

התמודדות עם הטרור החות'י והאיום על חופש השיט העולמי: הצורך בברית ימית רב-לאומית

מנאל טרכטנברג, יובל אילון, יגאל מאור, ואלון ברקמן | 14 בדצמבר, 2023

מאז מתקפת הטרור שביצע חמאס בנגב המערבי ב-7 באוקטובר ופרוץ מלחמת "חרבות ברזל", אירעו מתקפות מסלימות על ידי ארגון הטרור החות'י התימני המשבשות את השיט במצרי באב אל-מנדב. המטרה המוצהרת של הארגון, שהוא בין גורמי הפרוקסי האיראניים הבולטים, היא הטרדה ופגיעה באוניות הקשורות במישרין או בעקיפין לישראל. זאת, בתגובה לפעולות ישראל נגד חמאס ברצועת עזה. עם זאת, מרבית פעולות החות'ים עד כה פגעו באוניות שכלל אינן קשורות לישראל. לנוכח מרכזיותו של נתיב מצרי באב אל-מנדב בואכה תעלת סואץ, אשר דרכו עוברים 12% מהסחר הימי העולמי בסחורות, לרבות מטעני אנרגיה, חומרי גלם, ומוצרי צריכה, פעילות זו של החות'ים מאיימת לשבש את הכלכלה הגלובלית. התמודדות אפקטיבית עם האיום החות'י במצרי באב אל-מנדב דורשת הקמת ברית ימית רב-לאומית בהובלת ארצות הברית ובהשתתפות ישראל והמדינות הסוניות המתונות באזור, בדומה לאופן התמודדותו של העולם החופשי עם איום הפיראטיות הסומאלית. 'הסכמי אברהם', לצד העברת שיתוף הפעולה הצבאי אמריקאי-ישראלי מהפיקוד האירופאי (EUCOM) לפיקוד המרכז (CENTCOM) מאפשרים לישראל להפוך לשותפה פעילה ותורמת באותה ברית ימית.

מאז מתקפת הטרור שביצע חמאס ב-7 באוקטובר בנגב המערבי ופרוץ מלחמת "חרבות ברזל", נרשם מספר עולה של תקריות שיבוש השיט העולמי במצרי באב אל-מנדב על ידי ארגון הטרור החות'י התימני. ארגון החות'ים, אחד משלוחיה המשמעותיים ביותר של איראן במזרח התיכון, הצטרף ל'ציר ההתנגדות' נגד ישראל ול'תוקפנות' ברצועת עזה ובאזור, ופועל בשני ערוצים מקבילים: הראשון הוא תקיפות חוזרות ונשנות של טילים בליסטיים וכתב"מים לשטח ישראל, ובעיקר לעיר אילת, אשר נוטרלו עד כה בהצלחה על ידי מערכות ההגנה האווירית של ישראל, ארצות הברית וערב הסעודית (אם כי אין לזלזל באיום זה, שכן אף מערכת הגנה אינה יעילה ב-100% מהמקרים, ופגיעה אחת מוצלחת עלולה לגרום נזק ניכר בנפש וברכוש). הערוץ השני והמשמעותי יותר, נכון לעכשיו, הוא הפעילות החות'ית במרחב הימי. הארגון מאיים להפריע לאוניות הקשורות למדינת ישראל בישרין או בעקיפין ולפגוע בהן, ובכלל זאת לאוניות בבעלות ישראלית מלאה או חלקית או כאלו העושות את דרכן בין ישראל לאסיה. עד כה, ברוב המקרים פגעה בפועל פעילות החות'ים באוניות שאינן קשורות כלל לישראל או

לבעלות ישראלית/יהודית. לפיכך, יש לראות בתקריות אלו כגל חוזר של אירועי השוד הימי בים האדום, שכביכול מוגרו בשנים האחרונות, וכאיום על הסחר העולמי והכלכלה הגלובלית בכללותה.

על מנת להבין את האיום שמציבה הפעילות החותית לכלכלה הגלובלית, יש תחילה לדון בשינויים שחלו בסחר העולמי בעשורים האחרונים ובמרכזיותו של נתיב באב אל-מנדב בואכה תעלת סואץ במערכת זו.

הסחר הגלובלי והתווך הימי

חשיבותו של המרחב הימי מתעצמת בעשורים האחרונים, חלקו של המרחב הימי בסחר העולמי מתרחב משמעותית ולמעשה כלכלת העולם "מפליגה בים". בהיבט זה ראוי לציין כי כ-100% מסחר החוץ הישראלי (במונחי משקל ונפח) מובל בים ודרך נמלי ישראל. הסחר העולמי כיום ובעיקר בתחום הספנות הקווית (הובלת מכולות), הפך את אופיו מרשת של קווים לאומיים ויעודיים למטריצות גלובליות ובינלאומיות, חסרות תקדים במורכבותן, בהיקפן ובגודל האוניות המפליגות בהן. משמעות מהפך זה היא, שאונייה מפליגה כיום כשהיא טעונה למגוון יעדים בינלאומיים, לא למדינת יעד אחת.

במסגרת המהפכה בסחר הימי, הים הערבי באוקיינוס ההודי והים האדום, המשתרע מבאב אל-מנדב בדרום ועד תעלת סואץ בצפון, מהווים נתיבי סחר חשובים, בעלי השפעה ניכרת על שרשראות האספקה העולמיות. קשה להפריז בחשיבותם של נתיבים ימיים אלו לכלכלה הגלובלית - תעלת סואץ הפכה מאז הקמתה לפני 150 שנה לנתיב המרכזי לשינוע סחורות בין אסיה למדינות אירופה והים התיכון. לפי מיטב ההערכות, **כיום עוברים בנתיב באב אל-מנדב בואכה תעלת סואץ כ-12% מהסחר הימי העולמי הכולל בסחורות, לרבות מטעני אנרגיה, חומרי גלם ומוצרי צריכה. סך המכולות הכולל העובר דרך תעלת סואץ שווה ערך לכ-30% מסחר המכולות העולמי ובערך כטריליון דולר מדי שנה.** ישראל היא אחת מהמדינות הרבות באזור, שקיומן הכלכלי תלוי במידה רבה בבטיחות הסחר הימי בים האדום ובנתיב באב אל-מנדב. על מנת להגן על הסחר הגלובלי, הדין הבינלאומי ומכשיריו קובעים שנתיבים אלו כמו מקביליו בעולם יהיו פתוחים ובטוחים לכל - ללא עוררין.

עם זאת, חופש התנועה בים הערבי ובים האדום מאותגר מאז תחילת המאה ה-21 על ידי תקריות פיראטיות של קבוצות שונות. בין השנים 2006 – 2010, נחוותה נסיקה משמעותית במספר אירועי האיום על הסחר הימי דרך מצרי באב אל-מנדב על ידי קבוצות פיראטיות מסומליה, אשר דרשו כופר ממפעילי ובעלי מאות האוניות עליהם השתלטו באיזור הים הערבי וצפון מערב האוקיינוס ההודי. ניתוח של הבנק העולמי משנת 2013 העריך את העלות הכלכלית הגלובלית של תקריות הפיראטיות הסומלית ב-\$18 מיליארד, שווה ערך לעלייה של אחוז אחד בעלויות הסחר העולמיות. בתגובה לאיום זה, הוקם כוח משימה רב-לאומי בהובלת ארצות הברית להגנה על נתיבי השיט ו-120 כלי שיט מלחמתיים של 20 ציים שונים נפרסו

במרחב הים הערבי והים האדום. פעולות אלו מיגרו כמעט לחלוטין את האיום הסומלי. עם זאת, בשנים האחרונות נרשמה שוב עלייה בניסיונות הפגיעה באוניות מטען בנתיבים אלו, הן על ידי מדינות והן על ידי ארגוני טרור, המאופיינים במידה גוברת של אלימות, תחכום, ושימוש בנשק מתקדם. מאז ה-7 באוקטובר השנה, האיומים על חופש השיט התעצמו בעקבות הפעילות הפיראטית של איראן ושלוחיה החות'ים.

האיום מצד איראן והחות'ים על חופש השיט

איראן ושלוחיה מאתגרים מזה זמן רב את חופש השיט העולמי ומפתחים בהתמדה יכולות ואמצעים שתכליתם לשבש את הפעילות הימית של מדינות במרחבי הים התיכון, הים האדום, הים הערבי, והמפרץ הפרסי. בחודשיים האחרונים, מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל", צבא הטרור החות'י הגביר משמעותית את פעולות השיבוש שלו במרחבי הים האדום. החות'ים הם ארגון טרור שיעי-זידי, הפועל מזה כשני עשורים בצפון מערב תימן ובחצי-האי ערב. בארגון חברים בין 300 ל-400 אלף פעילים והוא מהווה נדבך מרכזי ב'ציר ההתנגדות' האיראני במזרח התיכון, אשר שם לו למטרות עליונות את חיסול ישראל, פגיעה באינטרסים אמריקאיים באזור, וערעור משטרים סוניים מתונים המשתפים פעולה עם ארצות הברית וישראל. צבא הטרור החות'י מפגין מנעד רחב של יכולות בממד הימי, אשר ניכרת בהן טביעת האצבע האיראנית, כולל פגיעה באוניות המפליגות אל ומהים האדום באמצעות כלי שיט או כלי טייס בלתי מאוישים, שימוש במוקשים ימיים וירי טילי חוף-ים.

בעוד שהרטוריקה החות'ית מכוונת נגד ישראל ומאיימת על ספינות הקשורות אליה, בין שבמישרין ובין שבעקיפין, התוקפנות החות'ית בפועל משפיעה על מנעד רחב בהרבה של מדינות, ולמעשה מאיימת על הסחר הימי העולמי בכללותו. כך לדוגמה, שלוש אוניות שנפגעו על ידי החות'ים ביום אחד – ה-3.12 – לא היו קשורות כלל לסחר הישראלי, והובילו מטענים מסין או לסין. בתקרית נוספת, החות'ים השתלטו, ולמעשה חטפו במעשה שוד ימי, אוניית מכונות בשם Galaxy Leader אשר שינעה רכבים בין הודו לטורקיה. האונייה היא בבעלות בריטית, מופעלת על ידי חברה יפנית, נושאת דגל אי בהאמה, ואנשי צוותה היו ממגוון לאומים. זוהי דוגמה מובהקת למאפיינים הבינלאומיים של האוניות המסחריות כיום, אשר הופכים את זיהוי אופייה הלאומי של אונייה מסוימת למשימה קשה, עד בלתי אפשרית. למעשה, אוניות מסחריות הינן כלי א-לאומי, המשרת את כלל הקהילה הבינלאומית למטרות סחר חובק עולם.

מכאן, שניסיונות החות'ים לפגוע באוניות בעלות זיקה לישראל מציבים איום ממשי לסחר הימי הגלובלי העובר בין אסיה לים התיכון, איחופה ועד לארה"ב דרך מצרי באב אל-מנדב בואכה תעלת סואץ. כבר ניתן לראות את אותותיו של האיום החות'י הן בשיח הנוגע לסחר הימי הגלובלי והן בפעולות של חברות הפעילות בתחום, שחלקן הודיעו על הסטתו של נתיב השיט שלהן והארכתו בתגובה לאיום. בעתיד הקרוב, הפגיעה הפיזית באוניות ההובלה עשויה להוביל להעלאה נוספת של תעריפי ביטוח סוכנוי המלחמה בשוק הספנות. בתרחיש קיצון, אם יבחרו חברות הובלה גדולות להימנע ממעבר דרך מצרי באב אל-מנדב בואכה תעלת סואץ ובמקום

זאת יפליגו סביב יבשת אפריקה בדרכן למערב, ניתן לצפות להפרעות משמעותיות בשרשראות האספקה העולמיות ותוספת לא מבוטלת לעלויות הסחר הבינלאומי. משך הזמן הנוסף שיידרש לאוניות הבוחרות בנתיב עוקף אפריקה במקום בתעלת סואץ הוא שבועיים עד שלושה, ע"פ מהירות האונייה המדוברת. כתוצאה מעיכוב זה, מדינות וחברות בינלאומיות יצטרכו להשקיע בהגדלת המלאים שלהן. מקרה המעיד על הסכנות הגלומות באיום החות"י הוא חסימת תעלת סואץ למשך שישה ימים על ידי האונייה Ever Given במארס 2021, שגרמה נזק כלכלי בינלאומי משמעותי עקב עיכוב של מאות אוניות במעבר תעלת סואץ ושינוי הנתיב של חלקן להפלגה במסלול עוקף אפריקה.

האתגרים לחופש השיט ולכלכלה העולמית מתעצמים לאור ההצהרות האחרונות של החות"ים, שבהן איימו בהטלת מצור ימי דה פאקטו על ידי פגיעה בכל כלי שיט הנוסע במסלול לנמלי ישראל. בהצהרות אלו הרחיבו החות"ים עד מאד את אוכלוסיית האוניות המאוימות על ידם. חברות בינלאומיות יתקשו בהפסקת השירותים לנמלי ישראל גם אם בשטעון או בהכרזת "תום מסע"¹ בנמל שאינו בישראל, ולכן יהפכו למטרות לגיטימיות בעיני החות"ים. הסלמת האיומים מצד החות"ים והשלכותיהם הבינלאומיות התחדדו עוד בעקבות תקיפת כלי שיט צבאי צרפתי (FS Languedoc – D653), אשר יירט שני כטב"מים שכוונו אליו כ-70 מייל מצפון מערב לאזור שבשליטת החות"ים. כפי הנראה, מדובר בעליית מדרגה באיום החות"י על הסחר הימי הגלובלי אשר דורשת תשומת לב מיוחדת של הקהילה הבינלאומית בתקופה הקרובה.

ההתמודדות הנדרשת עם האיום הימי החות"י

לנוכח האופי הגלובלי של האיום האיראני והחות"י על נתיבי השיט בים הערבי ובים האדום, נדרשת התמודדות רב-לאומית מתואמת ונחושה, כפי שנעשה בעבר בהצלחה נגד הפיראטיות הסומלית. כישלון של העולם החופשי להגיב באופן תקיף וברור לאיומי החות"ים יפגע בסחר הימי הגלובלי ויקבע תקדים מסוכן של כניעה לטרור במרחב הימי, באופן שיעניק לגיטימציה למדינות וארגונים נוספים לשבש את המעבר החופשי בנקודות חנק (Chokepoints)² אחרות על בסיס אפליה מדינית.

התגובה הנדרשת לתוקפנות האיראנית-חות"ית היא ברית ימית רב-לאומית בהובלת ארצות הברית ובהשתתפות מדינות נוספות, לרבות המדינות הסוניות המתונות באזור. מטרתה של ברית זו תהיה לשמור על אוניות העוברות בנתיבי השיט בים הערבי ובים האדום מפני האיום החות"י. הברית הימית תוכל להתבסס על המסד של כוח המשימה המשולב 153 (CTF 153), המאגד תחתיו 38 מדינות בהובלת הצי החמישי של ארצות הברית, אשר מתמקד באבטחת השיט במצרי באב אל-מנדב בים האדום, במפרץ עומאן ובצפון הים הערבי. [על פי הדיווחים](#)

¹ "תום מסע" (Termination of Voyage) – אפשרות למוביל המטען לפרוק את מטען האונייה בנמל אחר מהמופיע בשטר המטען (חוזה ההובלה) בגין סיבות המוגדרות בחוזה לרבות אירועי מלחמה, כוח עליון וכד'.

² נקודות חנק (Chokepoints) – ההגדרה למצרים בין ימים/אוקיינוסים או נתיבי שיט מוגבלים גיאוגרפית שחסימתם תפגע בסחר הימי החופשי.

[האחרונים](#), ארצות הברית החלה לפעול לביסוס ברית ימית בהשתתפות מדינות באזור להתמודדות עם האיום החות'י. זהו צעד מבורך שמדינת ישראל צריכה לתמוך בו.

'הסכמי אברהם', לצד העברת שיתוף הפעולה הצבאי אמריקאי-ישראלי מהפיקוד האירופאי (EUCOM) לפיקוד המרכז (CENTCOM) מאפשרים לישראל להפוך לשותפה פעילה באותה ברית ימית. הצי הישראלי מחזיק במגוון רחב של כלי שיט, יכולות ויחידות, אשר יכולים לפעול במגוון רחב של כוחות משימה, החל ממשימות הומניטריות, משימות ליווי ואבטחת חופש שיט באזורים מאוימים, דרך משימות של בניית תמונה או איסוף מודיעין ועד משימות של סיכול פעילות טרור ימי והברחת אמל"ח. הפעלת הכוחות הימיים עשויה להתבצע בחתימה גבוהה או בחתימה נמוכה, בשיתוף ציים שונים בים התיכון, בים האדום ובמקומות נוספים. כל אלה רלבנטיים מאוד, כמובן, להתמודדות עם האיום מצד איראן ושלוחיה. בנוסף, התעשיות הביטחוניות של מדינת ישראל נמצאות בחזית הטכנולוגיה במגוון תחומים ימיים, היכולים להרים תרומה חשובה לברית ימית שכזו.

מימוש של המדיניות המוצעת באמצעות קידום דיפלומטיה ימית ככלי להעמקת והרחבת 'הסכמי אברהם' בתקופה בה אלו מאתגרים על ידי המלחמה ברצועת עזה, עשוי לסייע לישראל להפוך את האיום החות'י להזדמנות אסטרטגית. דיפלומטיה ימית נחשבת כלי אפקטיבי בקידום שיתופי פעולה בין מדינות בזכות השפה המשותפת של ימאים, המאפשרת לעקוף מכשולים דיפלומטיים קיימים.

עורכי הפרסום: ענת קורץ ואלדד שביט