

בניית משפט השלום באשדוד

1. לשכת המסחר תל אביב והמרכז, א.ע. 1207/99
2. כמיטק שיקום בע"מ, ח"פ 513684779
3. פומיס ישראל בע"מ, ח"פ 513587386
4. קראון סחר, ע"מ 303082465
5. סורפלוס אינטרנשיונל בע"מ, ח"פ 516060118
6. יו.פי. ערוצי סחר בע"מ, ח"פ 513496737
7. עצמליה רהיטים לילדים, ח"פ 512884404
8. י.גיל מדיקל בע"מ, ח"פ 510622632
9. שי מוצרי איכות בע"מ, ח"פ 511679490
10. משה מצפי שיווק מזון בע"מ, ח"פ 513622548

כולם ע"י ב"כ משרד עו"ד אליס אברמוביץ
מרח' קרליבך 31, ת"ד 20486, תל אביב 6713305
טל': 03-5497075, פקס: 03-5497556
דוא"ל: Alice@ab-legal.co.il

התובעים

-נגד-

חברת נמל אשדוד בע"מ, ח"פ 513569772
מרח' נמל אשדוד, בנין המנהלה 77191

ע"י ב"כ משרד עו"ד הרצוג פוקס נאמן ושות'
מרח' יצחק שדה 6, תל אביב 6777506
טל': 03-6922020, פקס: 03-6966464

הנתבעת

כתב תביעה

סוג התביעה ונושאה: ¹	תיק אזרחי - 134 כספית אחרת
שווי/סכום התביעה: ²	₪ 2,298,908
רשימת סעדים נוספים (אם ישנם): ³	
סכום האגרה: ⁴	₪ 57,472.7 (₪ 28,736.35 במעמד הגשת כתב התביעה לפי תקנה 6)
הליך נוסף (אם קיים): ⁵	

הזמנה לדין⁶

הואיל והוגש כתב תביעה זה נגדך, אתה מוזמן להגיש כתב הגנה בתוך 60 ימים מיום שהומצאה לך הזמנה זו.
לתשומת לבך, אם לא תגיש כתב הגנה אזי לפי תקנה 130 לתקנות סדר הדין האזרחי, התשע"ט-2018, תהיה לתובע הזכות לקבל פסק דין שלא בפניך.

¹ לפי רשימה שפרסם מנהל בתי המשפט.
² בתביעה שאינה תביעה כספית או תביעת שווי (לדוגמה, צו עשה) - "הסעד המבוקש".
³ אין צורך לציין את הסכום אם התביעה היא לפיצויים בשל נזק גוף או שעילתה בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים. לדוגמה, צו עשה.
⁴ יש להפנות לפרט בתוספת לתקנות האגרות. אם התובע פטור מאגרה - יש להפנות להוראה הרלוונטית.
⁵ יש לציין הליך נוסף בבית משפט או בבית דין בקשר למסכת עובדתית דומה, שהתובע הוא צד לו או היה צד לו.

חלק א' – תיאור תמציתי של בעלי הדין

1. התובעת 1, לשכת המסחר תל אביב והמרכז, היא ארגון עסקים ומעסיקים הגדול ביותר בישראל וחברים בו כ-5,000 חברים. לשכת המסחר מייצגת את מרבית העסקים במגזר המסחר והשירותים, שהוא המגזר הגדול ביותר בישראל. מגזר זה, על פי נתוני הלמ"ס אחראי ל-70% מהתוצר העסקי ולכ-70% מהמועסקים במשק. מגזר המסחר והשירותים הוא בית היוצר של מקומות העבודה בישראל. לשכת המסחר פועלת למען האינטרסים של חבריה. יתר התובעים הם יבואנים, חברי התובעת 1, אשר במסגרת עיסוקם מייבאים סחורות לישראל דרך נמל אשדוד ומשתמשים בשירותיה של הנתבעת לצורך קבלת שירותים לוגיסטיים.

2. הנתבעת היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל. החברה הוקמה כחלק מהיערכות המדינה ליישום הרפורמה בנמלי הים. במסגרת רפורמה זו ובהתאם לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004, החל מיום 17 בפברואר 2005 באה החברה בנעליה של רשות הנמלים, בכל הנוגע להפעלתו של נמל אשדוד - נמל אשר הופעל לראשונה בשנת 1965. כפי ייעודה, וכאמור החל מיום 17 בפברואר 2005, מפעילה הנתבעת את נמל אשדוד ומעניקה בו שירותי נמל, מכוח כתב הסמכה שהוענק לה על ידי שר התחבורה באישור שר האוצר, לתקופה של 49 שנים. פעולתה האמורה של החברה נעשית בשטח התפעולי של נמל אשדוד, אשר הועמד לרשותה בהתאם לחוק רשות הספנות ולכתב ההסמכה. הנתבעת המספקת, בין היתר ליבואנים וליצואנים מעטפת שירותים הכוללת שירותים לוגיסטיים וביניהם: הכנסת אוניות לנמל ועגינתן, אספקת שירותי אונייה מלאים, פריקה, אחסנה וטעינת מטענים, אחסנת מכולות, מערך תשתיות לעגינת אוניות נוסעים.

חלק ב' – הסעד המבוקש

3. בית המשפט מתבקש בזה להורות לנתבעת לשלם לתובעים פיצויים עבור הנזקים הישירים והעקיפים שנגרמו להם עקב התרשלותה בטיפול במטענים שיובאו ארצה בתקופה שתחילתה ביום 1.1.21 וסופה ביום הגשת תביעה זו, בתוספת הוצאות משפט בשכר טרחת עו"ד.

חלק ג' – תמצית העובדות הנחוצות לביסוס עילת התביעה ומתי נולדה

4. מאז סוף שנת 2020, חווים התובעים – כבעלי מטענים - עומס חריג בנמל אשדוד, כאשר מטעניהם לא מועמסים או לא נפרקים מאוניות בפרקי זמן סבירים. הדבר מביא לשורה ארוכה של נזקים ישירים ועקיפים והוצאות נוספות לתובעים המשתמשים בשירותי הנמל. הנזקים באים לידי ביטוי בכך שישנו אבדן זמן קריטי לשיווק המוצרים בשווקים, כמו כן, ישנן הפרות חוזים בין היבואנים לספקים כתוצאה מאי עמידה בלוחות זמנים של יעדי האספקה. זאת ועוד, מתבצעות השמדה של סחורות ושורה ארוכה של חיובים והיטלים על התובעים שלא לצורך וזאת לאור תפעול לקוי של הנמל על ידי הנתבעת.

5. למעשה, הסיבה המרכזית לעומס היא מחסור בכוח אדם, שמקורו במחדלה של הנתבעת לגייס עובדים חדשים ו/או זמניים ו/או להקצות עובדים ו/או לתפעל את כוח האדם בכל דרך שהיא (ובכלל זה על ידי מתן תמריצים לעובדים קיימים) על מנת להתייעל בפרק זמן סביר מיום תחילת היווצרות העומס החריג, וזאת לצורך שחרור העומס ומניעת התמשכותו.

6. יובהר, כי לנתבעת מעמד ציבורי ייחודי, הנובע משייכותה הממשלתית, ועל כן חלה עליה מחוייבות נורמטיבית לוודא אספקת שירותים חיוניים ובזמן סביר לציבור בכלל, ולתובעים בפרט. הדבר עולה בבירור מכתב ההסמכה כפי שיפורט בהמשך.
7. התחייבויות אלה, מתוך כתב ההסמכה של הנתבעת הופרו באופן שיטתי במהלך החודשים האחרונים, תוך שהדבר מסב נזק כספי של ממש לתובעים, שלא לדבר על נזקים אחרים כמו פגיעה במוניטין ובשם הטוב של התובעים. כמו כן, כתב ההסמכה קובע כי הנתבעת תחוב בניזקין במקרה של התרשלות לרבות נזקים תוצאתיים כלשהם עקב כך, כתוצאה מפעילות או ממחדל שלה ותתקן את הנזק על חשבונה או תפצה את הניזוק.
8. במקום לגייס עובדים חדשים ו/או זמניים ו/או להקצות עובדים ו/או לתפעל את כוח האדם בכל דרך שהיא (ובכלל זה על ידי מתן תמריצים לעובדים קיימים), בחרה הנתבעת, באיחור רב, לנהל משא ומתן ממושך מול ועדי עובדי הנמל וההסתדרות, בשיהוי ניכר מיום היווצרות העומסים בנמל, כאשר רק לקראת סוף 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 והצמצום התור התפעולי שקיים בנמל אשדוד. למעשה, עובדים אלו התחילו לעבוד רק בחודש יולי 2021, למעלה מחצי שנה לאחר היווצרות העומסים הכבדים בנמל אשדוד. למעשה, ניתן להסיק בנקל כי זו הודאה ברורה בכך שמן הראוי היה לגייס עובדים נוספים זמן רב קודם לכן ולמנוע את הנזק של התובעים כתוצאה מהעומסים הכבדים שנוצרו בנמל אשדוד וזה לאור חוסר היכולת של הנתבעת להתמודד עם עומסים אלה. בכך, למעשה, הסבה הנתבעת נזקים כבדים לתובעים.
9. חמור מכך, לא זו בלבד שהנמל התרשל במתן שירות בסיסי לתובעים, אלא שבאופן מעוות ואבסורדי - הנתבעת אף מרוויחה מהתנהלותה הכושלת. כתוצאה מהפקקים הכבדים בנמלים, השיתה הנתבעת על התובעים חיובים שונים כתוצאה מהעומסים הכבדים, ובכך התעשרה על חשבונם ביחס ישר למידת ההתרשלות שלה בתפעול הנמל. יוצא, אפוא, למעשה, שלנתבעת אין תמריץ אמיתי להתייעל. קופתה מתעשרת בסיטואציה שבה היא מפרה את חובתה הבסיסית כלפי התובעים, שבמובנים רבים הם לקוחות שבויים של הנתבעת. תחת זאת ועל פי פירסומים בעיתונות, הנתבעת הציגה עלייה בחציון הראשון של שנת 2021 במספר המכולות והרכבים שנפרקו, אך הנתבעת פרקה פחות מטענים כלליים ומטעני תפזורת לעומת שנים קודמות. כמו כן, הכנסותיה בחציון הראשון של שנת 2021 עלו ב- 17% עד לכדי 598 מיליון שקל, הרווח התפעולי זינק עד לכדי 88 מיליון ₪ לעומת 25 מיליון ₪ במחצית המקבילה בשנת 2020 דהיינו, עלייה של 254%!
10. התנהלותה של הנתבעת בזמנים הרלוונטים מהווה, אפוא, הפרת חוזה, רשלנות בהתאם לסעיף 35 לפקודת הניזקין (נוסח חדש) וכן הפרת חובה חקוקה (מכוח כתב ההסמכה ומכוח חוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד – 2004), וכן ניצול לרעה של כוח מונופוליסטי וסירוב לא סביר לספק שירות לפי חוק התחרות הכללית, תשמ"ח 1988.

חלק ד' – העובדות המקנות סמכות לבית המשפט

11. לבית משפט השלום באשדוד סמכות עניינית לדון בתביעה לאור מהותה וסכומה, וכן סמכות מקומית לדון בה, בהיות מקום עסקה של הנתבעת ומקום המעשה ו/או המחדל שבגיננו תובעים הוא בעיר אשדוד.

חלק ה' – פירוט העובדות המשמשות יסוד לכתב הטענות, וכל מידע נוסף שתכליתו לסייע בהבהרת המחלוקת ובמיקוד הפלוגתות שבין בעלי הדין

12. בפתח הדברים יובהר כי נמל אשדוד הינו הנמל הגדול ביותר בישראל בהיקפי המטענים ומהווה שער כניסה מרכזי לסחורות ומטענים למדינת ישראל וממנה. העיכובים בנמל אשדוד, מהווים צוואר בקבוק לפעילות הכלכלית, ומפחיתים את הפריזון במשק. בנוסף לכך, העומס החריג בנמל אשדוד משפיע בין היתר גם על יוקר המחיה. למעשה, אם התנהלות זו של הנתבעת תמשיך להתמשך, יתרום הדבר לעליית מחירים במשק, כך שכל הציבור הישראלי ישלם בכיסו.

13. כאמור, הנתבעת פועלת בהתאם לכתב הסמכה המצורף כנספח 1 שהוענק לה על ידי שר התחבורה באישור שר האוצר לפי סעיף 10 לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד – 2004 (להלן: "החוק"). במסגרת כתב ההסמכה, הסמיך שר האוצר את חברת נמל אשדוד בע"מ שהתאגדה ונרשמה בישראל לפי חוק החברות, תשנ"ט – 1999 להיות חברת נמל ולתת שירותי נמל כמפורט בכתב ההסמכה.

14. ביום 6.4.21 נשלח מכתב לשרת התחבורה המצורף כנספח 2 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 ובו הועלו טענות כנגד הנתבעת ובין היתר נאמר כך:

"בשבועות האחרונים אנו חווים עומס חריג בנמלי הים התיכון, כאשר מטענים בייבוא ובייצוא לא מעומסים ונפרקים מאוניות בפרק זמן סביר. מספר האוניות הממתניות להיכנס לנמלים נע בין 40-60, ולראשי הענף לא זכור עומס הדומה לזה שאנו חווים כיום. בשל כמות ייבוא גדולות של מוצרים וחומרי גלם ועלייה בהזמנות למוצרי צריכה, גבר הביקוש לשירותי נמלי הים"

ובהמשך נכתב כך:

"המשמעות של העיכובים הנה: פגיעה בקבלת סחורות, מוצרים וחומרי גלם, פגיעה במוניטין ביצוא הישראלי, פגיעה בכושר הייצור (נזק ישיר ועקיף), ותשלומים עודפים המושגים על בעלי מטענים, 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 השייט... נוכח מצב זה, כמתואר לעיל, החריג בחומרתו, אנו מבקשים את התערבותך האישית למציאת פתרונות לשיפור המצב התפעולי בנמל הים."

15. כאמור הנתבעת פועלת בהתאם לכתב ההסמכה ובהתאם לסעיף 10 לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד – 2004. בהתאם לכך, כאשר היא מתרשלת בתפקידה וגורמת לנזקים, היא מחוייבת לשלם פיצויים לתובעים בגין נזקים ישירים ועקיפים שנגרמו להם עקב תפקודה הלקוי:

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, ובמטרה לענות על דרישות המשק ולהפעיל את שטח חברת הנמל כנמל תחרותי, המשרש 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), התשי"ד – 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 נכסיה כך שתאפשר הפעלה תקינה, סדירה ובטיחותית של מיתקני הנמל בשטח חברת הנמל ורמת שירות נאותה.

16. כאמור, התחייבויות אלה של הנתבעת הופרו באופן שיטתי בתקופה הרלוונטית לתביעה, תוך שהדבר הסב נזק כספי של ממש לתובעים, שלא לדבר על נזקים אחרים כמו פגיעה במוניטין ובשם הטוב. כתב ההסמכה עוסק גם בכך, והוא קובע כי הנתבעת תחוב בניזקין במקרה של התרשלות בתפעול הנמל בהתאם להתחייבותיה:

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 הסמכה 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 במילוי תפקידיה וחובותיה לפי החוק ולפי כתב הסמכה 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 מעבר לאחריות הנזיקית הקבועה בדיני הנזיקין, ובכל דין, או להפחית ממנה.

17. לעניין האחריות שבכתב ההסמכה יובהר כי ביום 2.3.21 תוקן כתב ההסמכה המצורף כנספת 3 ולסעיף 63 המפורט לעיל נוספו בין היתר, גם נזקים תוצאתיים:

"חברת הנמל תנקוט את כל האמצעים הסבירים למניעת נזק או אובדן לגופו של אדם או לרכושו, ואם נגרם נזק או אובדן כאמור, לרבות נזקים תוצאתיים כלשהם עקב כך, כתוצאה מפעילות או ממחדל שלה, לרבות פעילות במילוי תפקידיה וחובותיה לפי חוק ולפי כתב ההסמכה זה, תתקן חברת הנמל את הנזק על חשבונה או תפצה את הניזוק, הכול בכפוף לכל דין".

18. לאחר שהנתבעת התרשלה בתפקידה והסבה נזקים כבירים לתובעים, שלחו הח"מ ביום 31.8.21 מכתב התראה טרם נקיטת הליכים משפטיים המצורף כנספת 4 אל הנתבעת ובו שטחו את טענותיהם בעניין. ביום 12.9.21 הגיבה הנתבעת באמצעות ב"כ במכתב המצורף כנספת 5.

19. בפתח מכתב התשובה, ניסתה הנתבעת להלך אימים על התובעים באיום בתביעת דיבה:

"ככל שמרשותיכם לא תיסוגנה משלל האשמות שווא המועלות במכתבך שבסימוכין הנחתה אותנו מרשתנו לפעול בכל האמצעים העומדים לרשותה לרבות נקיטה בהליך משפטי לפיצוי בגין הנזקים לשמה הטוב לאור הוצאת הדיבה העולה לכדי עבירה על חוק איסור לשון הרע, התשכ"ה – 1965, לכאורה"

ואולם, טענותיהם של התובעים מושא התביעה אינן בגדר האשמות שווא, אלא דברי אמת ואף מהווים עניין ציבורי חשוב, ואין דבר וחצי דבר הקשור לשמה הטוב של הנתבעת בהקשר זה. ככל שהנתבעת לא פעלה כנדרש בהתאם לכתב ההסמכה וכל זאת כדי לתת שירותים תקינים ולמנוע את נזקיהם של התובעים, רשאים התובעים להלין על תפקודה של הנתבעת ולקבל פיצוי עבור הנזקים הישירים והעקיפים שנגרמו להם עקב התרשלותה של הנתבעת.

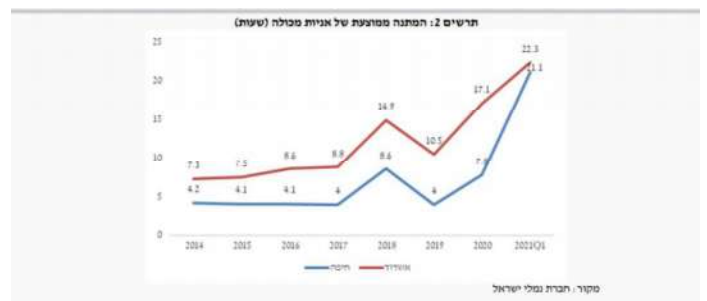
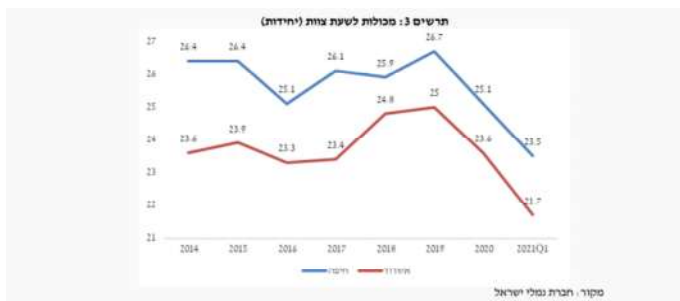
20. ואכן, זמן קצר לאחר מכן, ביום 13.9.21 פרסמה הכלכלנית הראשית במשרד האוצר את הסקירה הכלכלית המצורפת בזה כנספת 6, ואשר מתמקדת באומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק, וכך נאמר בין היתר:

" מאז חודש מרץ 2021, נרשמים עומסים כבדים בכניסה לנמלי היס באשדוד ובחיפה. לפי נתוני חברת נמלי ישראל, זמני ההמתנה גדלו באופן משמעותי ועשרות אניות סוחר ממתונות ימים ארוכים לקבלת שירות. אחוז העמידה בביקוש לידיים (היחס הממוצע בין כמות העבודה שמזמינים סוכני האנייה לכמות המסופקת על ידי הנמל בפועל), אשר מעיד על טיב רמת השירות בנמלים, עמד במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021 בממוצע על 30% באשדוד ו- 48% בחיפה בהשוואה ל- 35% ו- 64% בהתאמה בשנת 2020 (80% נחשב מענה מלא לדרישת הסוכנים)."

מנתוני נמלי ישראל שפורסמו על ידי עולה, כי השהייה הממוצעת של אנייה בנמל אשדוד בשנת 2021 עלתה בכ – 46 שעות בהשוואה לנתוני 2019. השונות בין זמני השהייה של אוניות המובילות סוגי מטענים שונים גדלה מאוד, כאשר אניות מכולה שהו בנמלים בשנת 2021 בממוצע **20 שעות יותר** מבשנת 2019, בעוד אניות מטען כללי וצובר חופנים (מטען בתפזורת) שהו בממוצע **84 שעות יותר** בהשוואה לשנת 2021!

21. ויובהר, לעומס שהצטבר בנמל אשדוד השלכות כלכליות משמעותיות. היבוא נפגע, התעשיות התלויות בתשומות מיבואות סובלות מעיכובים, וההשפעות עלולות להגיע גם לצריכה פרטית. להערכת גורמים בענף, כל יום עיכוב בנמל עולה למפעילי האנייה כ- 20,000 דולר, כאשר לפחות חלק מעלות זו מגולגלת על בעלי המטענים, הלא הם התובעים. כמו כן, חלק מחברות הספנות מבטלות את הגעתן לנמל אשדוד ופורקות את הסחורה בארצות שכנות, ואחרות מטילות עלויות נוספות על התובעים כתוצאה מההמתנה הממושכת.

22. לפי מדד ביצועי הנמלים של הבנק העולמי, בשנת 2020 דורג נמל אשדוד במקום 315 מתוך 351 נמלים. בהתאם לנתוני חברת נמלי ישראל בשנת 2020 עלתה ההמתנה הממוצעת של אניות מכולה בנמל אשדוד, ומגמה זו החרیפה ביתר שאת ברבעון הראשון של 2021. כמו כן, במקביל ירד מספר המכולות לשעת צוות, דהיינו היעילות פחתה גם שלא בשל העלייה בזמני ההמתנה כתוצאה המעומס. לצורך המחשת הדוגמה, בשנת 2019 המתנה ממוצעת של אניות מכולה היה 10.5 שעות בנמל אשדוד לעומת 22.3 שעות ברבעון הראשון לשנת 2021. בנוסף לכך, בשנת 2019 מספר המכולות לשעת צוות היה 25 ואילו ברבעון הראשון של שנת 2021 הוא עמד על 21.7 בלבד! להלן תרשימים שפורסמו על ידי חברת נמלי ישראל:



23. כמו כן, בחינת נתוני האניות מטען כללי וצובר חופנים בהשוואה לשנת 2019 מובילה למסקנה כי התפוקה הממוצעת לשעת צוות, כמו גם התפוקה הממוצעת בנמל אשדוד, ירדו משמעותית בהשוואה לרבעון הראשון של 2021. כך באו הדברים לידי ביטוי בנתוני חברת נמלי ישראל ועיבודי אגף הכלכלנית הראשית:

סוג המטען	נמל חיפה		נמל אשדוד	
	תפוקה ממוצעת לשעת צוות	תפוקה ממוצעת לשעת שהייה	תפוקה ממוצעת לשעת צוות	תפוקה ממוצעת לשעת שהייה
מכולות	-12%	-45%	-13%	-37%
מטען כללי	-10%	-42%	-16%	-34%
צובר חופנים	-16%	-40%	12%	-42%

מקור: חברת נמלי ישראל ועיבודי אגף הכלכלנית הראשית

24. בהקשר זה יצוין, כי הנתבעת מודה בתשובתה למכתב ההתראה שעיקר הרווח שלה מקורו בפריקה ובטעינה, ושעיקר העומסים בתור התפעולי הוא במטעני תפזורת שממנו אין לחברה כמעט הכנסה מאחסנה. משתמע אפוא מדבריה, כי היא אינה מעניקה שירותים ברמה סבירה למטענים אלה ומטפלת בהם אם בכלל כאחרונים בתור, וזאת בניגוד גמור להתחייבויותיה בכתב ההסמכה. התובעים בכובעם כיבואני מטענים בתפזורת אמורים לקבל שירות תקין לא פחות מטיפול במכולות או ממטענים כלליים, גם בעניין זה הנתבעת התרשלה.

25. כתוצאה מהתנהלותה של הנתבעת, נאלצו התובעים לספוג את מחיר העומסים בנמל אשדוד כאשר חלק מהעלויות הישירות שספגו היו בין היתר, דמי אחסנה עודפת, תשלום לחברות הספנות בגין כל יום שהייה נוסף, עלויות הובלה ימית נוספת לסחורה שנפרקה בנמל אחר, היטל צפיפות שמטילות חברות הספנות ועוד. כמו כן, חלק מהאוניות שהיו מיועדות לפריקה בנמל אשדוד נשלחו לפרוק את תכולתן בנמל חיפה, שם זמן ההמתנה גם כן גבוה אך נמוך יותר בהשוואה לנמל אשדוד. לשם ההמחשה, כאשר אוניה הנושאת מטען של 30,000 טון נפרקת בנמל חיפה במקום בנמל אשדוד משמעות הדבר היא כי יש צורך בהובלת הסחורה דרומה באמצעות 1,000 משאיות, בעלות ניכרת.

26. לא זו אף זו, בחודש אוגוסט 2021 הוגשה לבית המשפט המחוזי בבאר שבע בקשה לאישור תביעה ייצוגית כנגד הנתבעת וזאת בעקבות הוצאות עתק מיותרות כמו גם נזקי עתק בשל מחדליה החוזרים של הנתבעת. במסגרת הבקשה לאישור התביעה כייצוגית, המצורפת בזה כנספת 7 ומהווה חלק בלתי נפרד מכתב תביעה זה, טוענת חברת הספנות דבי שיפינג כי נמל אשדוד מתעלם במשך עשרות שנים מהוראות דין מפורשות הקובעות את חובת הנמל לספק מספר צוותים מינמלי לצורך פריקה וטעינה של כל אונייה שעוגנת ברציפים שאינם מסחריים בנמל אשדוד לצרכי פריקה וטעינה של המטען. עוד נטען כי נמל אשדוד מתעלם מהתקנות הרלוונטיות שדבר זה מהווה ניצול לרעה של כוח מונופוליסטי תוך הסבת הוצאות בלתי סבירות לבעלי האוניות הנובעים כולם ממחדלים בהקצאת כוח האדם הדרוש לטיפול בשירותי הפריקה והטעינה.

27. כמו כן, ביום 1.11.21 פורסמה ידיעה לפיה יבואני התבואות פנו בתחינה לשרת התחבורה, וביקשו את התערבותה בנעשה בנמל אשדוד. על פי האמור בידיעה, המצורפת בזה כנספת 8, טוענים יבואני התבואות, ביו היתר, כי "עיקר הבעיה בתחום כוח האדם. חסרים מאות עובדים לפריקת אוניות. אנחנו בני ערובה, אך משרד התחבורה לא מגיע לחלץ אותנו מהשבי. בנוסף, חסרים מנהלי פרויקטים לפריקת אוניות, לייעול הפריקות. כמו כן, יש תקלות תכופות בצידוד הפריקה. פעם: מתקלקל משפך, יום אחר כך: שופל, אחר כך: מנוף, וחוזר חלילה. וכדי להוסיף, נפתחה גם 'שביתה איטלקית' של עובדי בתי המלאכה, שעושים עבודתם בעצלתיים, שעה שאוניות התבואות ממתנינות ברציפים, והקנסות מאמירים".

28. זאת ועוד, בכתבה שפורסמה ביום 20.1.21 במגזין דה מרקר⁷, דיווחה הכתבת טלי חרותי ססובר כי "הוצאות משפט בסך 230 אלף שקל, שהושתו על 15 חברים בוועדי עובדים בנמלי אשדוד וחיפה, ישולמו מתקציב ההסתדרות - ולא מכיסם הפרטי של העובדים. את ההוצאות השית בית הדין לעבודה על אנשי הוועדים בעקבות שביתה פראית שעליה הכריזו במאי 2018. במהלך השביתה המדוברת, ראשי

⁷ <https://www.themarker.com/career/.premium-1.10310634>

הוועדים לא התייצבו לדיונים בבית הדין לעבודה, והמשטרה נשלחה להביא אותם. לבסוף הם הופיעו רק כעבור כמה ימים. בית הדין עמד על כך שאנשי הוועדים ישלמו באופן אישי את הוצאות המשפט של חברות הנמלים והמדינה. עתה מתברר כי הם לא יוציאו דבר מכיסם, מכיוון שההסתדרות העבירה לקופות הוועדים את הכספים הנדרשים לתשלום" – הדבר מלמד כמאה עדים על מערכת היחסים הלא-בריאה, בלשון המעטה, בין הנהלת נמל אשדוד ובין ההסתדרות.

29. במסגרת תביעה זו מתבקש בית המשפט הנכבד לומר את דברו בשאלה שעדיין לא נשאלה בין כותלי בית המשפט, והיא האם זה ראוי שנמלי ישראל יהיו עבדיה הנרצעים של ההסתדרות, וזאת על חשבון הציבור הישראלי כולו, או שמא יש מקום לתת לנמל תמריץ שלילי על התנהלות קלוקלת?

30. כמו כן מתבקש בית המשפט הנכבד לשים קץ למצבים פסולים בהם היחידים שנושאים במחיר שירות לקוי של הנמל הם קהל הלקוחות. יידע הנמל, כי אם לא יספק סטנדרט שירות ראוי ללקוחותיו ולא יידע להתאים את מצבת כוח האדם שלו למציאות הדינאמית, הוא ישלם על כך מחיר בגין הנזקים שהוא גורם. זאת בניגוד גמור למצב המעוות היום, על פיו הנמל יוצא נשכר כתוצאה מאי תפקוד ראוי. לו הנמל היה מבצע את עבודתו בצורה סבירה, הוא לא היה נדרש להטיל הוצאות נוספות על היבואנים כמו אחסנה ועוד, מבחינת הרצחת וגם ירשת.

31. דברים אלה אמורים ביתר שאת לאור העובדה שהנתבעת היא לכל הפחות מונופול אזורי בתחום עיסוקה, והמדיניות הכושלת בה נקטה בחודשים האחרונים כמתואר לעיל מהווה פגיעה בציבור בהתאם להוראת סעיף 30(ג) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח – 1988.

פירוט הנזק שנגרם לתובעים

32. להלן פירוט הנזק שנגרם לתובעי כתוצאה מהתנהלות הנתבעת כדלקמן:

שם החברה	הנזק המוערך בש"ח
כמיטק שיקום בע"מ, ח"פ 513684779	
פומיס ישראל בע"מ, ח"פ 513587386	
קראון סחר, ע"מ 303082465	
סורפלוס אינטרנשיונל בע"מ, ח"פ 516060118	
יו.פי. ערוצי סחר בע"מ, ח"פ 513496737	
עצמליה רהיטים לילדים, ח"פ 512884404	
י.גיל מדיקל בע"מ, ח"פ 510622632	
שי מוצרי איכות בע"מ, ח"פ 511679490	
משה מצפי שיווק מזון בע"מ, ח"פ 513622548	
סך הכל	2,298,908

33. אשר על כן, מתבקש בית המשפט לקבל את התביעה במלואה, ולהורות לנתבעת לפצות את התובעים על הנזקים הכבירים שגרמה להם הנתבעת במסגרת תפקידה, בתוספת הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד כדין.

אליס אברמוביץ, עו"ד עידן גנון, עו"ד
באי כוח התובעים