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

מ- Estelle עד 'חנדלה' - החרמת ספינות הפורצות את הסגר הימי

על רקע תפיסתה והחרמתה של הספינה 'חנדלה' והגשת בקשת להחרמה וחילוט של קודמתה 'מדילין' (עליה הפליגה ה'סלב' גרטה טונברי (ששמה נכתב בטעות טונבורג) ו- 12 פעילים נוספים, ראוי לחזור לסגר הימי המוטל אל מול חופי עזה בראי המצב המשפטי.

מדינת ישראל ביקשה מבית המשפט המחוזי בחיפה, בשבתו כבית המשפט לימאות, להחרים לצמיתות ולחלט לטובת אוצר המדינה את הספינה Madleen מ"משט החירות" שנעצרה על ידי חיל הים ביוני 2025, בעת שניסתה להסיר את הסגר הימי החוקי שהוטל על רצועת עזה.

הבקשה שהגישה פרקליטות מחוז חיפה (אזרחי) מבוססת על המשפט הבין-לאומי המנהגי, המעניק למדינות את הזכות לתפוס כלי שיט המנסים להפר סגר ימי, ולבית המשפט את הסמכות להורות על החרמתם. על פי דיני המלקוח הימי, פריצה או ניסיון לפריצת סגר, מקנים למדינה סמכות לבצע חיפוש על כלי השיט, ולתפוס אותו.

הטריבונל הבינלאומי הראשון (וכנראה) היחיד שהכיר בזכותה של מדינת ישראל להטיל סגר ימי אל מול חופי עזה אינו אלא דו"ח ועדת הבדיקה שמטעם האו"ם בראשות סר פאלמר שהוקמה באוגוסט שנת 2010 לבדיקת אירועי המשט המרמרה [1].

הדו"ח, שפורסם בספטמבר 2011, מתאר כי רקטות, טילים ופצצות ימיות שוגרו מהרצועה לכיוון מדינת ישראל מאז שנת 2001, 5,000 שיגורים נמנו בין השנים 2005 ועד ינואר 2009, הוא המועד בו הטילה מדינת ישראל את הסגר הימי מול חופי עזה.

לפי הדו"ח, אי הבהירות של המצב המשפטי של הרצועה, אינו מונע מישראל את הזכות להגן על עצמה והוא מקבל את העמדה הישראלית כי המצור הימי (Naval Blockade) הנו אחד מהאמצעים שנועדו לאפשר הגנה על טריטוריה ואוכלוסייה,

שכן הוא מונע הגעת נשק לרצועת עזה ומונע שיגורים כלפי ישראל מהמרחב הימי.

וכלשונו של הטריבונל – "a blockade in those circumstances is a legitimate exercise of the right of self-defense" [בפסקה 72]. הדו"ח מוסיף וקובע כי הסגר הימי הודע ודווח כהלכה – "As required, the naval blockade was declared and notified" [בפסקה 75]. הדו"ח אף מוסיף ומציין כי מטרת מארגני משט המרמרה – משט בן 6 אוניות הגדולה שבהן הייתה ה- *Mavi Marmara* – עליה היו כ- 40 חברי IHH שלא עברו בדיקה ביטחונית בעת עלייתם באיסטנבול, הייתה לפרוץ את הסגר הימי, כי על סיפון האניות בקושי היה ציוד הומניטרי לעזה וממילא לא היה נמל בעזה שיכול לקלוט אותן [עמודים 45 – 48 לדו"ח]. ולכן למדינת ישראל הייתה הזכות להשתלט על ספינות המשט על מנת לאכוף את המצור הימי.

הביקורת בדו"ח פאלמר היא על התכנון המבצע לעצירת המשט שהיה צריך להיות מתוכנן טוב יותר תוך לקיחה בחשבון כי דרך הפעולה שננקטה תביא להתפרצות אלימות מטעם נוסעי ה- Mavi Mamara כפי שאכן התרחשה. בהקשר זה הדו"ח אף מפנה להערה בדו"ח הישראלי כי היה מקום לעצור ולבצע הערכה מחודשת (של השתלטות) לאחר שהניסיון להשתלט באמצעות סירות מנוע לא צלח.

בפועל אירועי ההשתלטות יצאו משליטה ועד אשר זו הושגה מחדש נמנו חיילים ישראל פצועים- כולל מפציעות ירי, ותשעה הרוגים ממשתתפי המשט ופצועים נוספים. משקלו הסגולי של הדו"ח הוא בקביעותיו כי שני הצדדים, הישראלי והטורקי, רואים חשיבות לשמירה על היחסים ביניהם החיוניים ליציבות האזורית (כזכור, השנה היא שנת 2011), ולכן הדו"ח קובע או ממליץ כי יהא זה חשוב שתצא הצהרה מתאימה מטעם מדינת ישראל בדבר הצער אודות המקרה בהקשר של תוצאותיו –

"The Panel considers that an appropriate statement of regret made by Israel in respect of the incident in light io its consequences.

[1] "דו"ח ועדת פאלמר" - Report of the Secretary-Generals Panel of Inquiry on the 31 May 2021 Flotilla Incident.

לימים מדינת ישראל פיצתה את נפגעי המשט ויחסי ישראל טורקיה ידעו עליות ומורדות, כאשר דווקא בספטמבר 2023 התקיימה פגישה בין נשיא טורקיה ארדואן לבין ראש ממשלת ישאל בנימין נתניהו, בשולי עצרת האו"ם. אולם מספר שבועות לאחר מכן פרץ טבח ה 7/10 והמציאות הגיאו -פוליטית השתנתה.

מי שהעירה את סמכותו של בית המשפט לימאות להורות על החרמה של אוניות וחילוטן היו ספינה קטנה בשם Estelle ופרקליטות מחוז חיפה, בראשות ד"ר הדר מסורי דאז (כיום שופט בית משפט השלום).

הספינה Estelle יצאה במאי 2012 מנמל טורקו בפינלנד בדרכה לרצועת עזה כשהיא נושאת מטען של 34 משטחים של מלט וצעצועים, נושאת כיתוב בולט – "SHIP TO GAZA" וכשמפעיליה מכריזים בפומבי כי בכוונתם להפר את הסגר הימי.

ב- 20 באוקטובר 2012 היא נתפסה בדרכה לאזור המוכרז כסגור על ידי ספינות חיל הים הישראלי והובאה לנמל אשדוד. צוות הספינה נחקר והורחק מישראל, והמלט שהיא נשאה הועבר בחלקו לרשות הפלשתינית ובחלקו לאונר"א (לשם חלוקתו לתושבים).

כעשרה חודשים לאחר מכן פנתה מדינת ישראל באמצעות פרקליטות מחוז חיפה אל בית המשפט לימאות וביקשה כי יפעיל את סמכויותיו להורות על מלקוח ימי יאשר את תפיסת האנייה, החרמתה והעברתה לבעלות המדינה.

הייתה זו הפעם הראשונה בה התבקש בית המשפט לימאות להפעיל את סמכויותיו כבית משפט למלקוח ימי (Prize Court) ולמעשה אחד המקרים הבודדים, אם בכלל, בהם נושא המלקוח הימי נדון בפני בית משפט של מדינה מערבית, לאחר מלחמת העולם השנייה.

עד אותה עת, "הבכורה" הייתה נתונה למצרים אשר מכוח צו של המלך פארוק משנת 1950 שהורה לבדוק את מטעניהן של אוניות העוברות בתעלת סואץ ה- Prize court המצרי קבע, כי כל מטען המסומן "כתוצרת ישראל" הוא מטען אויב בר החרמה. בשנת 1951 מועצת הביטחון של האו"ם ראתה בפרקטיקה המצרית ניצול לרעה של סמכויות החיפוש באוניות (שהנה לצורך הגנה עצמית כמתואר) אולם למעשה מצרים המשיכה בשלה, עד להסכמי השלום.

מאחר ובעת שהוקם בית המשפט לימאות בתקופת המנדט הבריטי [2] הוא הוקם כבית משפט קולוניאלי- ללא הסמכויות לשמש כבית משפט למלקוח ימי[3], הרי שעם פרוץ מלחמת העולם השנייה [4], ניתנו הנחיותיהם של המורשים במשרד הלורד אדמירל הגבוה באנגליה אל זקן שופטי בית המשפט העליון בירושלים, לשים לב תפיסות של אוניות, ספינות ומטעני אויב, לדון בהם, לפסוק ולהחרים אותם על פי חוקי האדמירליות.

מכאן נשאלת השאלה האם סמכות זו - לשמש כבית משפט למלקוח ימי נותרה בידי בית המשפט לימאות לאחר תקופת מלחמת העולם השנייה והאם סמכות זו נמנתה על הסמכויות שהועברו אל בית המשפט המחוזי בחיפה עת מכוח חוק בית המשפט לימאות, 1952 הועברו אליו הסמכויות שהיו עד אותה עת בידי בית המשפט העליון, לצורך הקמתו כבית המשפט לימאות?

בהחלטתו המלומדת (מה- 31 באוגוסט 2014) קבע כבוד שופט בית המשפט לימאות, סגן הנשיא השופט רון סוקול, כי החל משנת 1948 ועל פי פקודת סדרי השלטון והמשפט, הדין הישראלי אינו נזקק לסמכויותיו של הכתר הבריטי ובית המשפט לימאות הנו בית משפט עצמאי (שאינו משני לזה של הכתר הבריטי).

אי לכך מכוח סמכותו המלאה של בית המשפט לימאות ומכיוון שהמצב החוקי הבינלאומי מחייב הפעלת ביקורת שיפוטית על פעולת ההחרמה של המדינה ולשם קביעת חוקיות התפיסה והנעשה בה, הרי שיש לראות את בית המשפט לימאות כמוסמך לשמש כבית משפט למלקוח ימי.

בעניינה הספציפי של הספינה Estelle, מכיוון שהמדינה התמהמה פרק זמן

[2] בית המשפט לימאות הוקם בידי המנדט הבריטי מכוח "דבר המלך במועצה" המחיל את ה- Colonial Admiralty Act משנת 1890 על א"י- פלשתינה וקובע כי בית המשפט העליון ישמש כבית המשפט לימאות.

[3] על פי סעיף 3 (b) ל- Colonial Admiralty Act 1890 הסמכות של בית משפט לימאות המוקם מכוח החוק ("בקולוניה") לשמש כבית משפט למלקוח ימי (Prize Court) מותנית במתן כתב הסמכה והרשאה מפורש.

[4] בתוספת מספר 2 לעיתון הרשמי שפורסם באוקטובר 1939.

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

ממושך ולא קיימה את חובתה להביא את התפיסה לאישורו של בית המשפט לימאות במהירות (בנוסח האנגלי – forthwith and without bulk broken[5]") שוחררה האנייה. ערעור שהוגש לבית המשפט העליון עיגן עוד יותר את סמכותו של בית המשפט לימאות אולם לא הביא לשינוי בהכרעה, והאנייה שוחררה.

מאז, נתפסו והוחרמו מספר אניות פורצות סגר, ובית המשפט לימאות הורה על החרמתן, מכירתן והעברת התמורה לאוצר המדינה: הספינה Marianne (החלטה מיום 20.11.2026), הספינה Zaytouna-Oliva (החלטה מיום 31.1.2019), הספינות FREEDOM ו- KARRSTEIN (החלטה מיום 30.1.2021).

בימים אלו, ובהליך שהחל עוד לפני השביעי באוקטובר, תלויה בפני בית המשפט לימאות בקשת החרמה של שתי סירות שפרצו את הסגר הימי מהצד "הפנימי"- סירות דיג שהרבו לפרוץ את גבולות טווח הדיג והשייט (גבולות המסומנים במצופים, מופיעים במפה שהועברה אז לרשויות ברצועה כולל אגודת הדייגים ואשר פורסמו במרשתת ובהודעות פרטניות לדייגים) ולהתעמת עם ספינות חיל הים שאכפו את קווי המתחם הימיים (הסירות P – 00474, P – 00494).

אמנם סירות אלו נתפסו והוחרמו לפני אירועי 7 באוקטובר, אולם יש לזכור כי המתקפה הימית של יום זה, כללה גם סירות גומי נושאות נשק, חומרי נפץ ומחבלים, אשר חלקו לא סוכלו על ידי חיל הים והגיעו לחוף זיקים שם נרצחו עשרות אזרחים . תזכורת כואבת לכך, שסגר ימי הנו אמצעי להגנה עצמית- למניעת פגיעה בטריטוריה ובתושבים.

סביר להניח כי הספינות מדילין ו- חנדלה, פועלות באותו דפוס הפעולה של האנייה Estelle והבאות אחריה: ניסיון לפרוץ את הסגר הימי, לצורך עצם פריצת הסגר ויצירת הד תקשורתי. אל מול אלו, ניתן להציג את דברי דו"ח ועדת פאלמר, אשר קובע מפורשות ([בפסקה 158), שמטיל הסגר הימי רשאי להשתמש בכוח לאכיפתו והן כי אין בזכות המחאה בכדי לגבור או לפרוץ סגר ימי וכי מי שעושה כך, נוטל על עצמו סיכון של פגיעה.

"Once a blockade has been lawfully established, it needs to be understood that the blockading power can attack any vessel breaching the blockade if after prior warning the vessel intentionally and clearly refuse to stop or intentionally and clearly resists visit, search, or capture. Thers is no right within those rules to breach a lawful blockade as a right of protest. Breaching a blockade is therefore a serious step involving the risk of death or injury"

הוסיף על הדברים, כבוד השופט רון סוקול בקביעותיו כי "מי שמעוניין למחות נגד החלטות או פעולות של ממשלת ישראל, יכול לנקוט בדרכים רבות ומגוונות, שאין בהן מקום הפרה של הסגר הימי...הניסיון להפר את הסגר הימי כאמצעי לביטוי מחאה פוגע באינטרס הציבורי ופוגע בתכליות הטלת הסגר ובמיוחד בתכלית של החלשת כוח עמידתו של ארגון החמאס ברצועה. כניסת ספינות לצרכי מחאה תעודד את האוכלוסייה, תחזק את כוחו של ארגון החמאס ותפגע בתכליות הסגר".

דברים אלו נקבעו בנובמבר 2016, בפסק הדין המורה על החרמת האנייה Marianne. דומה כי אלו ייאמרו ביתר שאת במצב המלחמתי הנוכחי, המתמשך מאז החליט חמאס בשביעי באוקטובר להמיט על ישראל מלחמה רב זירתית ומבלי שהוא בוחל ברצח, טבח וחטיפתם של אזרחים וחיילים.

פורסם ב "מטען, עיתון יומי בענייני הובלה", www.shipper.co.il, בתאריך 29/7/2025.

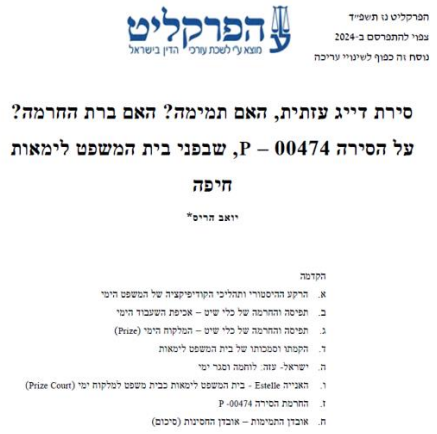
[5] על פי סעיף 16 – Naval Prize Act 1864, כל אונייה הנתפסת כ- Prize ומגיעה לנמל תימסר לידי "forthwith and without bulk broken" Marshal ה- Prize Court, שבתחום שיפוטו מצוי הנמל. על פי סעיף 17 לחוק זה (כפי עדכונו ב- Prize Act 1939), על התופס להביא את מסמכי האנייה שנתפסה "with all practicable speed".

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

מאמרים נוספים בנושא:

יואב הריס, "עוד על המלקוח הימי" הקתדרה לזכויות אדם ע"ש אמיל זולא | מרץ 2014, 38- 48 - בקישור https://shorturl.at/kgyQQ

יואב הריס, "על טילים, על מלט, ועל דיני השלל הימי" הקתדרה לזכויות אדם ע"ש אמיל זולא | מרץ 2014 , 6 - 20 - בקישור https://shorturl.at/UKvh4



הפרקליט נו תשפ"ד
צפוי להתפרסם ב-2024
נוסח זה כפוף לשינויי עריכה

הפרקליט
מוצא לי לשכת עורכי הדין בישראל

סירת דייג עזתית, האם תמימה? האם ברת החרמה? על הסירה P – 00474, שבפני בית המשפט לימאות חיפה

יואב הריס"

המקדמה
א. הרקע ההיסטורי והתהליכי הקודיפיקציה של המשפט הימי
ב. תפיסה והחרמה של כלי שיט – אכיפת השעבוד הימי
ג. תפיסה והחרמה של כלי שיט – המלקוח הימי (Prize)
ד. הקמתו וסמכותו של בית המשפט לימאות
ה. ישראל- עזה: לוחמה וסגר ימי
ו. האנייה Estelle - בית המשפט לימאות כבית משפט למלקוח ימי (Prize Court)
ז. החרמת הסירה P -00474
ח. אובדן התמימות – אובדן החסינות (סיכום)

יואב הריס "סירת דייג עזתית, האם תמימה? האם ברת החרמה? על הסירה P – 00474, שבפני בית המשפט לימאות חיפה" עיתון "הפרקליט" מהודרת אינטרנט, כרך נז | מרץ 2024 - בקישור https://shorturl.at/4EEdf

יואב הריס, עו"ד

הריס ושות', משרד עורכי דין

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.

