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

"משט צומד 2/ האביב" – מה נעשה עם הספינות ?

מדי תקופה זו או אחרת ולעתים במה שנחזה כלא שונה מלוויתנים העולים על החוף, פוקד את אגן הים התיכון בואך חופי עזה משט חופש/צומוד/ אביב זה או אחר, שמטרתו לפרוץ את הסגר הימי שהוטל על חופי עזה בינואר 2009 לנוכח ריבוי הטילים הרקטות והעוינות שנורו אז מהרצועה לכיוון מדינת ישראל (5,000 במספר בין השנים 2005 לינואר 2009) במטרה למנוע כניסת תחמושת ואויב לרצועה ואשר נקבע כחוקי על ידי הטריבונל הבינלאומי מטעם האו"ם שבדק את העניין: דו"ח ועדת פאלמר שהוקמה על מנת לבדוק את אירועי המשט הידוע כמשט המרמרה [1]. וכדאי להכיר את הדברים:

The Israeli report to the Panel makes it clear that the naval blockade as a measure of the use of force was adopted for the purpose of defending its territory and population, and the Panel accepts that was the case. It was designed as one way to prevent weapons reaching Gaza by sea and to prevent such attacks to be launched from the sea". [2]

אם בתחילה, (למעט משט המרמרה שנשא עשרות פעילי IHH) המדובר היה בסירות רעועות למדי שיותר ביקשו להביע מחאה מאשר להתעמת עימות של ממש: עיין ערך הספינה Estelle ש"זכתה" להיות הראשונה שעניינה נדון משפטית והקים את סמכות בית המשפט לימאות לשמש כבית המשפט למלקוח ימי והובילה מלט וצעצועים שנפרקו בתיאום באשדוד והועברו לרשות הפלשתינאית ולאונר"א (אוקטובר 2012), הרי שלאחרונה שינוי המשטים פניהם למשטים בני עשרות ספינות כל אחד, המאורגנים על ידי ארגון בשם Global Sumud Flotilla אשר הוקם בשנת 2025 "על מנת לתמוך בזכויות אדם ומשפט בינלאומי אשר ממשלות כשלו מלהגן עליו" (כך לדברי הארגון) ובהקשר זה הוא נענה לקריאותיהם של פלשתינאים מעזה.

ביקורו הראשון של משט צומוד את מחוזותינו הסתיים בתפיסת אוניות המשט -כ- 50 במספר במהלך יום כיפור והימים שאחריו (1-2.10.25 ו- 8.10.25) והגשת בקשה להחרמתן אשר הוגשה בפני בית המשפט לימאות חיפה ומתבררת בימים אלו במאוחד עם הבקשות להחרמת הספינות Handela ו- Madleen (נתפסו בתאריכים 26.7.25 ו – 9.6.25).

במסגרת ההיערכות למשט זה התקין משרד המשפטים את הוראת שעה בדבר סדרי דין מיוחדים בבקשה להחרמת ספינות שמטרתן הייתה לייעל ולזרז את הליכי ההחרמה ובירור הבקשות - כולל הסדרת אופן מסירת והמצאת בקשות ההחרמה לבעלי כלי השייט -בהדבקה על תורן הספינה וכן לבא כוח הבעלים או לכתובתו ואם זו אינה ידועה- במשלוח בדואר אלקטרוני [3].

בפועל, הגם שאין חולק כי באי אותו משט הצומוד התכוונו לפרוץ את הסגר הימי- זו מטרת המשט המוצהרת והגם שכצפוי התברר כי גם במשט זה אין ולא הייתה כל "אספקה" לרצועת עזה (על כל עשרות כלי השייט נמצאה במצטבר כמות כוללת של כ- 5 טון בלבד של ציוד הומניטרי -פחות משליש מכמות הסיוע אותה מובילה משאית בודדת אחת המכניסה לרצועה בין 15 ל 20 טון, בכל משאית), דומה, כי הליך זה הנוגע להחרמתן של 50 ספינות כאמור נתקל בקשיים אלו אחרים (ויש שיגידו כי "קצת הסתבך").

כך למשל, בעוד שבקשת ההחרמה מתארת כי 16 מתוך כלי השייט המוחרמים הנם בבעלותה של חברה בשם "Cyber Neptune" שהוצגה כ- "חברת קש" שבבעלות פעיל מרכזי בארגון ה- PCPA שהוקם על ידי החמאס בשנת 2018 ומפנה להודעת משרד החוץ בדבר רישומו של בעלים זה ברשימת פעילים שנתפסה באחד ממוצבי החמאס (מספר 25 ברשימה- מר סייף אבו כשכ, שהוא מנכ"ל חברת Cyber Neptune הנ"ל), הרי שבעת שמספר נפגעי טרור ביקשו להצטרף לתובענה ולעקל לטובתם את הספינות השייכות לארגון החמאס לצורך הבטחת פיצויים שנפסקו לטובתם השיבה המדינה מפורשות כי "המדינה מתכבדת להודיע כי היא אינה מחזיקה כלי שיט שיש מידע כי הם רשומים בבעלות "תנועת חמאס" או ארגון הטרור

[1] Report of the Secretary General's Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident", September 2011

[2] שם, בפסקה 71 לדו"ח.

[3] תקנות בית המשפט לימאות (סדרי דין מיוחדים בבקשה להחרמת ספינה), (חרבות ברזל) (הוראת שעה), תשפ"ה- 2025.

חמאס"...(בקשת ההצטרפות נדחתה, כולל מנימוקים נוספים)[4].



הרקם	الاسم	الصفة	بلد الإقامة
22	سلمان أبو ستة	رئيس هيئة أرض فلسطين	الكويت
23	سمير القربوني	صحفي مستقل	ايطاليا
24	سهيل أبو شمالة	رئيس التجمع الفلسطيني في المانيا	اوروبا
25	سيف ابو كشك	ناشط فلسطيني في اسبانيا	اسبانيا

* רשימת פעילי ארגון PCPA שנתפסה במוצב של החמאס (מהודעת משרד החוץ)

כך למשל בעוד שהמדינה הסתפקה בלהודיע לכבוד בית המשפט כי שתי ספינות מהמשט טבעו בים, האחרות מוחזקות בנמל הצבאי ובנמל אשדוד ומאחר ומדובר בספינות רעועות בכוונת המדינה להעלות אותן לחוף, בית המשפט לימאות, כבוד השופט רון סוקול הבהיר, כי המדינה אינה רשאית להחליט על דעת עצמה מה יעשה בספינות והיא נדרשת לבקש ולקבל הוראות מבית המשפט. בהמשך הדברים אישר בית המשפט את העלאת הספינות לחוף לא לפני שהורה למדינה להגיש פירוט מדויק על מצבו של כל כלי שייט, בצירוף צילומים וחוות דעת ועלות ההעלאה והאחסנה. כאשר על פי החלטת בית המשפט לימאות שניתנה בתחילת הדרך (בתאריך 10.11.25)- "עד מתן החלטה אחרת יישמרו הספינות וכל ציודן בנאמנות על ידי התובעת. התובעת תדאג לתחזק את הספינות כנדרש כדי למנוע גרימת נזק בתקופת העגינה" - ברור כי בשלב ראשון (אם לא יותר מכך) עלויות אחסנה אלו תחולנה על המדינה וספק אם בסופו של יום ניתן יהיה להיפרע את אלו גם כאשר בית המשפט יאשר את ההחרמה.

לאור עמדת המדינה האמורה ולפיה אין בידיה מידע כי מי מספינות משט הצומוד הנן בבעלות "חמאס" לא ברור עד כמה תו התפיסה המנהלי (צת-11/26) שהוציא שר הביטחון ביום 25 במרץ 2026 על פי חוק המאבק בטרור רלבנטי כנגד הספינות עצמן, אם בכלל. הגם שהצו הוצג בתקשורת כמיועד כנגד המשט הנוכחי ("משט האביב") בפועל הוא מורה על חילוט כספים הנכנסים לאתרי אינטרנט קמפיין גיוס תרומות המכונה Global Sumud Flotilla – The Second Mission (ולא כנגד הספינות עצמן) וזאת בשעה שבאשר לספינות משט הצומוד הקודם על פי העמדה אין בנמצא מידע על כי הן שייכות לחמאס...



* אגרת ברכה מראש הלשכה המדינית של חמאס, אסמעיל הנייה לארגון PCPA מ-2021 (הודעת משרד החוץ)

התקשורת הייתה רוויה בסוף השבוע שעבר בדיווחים אודות ההפתעה בה הפתיעה חיל הים את ספינות משט הצומוד הנוכחי, עת ביום רביעי ה- 29.4.2026 הוא תפס את הספינות כ- 1,000 קילומטרים מחופי עזה-מערבית לכרתים.

חשוב להבהיר כי על פי המשפט המנהגי בכל הקשור ללוחמה הימית, מפקד צבאי אינו מחויב להמתין עד אשר הספינה אכן תפרוץ בפועל את הסגר וניסיון להפר את הסגר מוגדר בכל שלב שלאחר עזיבת כלי השייט (או הטייס) את הנמל מתוך כוונה להפר את הסגר – "Attempted breach of the blockade occurs from a time a vessel or air craft leaves a port or airfield with the intention of evading the blockade" (מתוך המדריך הצבאי האמריקאי).

בעניין החרמת הספינה Marianne קבע כבוד השופט רון סוקול: "הסמכות לתפוס ולעצור את האנייה נתונה בכל שלבי מסעה של האנייה, החל מרגע צאתה לים הפתוח ולא רק בעת הגעתה לאזור הסגר עצמו".

עוד הפליגה התקשורת בצילומים אודות ה"אווירה החופשית" ששררה ככל הנראה בין חברי המשט בספינות למיניהן בהם נמצאו דברים אלו ואחרים – אף לא אחד מהם סיוע הומניטרי של ממש. בצילומים נראו הגלגלונים והפירמידות אותם ערכו משתתפי המשט לאחר שהובאו אחר כבוד לספינות חיל הים התופסות.

לכך ניתן להוסיף את לא אחרת מאשר החלטה 2803 של מועצת הביטחון של האו"ם בישיבתה מתאריך 17 בנובמבר 2025, אשר בין היתר מברכת את הקמת מועצת השלום (Board of Peace) אשר

[4] תיק ימאות 25- 07- 73124 מדינת ישראל נגד האנייה "Handala" במאוחד עם תיקים אחרים, החלטה מיום 2.3.2026.

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

נוטלת על עצמה בשלב הראשון את העניינים האדמיניסטרטיביים ואחרים הקשורים לרצועת עזה ואשר נושא העזרה ההומניטרית לרצועה יתואם אל מולה ובתיאום האו"ם והצלב האדום תוך שיש לוודא כי עזרה זו לא תגיע לקבוצות חמושות – "ensuring such aid is used solely for peaceful uses and not diverted by armed groups" [סעיף 3 להחלטה] ותוך הסמכת המדינות החברות במועצה לתאם ולתמוך במתן שירותים אזרחיים וסיוע הומניטרי לרצועת עזה.

מקום בו, ככל שידוע, תחת מועצת השלום זו נכנסות כ- 4,300 משאיות מדי יום לרצועה (כל אחת מהן כאמור נושאת או יכולה לשאת 15 עד 20 טון של מזון, ציוד ותרופות) אין כל צורך כמובן ב"סיוע הומניטרי" כלשהו דרך הים כביכול.

עוד מלמדת התקשורת על חשיבה יצירתית נוספת של זרועות חיל הים והביטחון: במקום להביא את פעילי המשט שנתפסו לנמל אשדוד ומשם לגרש אותם בטיסה - הכל על חשבון המדינה ומשלם המיסים, הרי שהללו משוחררים כבר באזור התפיסה, ביוון.

אולם דבר אחד ויחיד נעלם או נאלם מהעיסוק התקשורתי- מה נעשה עם הספינות עצמן? כ- 20 ספינות מתוך כ- 100 ספינות המשפט אליהן ועליהן פשטו כוחות חיל הים? גם אתר דובר צהל שותק בעניין דום שתיקה מוחלט.

רמז לגורלן של אלו ניתן למצוא בלא אחר מאשר ה- press release של מארגני המשט אשר ביום 30.4.2026 מתארים את פעולות חיל הים כ- piracy, וטוענים כי לאחר שכוחות חיל הים עלו על הספינות, עיכבו אנשים וגרמו להם נזק, הכוחות "נסוגו" (retreated) כשהם "חוטפים" משתתפים או לחילופין מותירים את האחרים נטושים על גבי כלי שייט שניזוקו בואך סופה צפויה (כך לדברי מארגני המשט).

עולה אפוא, כי בהתחשב בעלויות והתשומות הנדרשות לגרירת הספינות משך כ- 1,000 קילומטרים עד לנמל אשדוד והצורך לשמור על אלו בנאמנות ביחד עם עוד כ- 50 ויותר ספינות מהמשט הקודם, וזאת עד אשר תתברר בקשת ההחרמה, העדיפה מדינת ישראל שלא להחרים את הספינות עצמן ולהסתפק בעלייה עליהן והסטתן מכוונתן לשוט לחופי עזה.

ככל שהספינות כן נתפסו הרי שעל המדינה להביא עת עניינן בפני בית המשפט למלקוח ימי במסגרת בקשה שתאשר את החרמתן ולעשות כן בהקדם האפשרי – "shall forthwith, and without bulk broken, be delivered to the marshal of the court" (לשון סעיף 16 ל- Naval Prize Act 1864).

חשוב לציין, כי המשפט המנהגי, כך נראה, אינו מחייב כי אכיפת סגר ימי תסתיים בסופו של דבר בהחרמה. המשפט המנהגי מכיר בזכות לעלות/לפשוט על אונייה פורצת סגר (visit and search) וכן להסיט אותה ממסלולה (diversion).

כך מדברי המלומד WOLFF HEINEGG[5] – "visit and search may be performed by dully commissioned warships" וגם – "the practice of diversion being based on the traditional right of visit and search, there were no substantial limitations on its exercise".

לא זו בלבד, אלא שבמקרי חירום -לפיהם אין לאונייה התוספת את היכולות והאמצעים להוביל ספינה שנתפסה היא זכאית להשמיד אותה (אולם עדיין יהא צורך לאשר את ההחרמה בפני בית המשפט למלקוח ימי), וגם מכאן אפוא, על אחת כמה וכמה, שלכאורה נתונה הזכות לאכיפת סגר גם על ידי הסטת כלי השייט המפר.

האם אותן 20 ספינות אכן נתפסו על ידי חיל הים? האם תוגש בקשה להחרמתן? האם הנושא יעמוד לביקורת שיפוטית אחרת? ומה יהיו תוצאותיה – לא נותר אלא להמתין ולראות כיצד יתפתחו הדברים.



יואב הריס, עו"ד
הריס ושות', עורכי דין.
פורסם "המטען" מהדורת האינטרנט,
www.shipper.co.il,
5.5.2026

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.

[5] פרופ' WOLFF HEINSTOCHEL VON HEINEGG, "Visit, Search, diversion and Capture in Naval Warfare" חלק ראשון: The Canadian Yearbook of International law 1991, עמוד 283, בעמוד 298, עמוד 302, עמוד 308.

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