



1 בספטמבר 2021

לכבוד
מר משה (שיקו) זינה
מנכ"ל חברת נמל אשדוד בע"מ
בדואר אלקטרוני: CEO@ashdodport.co.il

הנדון: התראה בטרם הגשת תביעה – רשלנות בתפעול נמל אשדוד

בשם מרשותינו, לשכת המסחר תל אביב והמרכז והחברות היבואניות והיצואניות שפרטיהן מפורטים
בטבלה שבסוף מכתבנו זה, הרינו לפנות אליך כדלקמן:

1. כידוע, מאז סוף שנת 2020 חווים היבואנים עומס חריג בנמל אשדוד, כאשר מטענים בייבוא
ובייצוא לא מועמסים או לא נפרקים מאוניות בפרק זמן סביר. הדבר מביא לשורה ארוכה של
נזקים והוצאות נוספות למשתמשים בשירותי הנמל – איבוד זמן קריטי לשיווק המוצרים
בשוקים; הפרות חוזים כתוצאה מי עמידה בלוחות זמנים של יעדי אספקה; השמדת סחורה
ושורה ארוכה של חיובים והיטלים הן מחברות הספנות והן מהנמל עצמו כמו אחסנה ועוד.

הסיבה המרכזית לעומס, כך הבנו, היא מחסור בכוח אדם, ובחוסר היכולת של הנמל לגייס
עובדים (אפילו זמניים) לשחרור העומס המתמשך, שעודנו קיים גם במועד כתיבת שורות אלה.

המצב אף הביא לביטול פקידה של אוניות משא לישראל. כך, למשל שתי אוניות גדולות של
חברת הספנות הבינלאומית MSC, שהיו אמורות להגיע בחודשים מרס ואפריל 2021 מהמזרח
על מנת לפרוק ולהעמיס סחורה של יצואנים בדרך לארה"ב - דילגו על ישראל. במקרים אחרים,
מכולות שהיו אמורות להגיע לישראל נפרקו בנמלים אחרים תוך השתתפות משמעותית
באיתור הסחורה והבאתה לישראל מנמלי ים זרים אחרים, כך שלמצב יש השפעה ישירה על
יבואנים ויצואנים.

"בשבועות האחרונים אנו חווים עומס חריג בנמלי הים התיכון, כאשר מטענים בייבוא
ובייצוא לא מועמסים ונפרקים מאוניות בפרק זמן סביר. מספר האוניות הממתנות להיכנס
לנמלים נע בין 40 ל-60, ולראשי הענף לא זכור עומס הדומה לזה שאנו חווים כיום. בשל
כמויות ייבוא גדולות של מוצרים וחומרי גלם ועלייה בהזמנות למוצרי צריכה, גבר הביקוש
לשירותי נמלי הים. עלייה חריגה זו גרמה לכך שקצב הגעת הסחורות אינו עומד ביחס לקיבולת
הנמלים... בשל ההמתנות והעיכובים, חברת נמל חיפה ביטלה לאחרונה את שרות 'החלונות'
לפחות עד ה-13 לאפריל. לאנטיית מכולות בינונית עד גדולה אין קיום ללא 'חלונות' ולכן שלוש
חברות ספנות כבר הודיעו על הפסקה בפקידות לחיפה לכמה הפלגות ואחרות צמצמו את

רחוב קרליבך 31, ת"ד 20486, תל אביב 6713305
טלפון: 03-5497075 • נייד: 052-2744745 • פקס: 03-5497556 • דוא"ל: alice@ab-legal.co.il

www.ab-legal.co.il

פקידותיהן. חברות אחרות הטילו היטל כספי ניכר לכיסוי העלות שבהמתנה לשרות בתור התפעולי הרגיל", נכתב במכתב לשרת התחבורה מחודש אפריל 2021, עליו חתומים עו"ד אוריאל לין, נשיא איגוד לשכות המסחר בישראל, ד"ר רון תומר, נשיא התאחדות התעשיינים בישראל, ד"ר יורם זבה, נשיא לשכת הספנות וגבי בן הרוש יו"ר מועצת המובילים והמסיעים בישראל, ואשר מצורף בזה כנספח 1 למכתבי. בהמשך נכתב כי, "המשמעות של העיכובים הנה: פגיעה בקבלת סחורות, מוצרים וחומרי גלם, פגיעה במוניטין היצוא הישראלי, פגיעה בכושר הייצור (נזק ישיר ועקיף), ותשלומים עודפים המושגים על בעלי המטענים, כאשר הנזק למשק הישראלי גדל מידי יום. חברות הנמל אמנם פועלות למקסם את הקצאת הצוותים לפריקת מטענים ככל יכולתן, אולם העומס החריג שנוצר לא מאפשר להן להגביר את התפוקות על מנת לצמצם את המתנות כלי השיט... נוכח מצב זה, כמתואר לעיל, החריג בחומרתו, אנו מבקשים את התערבותך האישית למציאת פתרונות לשיפור המצב התפעולי בנמלי הים".

2. בידיעה שהתפרסמה בעיתון "גלובס" ("כך נוצר המשבר בנמלים שבקרוב מאוד עלול להשפיע על כולנו", 7.4.21) צוטטת בהודאה כי אכן יש מספר רב של אוניות הממתינות מחוץ לנמל ("ברגע זה יש 21 אוניות בעבודה בנמל, ועוד 21 שממתינות בים מחוץ לנמל"), אולם ברור כי אף אם המקור הראשוני לשיבוש בנמלים הוא בסגר בסין, שהתגלגל לסגרים במדינות שונות בעולם, ברור כי הוא הוחרף עד מאוד בישראל עקב תפעול לקוי של הנמל וחוסר במתן שירות הולם למשתמשי הנמל, בעיקר בשל מחסור בידיים עובדות. הנמל נבחן לא רק בשגרה, אז אין בעיה, אלא גם במצבים אחרים, בהם חובה עליו, לעניות דעתנו, להתאים את מצבת כוח האדם למציאות הדינאמית.

3. בשל היותה של מדינת ישראל "כלכלת אי" כמעט מוחלטת אשר אינה מקיימת קשרים כלכליים משמעותיים או קשרי תחבורה עם המדינות הגובלות עמה, נמלי הים הם משאב כלכלי המצוי במחסור משמעותי במדינת ישראל. התנהלות הנמלים, אם כן, היא גורם ראשון במעלה המשפיע על כלל סחר החוץ של מדינת ישראל. נמלי הים מהווים את השער העיקרי לפעילות ייבוא וייצוא בישראל כשהיקף ההובלה הימית מהווה כ- 61.2% מערכן של כלל הסחורות המיובאות ו-12.7% מהתמ"ג; לפי נתוני הרספ"ן 99% מסך תנועת המטענים הנכנסת ויוצאת בשערי המשק הישראלי עוברת דרך נמלי הים.

4. לחברת נמל אשדוד מעמד ציבורי ייחודי, הנובע משיוכה הממשלתי, וחלה עליה מחויבות נורמטיבית לוודא אספקת שירותים חיוניים ובזמן סביר. הדבר עולה בבירור מכתב ההסמכה, ואנו מצטטים:

רחוב קרליבך 31, ת"ד 20486, תל אביב 6713305
 טלפון: 03-5497075 • נייד: 052-2744745 • פקס: 03-5497556 • דוא"ל: alice@ab-legal.co.il

www.ab-legal.co.il

פרק ג': שירותי נמל ופעולות נלוות

סימן א': שירותי נמל – חובה

10. כללי

חברת הנמל תפעיל את הנמל בשטח חברת הנמל, תקיים ותיתן בו שירותי נמל ושירותים נלווים כאמור בכתב הסמכה זה, תוך שמירה על הבטיחות ואיכות הסביבה, באופן שיבטיח את הפעלתו התקינה והיעילה של שטח חברת הנמל, ברמה ההולמת את צורכי הנמל, לקוחותיו והמשתמשים בו, ובמיטרה לענות על דרישות המשק ולהפעיל את שטח חברת הנמל כנמל תחרותי, המשוש גם כמרכז לוגיסטי, המיישם טכנולוגיות מעודכנות והמפעיל שיטות עבודה מודרניות, ותפעל בכל עת לשיפור שירותי הנמל.

פרק ד': קיום תשתיות, מערכות ומיתקנים ופיתוחם

29. כללי

- (א) חברת הנמל תקבל זכות שימוש במקרקעין שבשטח חברת הנמל, בכפוף ובהתאם להוראות החוק ולהסכם עם חברת הפיתוח והנכסים.
- (ב) חברת הנמל תקבל מהמדינה, לפי הסכם או לפי צו שיוצא מכוח הוראות סעיף 53(ב)(2) לחוק, זכויות בנכסים שאינם מקרקעין, בכפוף ובהתאם להוראות סעיף 53(א)(3) ו- (ב)(2) לחוק; חברת הנמל תרשום על שמה כלי שיט שעברו לבעלותה כאמור, במירשם הישראלי לכלי שיט, המתנהל לפי הוראות חוק הספנות (כלי שיט), התש"ך – 1960, וזאת בסמוך ככל הניתן למועד קבלת הבעלות בהם.
- (ג) חברת הנמל תקיים ותחזיק בשטח חברת הנמל, במצב תקין ומספק, תשתיות, מערכות, מיתקנים וציוד לצורך הפעלה תקינה, בטיחותית ויעילה של שטח חברת הנמל ומתן שירותי נמל בו, ברמה ההולמת את צורכי הנמל, לקוחותיו והמשתמשים בו, ובהתאם לתקציב הפעולות השוטפות שלה שהוגש לשר לפי סעיף 23(א) לחוק, ועל פי הוראות כל דין.

33. משאבי כח אדם

לצורך הפעלה תקינה, בטיחותית ויעילה של מיתקני הנמל שבשטח חברת הנמל ומתן שירותי נמל ברמה ההולמת את צורכי הנמל, לקוחותיו והמשתמשים בו, על חברת הנמל להבטיח קיומו של כוח אדם מקצועי, כשיר, מיומן ומוסמך, בהתאם להוראות כל דין, ולהקנות ידע מקצועי לכוח האדם כאמור, בין היתר, באמצעות הדרכות והשתלמויות מקצועיות תקופתיות.

35. תחזוקה תקינה של הנכסים

- (א) חברת הנמל תקיים מערכת תחזוקה יעילה לביצוע תחזוקה סדירה ומונעת של נכסי כח שתאפשר הפעלה תקינה, סדירה ובטיחותית של מיתקני הנמל בשטח חברת הנמל (רמת שירות נאותה).

5. התחייבויות אלה של חברת הנמל הופרו באופן שיטתי במהלך החודשים האחרונים, תוך שהדבר מסב נזק כספי של ממש למרשינו, שלא לדבר על נזקים אחרים כמו פגיעה במוניטין ובשם הטוב של מרשינו. כתב ההסמכה עוסק גם בסיטואציה האמורה, והוא קובע כי חברת הנמל תחוב בניזקין במקרה של התרשלות בתפעול הנמל בהתאם להתחייבויותיה לעיל:

63. אחריות

(א) חברת הנמל תישא באחריות המוטלת עליה על פי כל דין, לכל מקרה מוות, נזק או אובדן שייגרמו לגופו של כל אדם או לכל רכוש, במישרין או בעקיפין כתוצאה מפעילותה, לרבות פעילותה במסגרת תפקידיה וחובותיה לפי החוק ולפי כתב הסמיכה זה.

(ב) חברת הנמל תנקוט בכל האמצעים הסבירים למניעת נזק או אובדן לגופו של אדם או לרכושו, ואם נגרם נזק או אובדן כאמור, כתוצאה מפעילותה, לרבות פעילותה בניילוי תפקידיה וחובותיה לפי החוק ולפי כתב הסמיכה זה, תתקן חברת הנמל את הנזק על חשבונה או תפצה את הניזוק, הכל בכפוף לכל דין.

אין באמור בסעיף זה כדי להטיל על חברת הנמל אחריות מועבר לאחריות הנזיקית הקבועה בדיני הנזיקין, ובכל דין, או להפחית ממנה.

6. כידוע, תקנה 2(א) לתקנות שירותי עבודה חיוניים בשירות הציבורי, תשס"ג – 2003, מסמיכה אותך, כמנהל חברת הנמל, לקרוא בצו לעובדים כדי לקיים שירות חיוני ("המנהל או מי שהוא הסמיך לכך, רשאי לקרוא בצו לשירות עבודה חיוני (להלן – הצו), עובדים מסוימים, עובד פלוני או סוג או חטיבה של עובדים במקום העבודה"), אולם על אף המחסור הקיצוני בידיים עובדות, לא בחרת להפעיל סמכות זו.

7. תחת זאת, ועל פי פרסומים בעיתונות, בחרה חברת הנמל לנהל משא ומתן ממושך ורפה מול ועדי עובדי הנמל וההסתדרות, הן באשר להבאת עובדים נוספים והן באשר לתגבור המשמרות הקיימות, כאשר ככלות חודשים ארוכים של שירוך רגליים, רק בסוף חודש מאי 2021 אישר דירקטוריון הנמל את גיוסם של עובדים נוספים, ורק לקראת סוף חודש יוני 2021 חתמה הנהלת הנמל על הסכם עם ההסתדרות, ולפיו ייקלטו 50 עובדים זמניים, "שיגויסו לטובת התמודדות עם העומס וצמצום התור התפעולי הקיים בנמל"¹. זוהי, מטבע הדברים, הודאה ברורה בכך שמן הראוי היה לגייס עובדים נוספים זמן רב קודם לכן.

8. בת"א (מחוזי חיפה) 862/02 פלוני נ' עיריית ראשון לציון (נבו) 23.10.2008 קבע בית המשפט כי ההסתדרות והעירייה הן האחראיות העיקריות לטביעתו של נער בים במהלך שביתת מצילים. במסגרת זו, פסק בית המשפט המחוזי כי על העירייה הייתה מוטלת חובה לגייס מצילים חלופיים תחת אלו השובתים, ומשלא עשתה כן – היא נושאת באחריות לנזק שנגרם, ואנו מצטטים:

"לעירייה שליטה ופיקוח על החוף המצוי בחזקתה. שליטה ופיקוח אלה על החוף מקורם, בין היתר, בסמכויות שהוענקו לעירייה ובחובות שהוטלו עליה בסדרה של חיקוקים העוסקים בהסדרת מקומות רחצה בחופי ים... העירייה חבה גם חובת זהירות קונקרטיית כלפי התובע שכן רשות מקומית סבירה, בנעלי העירייה, יכולה הייתה וצריכה הייתה, בנסיבות המקרה,

¹ Port2Port, 23 ביוני 2021



לצפות כי ייגרם נזק לתובע... מהראיות עולה כי העיריה לא ניסתה לגייס במהלך השביתה מצילים חלופיים על מנת שיבואו במקומם של המצילים השובתים בחוף... החשש כי יהיה קושי בגיוסם של מצילים חלופיים עקב רתיעתם של אלה מעימות עם המצילים השובתים, לא היה חשש בלתי מבוסס שכן ההסתדרות הוציאה במספר הזדמנויות הנחיות לועדי העובדים ברשויות המקומיות למנוע שיבוש השביתה, בין השאר ע"י הפעלת שירותי הצלה באמצעות אחרים. אולם בחשש העיריה כי מצילים חלופיים יירתעו מלעבוד בחוף לא היה די. אספקת שירותי הצלה של מצילים בים היא אמצעי הזהירות האפקטיבי ביותר למניעת סכנות למבקרים בחוף הנכנסים למים... העובדה כי העיריה אף לא ניסתה לגייס מצילים חלופיים, מהווה התרשלות."

9. חמור מכך, לא זו בלבד שהנמל התרשל במתן שירות בסיסי למשתמשים, באופן מעוות ואבסורדי הוא גם מרוויח מהתנהלותו הכושלת. כתוצאה מהפקקים הכבדים בנמלים, משית הנמל חיובים מחיובים שונים על המשתמשים כגון הוצאות החסנה ועוד. אין פלא, אפוא, שלנמל אין תמריץ אמיתי להתייעל. קופתו מתעשרת בסיטואציה שבה הוא מפר את חובתו הבסיסית כלפי המשתמשים, שברוב המכריע של המקרים הם לקוחות שבויים.

10. התנהלות חברת הנמל לכל אורך החודשים האחרונים מהווה, אפוא, הפרת חוזה, רשלנות לפי סעיף 35 לפקודת הניזקין [נוסח חדש] וכן הפרת חובות חקוקות (מכוח כתב ההסמכה ומכוח חוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד – 2004) לפי סעיף 62 לפקודה האמורה וכן ניצול לרעה של כוח מונופוליסטי וסירוב לא סביר לספק שירות לפי חוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח – 1988 ועוד.

11. להלן פירוט הנזק שנגרם למרשותינו כתוצאה מהתנהלות הנמל:

שם החברה	הנזק המוערך בשי"ח
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
סך הכל	[REDACTED]

12. הנכם נדרשים בזה, אפוא, לפצות את מרשותינו בהתאם לדרישה זו, שאם לא כן הן תנקוטנה בכל האמצעים החוקיים העומדים לרשותן.

13. מובהר בזאת כי אין באמור כדי למצות את טענות מרשותינו. מאליו גם מובן, כי כל זכויותיהן נשמרות בזה במלואן, וכי אין באמור במכתב זה, או במה שלא נאמר בו, כדי לגרוע מהן, והדברים אמורים גם ביחס להוצאות המשפטיות של לשכת המחר וללקוחות פוטנציאליים נוספים.

בברכה,



עידן גנון, עו"ד



אליס אברמוביץ, עו"ד

תוכן הנספחים (עמוד 1 מתוך 1)

עמוד

שם המסמך

9

נספח 1: פנייה לשרת התחבורה - אפריל 2021 (עמודים 9 עד 10)

נספח 1 :

פנייה לשרת התחבורה - אפריל 2021

(עמודים 9 עד 10)



תל-אביב, כ"ד ניסן תשפ"א
6 אפריל, 2021
1342883
לנ- 62 / 100

דחוף ביותר
לתשומת לב אישית

לכבוד
חה"כ מירי רגב
שרת התחבורה
משרד התחבורה

נכבדתי,

הנדון: מצב חירום תפעולי בנמלי הים

בשבועות האחרונים אנו חווים עומס חריג בנמלי הים התיכון, כאשר מטענים בייבוא ובייצוא לא מועמסים ונפרקים מאוניות בפרק זמן סביר. מספר האניות הממתינות להיכנס לנמלים נע בין 40 ל-60, ולראשי הענף לא זכור עומס הדומה לזה שאנו חווים כיום. בשל כמויות ייבוא גדולות של מוצרים וחומרי גלם ועלייה בהזמנות למוצרי צריכה, גבר הביקוש לשרותי נמלי הים. עלייה חריגה זו גרמה לכך שקצב הגעת הסחורות אינו עומד ביחס לקיבולת הנמלים. המשמעות של העיכובים הינה: פגיעה בקבלת סחורות, מוצרים וחומרי גלם, פגיעה במוניטין היצוא הישראלי, פגיעה בכושר הייצור (נזק ישיר ועקיף), ותשלומים עודפים המושגים על בעלי המטענים, כאשר הנזק למשק הישראלי גדל מידי יום.


חברות הנמל אמנם פועלות למקסם את הקצאת הצוותים לפריקת מטענים ככל יכולתן, אולם העומס החריג שנוצר לא מאפשר להן להגביר את התפוקות על מנת לצמצם את המתנות כלי השיט. חלק מהעומסים והבעיות התפעוליות יפתרו כאשר יפתחו רציפים נוספים לצד חברות הנמל הקיימות בסוף השנה, אולם נכון להיום המצב התפעולי בנמלים הוביל ל"מצור ימי" אשר משפיע על כלל המגזר העסקי ומאיים על שרידות עסקים: יבואנים, יצואנים, משלחים, חברות ספנות וסוכניהם, חברות הובלה יבשתית – כולם נפגעים קשות.

להלן מספר מאפיינים או עובדות לתיאור המצב:

- (1) מספר האניות העומדות על עוגן בהמתנה להיכנס לנמלים נע כאמור בין 40 ל-60, ו 12 אוניות נוספות בנמל המספנות.
- (2) בשל ההמתנות והעיכובים, חברת נמל חיפה ביטלה לאחרונה את שרות "החלונות" לפחות עד ה-13 לאפריל. לאניית מכולות בינונית עד גדולה אין קיום ללא "חלונות" ולכן **שלוש חברות ספנות כבר הודיעו על הפסקה בפקידות לחיפה לכמה הפלגות ואחרות צמצמו את פקידותיהן**. חברות אחרות הטילו הטל כספי ניכר לכיסוי העלות שבהמתנה לשרות בתור התפעולי הרגיל (במקום "חלונות").
- (3) הוגבלו הטעינות והפריקות לכל אונייה בנמלים. התפתחות תופעה זו גרמה לקיצוץ בכמות המכולות המיובאות, וקיצוץ מסוים בטעינת היצוא.
- (4) חברת נמלי ישראל (חנ"י) פועלת כמיטב יכולתה לספק שטחים נוספים לאחסון המכולות הריקות. אולם זה לא מעודד את הוצאתן מהארץ. גם נמל המפרץ מנסה לפעול כבר עתה לטעינת הריקות, אולם בינתיים ללא הצלחה.
- (5) חברות ספנות המטען הכללי והצובר מעדיפות שלא להפליג לישראל, ובמקביל מעלות את מחירי ההובלה וההיטלים באופן דרסטי. הובלת חומרי הגלם התייקרה באופן משמעותי בזמן האחרון והיבואנים מדגישים זאת שוב ושוב.

נוכח מצב זה, כמתואר לעיל, החריג בחומרתו, אנו מבקשים את התערבותך האישית למציאת פתרונות לשיפור המצב התפעולי בנמלי הים, דוגמת הארכת משמרות העבודה בנמלים, הארכת הפעילות בסופי שבוע, הקדמת פתיחת הנמלים החדשים, שימוש ברציף חברת החשמל וכד'. כמו כן, נודה אם תתואם פגישה דחופה עם כלל אנשי המקצוע בענף על מנת לגבש פתרונות אשר ימנעו נזק נוסף לעסקים בישראל, ולהעלאות מחירים.

בברכה,



עו"ד אוריאל לין



גבי בן-הרוש



ד"ר רון תומר



ד"ר יורם זבה