

בעניין:

האנייה "Madleen"

נושאת דגל בריטניה, מספר רישוי 232057367

המבקשת:

מדינת ישראל

על-ידי פרקליטות מחוז חיפה (אזרחי)

משדרות פל ים 1א, חיפה

טל: 073-3921400, פקס: 02-6460769

כתובת דוא"ל: ez_haifa@justice.gov.il

-נגד-

המשיבה:

האנייה "Madleen"

נושאת דגל בריטניה, מספר רישוי 232057367

אשר עוגנת בנמל אשדוד, לרבות גופה, מנועיה,

דוודיה, הדלק שבה, חוכריה, בעליה, מפעיליה

וכל המעוניינים בה.

המועד להגשת הבקשה: 26.7.25

בקשה מטעם מדינת ישראל להחרמת אנייה

בהתאם לסמכותו לפי חוק בית המשפט לימאות, התשי"ב-1952, ובהתאם להוראות הדין הבין לאומי בעניין עימות מזוין בים, מתבקש בית-המשפט הנכבד להורות על החרמה של האנייה "Madleen", מנועיה, דוודיה והדלק שבה, בשל ניסיונה להפר את הסגר הימי שהטילה מדינת ישראל על רצועת עזה.

ואלה נימוקי הבקשה:

א. רקע עובדתי

1. על רקע העימות המזוין בין מדינת ישראל לבין ארגוני הטרור ברצועת עזה, ובראשם החמאס, הטילה מדינת ישראל סגר ימי על רצועת עזה ביום 3.1.2009. זאת, מכוח הסמכות הנתונה לה תחת דיני הלחימה של המשפט הבין-לאומי. במסגרת זו, נאסרה כניסתם של כלי שיט למרחב הימי המשתרע על פני 20 מייל מחופי הרצועה, החל מהשעה 19:00 ביום 3.1.2009 עד להודעה חדשה ועודנו בתוקף.
2. עם הטלת הסגר, פרסמה רשות הספנות של ישראל הודעה לימאים (Notice to Mariners) על קיומו של הסגר. תוכנה של הודעה זו נמסר באופן כללי גם בערוצים בין-לאומיים שונים.
3. מאז תחילת מלחמת "חרבות ברזל" החלה היערכות ב"קואליציית משט החירות" (Freedom Flotilla coalition) (להלן: "קואליציית המשטים") להוציא משט מחאה לרצועת עזה. מטרתו

- המוצהרת** של המשט ומשתתפיו, שהובעה בהזדמנויות שונות, הינה פריצת הסגר הימי המוטל על רצועת עזה. במסגרת המשט תוכננו להפליג מספר כלי שיט ועליהם פעילים מרחבי העולם.
4. ב-16 במאי 2025, החל להתארגן משט בהובלת קואליציית המשטים שבו עתידים היו להפליג לרצועת עזה כלי שיט שונים, וביניהם כלי השיט מושא הבקשה – "Madleen" (להלן: "כלי השיט").
 5. ביום 1 ביוני 2025 יצא כלי השיט ממעגן אוגוסטה באיטליה כשעליו 12 מפליגים מלאומים שונים, כולל אנשי צוות. על-פי המידע שפרסמו מארגני המשט, יעד מסעו של כלי השיט היה רצועת עזה, מתוך מטרה מוצהרת ל"פריצת" הסגר הימי. זאת, בהמשך ישיר למשטים קודמים שיצאו לפועל על-ידי מארגני משט זה – באמצעות כלי השיט "מריאן", "זייתונה" ו"פרידום" שעניינים הובא בפני בית משפט נכבד זה בעבר.¹
 6. סמוך ליציאה למסע, נערכה מסיבת עיתונאים בה לקחו חלק ממארגני המשט, המשתתפים בו, ואנשים נוספים מ"קואליציית המשטים", בה הצהירו פעם נוספת כי כוונתם היא להפר את הסגר הימי.
 7. עוד בטרם יציאתו של כלי השיט לעבר רצועת עזה, ננקטו מול מדינות שונות צעדים במישור המדיני והדיפלומטי למניעת הגעתו. אולם, צעדים אלה לא צלחו והמשט יצא לעבר היעד ובהתאם להצהרותיו ולתכנונו.
 8. במהלך המשט הועברו על-ידי צה"ל מסרים ישירים לקפטן כלי השיט, שנועדו להניא אותו מהפרת הסגר ולשכנעו לשנות את מסלולו. בין היתר, נמסר לקפטן כלי השיט כי מדינת ישראל נכונה לאפשר לכלי השיט לעגון בנמל אשדוד, תוך העברת הסיוע הומניטרי – ככל שיש כזה – בדרך המעברים היבשתיים המקובלים לרצועה ובכפוף לבידוק ביטחוני.
 9. קפטן כלי השיט התעלם מקריאות חיל הים, והמשיך בהפלגתו אל עבר רצועת עזה.
 10. לאחר שניסיונות חיל הים לשכנע את הכלי שלא להפר את הסגר לא צלחו, ביום 8 ביוני 2025 בשעה 03:00, בים הפתוח במרחק של כ-90 מייל מתחום הסגר, כוחות חיל הים השתלטו על הכלי, תפסו אותו והובילו אותו לנמל אשדוד.
 11. בהתאם להוראות הדין הבין-לאומי והדין הישראלי, לרבות פסיקת בית-משפט נכבד זה, מדינת ישראל מבקשת את החרמת כלי השיט לצמיתות, כפי שיפורט להלן.
- ב. רקע משפטי**
12. לפי כללי המשפט הבין-לאומי המנהגי, המהווה חלק מהדין הישראלי הפנימי,² מוסמכת המדינה לתפוס כלי שיט פרטיים ניטראליים המנסים להפר סגר ימי, ובית המשפט הנכבד מוסמך להורות על החרמתם. בדברים שלהלן נבקש להציג את הרקע המשפטי הרלוונטי לצורך בקשה זו, הנשענת על שני אדנים איתנים: האחד – עצם חוקיות הטלת הסגר הימי על רצועת עזה; והשני – הסמכות הנתונה בדין הבין לאומי למדינה מטילת הסגר לתפוס כלי שיט המנסה להפר את הסגר ולהחרים, במסגרת הליך משפטי המתנהל באותה מדינה (prize court).
- חוקיות הטלת הסגר הימי על רצועת עזה**

¹ ת"ח 7961-07-15 מדינת ישראל נ' האנייה Marianne (פורסם בנבו) (להלן: "עניין מריאן"), ת"ח (ימאות) 26933-08-18 מדינת ישראל נ' האנייה Freedom (פורסם בנבו) (להלן: "עניין פרידום"), ותח (חי) 19424-10-16 מדינת ישראל נ' הספינה Zaytouna- Oliva (להלן: "עניין זייתונה").

² בג"ץ 785/87 עפו נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה ושומרון, פ"ד מב(2) 4, 35 (1988); בג"ץ 769/02 הוועד הציבורי נגד עינויים בישראל נ' מדינת ישראל, תק-על 2006 (4) 3958, 3966 (2005).

13. דיני הלחימה בים של המשפט הבין לאומי מעניקים סמכות לצד לעימות מזוין להטיל סגר ימי על חופיו של האויב, ובמסגרת זו למנוע כניסה או יציאה של כלי שיט אל האזור הסגור וממנו. כאמור לעיל, במסגרת העימות המזוין המתמשך בין ישראל לבין ארגוני הטרור הפלסטיניים ברצועת עזה, הטילה מדינת ישראל סגר ימי על רצועת עזה ביום 3 בינואר 2009. בבסיס הטלת הסגר הימי עומדת תכלית ביטחונית אשר הצורך בה, גם כיום, בא לידי ביטוי ביתר שאת לנוכח אירועי השבעה באוקטובר. תכלית ביטחונית זו מוגשמת באמצעות מניעת כניסה של אנשים ומטען לשטח שבשליטת ארגון החמאס; ומניעת יציאת פעילים המשתייכים לארגון זה או מטען מסוג זה מרצועת עזה אל עבר מדינת ישראל. מאז הטלת הסגר עודנו בתוקף.

14. הסגר הימי שהוטל על רצועת עזה מקיים את כלל התנאים שקובע המשפט הבין לאומי המנהגי לחוקיותו של סגר, וזו הייתה גם מסקנתן של שתי ועדות בדיקה עצמאיות שבחנו את חוקיות הסגר: הוועדה הציבורי לבדיקת האירוע הימי מיום 31 במאי 2010 ("ועדת טירקל"), וועדת מזכ"ל האו"ם לבדיקת אירוע המשט מיום 31 במאי 2010 ("ועדת פאלמרי").³

15. גם בית משפט נכבד זה כבר נדרש בהרחבה לסוגיית חוקיות הסגר בעניין "פרידוס",⁴ ומצא כי הסגר חוקי. כך, בתיקים קודמים שנדונו בפני בית המשפט, נדחו טענות הנוגעות לתנאים טכניים באופיים (למשל, פרסום ההכרזה, הנוסח שלה ותיחומה בזמן), טענות הנוגעות להפרת חובות הומניטאריות מצד מדינת ישראל כלפי תושבי רצועת עזה וטענה בנוגע לחוסר מידתיות.⁵

16. ערעור אשר הוגש על פסק דינו של בית משפט נכבד זה בעניין מריאן המוזכר לעיל, נדחה בהסכמה בבית המשפט העליון, על פי המלצת ההרכב הנכבד.⁶

17. פסיקות אלו רלבנטיות ומחייבות גם למקרה דנן. למעלה מן הנדרש יצוין, כי מאז פרוץ מלחמת חרבות ברזל, מדינת ישראל פועלת ומשקיעה מאמצים רבים על מנת לאפשר לארגונים בין-לאומיים שונים להעביר סיוע הומניטרי לאוכלוסייה האזרחית ברצועת עזה, במגוון דרכים, בהתאם לחובות המוטלות עליה בדין. יצוין, כי בעניין זה, אף הוגשה עתירה במהלך המלחמה (בג"ץ 2280/24) שנדחתה; ולאחרונה אף הוגשה עתירה נוספת בנושא (בג"ץ 4457-05-25) אשר עודנה תלויה ועומדת. כאמור, מדינת ישראל פועלת בעניין זה בהתאם לחובות המוטלות עליה בדין, תוך שהסגר הימי המוטל על רצועת עזה, מקיים את כל התנאים הנדרשים.

18. בהקשר זה נבקש להזכיר את דבריו של השופט מלצר בערעור בעניין האנייה "Estelle",⁷ אשר הסתמך על המסקנות של ועדות טירקל ופאלמר, וקבע כי הסגר הימי שהטילה מדינת ישראל על עזה הוא חוקי.⁸

תפיסת כלי שיט והחרמתו בגין ניסיון להפר את הסגר הימי על הרצועה

א. תפיסת כלי שיט

19. כניסה של כלי שיט לאזור הנתון בסגר ימי, או יציאה ממנו, מהווה הפרה של הסגר הימי אם היא נעשית ללא היתר (שיכול להינתן רק במקרים חריגים, בהתאם לתנאי חוקיות הסגר). כדי לאכוף את הסגר הימי, רשאי מטיל הסגר לתפוס את כלי השיט המפר כבר בשלב שבו קיימת כוונה

³ דוח הוועדה הציבורית לבדיקת האירוע הימי מיום 31 במאי 2010, חלק ראשון, בפס' 112 (2011); United Nations Panel of Inquiry into the Flotilla Incident dated 17 March 2011, 81 (2011).

⁴ ראו הי"ש 1, עניין פרידוס.

⁵ ראו הי"ש 1, עניין מריאן, בעמודים 20-33.

⁶ ע"א 3614/17 האנייה Marianne נ' מדינת ישראל.

⁷ ע"א 7307/14 מדינת ישראל נ' האנייה Estelle (7.8.2016) (להלן: "עניין אסטל").

⁸ ראו החלטות בית המשפט בעניין פרידוס ובעניין אסטל.

לנסות להפר את הסגר, כלומר גם אם כלי השיט עוד לא הפר אותו בפועל (ובתנאי שכלי השיט אינו מצוי בתחום הים הטריטוריאליים של מדינת ניטראלית). זאת, הן אם מדובר בכלי שיט הנושא דגל של האויב, הן אם מדובר בכלי שיט הנושא דגל של מדינה ניטראלית. גם בעניין זה נפנה את בית המשפט הנכבד למדריכים המקובלים בדיני הלחימה בים, סן רמו וניפורט.⁹

20. סעיף 135 למדריך סן רמו קובע כי ספינות אויב נתונות לתפיסה בכל עת; וסעיף 146 למדריך קובע, ביחס לכלי שיט פרטיים הנושאים דגל של מדינה ניטראלית, כי הללו ניתנים לתפיסה ככל שהם מפירים או מנסים להפר את הסגר:

"Neutral merchant vessels are subject to capture outside neutral waters if they are engaged in any of the activities referred to in paragraph 67 or if it is determined as a result of visit and search or by other means that they: [...]

(f) are breaching or attempting to breach a blockade"

21. מדריך ניופורט שהוזכר לעיל מכיר גם הוא בסמכותו של צד לעימות לתפוס כלי שיט ניטרלי אשר פועל במטרה לפרוץ את הסגר. כך, סעיף 9.6 למדריך קובע כי פריצה או ניסיון לפרוץ את הסגר מקנה למדינה אשר הטילה את הסגר לבצע חיפוש על כלי השיט ולתפוס אותו בהתאם לדיני המלחמה.¹⁰

22. כאמור, במקרה דנן כלי השיט נושא את דגל בריטניה, שהיא מדינה ניטראלית.

23. כאשר כלי השיט נתפס בידי מפקד צבאי כאמור לעיל, הוא מועבר לחזקתה הזמנית של המדינה.¹⁰ מטיל הסגר רשאי להחזיק בכלי השיט, אולם הבעלות הקניינית בו נותרת כשהייתה.

24. הנסיבות הרלוונטיות לתיק זה, שבהן רשאי מפקד צבאי לתפוס את כלי השיט הן נסיבות של הפרת הסגר או ניסיון לכך. לפיכך, אין הכרח להמתין עד לאחר שיופר הסגר למעשה וכלי השיט יחצה את תחום הסגר (זאת, מאחר שהמתנה כזו עשויה לסכל את האפשרות לתפוס את כלי השיט כבר בשלב שבו הוא עושה את דרכו לעבר האזור הנתון בסגר ומנסה להפר את הסגר). לשם הדוגמה, המדריך האמריקאי קובע לעניין זה כי ניסיון להפר את הסגר מתרחש כבר מרגע שכלי השיט הפליג מנמל מתוך כוונה להפר את הסגר:

"Attempted breach of a blockade occurs from the time a vessel or aircraft leaves a port or airfield with the intention of evading the blockade"¹¹

25. מבחינה ראייתית, אם יש למפקד הצבאי יסוד סביר לחשוד כי כלי השיט מנסה להפר את הסגר, הרי שהוא רשאי לתפוס אותו. כך קובע סעיף 98 למדריך סן רמו:

"Merchant vessels believed on reasonable grounds to be breaching a blockade may be captured."

26. מדריך ניופורט עוסק גם הוא בשאלה מתי כלי שיט פורץ או מנסה לפרוץ את הסגר בסעיף 7.4.7 למדריך ובו נאמר:

"An attempt to breach a blockade is a question of fact in each circumstance. The following are likely to constitute attempted breaches:

⁹ ראו ה"ש 3 (פסקה 9.6 בעמוד 183)
¹⁰ Wolff Heintschel von Heinecc, *Visit, Search, Diversion and Capture in Naval Warfare: Part I, The Traditional Law*, 29 Can. Y.B. Int'l L. 283 (1991)
¹¹ Department of Defense Law of War Manual 920 (2023)

- (1) If a vessel departs from the blockaded port but fails to pass the blockading force;
- (2) If an aircraft takes off from the blockaded area but fails to pass the blockading force;
- (3) **If a vessel sails towards the blockaded area with the intention of breaching the blockade;**
- (4) If an aircraft flies towards the blockaded area with the intention of breaching the blockade; or
- (5) If a vessel is anchoring in the vicinity of the blockade line so that it could "slip into" (or out of) the blockaded area¹² (הדגשה הוספה)

27. יש לציין כי בית המשפט הנכבד דן בעבר בשאלה, מתי קמה למדינה סמכות לתפוס כלי שיט בטרם חצה את גבולות הסגר (ראו למשל בעניין מריאן בפסקאות 109-111). בפסיקתו, בית המשפט הכיר כי קיימת סמכות למטילת הסגר לתפוס כלי שיט עוד בטרם הגעתה של האונייה לאזור הסגר.¹³ בעניינו יש להזכיר כי בית המשפט בפסיקתו בעניין מריאן לא הכריע בין גישות מתחרות באשר לסמכות התפיסה בטרם חציית גבולות הסגר הימי בין היתר משום שבמקרה דנן: "...הספינה יצאה לדרכה והפליגה לכיוון רצועת עזה, תוך שהיא מכריזה בקול גדול כי משנתה הפרת סגר" (הדגשות הוספה).

28. בענייננו, ממכלול הנסיבות הסיק צה"ל כי כלי השיט מנסה להפר את הסגר הימי על רצועת עזה. מסקנה זו הייתה מבוססת הן על הידיעות בדבר כוונותיו של המשט (שכלי השיט היה חלק ממנו) כולו והן על התנהגותו של כלי השיט עצמו – ובכלל זה ההצהרות הפומביות של המפלגים בדבר מטרות המשט ויעדו, התייחסות הקפטן והמפלגים למסרים שהועברו אליו פעם אחר פעם וסירובו לשתף פעולה עם כוחות חיל הים ולציין את יעד ההפלגה בזמן אמת. כל זאת, לאחר אזהרות חוזרות ונשנות בדבר תוצאותיה של התנהגות זו.

29. בנסיבות אלה, היה יסוד סביר לחשוד כי כלי השיט מנסה להפר את הסגר על הרצועה ביועדיו וניתן היה לתופסו במים הבין-לאומיים, על רקע כוונותיו המוצהרות לאורך כל הדרך להפר את הסגר הימי.

30. לאור כל האמור לעיל, המדינה תטען כי תפיסת כלי השיט על ידי צה"ל נעשתה על-פי דין.

ב. החרמה

31. כאשר מדינה מעוניינת להחרים לצמיתות כלי שיט אזרחי שנתפס ולהעביר את הזכויות הקנייניות בו לידי המדינה, עליה להביאו לפני ערכאה שיפוטית מקומית לצורך דיון משפטי באפשרות להחרימו כמלקוח ימי. ערכאה זו מכונה "בית-דין למלקוח" (Prize Court).
32. בדונו בבקשת החרמה, תפקידו של בית-הדין למלקוח הוא בבחינה האם במועד התפיסה היה יסוד סביר לחשוד כי כלי השיט מעורב בפעילות שדינה החרמה (בענייננו – ניסיון להפר סגר ימי) והאם חשד זה התברר כנכון לאחר תפיסת כלי השיט. בחינה זו עורך בית המשפט בהתאם לכללי המשפט

¹² ראו הי"ש 3 פסקה 7.4.7 בעמוד 135

¹³ ראו גם: דו"ח ועדת הבדיקה של מוזכ"ל האו"ם בנוגע לתקרית המשט לעזה מיום 31 במאי 2010, פורסם בשנת 2011, זמין באתר האו"ם: https://www.un.org/News/dh/infocus/middle_east/Gaza_Flotilla_Panel_Report.pdf

הבין-לאומי הרלוונטיים אשר פורטו לעיל. ככל שהתשובה לשתי השאלות חיובית, בית המשפט יורה על החרמת כלי השיט.¹⁴

33. בענייננו, כלל הראיות ביחס לכלי השיט מעידות בבירור כי הוא אכן ניסה להפר את הסגר הימי על רצועת עזה. לפיכך מתבקש בית המשפט הנכבד להוציא מלפניו צו המורה על החרמתו של כלי השיט לצמיתות לטובת אוצר המדינה.

ג. סמכותו של בית המשפט הנכבד לדון בבקשה

34. כאמור, המשפט הבין-לאומי קובע כי החרמתו של כלי שיט שנתפס בגין ניסיון להפר סגר ימי יכולה להיעשות אך בהליך שיפוטי בערכאה שניתנה לה הסמכות לעשות זאת; ערכאה זו מכונה "בית-דין מלקוח" (Prize Court).

35. לפי המצב החוקי בישראל כיום, בית-המשפט המחוזי בחיפה הוא בעל הסמכות לשמש כבית-דין מלקוח: בית המשפט הנכבד קיבל את סמכותו מבית המשפט העליון, אשר ירש את סמכותו מבית המשפט העליון המנדטורי. הלה קיבל את סמכויותיו של בית המשפט העליון באנגליה, אשר בשבתו כבית משפט לאדמירליות קיבל מן החוק האנגלי סמכות לדון בענייני מלקוח ימי. על מנת שלא להכביר מילים, נפנה בעניין זה להחלטתו בעניין **אסטל**¹⁵, שבה פירט בית-המשפט הנכבד את סמכותו לדון בהליכי מלקוח כגון זה. כמו כן, נזכיר את דבריו של השופט מלצר בערעור בעניין האנייה **אסטל**¹⁶ כי לבית המשפט לימאות קמה סמכות לדון בתביעה מלקוח.

36. הדין המהותי שעל פיו בית-הדין מלקוח בוחר את שאלת החרמתה של אנייה הוא דיני העימות המזוין של המשפט הבין-לאומי. יפים לעניין זה דבריו של המלומד אופנהיים:

"Prize courts are not international courts, but national courts instituted by Municipal Law. Every State is, however, bound by international law to enact only such statutes and regulations for its Prize Courts as are in conformity with international law. A State may, therefore, instead of making special regulations, directly order its Prize Courts to apply the rules of international law, and it is understood that, when no statutes are enacted or regulations are given, Prize Courts have to apply international law".¹⁷

ד. מאמצים שנקטו לפני הגשת הבקשה

37. בחינת המסמכים והמידע שנאסף בזמן ההיערכות למשט זה, העלו כי זהר צ'מברליין רגב (Zohar Chamberlain Regev) וקרמן מגדלנה למיירו קואוזה (Carmen Magdalena Lameiro Couso) הן הבעלים הרשומות של כלי השיט. הגב' רגב היא פעילת משטים מזה שנים רבות כחלק מקואליציית המשטים, ואף השתתפה בעצמה במשט מחאה לעזה בשנת 2018. במהלך השתלטות כוחות חיל הים על כלי השיט, השתיים לא נכחו עליו בפועל.

38. יצוין כי הגב' רגב הייתה גם בעליה של האונייה "זייתונה", אשר הוחלט על החרמתה בפסק דין של בית המשפט הנכבד שהוזכר לעיל. בנוסף, היא התבטאה בסמוך ליציאת המשט הנוכחי בתקשורת,

¹⁴ על פי כללי המשפט הבין-לאומי המנהגי, כפי שהם באים בין היתר לידי ביטוי בפסיקתם של בתי-דין מלקוח, החרמה היא תוצאה טבעית ואוטומטית של העובדה כי אנייה עשתה מעשה המקים עילתה החרמה. ראו: The Odessa, A.C. 145, 153 (1944); S.S. Monte Contes, A.C. 6, 9 (1928); S.S. 128-129 (1928); The Stigstad, P. 123, 128-129 (1915).
¹⁵ תח (חי) 26861-08-13 מדינת ישראל נ' האנייה Estelle.
¹⁶ ראו הי"ש 12.
¹⁷ 484-485 (6th ed., 1952) C. J. Colombos, The Lassa Oppenheim International Law – Vol. II 805, 810, 812, 870 (6th ed., 1967). ראו גם:

בהתבטאות שאינה מותירה מקום לספק בדבר המודעות שלה לכוונותיו של הכלי להפר את הסגר הימי על רצועת עזה, ואף מלמדת על עידוד ההתנהגות – זאת על אף שהיא מודעת למדיניותה של מדינת ישראל לבקש החרמה של כלי שיט המנסים להפר את הסגר הימי, ולתוצאותיהם של הליכים משפטיים אלה, כפי שהן מתבטאות בפסיקתו של בית משפט זה.

39. בפסיקות קודמות של בית המשפט הנכבד וכן בית המשפט העליון צוין כי בטרם המדינה מחליטה האם בכוונתה להחרים את כלי השיט או לאו, עליה לאסוף תשתית עובדתית מספקת הכוללת ראיות, לשמוע את טיעוני הצדדים המעוניינים ולבחון את כלל הנסיבות (ראו עניין אסטל פסקה 23).

40. עם תפיסת כלי השיט והמפליגים עליו, נעצר קפטן כלי השיט, מארק ואן רנס, יחד עם מפליגים נוספים, עד לגירושו ממדינת ישראל. במהלך שהותו במתקן המעצר, נעשה ניסיון להמציא לו את ההודעה על הכוונה לפתוח בהליך החרמה ואת החלטת בית המשפט הנכבד מיום 11.6.25 בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 11.6.25 (להלן: "המסמכים"). בתגובה, סירב הקפטן לחתום על קבלת המסמכים והוסיף כי לא ימסור את האוניה. יצוין עוד, כי כפי שכבר עדכנו את בית המשפט הנכבד, הודבקו המסמכים על התורן של כלי השיט.

מצ"ב טופס אישור מסירת מסמכים במסגרת הליך משפטי משב"ס ומסומן "א"

41. על מנת לקיים שימוע לבעלות כלי השיט ולמסור את המסמכים המבקשת ביצעה ניסיונות ליצור קשר גם עם הבעלים הרשומות של כלי השיט, כפי שפורט בהרחבה בהודעת ובקשת המבקשת מבית המשפט מיום 15.7.25, על נספחיה.

מצ"ב הודעה ובקשה מטעם המבקשת ומסומנת "ב"

42. בעקבות החלטת בית המשפט מיום 16.7.25 ההזמנה לקיים שימוע בכתב והמסמכים, הועברו לגב' רגב באמצעות דוא"ל, התגובה של הגב' רגב מצורפת לבקשה זו כנספח "ג". בתמצית, הגב' רגב הודיעה על כוונתה לבחון אפשרות לייצוג משפטי ולאחר מכן תוכל לענות לבקשת ההחרמה. המסקנה המתבקשת היא הגב' רגב ויתרה הלכה למעשה על קיום השימוע, ותשיב לבקשת ההחרמה גופא.

מצ"ב תגובת הגב' רגב ומסומנת "ג"

43. באשר לגב' קואוזו, הבעלים הרשומה השנייה של כלי השיט, המדינה ביקשה מהגב' רגב כי תעביר למדינה את כתובת הדוא"ל של הגב' קואוזו, לאחר שניסיונות המסירה באמצעות חברת השילוח לא צלחו, והגב' רגב נאותה לעשות כן.

מצ"ב תגובת הגב' רגב ומסומנת "ד"

44. מיד עם קבלת כתובת הדוא"ל של הגב' קואוזו, הועברו אליה המסמכים והזמנה לקיים שימוע בכתב.

45. במצב דברים זה, המבקשת סבורה כי ניתן להגיש את בקשת ההחרמה גם בטרם התקיים שימוע לגב' קואוזו, בפרט לאור תגובתה של הגב' רגב, בהסתמך על קביעת בית המשפט הנכבד בעניין מריאן לעיל: "במקרה הנוכחי, לנוכח הצורך בפנייה מיידית לבית המשפט, העיכוב באיתור זהות בעל הספינה, תשאול הצוות ולאור העובדה כי העיכוב לא שינה את מצבם של הבעלים לרעה, איני סבור כי נפל פגם בהחלטת המבקשת להגיש את בקשת ההחרמה בטרם עריכת השימוע. ודוק, כל טענות הבעלים שהתייצבו בשם הספינה הובאו בפני המבקשת ובית המשפט" (פסקה 43 לפסק הדין).

46. יוזכר בהקשר זה כי לבעלות כלי השיט תעמוד האפשרות להשיב לטענות המדינה, ולטעון טענות משל עצמן, במסגרת ניהול ההליך המשפטי לפני בית משפט זה. למעשה, בהתאם לדין הבין-לאומי זו תכליתו של הליך המלקוח מלכתחילה. לצד האמור לעיל, וכחיוק יודגש כי בחלוף למעלה מחודש וחצי מתפיסת הכלי ועד למועד הגשת בקשה זו לא התקבלו פניות מצד בעלות כלי השיט או מי מטעמן להשבת הכלי.

סיכום

47. מדינת ישראל הטילה סגר חוקי על רצועת עזה במסגרת העימות המזוין הקיים בינה לבין ארגוני הטרור. מכוחו של הסגר נאסר על כלי שיט להיכנס לתחום שנקבע.
48. כלי השיט ידע על קיומו של הסגר וכל מטרתו הייתה הפרתו ופריצתו. הוא התעלם גם מן הקריאות שנקראו לו, שוב ושוב, לעצור, ולא שעה לאזהרות חיל-הים בדבר שימוש בכוח והחרמה אפשרית, גם בסמוך לתפישתו.
49. צה"ל תפס את כלי השיט בהתאם למשפט הבין-לאומי, וכעת מבקשת מדינת ישראל מבית המשפט הנכבד, בשבתו כבית-דין למלקוח (Prize Court), להורות בצו על החרמתו לטובת אוצר המדינה.
50. המדינה תציג את ראיותיה, לרבות התעודים מתפיסת כלי השיט והתבטאויות המפליגים בטרם יציאת המשט ובמהלכו, ככל שיידרש במהלך בירור ההליך.
51. התצהירים התומכים בבקשת ההחרמה מצורפים לבקשה כנספח "ה"



עינת שטרמן-כהן, עו"ד

פרקליטות מחוז חיפה (אזרחי)