיחה הפלגה חופשית בים הפתוח לכל מדינה. לפיכך ההתקפות הנ"ל על האוניות הקשורות לישראל הן פגיעה ברורה בעיקרון חופש השיט

\* רצוני להודות לתת־אלוף (מיל') עידו בן משה על תובנותיו והערותיו שהיוו את הבסיס למאמר זה.

1 נתוני הבעלות על האוניות מאתר Marine Traffic.

2 SLOC: Sea lines of communication.

3 UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea, [article 87](#).

העולמי. כל ההתקפות הללו בוצעו על אוניות המניפות 'דגלי נוחות' (ראו להלן) וכבאלו מבחינה משפטית יבשה הן אינן התקפה ישירה כנגד סמל ריבוני ישראלי. עם זאת, בכל מקרה, עיקרון חופש השיט אינו תלוי בדגל האונייה וההתקפות מעוררות תגובה מצד מדינות רבות הרואות, ובצדק, התקפות אלו כהתקפות על הספנות העולמית כולה ועל עיקרון חופש השיט ברמה העולמית, וזאת כאמור ללא כל קשר לישראל. חופש השיט הוא אחד מהעקרונות הבודדים בעולם המקובלים על ידי כל ה'שחקנים' המרכזיים במערכת הבין-לאומית ואכן ההתקפה גררה תגובה מפורום שרי G7.<sup>4</sup>

אולם הקשר בין חופש השיט וסחר החוץ הישראלי מורכב יותר. חופש שיט לאוניות ישראליות במים בין-לאומיים אינו מבטיח את המשכו התקין של סחר החוץ הישראלי, לא בשגרה ובוודאי שלא בעיתות חירום. המשק הישראלי תלוי בספנות העולמית ובאבטחת השיט אל ישראל וממנה בנתיבי הסחר המרכזיים בים האדום והים התיכון (SLOC's) כמו גם המשך תפעול סדיר נמלי ישראל. השיט בים התיכון ובים האדום עובר במים טריטוריאליים ומים כלכליים בלעדיים של מדינות אחרות כמו גם מְצָרִים בין-לאומיים וכפוף להגדרות וחוקים נוספים. אוניות הנושאות סחורות אל ישראל וממנה יכולות להיות מותקפות או מוחרמות, מטען ספציפי לישראל יכול להיות מופלה או ניזוק. לפיכך מעבר לשאלת חופש השיט העולמי נשאלת השאלה האם אפשר לפגוע בסחר החוץ הישראלי הימי בדרכים אחרות או להפלות מטענים לישראל ועל ידי כך לפגוע במשק? כלומר האם אפשר לפגוע בחופש המסחרי של ישראל?<sup>5</sup> כדי לענות על שאלה זו נבחן מספר היבטים: מהיכן נובעת התלות הישראלית בסחר ימי, מהו מבנה ענף הספנות העולמי, איך פועל הסחר הימי (מכולות ושאר המטענים), ומה השפעתו על החופש המסחרי.

**התלות הישראלית בסחר ימי:** מבחינה מסחרית מדינת ישראל מתאפיינת בשיעור גבוה יחסית של סחר בין-לאומי מהתמ"ג (כ-50%)<sup>6</sup> קרי ישראל תלויה בסחר חוץ באופן קריטי החל ממזון בסיסי (כגון דגנים) דרך מוצרי אנרגיה (דלק לתחבורה) וכלה במוצרים תעשייתיים ההכרחיים לכלכלה מפותחת כמו בישראל. מנגד, ישראל היא 'מדינת אי' כאשר מסיבות גאופוליטיות אין לה סחר יבשתי עם שכנותיה. 98% מסחר החוץ הישראלי במונחי משקל ו-65% במונחים כספיים נישא על גבי הים.<sup>7</sup> במצב דברים זה ניתן להבין כי נמלים ונתיבי שיט פתוחים לסחר הימי של ישראל הם כורח אסטרטגי עבור המדינה.

**מבנה ענף הספנות העולמי:** הספנות היא המגזר הגלובלי ביותר בכלכלה העולמית, מאחר שהיא אינה מחייבת בהכרח קשר בין מקום הרישום של חברת הספנות (בעלי האונייה), מקום הרישום של

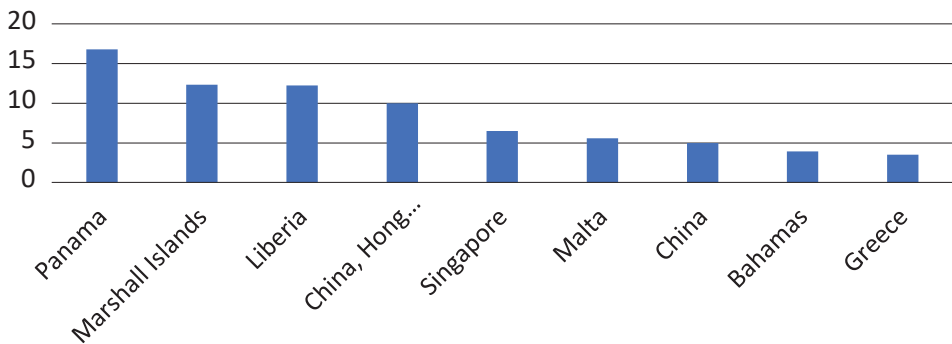
<sup>4</sup> [G7 countries condemn attack on tanker off Oman, blame Iran](#), ABC news, 6 August 2021

<sup>5</sup> לצורך הדיון נשתמש במונח 'חופש מסחרי' ו'קישוריות ימית' לצורך ציון תנועה חופשית של אוניות בקווים מסחריים אל נמלי ישראל ומהם לצורך סחר החוץ של ישראל.

<sup>6</sup> [World Bank Data](#), Trade (% of GDP) – Israel

<sup>7</sup> יצוא ויבוא סחורות לפי סוג הובלה 2019, הלמ"ס. הסחורות המובלות באוויר הן בעיקר יהלומים ורכיבים אלקטרוניים המתאפיינים בערך כספי גבוה למשקל נמוך.

האוניות (דגל האונייה), לאומיות צוות האונייה והקברניט ומקום האספקה של השירות (נמל המקור והיעד). לפיכך במשך שנים רבות הייתה מגמה של 'ברירה' של אוניות לרישום 'בדגלי נוחות', שכן רישום בדגל נוחות מקטין את עלויות המס ואת עלויות העמידה ברגולציה לבעלי האונייה, אך מנגד אינו מפריע להמשך תפעול האונייה באותן נמלים וקווים בדיוק כמו תחת דגל לאומי.<sup>8</sup>



איור 1: אחוז מהצי העולמי במונחי Dead weight tons (DWT) הרשום תחת דגלי נוחות בשנת 2019 (75% מהצי העולמי במונחי משקל רשום בתשע מדינות בלבד)

מבנה הסחר העולמי (מכולות ושאר המטענים): סחר המכולות בעולם מתאפיין במבנה של אשכולות וצמתים מרכזיים. אוניות ענק מפליגות לאורך קו סובב עולם קבוע מראש וטוענות ופורקות מכולות בנמלים מרכזיים (נמלי שיטעון) בהם המכולות מועברות לאוניות קטנות יותר (Feeders) ומפוזרות בנמלי האזור. בצורה זו המכולות למשק הישראלי נטמעות בזרם המכולות העולמי הכללי בתוך האונייה וזאת עד נמל השטעון האחרון.<sup>9</sup> מנגד, סחר שאינו מומכל (צובר ועוד) מובל באוניות במתכונת של הפלגה ייעודית. האונייה בדרך כלל מוטענת כולה ומבצעת הפלגה ישירה ללא עצירות ביניים (למעט תדלוק) מנמל המוצא לנמל היעד הישראלי שבו היא פורקת את כל הסחורה. במקרה כזה ברור בדרך כלל יעד האונייה.

**צי הסוחר הישראלי והסחר בנמלי ישראל:** כאשר סוקרים את צי הסוחר הישראלי יש להבחין בין אונייה בדגל ישראלי (לפי חוק הספנות (כלי שיט) התש"ך-1960) ובין אונייה בדגל זר בשליטה ישראלית

<sup>8</sup> מכיוון שמדובר בענף גלובלי ולאור מודלים של ניהול הספנות המקובלים בעשורים האחרונים, מבנה הבעלות, התפעול והאסדרה על אוניות מורכב מאוד. לא נדיר המקרה שבו בעלי האוניות רושמים חברות במקלטי מס, חברות עלומות אלו (הרשומות במקומות אקזוטיים כגון איי סיישל או ברמודה) הן בעלים של אוניות המניפות דגלי נוחות (לדוגמה איי מרשל או ליבריה). חברות הניהול המפעילות את האוניות (כגון שוכרות את הצוותים וכו') הן חברות גלובליות הפועלות מאחד ממרכזי הספנות הגדולים בעולם (כגון לונדון או הונג-קונג) ללא שום קשרי לאום לבעלים. גם הביטוח של האוניות מופק על ידי חברות ביטוח גלובליות הפועלות במרכזי ספנות אלו. גם כאשר הבעלים הסופיים ידועים כגון אוניות המופעלות על ידי חברות הספנות הגדולות כגון MNC, COSCO וכו', עדיין יש שימוש נרחב בדגלי נוחות ורישום במקלטי מס.

<sup>9</sup> לדוגמה, אונייה המובילה כ-5,000 מכולות הפוקדת את אחד מנמלי ישראל פורקת וטוענת בדרך כלל עד כמה מאות בודדות של מכולות בלבד עבור המשק הישראלי.

(לפי חוק הספנות, כלי שיט זר בשליטה של גורם ישראלי, התשס"ה–2005). בכל מקרה מצבת האוניות בבעלות ושליטה ישראלית קטנה מאוד. נכון לינואר 2021 צי האוניות שבבעלות ובשליטה ישראלית עומד על 35 אוניות מהן רק שבע אוניות מניפות דגל ישראל והשאר בשליטה ישראלית תחת דגלים אחרים.<sup>10</sup>

את נמלי ישראל פוקדות כ־5,700 אוניות מדי שנה, והסטטיסטיקה המקובלת היא כי סדרי גודל של כ־5% מהפקידות הן של אוניות בדגל או בבעלות ישראלית. אפשר להניח כי רק סדרי גודל של שיעור כזה מהסחר הישראלי נישא באוניות בבעלות או בדגל ישראלי והשאר על ידי הספנות הבין־לאומית. לפיכך בעת שיגרה ושלווה התלות הישראלית בסחר חוץ מסופקת על ידי אוניות שמרביתן המכריע אינו בבעלות ישראלית ובוודאי שאינו מניף דגל ישראל. ניתן לומר כי בעת שגרה אנו תלויים באופן גמור בספנות העולמית (ולא הישראלית). בישראל פועלות סה"כ כ־60 חברות ספנות ישראליות וזרות,<sup>11</sup> מבין החברות הישראליות שתיים הן חברות גלובליות (צים, אקס. טי. ספנות) והשאר חברות קטנות יחסית המפעילות אוניות בודדות. שאר חברות הספנות הפועלות בארץ הן נציגויות של חברות ספנות מחו"ל.

**מאפייני הסחר הישראלי (המכלה):** הסחר הישראלי מתאפיין ברמת המכלה גבוהה. כ־47% מהסחר הישראלי במונחי משקל עובר במכולות (השאר באוניות מטען כללי, צובר, מכליות ועוד). לפיכך מבנה סחר המכולות העולמי שנסקר לעיל, גורם לכך כי המכולות המיועדות לישראל וממנה כמעט ואינן ניתנות לזיהוי כאשר הן מועמסות על גבי האונייה בנמל המוצא וזאת עד נמל השטעון הסופי. ניתן להגיד בבטחה יחסית כי כל עוד חברות הספנות הגלובליות ממשיכות לפקוד את נמלי ישראל כחלק ממערך הקווים העולמיים הסדירים הרי שחופש הסחר של ישראל (המשונע במכולות) אינו נפגע שכן קשה מאוד לזהות באופן ספציפי את המכולות המיועדות לישראל. נוסף על כך, שני הנמלים החדשים שנפתחו בישראל בשנת 2021 ('נמל המפרץ' בחיפה ו'נמל הדרום' באשדוד) הם נמלים היכולים לשרת אוניות גדולות מאוד עד TEU 18,000 כלומר הם מסוגלים לשרת את אוניות הענק בקווים המרכזיים דבר שיפחית את הצורך בהזנות מאוניות Feeders ויקטין עוד יותר את האפשרות להפליית או תקיפת מכולות המיועדות לישראל בעודן על סיפון האונייה.

מבנה זה של סחר המכולות המאופיין באשכולות וצמתים היה אחת הסיבות שמבחינה היסטורית, היבטי הספנות של החרם הערבי נגד ישראל לא צלחו. משרדי החרם שהיו ממוקמים בדמשק ניהלו 'רשימות שחורות' של אוניות שפקדו את נמלי ישראל ולא הורשו לפקוד נמלים ערביים. אולם השימוש במכולות ונמלי שיטעון אזוריים איפשר לסחר העולמי לעקוף את מגבלות החרם כאשר מכולות המיועדות לישראל נישאו עם שאר המכולות (כולל דרך תעלת סואץ בימים שלפני הסכם השלום עם מצרים) על ידי אוניות שפרקו אותן בנמלי שיטעון ומשם הובלו באוניות קטנות יותר לישראל בקו שלא כלל נמלים במדינות ערב.

<sup>10</sup> שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים, רספ"ן 2020.

<sup>11</sup> שם.



איור 2: צפיפות (Density Map) של תנועת אוניות מכולה במזרח הים התיכון במהלך כל שנת 2020. מימין תנועת אוניות גדולות (מעל 3,000 TEU) מרבית התנועה נכנסת לים התיכון דרך תעלת סואץ וממשיכה מערבה, זהו נתיב הסחר העולמי המרכזי. משמאל אוניות קטנות המשמשות כ-Feeder (עד 3,000 TEU) שדפוס תנועתן באזור מזרח הים התיכון הומוגני יותר ומפוזר בין הנמלים השונים.<sup>12</sup>

### האם התקפות נגד אוניות הקשורות לישראל פוגעות בסחר החוץ של ישראל?

להתקפות בים הפתוח כנגד אוניות הקשורות לישראל יש שני היבטים, היבט ישראלי והיבט בין-לאומי. מבחינת ישראל אין ספק כי פגיעה באונייה הקשורה לישראל על ידי שרשרת הניהול של האונייה (דרך שרשרת הרישום, ניהול וביטוח האונייה) היא פגיעה באינטרס כלכלי ישראלי בחו"ל, אך עם זאת, כאמור זו אינה פגיעה אסטרטגית בחופש השיט או בצורה ישירה בסחר החוץ הישראלי שכן המשק הישראלי אינו תלוי באוניות כאלו (אוניות הקשורות לישראל בבעלות או רישום) כי אם בספנות העולמיות. המשמעות של פגיעות באוניות בעלות קשר ישראלי כנ"ל הן פגיעות כלכליות שייתכן וישפיעו על הרצון של חברות זרות אחרות לעשות עסקים עם חברות קשורות לישראל. הדבר יכול לקבל ביטוי בקושי בפעילות בין-לאומית של חברות ישראליות אחרות ואולי אף במגזרים אחרים. זהו דבר חמור הן מבחינה כלכלית והן מבחינת 'המותג' ישראל, אולם הדבר אינו קשור ישירות ללוגיסטיקה של סחר הבין-לאומי הישראלי כי אם דומה יותר להשפעות פעילות אנטי-ישראלית כלכלית כגון BDS, כלומר השפעות עקיפות לטווח הארוך על פעילות כלכלית ישראלית בחו"ל מעבר לפגיעה ישירה מקומית באונייה כזו או אחרת.

מנגד, מבחינה בין-לאומית התקפות בים הפתוח כנגד אוניות הקשורות לישראל הן התקפות כנגד 'חופש השיט', התקפות שגם אם הקהילה הבין-לאומית מבינה כי כוונת כנגד יעדים ישראליים בלבד הרי שנפגעים בהם אזרחי מדינות נוספות ואינטרסים של מדינות נוספות,<sup>13</sup> ויכולות להתפתח לכדי הפרעה ממשית לסחר הגלובלי. כפי שצוין, נושא חופש השיט הוא אחד מהנושאים הבודדים שלגביהן יש אחידות דעים בקהילה הבין-לאומית וניתן לצייין כדוגמה להסכמה זו את כוחות המשימה הבין-לאומיים שהוקמו לאבטחת השיט בפני התקפות פיראטים במערב האוקיינוס ההודי (CTF).

<sup>12</sup> מתוך אתר Marine Traffic.

<sup>13</sup> בהתקפה על האונייה Mercer Street נהרגו אזרח בריטי ואזרח רומני.

Combined Task Force 151). מסגרות אלו לאבטחת חופש השיט הן מסגרות רחבות בהן חברות מדינות רבות כולל שת"פ של חלק מהמדינות, כגון סין או רוסיה, שאינן חברות רשמיות ב־CTF 151 אולם שולחות אוניות צי לאזור הנמצאות בשת"פ מקומי עם הכוחות.

לפיכך, מה בן יכולה להיות פגיעה אסטרטגית בסחר החוץ הימי של ישראל? פגיעה אסטרטגית כזו ברמה הלאומית יכולה להתרחש:

1. כאשר הנמלים עצמם סגורים כפי שאירע בסבבי הלחימה מאז 2006 שבהם נסגר נמל חיפה (מלחמת לבנון השנייה 2006) ונסגר נמל אשדוד (צוק איתן 2014) עקב מטחי טילים מלבנון ומעזה בהתאמה. כלומר נתיבי השיט פתוחים אולם האוניות אינן יכולות להיכנס לנמל.
2. סגר ימי על ישראל שיוטל על ידי אויב שינסה לפגוע בכל אונייה שתתקרב לחופי ישראל, בדומה לסגר שהכריזה מצרים על ישראל במהלך מלחמת יום הכיפורים (1973).<sup>14</sup> יש לציין כי זה אינו המקרה של ההתקפות האיראניות האחרונות.

ארגון האו"ם למסחר ופיתוח (UNCTAD) עוקב משנת 2006 באמצעות 'מדד הקישוריות הימית' אחר קישוריות ימית של מדינות ונמלים. קישוריות ימית נמדדת לפי מספר הקווים וחברות הספנות הפוקדות את נמלי המדינה וכן אל מספר הנמלים הזרים אליהם ניתן להגיע בהפלגה אחת מנמלי המדינה ללא שיטעון. באיור 3 להלן מובאים מדדי הקישוריות הימית של נמלי חיפה ואשדוד. אפשר לראות כי באופן כללי קישוריות נמלי ישראל עולה באופן קבוע. המדד הנאמד באופן רבעוני לא מראה ירידה בקישוריות הימית של נמלי ישראל גם בעת אירועים ביטחוניים וסבבי לחימה באזורנו. נראה כי גם כאשר נמלי ישראל נסגרו לתקופות קצרות בעת סבבי לחימה, הדבר לא השפיע על הקישוריות הכללית של הנמל אף לא ברמה רבעונית. כלומר עד היום, בראייה רחבה, התנועה הימית בנמלי ישראל מאפשרת את סחר החוץ הישראלי גם בעיתות חירום.<sup>15</sup>

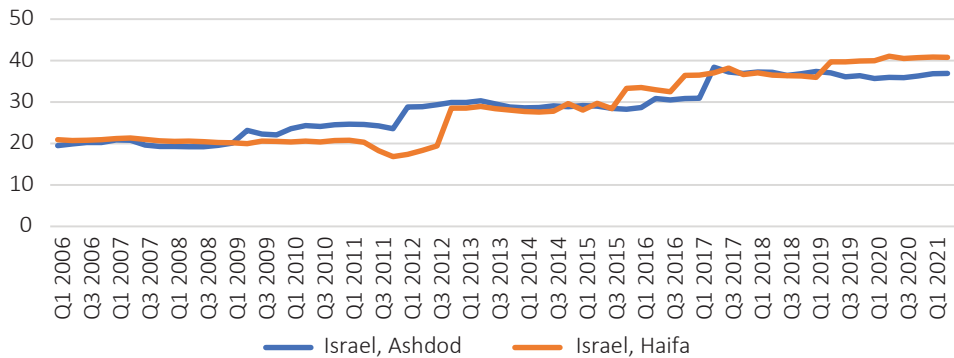
עם זאת, בהיבט אבטחת הסחר והספנות לישראל וממנה, יש לתת את הדעת למספר שאלות:

1. בעוד שהסחר המומכל לישראל וממנה נטמע בסחר העולמי, מה בדבר אוניות מטען כללי, צובר, מכליות וכדומה המפליגות באופן ייעודי לישראל? אוניות אלו יוצאות לדרכן לעיתים במרחק רב מחופי הארץ והיכולת להגן עליהן במרחקים גדולים בעת חירום – מוגבלת.
2. האם בעת חירום, כאשר הספנות העולמית תימנע מפקידת הנמלים בישראל, עקב חשש אמיתי לשלום הצוותים או עקב האמרת עלויות הביטוח (הביטוחים הימיים ניתנים בהתאם לאזור

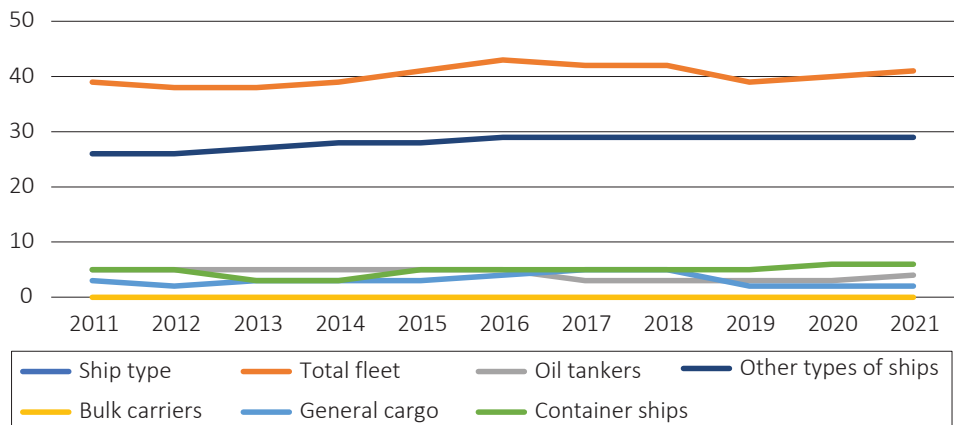
<sup>14</sup> מצרים הטילה סגר ימי חלקי על ישראל כאשר באמצעות תותחים שהציבה באזור ראס נצרי בדרום חצי האי סיני, חסמה את מצרי טיראן לשיט הישראלי הן בשנות החמישים (1955–1956) והן לפני מלחמת ששת הימים ב־1967. כמו כן, במהלך מלחמת יום הכיפורים נחסם שיט הישראלי בים האדום על ידי הצי המצרי. באותה מלחמה ניסתה מצרים (ללא הצלחה) להטיל סגר ימי על ישראל גם בים התיכון על ידי חסימת אוניות ישראליות במצרי מסינה (מול סיציליה).

<sup>15</sup> תפעול הנמלים בחירום הוא כמובן נושא מורכב המערב את חיל הים, מערך ההגנה האווירית של צה"ל כמו גם את מערך 'משק לשעת חירום', משרד התחבורה ועוד.

הגאוגרפי שבו שטה האונייה,<sup>16</sup> האם יהיו מספיק אוניות בדגל ישראלי או בשליטה ישראלית שניתן יהיה לגייס עבור הסחר הישראלי? בעת הפרטת חברת צים נקבעה 'מנת ברזל' של אוניות, בין השאר לצורך אספקת המשק הישראלי בעת חירום. כיום אוניות אלו כבר ישנות ומנת הברזל לא עודכנה. ניתן לראות כי מספר האוניות בבעלות ושליטה ישראלית כמו גם נפחן לא השתנה באופן מהותי בעשר השנים האחרונות בעוד שהפעילות הכלכלית במשק הישראלי גדלה מאוד. בין 2011 ל-2021 (טווח השנים בגרף להלן) גדל התמ"ג הישראלי בכ-40%.



איור 3: קישוריות נמלי הים התיכון של ישראל (חיפה ואשדוד)<sup>17</sup>



איור 4: מספר אוניות בבעלות ושליטה ישראלית 2011–2021 לפי סוג אוניות<sup>18</sup>

<sup>16</sup> יש לציין כי בעת אירועים ביטחוניים בעבר חברת הביטוח הממשלתית 'ענבל' ביטחה אוניות בהגעתם לישראל כדי להבטיח הגעת אוניות זרות ארצה. (ראו לדוגמה אבי שמול ושומי שפר, [משרד האוצר החל לבטח אוניות מפני סיכוני מלחמה בנמלים](#), הארץ, 11 בנובמבר 2001).

<sup>17</sup> מקור הנתונים: סוכנות האו"ם למסחר ופיתוח, עיבוד המחבר, [Port liner shipping connectivity index](#). UNCTADstat, United Nations Conference on Trade and Development.

<sup>18</sup> שם.

## סיכום

'חופש השיט' הוא אינטרס גלובלי שאינו קשור ישירות לישראל ובוודאי בסביבה עסקית של שימוש נרחב בדגלי נוחות. לפיכך יש לעשות מאמצים דיפלומטיים ובין-לאומיים (כפי שנעשה) להציג תקיפות של אוניות הקשורות לישראל במים בין-לאומיים כבעיה עולמית ולא בעיה ישראלית. פגיעות מזדמנות בספנות הקשורה לישראל בקשרי ניהול ובעלות, היא פגיעה חמורה באינטרסים ישראליים כלכליים בחו"ל, וכזו הדורשת מענה, אך אינה פגיעה בחופש השיט של ישראל. ההתקפות הן כאמור פגיעה בעיקרון חופש השיט הכללי של הספנות העולמית וצריכה לקבל מענה פומבי גם במישור הבין-לאומי.

בשגרה, הסחר הימי של ישראל תלוי באופן מוחלט בספנות העולמית. כחציו (החצי המובל במכולות) נטמע במהלך מרבית מסעו בזרם הסחר העולמי הכללי ובדרך כלל קשה לזיהוי ומכאן קשה לפגיעה או להחרמה, וכחציו מובל בלתי מומכל והוא מזוהה עם ישראל הן כיעד סופי והן כמדינת המקור.

נראה כי חסימת הסחר הימי של ישראל יכולה להיעשות רק עם הטלת מצור ימי על המדינה (מהים) או איום על הנמלים המרכזיים (ביבשה) וזאת בעיקר באמצעים רקטיים אך גם בצורה מוגבלת יותר על ידי סייבר וטרור.<sup>19</sup>

הסכנה האסטרטגית המרכזית לקשור החוץ הישראלי היא מניעת הגעת הספנות העולמית לישראל (על ידי סגר או איום בסגר ימי מצד אויב) והסתמכות על אספקת המשק הישראלי באמצעות צי בבעלות ושליטה ישראלית, צי שלא ברור האם נפחו מספיק לצורכי המשק הישראלי המפותח, על ידי מי יתופעל (יש מחסור בצוותי ים ישראליים) והיכן יפרוק במידה והנמלים יהיו מאוימים וסגורים.

<sup>19</sup> ביום 14 במרס 2004 בוצעה התקפת טרור בנמל אשדוד על ידי מחבלים שהסתתרו במכולה ריקה שיצאה מעזה. 10 נהרגו ו-16 נפצעו. כוונת המחבלים הייתה לבצע מגה-פיגוע ולפוצץ את מכלי הדלק בנמל, דבר שהיה גורם לנפגעים רבים עוד יותר ופוגע בפעילות הנמל החיונית למשק הישראלי.