

הסמכה זו תעמוד בתוקפה כל עוד המוסמכות משמשת בתפקידן במשרד להגנת הסביבה.

י"ג בתשרי התשע"ד (17 בספטמבר 2013)
(חמ 828-3-17)

דוד לפלר

המנהל הכללי של המשרד להגנת הסביבה

הודעה על רישום בקשה לאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בהתאם לסעיף 7(ב) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן – החוק), אני מודיע כי נרשמה בקשה לאישור הסדר כובל כדלקמן:

הצדדים להסדר:

צים שירותי ספנות משולבים בע"מ.

A.P. Moller-Maersk A/S

American President Lines Ltd.

הנכס או השירות נושא ההסדר:

הובלת מטען בדרך הים בעבור משרד הביטחון

מהות הכבילה:

שיתוף פעולה בין מתחרים

בהתאם לסעיף 8(ב) לחוק אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל, איגוד עסקי וכן ארגון צרכני רשאים להגיש לבית הדין להגבלים עסקיים התנגדות מנומקת בכתב להסדר, בתוך שלושים ימים מיום פרסום הודעה זו ברשומות.

ההסדר האמור פתוח לעיון הציבור (למעט חלקים אשר הוטל עליהם חיסיון על פי החלטות בית הדין להגבלים עסקיים מיום ג' באלול התשע"ג (9 באוגוסט 2013) ומיום י"א בתשרי התשע"ד (15 בספטמבר 2013), בתיק ה"כ 13-08-13767) בתיק ה"ע 9289, במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב עם ועולמו 4, ירושלים, בשעות העבודה הרגילות.

י"ג בתשרי התשע"ד (17 בספטמבר 2013)
(חמ 680-3-)

דיויד גולה

הממונה על ההגבלים העסקיים

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128.

הודעה בדבר סכומי אגרה

לפי תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשע"א-2010

בתוקף הסמכות לפי תקנה 3(ד) לתקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשע"א-2010 (להלן – התקנות), אנו מודיעים כי אגרת הבסיס נכון למועד זה היא 6 שקלים חדשים, ובתוספת מס ערך מוסף ולאחר עיגול סכומים, כמפורט בתקנות, היא בסך של 7 שקלים חדשים (להלן – סכום האגרה הכולל).

סכום אגרת הבסיס יעודכן מוזמן לזמן לפי הקבוע בתקנה 13 לתקנות.

¹ ק"ת התשע"א, עמ' 154.

סכום האגרה הכולל ישתנה באופן דינמי, לפי גודש התנועה הקיים בנתיב המהיר, מהירות הנסיעה בו, מספר כלי הרכב שבו, משך ההמתנה ביציאה ממנו או בכניסה אליו, וזאת בפרקי זמן שלא יפחתו מ-60 שניות ובסכום שלא יעלה על 10 שקלים חדשים, ובהתאם לצורך בכל פעם, הכול כאמור בחוזה הזיכיון, בחוק נתיבים מהירים, התש"ס-2000², בתקנות, וכפי שתורה הרשות הממונה לבעל הזיכיון על פי שיקול דעתו.

י"ג בתשרי התשע"ד (17 בספטמבר 2013)
(חמ 3130-3-)

חן שפירא

בעל הזיכיון

² ס"ח התש"ס, עמ' 199; התשס"ו, עמ' 26.

הודעות בדבר רכישת קרקעות לצורכי ציבור

הודעה לפי סעיף 19

לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943,
ולפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965

1. בתוקף סמכותה לפי סעיפים 189 ו-190 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965, ובהתאם לתכנית מס' קא/361, שהודעה בדבר אישורה פורסמה בילקוט הפרסומים 5852, התשס"ח, עמ' 4843, מצהירה בזה הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה אונו, בהתאם לסעיף 19 לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943¹ (להלן – הפקודה), כי זכות החזקה בקרקע המתוארת בסעיף 2 להלן, שביחס אליה פורסמה הודעה ברשומות לפי סעיפים 5 ו-7 לפקודה בילקוט הפרסומים 6601, התשע"ג, עמ' 4991, תהיה לקניינה הגמור והמוחלט של עיריית קרית אונו מיום פרסום הודעה זו ברשומות.

2. תיאור הקרקע –

חטיבת קרקע בקרית אונו, גוש 6494, חלקות 159, 285.
כ"ה באב התשע"ג (1 באוגוסט 2013)
(חמ 4-3)

יוסי נישרי

יושב ראש הוועדה המקומית
לתכנון ולבנייה אונו

¹ ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.

² ע"ר 1943, תוס' 1, עמ' 32.

הודעה לפי סעיף 19

לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943,
ולפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965

בתוקף סמכותה לפי סעיפים 189 ו-190 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965, ובהתאם לתכנית מיתאר מפורטת מס' בי/2א (להלן – התכנית), שהודעה בדבר אישורה פורסמה בילקוט הפרסומים 1738, התשל"א, עמ' 2189, מצהירה בזה הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה בת ים, בהתאם לסעיף 19 לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943¹ (להלן – הפקודה), כי הקרקע המתוארת בתוספת אשר ביחס אליה פורסמה הודעה ברשומות לפי

¹ ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.

² ע"ר 1943, תוס' 1, עמ' 32.



**הודעה על רישום בקשה לאישור הסדר כובל
לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988**

בהתאם לסעיף 7(ב) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988¹ (להלן: "החוק"), אני מודיע כי
נרשמה בקשה לאישור הסדר כובל כדלקמן:

הצדדים להסדר:

צ'ים שירותי ספנות משולבים בע"מ

A.P. Moller-Maersk A/S

American President Lines Ltd.

הנכס או השירות נושא ההסדר:

הובלת מטען בדרך הים עבור משרד הביטחון

מהות הכבילה:

שיתוף פעולה בין מתחרים

בהתאם לסעיף 8(ב) לחוק אדם העלול להיפגע מההסדר הכובל, איגוד עסקי וכן ארגון צרכני
רשאים להגיש לבית הדין להגבלים עסקיים התנגדות מנומקת בכתב להסדר, בתוך שלושים ימים
מיום פרסום ההודעה זו ברשומות.

ההסדר האמור פתוח לעיון הציבור (למעט חלקים אשר הוטל עליהם חיסיון על פי החלטות בית
הדין להגבלים עסקיים מיום 9.8.2013 ומיום 15.9.2013 בתיק ה"כ 13-08-13767) בתיק ה"ע 9289
במשרד רשות ההגבלים העסקיים, רחוב כנפי נשרים 22, קומה ג', ירושלים, בשעות העבודה
הרגילות.


פרופ' דיויד גילח
הממונה על הגבלים עסקיים

חמ 680 - 3

י"ג בתשרי התשע"ד

17 בספטמבר 2013

¹ ס"ח התשמ"ח, עמ' 128.

בבית הדין להגבלים עסקיים
בבית המשפט המחוזי בירושלים
רח' צלאח א-דין 40, ירושלים

תיק הע/

בקשה לאישור הסדר כובל

בהתאם לסעיף 7 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, מוגשת בקשה לאישור הסדר
כובל שפרטיו הם אלה:

1. הצד(דים) להסדר הכובל המבקש(ים) החלטה:

שם: צים שירותי ספנות משולבים בע"מ

מען: רח' אנדריי סחרוב 7, חיפה

שם: A. P. Moller-Maersk A/S

מען: 50 Esplanen, DK – 1096, Copenhagen K, Denmark

שם: American President Lines Ltd.

מען: 16220 N. Scottsdale Rd., Suite 300, Scottsdale, AZ 85254-2792, USA

מען למשלוח דואר: ע"י ב"כ עוה"ד אמיר כהן-דור ו/או אביבה זיגמונד

ממשרד עוה"ד ש. פרידמן ושות'

מרחוב אנדריי סחרוב 9, חיפה 3508409

טל' 04-8546666 ; פקס' 04-8546677

2. שמות הצדדים להסדר ומעניהם:

א. צים שירותי ספנות משולבים בע"מ

אנדריי סחרוב 7, מת"מ, חיפה.

ב. A. P. Moller-Maersk A/S

50 Esplanen, DK – 1096, Copenhagen K, Denmark

ג. American President Lines Ltd.

16220 N. Scottsdale Rd., Suite 300, Scottsdale, AZ 85254-2792, USA

3. צורת ההסדר:

הסדר בכתב

4. נעשה ההסדר בכתב - תיאור המסמכים הקובעים אותו ואלה הנוגעים לו:

- (1) Israel Carrier Association FMC Agreement No. 011346-022, מצ"ב כנספח א' לבקשה ("ההסכם").
- (2) אישור שר התחבורה על קבלת הודעה בהתאם לסעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, מצ"ב כנספח ב' לבקשה.
- (3) General Waiver מיום 21/6/2013 מה- Defense Security Cooperation Agency, מצ"ב כנספח ג' לבקשה.

5. הנכס נשוא ההסדר

שירותי הובלה ימית מארה"ב לישראל עבור משרד הביטחון, ממשלת ישראל.

6. מהות הכבילה

תיאום שירותי הובלה ימית של מטענים עבור משרד הביטחון מארה"ב לישראל ותנאיהם, בהתאם לדרישות משרד הביטחון ובתיאום עימו.


7. תקופת ההסדר הכובל

ההסכם הינו ללא הגבלת זמן, ניתן לסיום בכל עת בהסכמת הצדדים, כאמור בסעיף 9 להסכם המצ"ב כנספח א' לבקשה זו.

8. עיקרי הטעמים המצדיקים אישור ההסדר בידי בית הדין.

ביה"ד הנכבד מתבקש בזאת לאשר את ההסדר נשוא בקשה זו בהתאם לסמכותו הקבועה בסעיף 7 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, וזאת מהטעמים הבאים:

8.1. ההסדר נשוא בקשה זו המכונה "The Israel Carrier Association" ("ההסדר") עניינו הסדרת שתוף פעולה תפעולי ומסחרי בין חברות ספנות לצורך אספקת שירותי הובלה ימית מארה"ב לישראל למשרד הביטחון הישראלי ביחס למטענים בטחוניים. יובהר כי ההסדר נוצר ומתקיים בהתאם לדרישות משרד הביטחון ובתיאום עימו כמפורט במכתבי משרד הביטחון המצ"ב כנספח ד' לבקשה.

8.2. מדינת ישראל מייבאת מארה"ב בכל שנה ציוד בטחוני בהיקף גדול, שמרביתו מובל במכולות  ב'נוסף, מובל גם ציוד קונבנציונאלי בטחוני בהיקפים משמעותיים ("המטען הבטחוני").

8.3. רכישת המטען הבטחוני עבור מדינת ישראל ממומנת ברובה מכספי הסיוע הביטחוני המוענקים למדינת ישראל על ידי ממשלת ארה"ב (US Aid)². ממשלת ארה"ב מתנה את

¹ TEU משמעו Twenty Feet Equivalent Unit, גודל יחידה סטנדרטית בה נעשה שימוש ביחס למכולות.

מימוש כספי הסיוע בתנאים שונים, לרבות ייעוד כספים לרכישת ציוד המיוצר בארה"ב וחיוב כי ציוד בטחוני אשר נקנה בכספי הסיוע יובל למדינה לה ניתן הסיוע באמצעות ספינות הנושאות דגל ארה"ב.³

8.4. נוכח הדרישות הבטחוניות כמו גם צרכי הזמינות של מדינת ישראל, הצליח משרד הביטחון להשיג אישור מיוחד (waiver) מממשלת ארה"ב לכך כי עד 50% מהמטען הבטחוני למדינת ישראל אשר נרכש בכספי הסיוע ישונע לישראל באמצעות אניות הנושאות דגל ישראלי. חריג זה הינו בתוקף לפרק זמן קצוב של שנה אחת בלבד בכל פעם ומותנה בקיום תנאיו. העתק ה-Waiver לשנת 2013 מצ"ב כנספח ג' לבקשה. אין כל וודאות כי חריג זה ימשיך להתקיים גם בשנים הבאות. כפי שמצויין בנספח ג', גם במהלך השנה לגביה ניתן ה-Waiver רשאית ארה"ב לבטלו בכל עת שהיא.

8.5. בסחר שבין צפון אמריקה לישראל יש כיום רק שלוש חברות ספנות קווית אשר יכולות, בהתאם למגבלות האמורות, לספק שירותי הובלה ימית לצורך הובלת המטען הבטחוני שנרכש באמצעות כספי הסיוע מארה"ב לישראל:

8.5.1. ישנן שתי חברות ספנות קווית אשר להן אניות הנושאות דגל ארה"ב והעונות על דרישות מערכת הביטחון בקו שבין צפון אמריקה לישראל – חברת APL וחברת Maersk. שתי החברות אינן מפעילות קווים ישירים לישראל, אלא מבצעות באופן קבוע שטעון בנמלי [REDACTED] או לעתים בנמלים אחרים, שם פורקות האוניות את המטען הבטחוני ומעמיסות אותו על אניות אחרות הפוקדות את ישראל. רק חלק מהאניות המופעלות ע"י חברות אלו הן אניות הנושאות דגל ארה"ב.

8.5.2. החברה היחידה המפעילה קו ספנות קווית בין צפון אמריקה לישראל באמצעות אניות הנושאות דגל ישראלי היא חברת צים. יצויין כי השירות של צים הינו שירות ישיר. 2 מתוך 7 אניות המופעלות על ידי צים בקו צפון אמריקה לישראל הינן אניות הנושאות דגל ישראלי. מעבר לכך, כאמור לעיל, בהתאם ל-Waiver צים יכולה, תיאורטית לספק רק עד 50% מצרכי השינוע הדרושים לצורך הובלת המטען הבטחוני.

כפועל יוצא מן המגבלות שלעיל, נדרש משרד הביטחון להתקשר בכל שנה עם כל 3 החברות הנ"ל על מנת להוביל את המטען הבטחוני מארה"ב לישראל.

8.6. אף שכל אחת מהחברות שהן צד להסדר מקיימת שירות שבועי בקו האמור, מאחר ורק חלק מהאניות המופעלות על ידי החברות הנ"ל במסגרת אותם קווי שירות הינן אניות היכולות להוביל את המטען הבטחוני בכפוף למגבלות האמורות של הרגולציה האמריקאית, דהיינו אניות הנושאות דגל אמריקאי או דגל ישראלי, בפועל – היכולת להוביל את המטען הבטחוני מוגבלת לתדירות הפקידה של אותן האניות בלבד.

8.7. משפרטנו את המגבלות הרגולטוריות והתפעוליות של חברות הספנות, חשוב גם להתייחס לצרכי מערכת הביטחון לשינוע המטען הבטחוני מארה"ב לישראל, שכוללים:

8.7.1. שירות שבועי, קבוע ואמין.

8.7.2. גמישות תפעולית ומסחרית – במקרה של עיכובים, over booking ואילוצים אחרים, לרבות הובלות דחופות.

² בשנים האחרונות כספי הסיוע הבטחוני שקיבלה ישראל מארה"ב היו בהיקפים של כ-3 מליארד דולר ארה"ב לשנה.

³ דרישה 12 קבועה ב-Cargo Preference Act משנת 1954.

⁴ בקשת ה-Waiver נעשית על בסיס שנתי בהתאם ל-Statement of Policy on Public Resolution 17, 73rd. Congress, 48 Stat. 200, 46 App. U.S.C. 1241-1.

- 8.7.3. שירותי הובלה ישירים (דהיינו - ללא שטעון) - לכל הפחות ביחס למטען הבטחוני הרגיש – הן בשל עיכוב שיכול להיגרם להובלת אותו מטען והן בשל סיכון ביטחוני שנגרם בשל עמידת המטען ללא אבטחה בנמל מדינה שלישית.
- 8.7.4. תנאי הובלה מועדפים – העדפת מטען בטחוני על פני מטענים של לקוחות אחרים.
- 8.8. לאור האמור לעיל, יזם משרד הביטחון את ההסדר נשוא בקשה זו בין שלוש החברות האמורות במטרה לענות על צרכי מערכת הביטחון לעיל. מתן מענה לדרישות משרד הביטחון יצר הכרח לביצוע תיאום בין המובילים לבין עצמם וכן בינם לבין משרד הביטחון כדי לאפשר הובלת המטען הבטחוני לישראל בתדירות הנדרשת באופן שוטף וקבוע ותיאום זה התאפשר אך ורק באמצעות ההסדר.
- 8.9. במסגרת ההסדר הבטיח משרד הביטחון כי:
- 8.9.1. כל דרישת שינוע מטען בטחוני מארה"ב לישראל תיענה, בלוח הזמנים שיידרש על ידי משרד הביטחון ומחייבת כי החברות יגבו אחת את השניה במידה ונוצרים עיכובים תפעוליים בשירותי ההובלה.
- 8.9.2. מטען בטחוני רגיש יובל לישראל אך ורק בשירות ישיר.
- 8.9.3. במקרה של overbooking, למשרד הביטחון עדיפות על פני כל משלוח אחר והמטען הבטחוני יקבל עדיפות על פני מטען אחר, אף אם זה כבר הועמס על גבי אניה. במקרה כזה יורדו מכולות לקוחות אחרים של חברות הספנות לטובת המטען הבטחוני.
- תנאים אלה מספקים למשרד הביטחון וודאות וביטחון בהגעת המשלוחים בזמן, שליטה על לוחות הזמנים, הפחתת הסיכון הביטחוני הנובע משינוע ימי של מטען בטחוני רגיש וגמישות אופרטיבית רחבה יותר לכל הצדדים, לרבות משרד הביטחון.
- 8.10. לצורך ההיתכנות של הגיבוי התפעולי שנותנות החברות להסדר למשרד הביטחון, יש גם צורך בתיאום של מחירי ההובלה. מוביל ימי המגבה מוביל ימי אחר יקבל עבור הובלת המטען הבטחוני סכום קבוע וידוע מראש. מחירי ההובלה מתואמים במסגרת ההסדר מראש ומונעים ממשרד הביטחון את הצורך לנהל משא ומתן על מחירי ההובלה בעת הפעלת הגיבוי המוסדר בהסכם. תיאום המחירים הוא זה המאפשר לחברות הספנות לשתף פעולה ברמה התפעולית שכן אחרת לא יכלו החברות להתחייב לגבות זו את זו כדרישת משרד הביטחון.
- 8.11. יובהר כי ההסכם, בסעיף 7.1, מאפשר הצטרפות של מובילים נוספים העומדים בתנאי הסף האמורים. בנוסף, הצדדים להסדר התחייבו, כאמור בסעיף 10 להסכם, שלא להחרים או לנקוט בפעולה מתואמת שתוצאתה סירוב בלתי סביר להתקשר או לנקוט בפעולות טורפניות שמטרתן מניעת ההשתתפות או מניעת כניסתם לסחר של מוביל ימי במכולות שאינו צד להסדר זה, לרבות קבוצת מובילים ימיים כאמור, ומובילים ימיים בצובר או ב-Tramp.
- 8.12. נכון ליום הגשת הבקשה ההסדר עומד בדרישות החוק הן בארה"ב והן בישראל.
- בארה"ב אושר על ידי ה-Federal Maritime Commission (ה-FMC), אשר אליו ניתן דיווח על ההסכם בהתאם ל-The U.S. Shipping Act משנת 1984, כפי שתוקן בשנת 1998.
- בישראל, דווח ההסכם לשר התחבורה בהתאם לסעיף 7(3) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988.⁵
- יחד עם זאת, לאור התיקון לסעיף 7(3) לחוק אשר נכנס לתוקף ב-1/1/2013 ואשר מבטל את תחולתו ביחס להסדרים בין מובילים ימיים, נדרשים הצדדים לקבל את אישור בית הדין הנכבד להסדר וזאת לא יאוחר מיום 30.9.2013.⁶

⁵ אישור שר התחבורה ביחס לדיווח שניתן בהתאם לסעיף 7(3) לחוק מצ"ב כנספח ב' לבקשה.

8.13. יובהר כי, כמפורט בנספח ד' לבקשה, במידה ולא יאושר ההסדר קיימת סבירות גבוהה כי יבוטל ההיתר החרגי שניתן למשרד הביטחון לשינוע 50% מהמטען הבטחוני שנרכש מכספי הסיוע באניות בדגל ישראל, דבר שיצמצם את מספר חברות הספנות שיכולות להוביל את המטען הבטחוני ויאלץ את משרד הביטחון להוביל את כל המטען הבטחוני (לרבות מטען בטחוני רגיש) באמצעות החברות הזרות, שנכון להיום מחייבות את שטעון המטען בנמלים זרים, לרבות נמל [REDACTED]. מובהר כי פריקת מטען [REDACTED] או בנמל אחר חושפת את המטען לסיכונים שונים, לרבות העובדה כי היא מאפשרת לרשויות אותה מדינה להחרימו בנסיבות מסוימות.

* העתקי המסמכים המתוארים בסעיף 4 מצורפים בזה.

* הנני מצהיר שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים המצורפים הם הנכונים ושמלבדם אין כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.

פרטי ההסדר הכובל האמור נמסרו לרישום במרשם ההסדרים הכובלים ביום 8/8/2013

* הריני מבקש שבית הדין יורה בתוקף סמכותו לפי סעיף 42 לחוק, שההסדר האמור הן בהובלת המטען הבטחוני למדינת ישראל לא יהיה פתוח לעיון הציבור מהנימוקים האלה:

ההסדר נוגע להובלת מטענים בטחוניים עבור משרד הביטחון מארה"ב לישראל. למעט ההסכם המצ"ב כנספח "א" לבקשה זו, כל המידע הכלול בבקשה ובנספחיה, לרבות ביחס למטענים (לרבות סוגי המטענים וכמותם) כמו גם המידע ביחס להובלתם לישראל (תנאי ההובלה, נמלי השטעון וכיו"ב) הינו מידע רגיש בטחונית ועל כן אין לפתוח אותו לעיון הציבור.

* אני מבקש היתר זמני לפי סעיף 13 לחוק, ככל שהיתר קבוע לא יינתן עד ליום 30/9/2013; ובמידה ובית הדין הנכבד יחליט שלא ליתן אישור כמבוקש בבקשה זו – למשך 90 יום מיום מתן ההחלטה, בכדי לאפשר לצדדים להסדר וכן למשרד הביטחון להיערך בהתאם.

אמיר כהן-דור, עו"ד
רשיון מס' 13912
מגדלי מתיים 1, חיפה 31905
טלפון: 04-8546701

חתימה

תאריך 8 אוגוסט, 2013

tiger\Data\haifa\170926\002\00000003.DOC\1

⁶ בהתאם לסעיף 7 לכללי ההגבלים העסקיים (פטור סוג להסדרים תפעוליים שעניינם תובלה בין לאומית בים), התשע"ג-2012, הסדר כובל שנעשה טרם כניסתו לתוקף של התיקון לסעיף 7(3) לחוק ולא נחשב כהסדר כובל בהתאם לסעיף 7(3) לחוק, יהיה פטור מן החובה לקבל את אישור בית הדין עד ליום 30.9.2013.

N

3rd Edition

Original Title Page

ORIGINAL

ISRAEL CARRIER ASSOCIATION

FMC AGREEMENT NO. 011346-022

RECEIVED

2011 FEB 25 AM 11:40

OFFICE OF THE SECRETARY
FEDERAL MARITIME COMMISSION

AN AGREEMENT AMONG OCEAN COMMON CARRIERS
OPERATING VESSELS DOCUMENTED UNDER
THE LAWS OF THE UNITED STATES ("U.S.") OR ISRAEL

Original Effective Date:
October 31, 1991



TABLE OF CONTENTS

<u>Article No.</u>	<u>Name</u>	<u>Page No.</u>
1	NAME OF AGREEMENT	1
2	PURPOSE OF THE AGREEMENT	1
3	PARTIES TO AGREEMENT	1
4	GEORGRAPHIC SCOPE OF AGREEMEENT	1
5	OVERVIEW OF AGREEMENT AUTHORITY	2
6	AGREEMENT OFFICIALS	3
7	AGREEMENT MEMBERSHIP, WITHDRAWAL AND EXPULSION	4
8	AGREEMENT VOTING AND MEETINGS	6
9	DURATION AND TERMINATION OF AGREEMENT	7
10	ACTS PROHIBITED UNDER AGREEMENT	7
11	AGREEMENT REQUESTS, COMPLAINTS, CONSULTATION AND DISPUE PROCEDURES	7
12	INDEPENDENT ACTION UNDER AGREEMENT	8
13	SERVICE CONTRACTS UNDER AGREEMENT	9
14	AGREEMENT ORGANIZAITON AND ADMINISTRATION	10
15	MEMBERS' AGREEMENT RESPONSIBILITIES	11
	EXECUTION OF AGREEMENT	11

ORIGINAL

ICA 011346-022
3rd Edition

Original Page No. 1

ARTICLE 1: NAME OF AGREEMENT

The name of this Agreement is the "Israel Carrier Association" (hereinafter referred to as the "Association" or the "Agreement" or "ICA").

ARTICLE 2: PURPOSE OF THE AGEEMENT

The purpose of this Agreement is to authorize and set forth the governing terms and conditions for the establishment and maintenance by the parties of agreed rates, charges and practices for or in connection with the transportation of cargo shipped by the Ministry of Defense of the Government of Israel ("MOD") within the geographic scope thereof.

ARTICLE 3: PARTIES TO AGREEMENT

The Parties to this Agreement (the "Members") are:

Zim Integrated Shipping Services, Ltd.
9 Andrei Sakharov Street
"Matam" – Scientific Industries Center
P.O.B. 1723, Haifa, 31016, Israel

A.P. Moller-Maersk A/S
Trading under the name of Maersk Line
50, Esplanaden, DK-1096,
Copenhagen K, Denmark

American President Lines, Ltd.
16220 N. Scottsdale Rd., Suite 300
Scottsdale, AZ 85254-2792

ARTICLE 4: GEOGRAPHIC SCOPE OF AGREEMENT

This Agreement covers transportation of MOD cargo, direct or via transshipment, Eastbound and Westbound, between United States ports and points and ports and points in Israel (the "Trade").

ARTICLE 5: OVERERVIEW OF AGREEMENT AUTHORITY

5.1 The Members may discuss, agree upon, and establish rates, terms, charges, conditions and practices for or in connection with the transportation of MOD cargo in the Trade.

5.2 (a) The Members may declare any tariff rate(s) or rules(s) to be "open," with or without agreed minima or special conditions, and, thereafter, declare said rates or rules to be "closed."

(b) For the purposes of this Agreement the term "Open Rate/Rule" means a rate or rule on a specific commodity or commodities over which the Members relinquish or suspend their ratemaking/rulemaking authority in whole or in part, and thereby permitting each individual Member to fix its own Rate or Rule on such commodity or commodities. (c) In the event that rates or rules are declared "open," the Association tariff shall so state. The Members also may discuss any open tariff rate or rule, including their respective tariff entries therefor, and may reach agreement with regard to any such open matter; provided, however, that no Member shall have any obligation to adhere, other than voluntarily, to any agreement on such open tariff matter and shall not be required to provide notice to the other Members of its intention to depart therefrom or otherwise alter any open tariff matter published for its account.

5.3 The Members may make arrangements or agreements among themselves and with other modes of transportation for the movement of intermodal shipments to or from inland points in Israel or in the U.S. and, among themselves, inland rates, rules, charges, classifications, practices, liability, bill of lading conditions, per diems, free time and detention on carrier-provided containers, chassis and related equipment, positioning of equipment, interchange with connecting carriers, terminal and shoreside loading operations (including wharfage), free time and demurrage, receipt, handling, storage, pickup and delivery of cargo, consolidation, container yards, depots and freight stations, and such other matters as may be ancillary to the transportation of MOD shipments in the Trade. The Members also may engage in exclusive preferential, or cooperative working arrangements with one or more marine terminal operators in Israel or the U.S.

5.4 The Members may discuss and agree upon all matters pertaining to "alternate port service" which, for purposes of this Agreement, shall mean the use by a Member, at its own expense, of land or water transportation services or facilities (whether or not owned, controlled, chartered, or operated by a Member) for transportation from a loading port named in the bill of lading to another loading port, and for transportation from a discharge port named in the bill of lading to another discharge port. Nothing contained in this Agreement shall authorize the Members to take any action to prevent any Member from providing direct vessel service to any port covered by this Agreement.

5.5 The Members may agree upon and enter into service contracts with MOD pursuant to Article 13 hereof and agree upon, negotiate and discuss with MOD, all other matters covered by this Agreement.

5.6 Subject to Article 10 hereof, the Members may agree upon the terms, organization, and procedures for policing and enforcement of Association obligations and procedures for cargo inspection.

5.7 The Members may establish committees under such terms and conditions as they deem helpful and delegate any authority exercised by the Association under this Agreement to any such committee or committees.

5.8 The Members may agree upon the terms and conditions pursuant to which a Member may charter space on any other Member's vessel for the transportation of MOD cargo in the Trade on an ad hoc, emergency or interim basis. Any such chartering agreement entered into on an on-going basis (i.e., for more than 90 days) is to be filed with the Federal Maritime Commission ("FMC").

ARTICLE 6: AGREEMENT OFFICIALS

6.1 The Members may appoint a Chairman from among them to preside at Association meetings. The Members also may employ a Chairman of the Association and designate such a Chairman to preside at meetings. In the absence of the Chairman at any meeting, an acting Chairman shall be selected for the conduct of the meeting by the Members present.

6.2 Association decisions and administrative matters are to be implemented by the Chairman.

6.3 The Agreement Chairman or its Counsel are each authorized to execute and file Amendments to this Agreement, and any required information in support thereof, with the Federal Maritime Commission ("FMC"), on behalf of the Members.

ARTICLE 7 – AGREEMENT MEMBERSHIP, WITHDRAWAL AND EXPULSION

7.1 Any ocean common carrier, as defined in the Shipping Act of 1984, as amended (the "Act"), operating vessels documented under the laws of Israel or the U.S., which has been regularly engaged as an ocean common carrier in the Trade, or who furnishes evidence of ability to institute and maintain a regular service in the Trade and, in good faith, to abide with the terms and conditions of this Agreement, may hereafter become a Member of this Agreement upon its signing, or having signed on its behalf, the Agreement (or a counterpart thereof). No such carrier who has complied with such conditions shall be denied admission or readmission to membership. All Applicants for membership may be requested to answer questionnaires to be supplied by the Association office. No admission shall be effective prior to the effective date of an amendment to this Agreement reflecting that membership. Prompt notice of any denial of admission shall be furnished to the FMC with the reasons therefor.

7.2 Membership shall cease when the service of a Member in the Trade is permanently abandoned or terminated and upon the effectiveness of an amendment to this Agreement reflecting same. If a Member fails to maintain a service in the Trade owing to war, strikes, force majeure, or other circumstances beyond its reasonable control, it shall be

retained an inactive Member without any vote for the period of such disability; provided, however, such a Member's membership shall be terminated without any vote in the event it has not furnished to the Association satisfactory evidence that it has resumed service within sixty (60) days after the cause of the interruption of its service. The loss of membership pursuant to this Article shall become effective upon the effectiveness of an appropriate amendment to this Agreement.

7.3 Any Member may withdraw from the Association effective forty-five (45) calendar days after the receipt of written notice by the Association office thereof, which shall promptly advise the other Members of said notice, and upon the effectiveness of an appropriate amendment to this Agreement. Within ten (10) days of receipt of such notice by the Association office, any other Member may submit notice of intent to withdraw by providing written notice thereto the Association office, and such latter withdrawal shall become effective upon the same date as the original notice submitted to the Association office. Any notice of withdrawal submitted pursuant to the provisions of this Article may be cancelled by the Member giving same at any time prior to its effective date by written notice to the Association office and which shall promptly advise the other Members of such cancellation. The submission of withdrawal notice does not, until same become effective, relieve any Member of its obligations regarding observances of rates and rules for current and future trading until the effectiveness of the termination of membership.

7.4 No Member which has served a notice of withdrawal shall be entitled to vote on any Association or committee matter, the decision with respect to which is to become effective after the effective date of its withdrawal or is to continue in force beyond such date.

7.5 No Member may be expelled against its will from this Association except for (a) failure to maintain an ocean common carrier service between the ports within the scope of this Agreement with vessels documented under the laws of Israel or the U.S. or (b) failure to abide by the terms and conditions of this Agreement and then only by unanimous decision of the other Members; provided, however, that the Member in question, and any other Member whose policy is determined by the same interests owning or controlling that Member, shall have no vote thereon.

ARTICLE 8 – AGREEMENT VOTING AND MEETINGS

8.1 Association meetings (including committee meetings) shall be held at places and times as may be agreed by the Members. Notice advising of the subject matter of meetings shall be provided to all Members. Interim decisions between meetings may be reached through correspondence, telephone and by electronic means.

8.2 Except as otherwise specifically provided in this Agreement, all decisions with respect to matters within the scope of this Agreement shall be determined: (a) If there are two Members, by unanimous vote; (b) If there are three Members, by a two-thirds majority vote and (c) If there are four or more Members, by a three-fourths majority vote.

8.3 The number of Members constituting a quorum at Association and committee meetings shall be the same as the number of votes required for determination of decisions, and in no event shall any decisions be reached unless a quorum is present. With respect to all matters to be voted upon, each Member entitled to vote shall have one vote.

8.4 Amendments to this Agreement, its termination and agreements regarding the apportionment of expenses, shall require the unanimous approval of all Members.

ARTICLE 9 - DURATION AND TERMINATION OF AGREEMENT

This Agreement has no expiration date and may be terminated at anytime upon the effectiveness of an appropriate amendment or other appropriate notice to the FMC by agreement of the Members.

ARTICLE 10 – ACTS PROHIBITED UNDER AGREEMENT

The Members shall not engage in any boycott or take any other concerted action resulting in an unreasonable refusal to deal; or engage in any predatory practice designed to eliminate the participation, or deny the entry, in the Trade, of a common carrier not a Member of this Agreement, a group of common carriers, an ocean tramp or a bulk carrier.

ARTICLE 11 – AGREEMENT REQUESTS, COMPLAINTS, CONSULTATION
AND DISPUTE PROCEDURES

11.1 MOD may, at any time, submit a request to the Association for consultation or concerning any matter which it wishes to have the Members consider and/or act upon and it may likewise submit any complaint it may have to them. Any request or complaint presented by MOD to the Association shall be promptly, fairly and reasonably considered and acted upon by the Association.

11.2 The Members and MOD shall endeavor to amicably resolve any dispute which may arise between them and, failing which, either may have recourse to such other remedies as may be afforded by law.

11.3 In the event of a dispute between or among the Members, they shall likewise endeavor to amicably resolve it and, failing which they, or any of them, may have recourse to such other remedies as may be afforded by law.

ARTICLE 12 - INDEPENDENT ACTION UNDER AGREEMENT

12.1 Except as otherwise provided herein, each Member shall have the right to take independent action ("IA") with respect to any rate or service item upon (3) business days' written notice to the Chairman, received during normal business hours, specifying said action. Provided, however, that should a Member elect to adhere to a particular tariff entry less favorable to the cargo interest than that adopted by the other Members, the foregoing 3 day requirement shall not apply and the Member shall have the right, upon notice to the Chairman, to take IA immediately, with effect from the earliest date an appropriate tariff publishing may be accomplished by the Chairman or on such later date as the Member may specify.

12.2 Upon receipt of a Member's notice of IA, the Chairman shall promptly advise all other Members thereof. Each other Member shall thereupon have the right to adopt that action with effect from the same date, or any subsequent date, by so advising the Chairman in writing. Except to so adopt the IA of another Member, no Member may revise any matter with respect to which it has provided notice of IA, and whether or not that action has become effective, without first providing notice of such intent in accordance with Article 12.1 hereof.

12.3 The Chairman shall implement an authorized IA of a Member by effecting the publication thereof in the Association tariff for its use effective 3 business days after receipt

of notice thereof or on such later date as may be otherwise required by FMC regulations. At any time before or after a Member has given notice of IA, and at any time before or after such IA becomes effective, the Members may discuss and adopt the proposed, pending or effective IA, or may take any other action in response thereto, including action for the purpose of reaching a compromise. Any matter so decided by the Members shall be in accordance with the terms of this Agreement and, unless adopted without modification, no proposed, pending or effective independent action of any Member shall be canceled or altered without such Member's consent. Nothing herein shall require a Member proposing an independent action to (i) attend any meeting called to discuss the IA or (ii) compromise the IA.

12.4 The right of IA provided for under this Article shall also apply to freight forwarder compensation paid to an ocean transportation intermediary as defined in the Act.

12.5 The provisions of this Article shall not apply to any rate or rule which the Members have declared to be "Open" pursuant to Article 5.2 of this Agreement.

ARTICLE 13 - SERVICE CONTRACTS UNDER AGREEMENT

13.1 The Members shall be authorized to jointly negotiate, agree upon, offer, enter into, and amend service contracts ("SCs") with MOD providing for the transportation of MOD cargo in the Trade. Prior to the execution of any such SC any Member may elect not to participate, or to limit its participation therein, in which event the SC so specify. Notwithstanding any other provision of the Agreement, no Member shall unilaterally modify or deviate from such a joint SC or any terms or conditions thereof, except as may be provided by the SC, or as the Members may agree under the terms of this Agreement.

13.2 Any Member may individually and unilaterally negotiate, offer and/or enter into a SC with MOD for the transportation of MOD cargo in the Trade and with or without notice to other Members thereof or of the content of any such SC as it may consummate.

ARTICLE 14 – AGREEMENT ORGANIZATION AND ADMINISTRATION

14.1 The Association may employ a Chairman and provide such staff and office facilities as may be deemed necessary for the conduct of its business. In addition, the Association and/or its Chairman may share office space, equipment, personnel, administrative and related facilities with other entities.

14.2 The Association Chairman shall, to the extent directed by the Members, prepare and provide agendas for meetings, keep records of Association business, prepare and file meeting minutes and cause agreed tariff rates and rules and IAs to be published. The Chairman shall perform such other duties relevant to this Agreement as may be assigned by the Members.

14.3 The Association may compile, maintain and/or perform analyses of tonnage, revenue, or other statistics relating to MOD traffic in the Trade, and the Members may utilize such data as they may deem helpful to carry out the purposes of this Agreement.

14.4 The expenses of the Association shall be apportioned among the Members as they may, from time to time, unanimously agree and said expenses shall be promptly paid by the respective Members.

ORIGINAL

ICA 011346-022
3rd Edition

Original Page 11

ARTICLE 15 – MEMBERS' AGREEMENT RESPONSIBILITIES

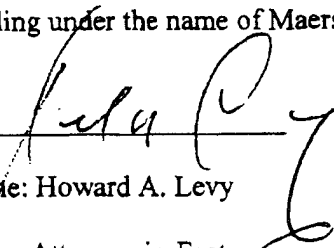
15.1 At the request of any Member, the Association shall engage the services of an independent neutral body to fully police the obligation of the Members and, in which event, this Agreement shall be amended to include a description of any such neutral body authority and procedures related thereto.

15.2 Except as otherwise provided in this Agreement, the Members agree to each adhere to the agreed rates and rules for all cargo carried by them within the scope of this Agreement and to bind their agents to also so adhere.

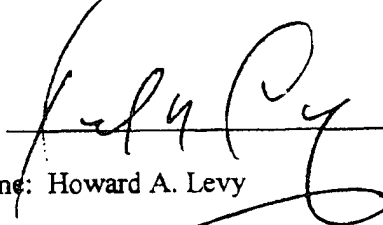
EXECUTION OF AGREEMENT

Wherefore, the Parties have caused this Agreement to be executed by their duly authorized representatives as witnessed below.

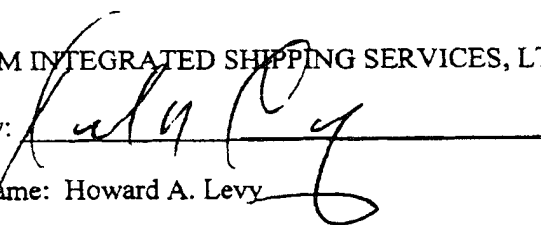
A..P. MOLLER-MAERSK A/S
Trading under the name of Maersk Line

By: 
Name: Howard A. Levy
Title: Attorney-in-Fact

AMERICAN PRESIDENT LINES, LTD.

By: 
Name: Howard A. Levy
Title: Attorney-in-Fact

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES, LTD.

By: 
Name: Howard A. Levy
Title: Attorney-in-Fact

New York, NY
October 24, 2011

ב"



שר התחבורה והבטיחות בדרכים

ירושלים, כ"ח אלול, תשע"ב
א. מולר, מארסק

לכבוד
A.P. Moller-Maersk A/S
באמצעות:
אביבה זיגמונד, עו"ד
ש. פרידמן ושות'
אנדרי סחרוב 9, מת"מ
ת"ד 15065
חיפה 31905

א.ג.נ.,

הנדון: הודעה בהתאם לסעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988
בדבר הסדר שכל כבילותיו נוגעות לתובלה בין לאומית בים

הריני מאשר בזאת קבלת ההודעה להלן:

מהות הסדר	מועד ההודעה	מס' ההודעה
הסכם בין חברת A.P. Moller-Maersk A/S לבין חברת צים שירותי ספנות משולבים בע"מ וחברת American President Lines Ltd. לקידום יציבות המסחר בכל הקשור להובלת מטענים עבור משרד הביטחון הישראלי, בקו ארה"ב - ישראל.	27.03.2011	1-71326-063-02

להווה ידוע לכם כי אין באישור זה, בדבר קבלת ההודעה דלעיל, משום מתן אישור להסדר נשוא ההודעה הנ"ל.

בברכה,
ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

העתקים: המנהל הכללי
הממונה על ההגבלים העסקיים
היועצת המשפטית
מנהל רשות הספנות והנמלים
מנהלת אגף כלכלה

λ"



DEFENSE SECURITY COOPERATION AGENCY

201 12TH STREET SOUTH, STE 203
ARLINGTON, VA 22202-5408

Mr. Aharon Marmarosh
Director
Government of Israel
Ministry of Defense Mission to the United States
800 Second Avenue, Eleventh Floor
New York, NY 10017

JUN 21 2013

Dear Mr. Marmarosh:

I am writing in response to your April 3, 2013, letter, General Waiver Request for Grant Agreement IS-113D for 2013.

Based on your request and review of the records of the Government of Israel in meeting cargo preference requirements, I hereby grant a general transportation waiver for calendar year 2013. The waiver pertains to cargo subject to the Cargo Preference Act of 1954, including items purchased through Foreign Military Financing, grant transfers such as those under Foreign Assistance Act Section 516, and defense article leases. The following conditions apply to this waiver:

- For the cargo covered by this waiver during calendar year 2013, at least 50 percent must be carried in ships of U.S. registry. Ships of Israeli registry may carry up to 50 percent of the covered cargoes if the covered cargo is carried exclusively to Israel.
- Waiver compliance will be computed separately for cargo carried on dry cargo liners, dry bulk carriers, and tankers. As you know, past experience indicates most, if not all, shipments under this waiver will be via dry cargo liners.
- Shipments of qualifying cargoes on non-U.S. privately owned flag vessels are counted, for waiver purposes, as shipments on vessels of Israeli registry. This includes shipments arranged through the Defense Transportation System where U.S. flag privately owned vessels are not available.
- Metric tonnage is the main criterion for determining flag participation, with ocean freight revenue an important secondary consideration. Accordingly, during calendar year 2013, U.S. flag privately owned vessels must ship not less than 50 percent of the ocean freight tonnage and ocean freight revenue insofar as practicable.
- It is the responsibility of the Government of Israel or its officially appointed freight forwarder to maintain a favorable balance for U.S. flag privately owned vessels; with timely reporting of shipments to the Maritime Administration; see DSCA 5105.38-M,

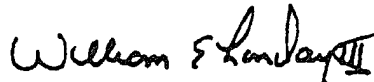


Section C.7.9. for further details. Information for all cargo subject to the Cargo Preference Act of 1954 may be aggregated for reporting and cargo balancing purposes.

- This waiver may be reconsidered at any time.

I would again like to express my appreciation for the close cooperation that has been achieved in fulfilling the requirements of U.S. cargo preference laws and policies.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "William E. Landay III". The signature is fluid and cursive, with the last name "Landay" being more prominent.

William E. Landay III
Vice Admiral, USN
Director

cc:
Maritime Administration (Attn: Mr. O'Rear)



מדינת ישראל
משרד הביטחון
בלמ"ס

היועץ המשפטי למערכת הביטחון

תאריך: א' אלול תשע"ג
07 אוגוסט 2013
סימוכין: נ-יועמש-070813-011061

לכבוד:
בית הדין להגבלים עסקיים

הנדון: מתן אישור להסדר כובל בעניין שירותי הובלה ימית מארה"ב לישראל
עבור משרד הביטחון

בהמשך למכתבנו מיום 21.6.13 בנדון, אשר העתקו רצ"ב הננו לשוב ולהדגיש כי:

1. קיימת חשיבות רבה מבחינת האינטרסים הביטחוניים לאפשר את המבוקש בבקשה שבנדון, הכל מהטעמים המפורטים במכתבנו הנ"ל.

2. נבהיר כי, במידה ולא יאושר ההסדר המבוקש, הרי שקיימת היתכנות רבה לביטול ההיתר החרוג שניתן למשרד הביטחון לשינוע 50% מהמטען הביטחוני שנרכש מכספי הסיוע באניות בדגל ישראלי (בעקבות לחץ שיופעל על ידי החברות האמריקאיות על משרד התחבורה וגורמי הממשל בארה"ב), דבר שיצמצם את מספר חברות הספנות שיכולות להוביל את המטען הביטחוני ויאלץ את משרד הביטחון להוביל את כל המטען הביטחוני (לרבות מטען ביטחוני רגיש) באמצעות החברות הזרות, שכןן להיום מחייבות את שטעון המטען בנמלים זרים, לרבות מובהר כי פריקת מטען [REDACTED] או בנמל אחר חושפת את המטען הבטחוני לסיכונים שונים, לרבות העובדה כי היא מאפשרת לרשויות אותה מדינה להחרימו בנסיבות מסוימות.

3. המדובר בתובלה של ציוד ביטחוני רגיש ומסווג המחייב רמת חשיפה מינימאלית בנמלים אליהם מגיעים המטענים. עיכוב בשינוע המטענים, עלול לפגוע באינטרסים הביטחוניים של מדינת ישראל.

4. לאור האמור, אנו תומכים בבקשה שהוגשה לביה"ד הנכבד, לאשר את ההסדר שבמדון בהתאם לסמכותו הקבועה בסעיף 7 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח -

1988

בברכה,
עו"ד ניסים זימבר
סגן א' ליועץ המשפטי
למבצעים נכסים ובינוי

עותקים : סמנכ"ל וראש אמו"ן
הממונה על שינוע מכס ותובלות
ר' חטיבת שינוע ותובלות חו"ל



מדינת ישראל
משרד הביטחון

היועץ המשפטי למערכת הביטחון

בלמ"ס

תאריך: א' בתמוז התשע"ב
21 ביוני 2012
סימוכין: נ-יועמ-220312-004904

לכבוד:

פרופ' דיויד גילה - הממונה על הגבלים עסקיים

רשות ההגבלים העסקיים

רח' כנמי נשרים 22

ת.ד. 34281

ירושלים 91341

הנדון: כללי ההגבלים העסקיים (פסור סוג להסדרים תפעוליים שעניינים תובלה בינלאומית בים), התשע"ב-2012

בהמשך להודעת הממונה מיום ה- 15 במאי 2012 על כוונתו להתקין כללי פטור בנושא שבנידון (להלן: "כללי הפטור"), הרינו לפנות בבקשה כי:

א. לסעיף 4 (א) לכללי הפטור יתווסף סייג ולפיו "הסדר תפעולי, למעט הסדר תפעולי ביוזמת המדינה ואשר המדינה היא צד לו, הכולל כבילה באחד או יותר מעניינים אלה: " . לחלופין;

ב. לסעיף 4 (א) לכללי הפטור יתווסף סייג ולפיו "הסדר תפעולי, למעט הסדר תפעולי שעניינו תובלה בינלאומית בים של ציוד עבור מערכת הביטחון, הכולל כבילה באחד או יותר מעניינים אלה: " .

רקע

1. בכל שנה מקבלת מדינת ישראל כספי סיוע ביטחוני מממשלת ארה"ב בהיקף של כ- 3 מיליארד דולר. כספים אלה מיועדים לרכישת ציוד אמריקני עבור מערכת הביטחון.

2. בתוך כך, מערכת הביטחון מייבאת מצפון אמריקה, בכל שנה, ציוד ביטחוני שנרכש בכספי סיוע בחיקפים נרחבים, בין היתר כ- 3,000 מכולות של ציוד ביטחוני ובנוסף, ציוד קונבנציונאלי (שאינו משווע בתוך מכולות), רגיש בהיקפים משמעותיים. היינו ייבוא של אוניית ציוד אחת בכל שבוע בממוצע.

3. בהתאם לדיון האמריקני, שינוע ציוד אשר נקנה בכספי הסיוע, ייעשה אך ורק בספינות הנושאות דגל אמריקני, קרי, אמריקניות.

4. על אף האמור לעיל, נוכח ייעדי הזמינות ודרישות הביטחון הייחודיות של משרד הביטחון, השיג המשרד אישור מיוחד מן הממשל האמריקני, חריג לכלל, ולפיו, עד 50% ממשלוחי הציוד שנרכש בכספי הסיוע יכול וישווע באוניות המפלגות תחת דגל ישראלי. המשמעות היא שמחצית ממשלוח הציוד יכולים להיעשות באמצעות אוניות ישראליות. חריג זה הינו בתוקף לפרק זמן של שנה אחת בלבד ובכל שנה משרד הביטחון מגיש בקשות נוספות להארכת תוקף החריג. חריג זה אינו מובן מאליו, ההיפך, אין כל הכרח כי חריג זה ימשיך להתקיים גם בשנים הבאות.

5. החברה היחידה המחזיקה אוניות המפלגות תחת דגל ישראלי ועומדת בדרישות הדין האמריקני ומערכת הביטחון בקו הרלוונטי מצפון אמריקה הינה צים. לחברת צים שתי אוניות מתאימות. בהתאם לאמור לעיל חברת צים יכולה, באופן תיאורטי לספק עד 50% מצרכי השינוע של מערכת הביטחון.

6. ישנן שתי חברות תובלה אמריקניות העונות לדרישות הדין האמריקני ודרישות מערכת הביטחון בקו הרלוונטי מצפון אמריקה: חברת APL, וחברת MAERSK.

7. בסך הכל ישנן שלוש חברות אפשריות לסיפוק צורכי השינוע המשמעותיים של המשרד. המשמעות הינה שמערכת הביטחון נדרשת להתקשר בכל שנה עם 3 שלוש החברות הנ"ל על מנת לענות על צורכי השינוע שלה.

הצורך בתיאום

8. כל אחת מהחברות, צים ושתי החברות האמריקניות, פועלות בקו הרלוונטי בתדירות של אונייה אחת לשלושה שבועות. עם זאת, מערכת הביטחון נזקקת לשינוע בתדירות של אחת לשבוע. כלומר, גם אם הייתה מתקשרת מערכת הביטחון עם כל אחת משלוש החברות לא היו נענים מלוא צרכיה.

9. לא אחת קורים מקרים בהם אוניות מתעכבות בהנעה לנמל האיסוף בצפון אמריקה. במקרים אחרים, חברות התובלה מקבלות הזמנות מעל לקיבולת

האונייה (over booking) באופן שמשלוחים מסוימים נדחים לעומת האחרים ונותרים להמתין בנמל האיסוף עד לבואה של האונייה הבאה כשלושה שבועות לאחר מכן. במקרים אחרים מחליפה חברה מסוימת אונייה בנמל מסוים, כך למשל אונייה המפליגה מארה"ב לישראל עלולה לעצור באירופה, לפרוק את מטענה ולהעמיסו על אונייה אחרת המפליגה לישראל (בשפה המקצועית שיטעון) וכיוצא באלה אירועים הגורמים לעיכובים במשלוח במקרה חטוב, או לסיכון ביטחוני של ממש כאשר משלוח מסוים ממתין פרק זמן ארוך בנמל האיסוף או בנמל אחר (במהלך שיטעון) ללא השגחה.

10. נציין את החשיבות הביטחונית שבאספקת ציוד ביטחוני רגיש בזמן, ללא עיכובים כמו גם את הסיכון הביטחוני הנובע מהמתנת ציוד ביטחוני רגיש ובלתי מאובטח בנמל איסוף או גרוע מכך, בנמל בלתי ידוע במדינה שלישית.

יתרונות ההסדר הקיים

11. לאור האמור לעיל, יזם משרד הביטחון קונפרנס ימי בין שלוש החברות האמורות במטרה אחת: ליצור שיתוף פעולה ומחויבות בין שלוש החברות כלפי המשרד, באופן ששלושתן יחדיו אחראיות לשינוע כל משלוחי הציוד עבור מערכת הביטחון, בתנאים מסחריים וביטחוניים מועדפים, ובלוח הזמנים הנדרש.

12. הקונפרנס עוגן בפטור ליבוא ימי מכוח סעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988. במסגרת הקונפרנס נחתם הסדר לפיו שלוש החברות מתחייבות בפני משרד הביטחון בין היתר, כי:

- א. כל דרישת שינוע לציוד מצפון אמריקה לישראל אכן תיענה, בלוח הזמנים הנדרש. במידה ואונייה מסוימת מתאחרת, עמוסה וכיו"ב, אונייה של חברה אחרת מגבה אותה ואחראית למשלוח הציוד לישראל.
- ב. לא יתאפשר שיטעון למשלוחי ציוד ביטחוני רגיש לישראל, דבר המפחית את הסיכון שהציוד הביטחוני הרגיש ימתין בלתי מאובטח בנמל במדינה שלישית.
- ג. במקרה של over booking למשרד הביטחון עדיפות על פני כל משלוח אחר והציוד המשונע עבורו לא יורד מהאונייה ואף יקבל עדיפות על פני מכולות של לקוחות אחרים שכבר חועמסו על האונייה. במקרים כגון דא יורדו מכולות של לקוחות אחרים לטובת מכולות משרד הביטחון.

13. תנאים אלה מספקים למשרד וודאות וביטחון בהגעת המשלוחים בזמן, שליטה על לוחות הזמנים, הפחתת הסיכון הביטחוני הנובע משינוע ימי של ציוד ביטחוני רגיש וגמישות אופרטיבית רחבה הרבה יותר.

14. לו הייתה משרד הביטחון מתקשר עם כל חברה בנפרד, לא היה ניתן ליצור את הגיבוי האמור ההכרחי כל כך מהבחינה הביטחונית ומשרד הביטחון לא היה זוכה לתנאים המועדפים הנדרשים לו כל כך.

15. גיבוי כאמור משמעו תיאום גם במחירי השינוע. אונייה המגבה אונייה אחרת תקבל עבור המשלוח סכום ידוע מראש. מחירים אלה מתואמים במסגרת הקונפרנס, מראש ומונעים ממערכת הביטחון את הצורך לנהל מו"מ על מחירי משלוח בזמן אפס במקרה של תקלה ביכולת של חברה מתחרה. תיאום המחירים מאפשר לחברות לשתף פעולה שכן אחרת היו הן מתחרות ולא אחראיות האחת כלפי השנייה.

חסרונות הוצאת הקונפרנס מחוץ לתחולת הפטור

16. הוצאת ההסכם שבין משרד הביטחון לבין שלושת החברות האמורות יבטל, הלכה למעשה, את האפשרות של משרד הביטחון לכנס קונפרנס כאמור ולהגיע להסדר מול חברות השינוע. עם ביטול הפטור, תהא מחויבת מערכת הביטחון לערוך מכרז פתוח בין חברות הספנות, והתקשרות פרטנית עם כל חברה.

17. התקשרות של משרד הביטחון מול כל חברה בנפרד, תבטל את היתרונות שבגיבוי שצויינו לעיל, תבטל את התנאים הייחודיים להם זוכה המשרד, כגון היעדר שיטעון לציווד ביטחוני רגיש ותפגע ביכולת הביטחונית. כלומר, גם היעדר יעילות וגם היעדר ביטחון ובנוסף, כפי שיובהר להלן, גם היעדר תחרות בפועל.

18. כפי שאוזכר לעיל, אחת לשנה מבקש משהבי"ט מהממשל ה אמריקני אישור חריג להובלה בהיקף של 50% באמצעות אוניות ישראליות. כלומר, שתי החברות ה אמריקניות מתחלקות בנתח של 50% מעוגת השינוע במקום ב- 100%. הסיבה העיקרית לכך שהחברות, אשר להן לובי חזק והשפעה גדולה בבית המחוקקים ה אמריקני, אינן פועלות במלוא המרץ למניעת מתן האישור החריג היט אותו הסדר של שיתוף פעולה הנקבע במסגרת הקונפרנס אשר מעגן את התנאים המועדפים למערכת הביטחון. ביטול הקונפרנס ישליך באופן ישיר ומיידי על עמדת החברות למתן האישור, וישנו חשש ממשי, ברמת וודאות גבוהה כי החברות יפעלו להפסקת מתן האישור החריג ויביאו לכך שכל שינוע של ציוד כאמור נצפון אמריקה לישראל יבוצע באמצעות אוניות אמריקניות בלבד. תפגעת העיקרית תהא החברה הישראלית צים כמו גם משרד הביטחון אשר יזכה לתנאים טובים פחות במחירים גבוהים יותר.

19. במקרה בו צים לא תוכל להתחרות משרד הביטחון יוותר עם שתי חברות אמריקניות בלבד. המשמעות היא אי יכולת עמידה בדרישות הזמינות ודרישות הביטחון של המשרד באופן מלא ובתוך כך פגיעה ביכולת הביטחונית.

20. בהקשר זה יש לציין כי החברות האמריקניות מבצעות באופן קבוע שיטעון בנמל שם פורקות האוניות את המשלוח עבור משרד הביטחון ומעמיסות אותו בשנית על אונייה אחרת העושה את דרכה לישראל. אוניות צים לעומתן, מפליגות ישירות מצפון אמריקה לישראל ללא שיטעון. מסיבה זו, ציוד ביטחוני רגיש נשלח אך ורק באמצעות חברת צים.

21. במידה ויבוטל הקונפרנס קיים סיכון סביר שיבוטל ההיתר החרג שניתן למשרד הביטחון לשינוע 50% מהציוד שנרכש בכספי סיוע באמצעות אוניות ישראליות. מאחר וציוד שנרכש בכספי סיוע ישנוע על ידי אוניות אמריקניות בלבד האפשרות היחידה להעברת ציוד ביטחוני רגיש תהיה תוך פריקתו

22.

אינטרס הצרכן

23. שינוי הסעיף בחוק ההגבלים העסקיים נועד, להגן על צרכני שירותי התובלה הימית והאוויריות מפני תיאום מחירים או עריכת כל הסדר כובל, בכתב או בע"פ באופן שיגביל את התחרות בין השחקנים או יפגע ברמת השירותים לצרכנים.

24. בכל הקשור לשינוע ימי של ציוד שנרכש בכספי סיוע אמריקני מצפון אמריקה לישראל, הרי שמשרד הביטחון, הצרכן, הוא הוא יחם ההסדר הכולל, הוא הוא יוזם תיאום המחירים והוא הוא הזוכה לתנאים מועדפים על תנאי השוק להם היה זוכה ללא ההסדר. ההסדר אף זוכה לשם:

ITC for MOD - Israel Trade Conference for The Ministry of Defense

25. למעשה קורה הדבר ההפוך, הותרת הפטור על כנו מאפשרת למשרד הביטחון, הצרכן, לזכות למחירים מועדפים, תנאים מועדפים ושירות עדיף. ביטול הפטור ירע עם הצרכן באופן מהותי תוך פספוס של מהות העניין.

26. סייג לתחולת הפטור כלפי מערכת הביטחון או ביחס לשינוע של ציוד ביטחוני
וציוד משלים מביאה ליעילות מבצעית, רמת שירותים גבוהה יותר והגברת
התחרותיות (מעצם הצטרפותה של צים לתחום התחרות).

סיכום

27. נוכח ההיקף הנרחב של שינוע ציוד ביטחוני למדינת ישראל מצפון אירופה ונוכח
תנאי השינוע המוכתבים על ידי הממשל האמריקני ביחד עם הדרישות הביטחוניות
ויעדי הזמינות הייחודיים של משרד הביטחון, יוזם משרד הביטחון קיום קונפrens
לתיאום תנאים ומחירי השינוע הספציפי במטרה ליצור שיתוף פעולה ומחויבות
בין שלוש החברות כלפי המשרד באופן ששלושתן יחדיו אחראיות לשינוע כל
משלוחי הציוד עבור מערכת הביטחון, בתנאים מסחריים ובטחוניים מועדמים,
ובלוח הזמנים הנדרש.

28. ביטול הפטור הקבוע בחוק יביא לפגיעה חמורה ביעילות מבצעית ובתוך כך פגיעה
בביטחון, יביא לפגיעה ביעילות הכלכלית שכן המשרד ישלם לחברות
האמריקניות סכומים גבוהים עבור שירות בתנאים פחות טובים, עלול להביא
לפגיעה בתחרות ופגיעה דווקא בחברה הישראלית.

29. למעשה הנסגעים מביטול הפטור הם משרד הביטחון וחברת צים בעוד
שהמרוויחים מביטולו הינן שתי חברות אמריקניות.

30. לאור האמור לעיל, נבקש לשקול כי:

א. לסעיף 4 (א) לכללי הפטור יתווסף סייג ולפיו "הסדר תפעולי, למעט הסדר
תפעולי ביוזמת המדינה ואשר המדינה היא צד לו, הכולל כבילה באחד או יותר
מעניינים אלה: " . לחלופין;

ב. לסעיף 4 (א) לכללי הפטור יתווסף סייג ולפיו "הסדר תפעולי, למעט הסדר
תפעולי שעניינו תובלה בינלאומית בים של ציוד עבור מערכת הביטחון, הכולל
כבילה באחד או יותר מעניינים אלה: " .

בברכה,

דניאלה המר, עו"ד

העתק:

עו"ד אחז בן ארי – היועץ המשפטי למערכת הביטחון
מר מיליאן מרס – ר' חטיבת השינוע במשרד הביטחון