

שיעבוד ימי ומעצר אוניות בישראל בגין חוב בשל אספקת דלק/ עו"ד דורון אפיק*

כשרכב מתדלק בתחנת דלק ו"שוכח" לשלם מדובר בחוב של עשרות דולרים לכל היותר וניתן יחסית בקלות לאתר את בעל הרכב ולגבות ממנו את הכסף. להבדיל, כשאוניה מתדלקת, סכום התדלוק מגיע למאות אלפי דולר, התשלום לא נעשה במעמד התדלוק וכשהאוניה לא משלמת נדרש לעתים לבצע פעולות גבייה בצד השני של הגלובוס. אמצעי הגבייה החזק ביותר הוא מעצר האוניה כשהיא עוגנת בנמל כלשהו.

בעת המנדט הבריטי בישראל (1920-1948), בדומה להתנהלות האימפריה הבריטית במושבות הבריטיות באותה עת, הוחל בארץ ישראל המשפט הימי האנגלי, לרבות "חוק בתי המשפט הקולוניאליים לאדמירליות" משנת 1890, "חוק בית המשפט לאדמירליות" משנת 1840, "חוק בית המשפט לאדמירליות" משנת 1861 והתקדימים המשפטיים מן המשפט האנגלי הימי. בשנת 1960 חוקק בישראל חוק הספנות (כלי שיט), התש"ך-1960, אשר נתן תוקף של חוק למושג "השעבוד הימי" (Maritime Lien) וקבע רשימה רחבה של מקרים בהם הוא יחול.

שיעבוד ימי מקנה לנושה, בנסיבות מסוימות, זכות להיפרע מהאנייה - כלומר הזכות לעצור את האנייה, למכור אותה ולגבות את החוב מדמי המכר. הדין הישראלי מאפשר שיעבוד ימי במקרה של חובות של בעלי האנייה, חובות של צוות האוניה, או חוב של כל מי שפועל בשמה, כשהתביעה יכולה להיות בגין התחייבות חוזית של בעלי האוניה (למשל, תשלום בגין דלק שנרכש), חובות לנמל, חבויות שנובעות מחובות לעובדים, פיצויים לצדדים שלישיים ועוד. השעבוד הימי רובץ על האנייה ונשאר בתוקף גם עם חילופי בעלים, אפילו אם הרוכש לא היה מודע לקיום החוב.

הסעד של מעצר אוניה הוא סעד יעיל ביותר, בעיקר בשל הנזק הגדול הנגרם לבעל האוניה בעת מעצרה, כשהאוניה אינה יכולה לפעול ולייצר הכנסות, ובוודאי ככל שהאוניה נמכרת. לכן קבע בית המשפט העליון הישראלי לאחרונה שלא ניתן לעצור אוניה בגין חוב של חוכר אלא רק בגין חוב של בעלי האנייה ובית המשפט לימאות כבר קבע בעבר, כי שיעבוד ימי קיים רק למי שהיה צד ישיר להתקשרות עם האנייה.

באמנת בריסל משנת 1952 International Convention Relating To The Arrest Of Sea Going Ships נקבעה האפשרות לעצור "אניית אחות" וכך גם באמנת גינבה משנת 1999 הקרויה: International Convention On The Arrest Of Ships. עם זאת, ישראל אינה צד לאמנות אלה. במקרה שנדון לפני מספר חודשים בבית המשפט לענייני ימאות בחיפה דובר על אוניה טורקית שטבעה מול חופי סיציליה ונטלה איתה אל המצולות חוב של כמה מאות אלפי דולרים בגין דלק שצרכה. כשאוניה בבעלות זהה ("אוניה אחות") עגנה בישראל התבקש מעצרה בגין החובות של "אחותה". בית המשפט קבע שהדין הישראלי לא מכיר במעצר אוניה אחות והאוניה שוחררה.

לבית המשפט לימאות בישראל הסמכות לעצור אוניה ברגע שהיא נמצאת בתחומי השיפוט של ישראל, גם אם אין כל זיקה לישראל של האנייה, בעליה, או המחלוקת. מכיוון שבעידן המודרני ניתן באמצעות מחשב לגלות בקלות היכן עוגנת אוניה מסחרית, כדאי לספקי דלק או נושים אחרים, שאוניה שעוגנת בישראל חבה להם כסף, לפנות באופן בהול לבית המשפט הימי בישראל ובאמצעות עורכי דין המתמחים במשפט ימי ולפעול למעצר האוניה בטרם תעזוב את חופי ישראל ותמשיך ליעד לא נודע.

- למען הגילוי המלא יצוין, כי משרד אפיק ושות' מייצג את החברות הקפריסאיות Petronav Ship Management Ltd ו- Island Petroleum Limited בעלת הזיכיון לביצוע התדלוק הימי בנמל חיפה.

* עו"ד דורון אפיק הינו נוטריון ועורך דין המוסמך בישראל ובניו יורק והוא השותף המנהל של משרד אפיק ושות' (www.afiklaw.com) המתמקד בדיני חברות, דיני מקרקעין, עסקאות בינלאומיות ופיננסיות, לרבות עסקאות מיזוג ורכישה, ומימון ואף הרצה בתחום במסגרת תואר מנהל עסקים Executive MBA באוניברסיטה העברית בירושלים. עו"ד אפיק בוגר הכשרה של האיחוד האירופי ביישוב סכסוכים בינלאומיים מחוץ לכותלי בית המשפט (גישור ובוררות) ומשמש גם כבורר. לפרטים נוספים: afiklaw@afiklaw.com, או באמצעות הדואר האלקטרוני: 03-6093609.

Maritime Lien and Ship Arrest in Israel for Maritime Bunkering Debts/ Doron Afik, Esq.*

When a car fuels at a gas station and "neglects" to pay, it is a debt of dozens of dollars at most and it is relatively easy to locate the vehicle owner and collect the money. In contrast, when a ship is refueling, the cost may reach hundreds of thousands of dollars, the payment is not made at the spot and when the ship does not pay, it is sometimes necessary to carry out collection procedures on the other side of the globe. The strongest means of collection is the arrest of the ship when it anchors.

During the time of the British Mandate in Israel (1920-1948), similar to the conduct of the British Empire in the British colonies at such time, English admiralty law was applied, including the Colonial Courts of Admiralty Act 1890, Admiralty Court Act, 1840, Admiralty Court Act, 1861 and applicable case law. In 1960, the Maritime Law of 1960 was enacted in Israel, which anchored in law the concept of maritime lien and established a broad list of cases in which it would apply.

In certain circumstances, a maritime lien entitles a creditor to recover from the ship - that is, the right to arrest the ship, sell it and to collect the debt from the consideration. Israeli law acknowledges a maritime lien in the event of debts of the ship's owners, crew, or anyone acting on its behalf. A claim may arise from contractual liability of the ship's owners (e.g., payment for bunkering services), debts to the port, debts to employees, compensation to third parties, and more. The maritime lien is attached to the ship even with the exchange of owners, even if the purchaser is unaware of the existence of a debt.

The remedy of a ship arrest is a very efficient one, mainly because of the great damage caused to the shipowner during the arrest, when the ship can not operate and generate income and certainly if the ship is sold. Thus, Israeli Supreme Court recently held that it is not possible to arrest a ship in respect of debts of a lessee thereof, but only for debts of the shipowner, and Israeli Maritime Court has already held in the past that a maritime lien exists only for creditors with direct relationship with the ship.

The Brussel International Convention on the Arrest of Sea Going Ships (1952) a right to arrest a "sister ship," as was also agreed in the Geneva International Convention On The Arrest Of Ships (1999). However, Israel is not a party to these treaties. In a case decided several months ago at the Haifa Maritime Court, a Turkish ship that sank off the coast of Sicily with a bunkering debt of several hundred thousand dollars had a ship of the same ownership ("sister ship") which docked in Israel. The sister ship arrest was sought for the debts of its sister, but the Court held that Israeli law does not recognize the arrest of a sister ship and the ship was released.

The Israeli Maritime Court is empowered to order the arrest a ship once it is within the jurisdiction of Israel, even in lack of any connection to Israel of the ship, its owner, or the dispute. In modern era, a computer can easily point out where a commercial ship is anchored and it is thus advisable for maritime bunkering suppliers or other creditors, with an indebted ship anchoring in Israel, to urgently move the Maritime Courts in Israel, with the assistance of an Israeli maritime attorneys, and request the arrest of the ship before it leaves the Israeli coast to an unknown destination.

- For full disclosure, it should be noted that Afik & Co. represents the Cypriot companies Petronav Ship Management Ltd. and Island Petroleum Limited, which holds the concession for maritime bunkering at the Haifa Port.

Doron Afik is a notary public and an attorney admitted to practice in Israel and New York and is the managing partner of Afik & Co., Attorneys and Notaries (www.afiklaw.com). He is admitted to practice law both in Israel and in New York and is also a licensed Notary Public in Israel. Doron served an adjunct professor at Hebrew University Doron teaches Mergers and Acquisitions as part of the EMBA program. Doron's practice focuses primarily on international transactions, including mergers and acquisitions, dispute resolution and issues of public law. He is a graduate of a European Union alternative disputes resolution course and the ICC Master Class for arbitrators and also serves as arbitrator. Nothing herein should be treated as a legal advice and all issues must be reviewed on a case-by-case basis. For additional details: +972-3-6093609 or at the e-mail: afiklaw@afiklaw.com