

3. שיתוף הפעולה בחברת גדות מסופים לכימיקלים  
(1985) בע"מ בין הצדדים לבקשה.

הרואה עצמו נפגע מהסדר כובל, איגוד עסקי וכן  
ארגון צרכנים רשאים להגיש לבית הדין להגבלים  
עסקיים התנגדות מנומקת בכתב תוך שלושים ימים מיום  
פרסום ההודעה ברשומות.

ההסדר האמור פתוח לעיון הציבור ברשות להגבלים  
עסקיים, רח' דוד המלך 8, ירושלים.  
כ"ז באייר התשנ"ז (15 במאי 1996)  
(חמ 341)

ד"ר טרוביץ

הממונה על ההגבלים העסקיים

1239/96  
הודעה על הארכת פטור מאישור הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

אני מודיע כי בתוקף סמכותי לפי סעיף 14 לחוק  
ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988, נתתי ביום 11  
באפריל 1996 הארכה בשלוש שנים נוספות לפטור  
מאישור הסדר כובל שניתן על ידי ביום 12 בדצמבר 1993.  
הארכה הפטור כפופה לשני התנאים שנקבעו בפטור  
המקורי, וזאת לאור הנימוקים שהובאו על ידי הפטור  
המקורי.

הצדדים להסדר:

חברת פוליאון - ברקאי תעשיות (1993) בע"מ;

חברת גניגר מפעלי פלסטיקה.

מהות ההסדר:

הסכם שנחתם בשנת 1991 בין חברת פוליאון-ברקאי  
תעשיות (1993) בע"מ וחברת גניגר מפעלי פלסטיקה בדבר  
הקמה שותפות בשם "פוליוגר" לשיווק מוצריהן, שניהם  
סוגים שונים של יריעות פוליאאתילן לחקלאות, המשמשות  
בעיקר לחממות, חיפוי קרקע וחיטוי קרקע.

ההחלטה האמורה פתוחה לעיון הציבור ברשות  
להגבלים עסקיים, רח' דוד המלך 8, ירושלים.

כ"ז באייר התשנ"ז (16 במאי 1996)  
(חמ 341)

ד"ר טרוביץ

הממונה על ההגבלים העסקיים

1341/96  
הודעה על פטור מאישור בית הדין להסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בהתאם להוראה סעיף 14(ג) לחוק ההגבלים  
עסקיים, התשמ"ח-1988 (להלן - החוק), אני מודיע  
בזאת על החלטתי להעניק פטור מאישור בית הדין  
להסדר כובל שפרטיו הוגש בדלקמן:

כ"ח התשמ"ח, עמ' 128.

כוכב השחר - אגודה שיתופית חקלאית להתישבות  
קהילתית בע"מ.

כרי צאן - אגודה חקלאית שיתופית בע"מ.

פרי שומרון - אגודה שיתופית בע"מ (פרדס חנה).

רפח ים - כפר קהילתי אגודה שיתופית להתישבות  
תעשייתית וחקלאית בע"מ.

אבירים - חוות איילים בע"מ.

חברה לשתלנות וריבוי צמחים "מיצפור" בע"מ -  
מושב תקומה.

מאירסון אהרון ובניו (1981) בע"מ.

מן מנחם ושות' לחקלאות בע"מ.

מרכז אתרונג ישראל בע"מ.

עין כמונים משק חקלאי בע"מ (בכינוס נכסים).

4. בפירוט תחום פעולתו של המשקם אופיר כץ, בסופו  
יבוא:

"פרחי הערבה" - אגודה חקלאית שיתופית בע"מ.

בית אריזה אזורי בערבה - אגודה חקלאית שיתופית  
בע"מ.

בית אריזה לתמרים בערבה - אגודה חקלאית  
שיתופית בע"מ.

מפעלי הערבה - שותפות רשומה.

י' בסיון התשנ"ז (27 במאי 1996)  
(חמ 32363)

שולמית ולנשטיין, שופטת בדיומוס  
יושבת ראש הועדה למינוי משקמים

5 י"פ התשנ"ג, עמ' 1786.

549/96  
הודעה על תיקון בקשה לרישום הסדר כובל

לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988

בהתאם לסעיף 14(ג) לחוק ההגבלים העסקיים,  
התשמ"ח-1988, אני מודיע בזאת כי הוגשה בקשה  
לרישום הסדר כובל הנוגע לעסקי כימיקלים והובלתם.  
הודעה זו מתקנה את ההודעה שפורסמה בילקוט  
הפרסומים 4299, מיום 20 באפריל 1995.

הצדדים להסדר:

גדות מסופים לכימיקלים (1985) בע"מ.

גדות מכלייה ומאגרים לכימיקלים בע"מ.

כלל שוק ומסחר (1964) בע"מ.

כלל סחר בע"מ.

מהות הכבילה עליהן הצהירו הצדדים:

1. אי תחרות בחברת גדות מסופים לכימיקלים  
(1985) בע"מ כאמור בהסכם מיום 3 באוגוסט 1986.

2. תנאי הכבילה כפופים להוראות נספח ההחלטה  
המפרטת את תנאי הממונה על ההגבלים העסקיים.

כ"ח התשמ"ח, עמ' 128.

## הודעה בדבר רשימת נציגי שר הפנים בועדות להשלמת תכניות

לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965

בתוקף סמכות שר הפנים, לפי סעיף 109 א (ב) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, שהועברה אלי, אני מודיע כי האנשים ששמותיהם מפורטים להלן וכללו ברשימת נציגי שר הפנים לועדות להשלמת תכניות:

פנינה אבן-חן	גדעון ויתקין
דאוד אדיב	זאב עמיה
מיכאל בונה	יצחק פרוינד
יגאל ברזילי	אשר שולמן
חלמה דוכן	

ב' בסיון התשנ"ו (20 במאי 1996)  
(חמ 37)

### עמם קלעני

המנהל הכללי של משרד הפנים

1 ס"ח התשכ"ה, עמ' 307: התשנ"ה, עמ' 450.

2 י"פ התשל"א, עמ' 761.

3 י"פ התשמ"ט, עמ' 3155: התשנ"א, עמ' 622: התשנ"ג,

עמ' 3452: התשנ"ד, עמ' 4280: התשנ"ו, עמ' 1410.

## הודעה בדבר מינוי ועדת חקירה

לפי פקודת העיריות

מודיעים בזה כי המנהל הכללי של משרד הפנים, בתוקף הסמכות לפי סעיף 8 לפקודת העיריות, שהוא צלה לז, ציווה על עריכת חקירה בדבר שינוי תחום שיפוט של עיריית קרית ים בגבולה עם הים התיכון.

לצורך זה מינה המנהל הכללי של משרד הפנים ועדת חקירה, שמענה הוא: משרד הפנים, ת"ד 6158, לדידי שמעון חננאל.

כל אדם המעוניין להשמיע את דעתו בפני הועדה רשאי להגיש את עצומותיו תוך 30 ימים מיום פרסום הודעה זו.

י"ב באדר התשנ"ו (3 במרס 1996)  
(חמ 174-3)

### אהוד גבריאל

יושב ראש ועדת החקירה  
לשינוי תחום עיריית קרית ים

1 דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 3, עמ' 197.

2 י"פ התשל"א, עמ' 1523.

## הודעה בדבר מינוי ועדת חקירה

לפי פקודת העיריות

מודיעים בזה כי המנהל הכללי של משרד הפנים, בתוקף הסמכות לפי סעיף 8 לפקודת העיריות, שהוא צלה לז, ציווה על עריכת חקירה בדבר שינוי תחום שיפוט של עיריית קרית ים בגבולה עם הים התיכון.

1 דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 3, עמ' 197.

2 י"פ התשל"א, עמ' 1523.

## הצדדים להסדר

רשות הנמלים והרכבות:

צים חברת השיט הישראלית:

תחבורה אגודה שיתופית מרכזית לשירותים בחקלאות בע"מ, ותחבורה הובלה מכולות (1982) בע"מ:

עציון שירותי תחבורה משולבים (1979) בע"מ:

חיס תובלה יבשתית משולבת בע"מ:

מהות ההסדר:

התקשרות חוות בין הצדדים להסדר לשב שיתוף פעולה עסקי, במסגרת חברת חיס ובתחום התובלה היבשתית, הכל כאמור בהחלטת מיום 20 במאי 1996.

התנאה הפטור:

הפטור שניתן מותנה בכך שפעילות החברה תערוך בלא הענקת עדיפות לחבריה, וכי מתוך עקרונות התפעול של החברה ימחקו הסעיפים העלולים ליצור חשש לפגיעה בתחרות, הכל כמפורט בהחלטה: כן נקבע כי על החברה להגיש לאישור, בתוך שלושים ימים ממועד קבלת הפטור, עקרונות תפעול חדשים כפי שהתוו בהתאם לאמור בהחלטה.

הפטור אינו מוגבל בזמן.

על פי הוראת סעיף 15(א) לחוק, רשאי כל הרואה עצמו נפגע מההסדר הכולל, איגוד עסקי וכן ארגון צרכנים, לערור בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על החלטתו זו, וזאת בתוך 45 יום ממועד המצאת ההודעה לעורר.

ב' בסיון התשנ"ו (20 במאי 1996)  
(חמ 41-3)

### יורם טורבוכין

המומחה על ההגבלים העסקיים

## הודעה על הצורך בשיקום מחצבות

לפי פקודת המכרות

בהתאם לסעיף 113 לפקודת המכרות, ומאחר שנראה לי שהופסק ניצול המחצבות או חלק מהמחצבות ששמן מפורט להלן, והנמצאות במקומות המפורטים בנקודות ציון מרכזיות המפורטות לצידן, אני מודיע שאתרי המחצבות טעונים שיקום:

שם המחצבה	נקודת ציון מרכזית
הר חלוץ	1788/2615
הר מגר	1802/2781

ד' בסיון התשנ"ו (22 במאי 1996)  
(חמ 367-3)

### שמואל גחמאיס

המפקח על המכרות

1 חוקי א"י, כרך ב', עמ' 910: ס"ח התשמ"ט, עמ' 94.

17



## רשות ההגבלים העסקיים

ד' סיון תשנ"ו  
22 מאי 1996

1311/18

לכבוד  
הממונה על חקיקת משנה  
משרד המשפטים  
ירושלים

ג.נ.,

### הנדון : הודעה על פטור

מצ"ב הודעה על פטור מאישור בית הדין להסדר כובל, לפרסום ברשומות, לפי סעיף 14  
לחוק ההגבלים העסקיים התשמ"ח - 1988.

בברכה

בהירה בן עזרי - רשמת



## רשות ההגבלים העסקיים

### הודעה על פטור מאישור בית הדין להסדר כובל לפי חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988

בהתאם להוראת סעיף 14(ג) לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988, הריני להודיע בזאת על החלטתי להעניק פטור מאישור בית הדין להסדר כובל שפרטיו הינם כדלקמן:

#### הצדדים להסדר

- רשות הנמלים והרכבות
- צים חברת השיט הישראלית
- תחבורה אגודה שיתופית מרכזית לשירותים בחקלאות בע"מ, ותחבורה הובלת מכולות (1982) בע"מ
- עציון שירותי תחבורה משולבים (1979) בע"מ
- תיס תובלה יבשתית משולבת בע"מ

#### מהות ההסדר

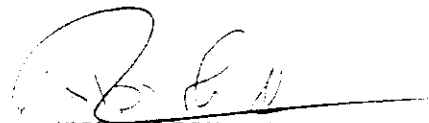
התקשרות חוזית בין הצדדים להסדר לשם שיתוף פעולה עסקי, במסגרת חברת תיס ובתחום התובלה היבשתית, הכל כאמור בהחלטתי מיום 20 במאי 1996.

#### התנאות הפטור

הפטור שניתן מותנה בכך שפעילות החברה תערך בלא הענקת עדיפות לחבריה. וכי מתוך עקרונות התפעול של החברה ימחקו הסעיפים העלולים ליצור חשש לפגיעה בתחרות, הכל כמפורט בהחלטה. כן נקבע כי על החברה להגיש לאישורי בתוך שלושים יום ממועד קבלת הפטור, עקרונות תפעול חדשים כפי שהתוו בהתאם לאמור בהחלטה.

הפטור אינו מוגבל בזמן.

על פי הוראת סעיף 15(א) לחוק ההגבלים העסקיים, רשאי כל הרואה עצמו נפגע מההסדר הכובל, איגוד עיסקי וכן ארגון צרכנים, לערוך בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על החלטה זו, וזאת בתוך 45 יום ממועד המצאת ההודאה לעורר.

  
ד"ר יורם טובין  
הממונה על הגבלים עסקיים

היום, ב'–סיון–תשנ"ו  
20 מאי 1996



## רשות ההגבלים העסקיים

### הודעה על מתן פטור לרשות הנמלים והרכבות מהחובה לקבל את אישור בית הדין להגבלים עסקיים להסדר כובל

בראשית חודש פברואר השנה הגישה רשות הנמלים והרכבות (להלן: **רשות הנמלים**), בקשה לפטור מאישור בית הדין להגבלים עסקיים להסדר כובל. הבקשה הוגשה על פי סעיף 14 לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 (להלן: **חוק ההגבלים**). ההסדר בעטיו הוגשה הבקשה הינו התקשרותה של רשות הנמלים בהסכם מיום 23 בדצמבר 1994 עם "צים - חברת השיט הישראלית בע"מ" (להלן: **צים**); עם "תחבורה אגודה שיתופית מרכזית לשירותים בחקלאות בע"מ" ו"תחבורה הובלת מכולות (1982) בע"מ" (להלן: **תחבורה**); עם "עציון שרותי תובלה משולבים (1979) בע"מ" (להלן: **עציון**); ועם "תים תובלה יבשתית משולבת בע"מ" (להלן: **תים**). התקשרות זו תכונה להלן: **עסקת תים-עציון**.

לאחר עיון ובחינה, באתי לכלל מסקנה כי עסקת תים עציון - המהווה הסדר כובל - אינה מגבילה באופן משמעותי את התחרות, וזאת בשים לב למצב העובדתי הקיים עובר להסדר ולנסיבותיו המיוחדות של המקרה דנן. על כן מצאתי כי ההסדר הכובל ראוי, בכפוף לתנאים שיפורטו להלן, לקבלת פטור מאישור בית הדין להגבלים עסקיים על פי סעיף 14 הנזכר. להלן נימוקי להחלטה זו.

#### הרקע העובדתי הנדרש

1. חמישה הם הצדדים להסדר הכובל שבפני. שלושה מהם - רשות הנמלים, צים ותחבורה - הינם תאגידים מרכזיים בתחומם. ומחזיקים בידם בכח שוק ניכר. שני הצדדים האחרים להסכם מהווים מיזמים משותפים של שניים מתוך שלושת התאגידים הראשיים: כזו היא חברת עציון, אשר ערב חתימת ההסכם הוחזקה בבעלות משותפת ושווה של רשות הנמלים וצים<sup>1</sup>; וכזו היא גם תים, אשר ערב חתימת ההסכם הוחזקה בבעלות משותפת ושווה של צים ושל תחבורה. נסקור בקצרה צדדים אלו.

#### **רשות הנמלים**

2. רשות הנמלים הוקמה בחוק בשנת 1961<sup>2</sup>. תפקידיה הינם - בין היתר - "לנהל, להחזיק, ולפתח ביעילות" את נמליה הימייים של ישראל<sup>3</sup>. הרשות הינה תאגיד יציר דין, הכשר לכל זכות וחובה משפטיים<sup>4</sup>. בין היתר, רשאית הרשות להתקשר בחוזים. בהתאם לתיקון שנערך בחוק הרשות בשנת 1988, רשאית רשות הנמלים להקים תאגידים בבעלותה או להיות שותפה בתאגידים עם

<sup>1</sup> עציון כי בעלי המניות הישירים בעציון הינו חברות בת בבעלות מלאה של צים ורשות הנמלים ("מועדון שבעת הימים ישראל (1965) בע"מ", ו"ישינוע חברה להנצלה ישירותי ים בע"מ" בהתאמה). אך אין בעובדה זו כדי לשנות מהשליכותיה של העסקה שבפנינו.

<sup>2</sup> סעיף 1(א) לחוק רשות הנמלים והרכבות, התשי"א - 1961 (להלן: **חוק הרשות**).

<sup>3</sup> סעיף 4 לחוק הרשות: הנמלים הם נמל היבש, נמל אשדוד ונמל איקת.

<sup>4</sup> סעיף 2 לחוק הרשות.

גופים אחרים "לצורך בצוע תפקידיה"<sup>5</sup>. פעלה הרשות כאמור - וכך הוא להשקפתה במקרה שלפנינו - חייב להערך הדבר "על-פי הצעת שר התחבורה ובאישור הממשלה"<sup>6</sup>.

3. בנוסף, רשות הנמלים היא "הממונה על הנמלים"<sup>7</sup>. בכובעה זה, ממונה הרשות על מסירת הטובין בנמל והטיפול בהם<sup>8</sup>. כך עוסקת הרשות בפריקת המטענים מהאניות העוגנות בשטח הנמל, באחסנתם בשטח הנמל, ובסידורי העמסתם על המובילים היבשתיים - כלי רכב גלגליים והרכבת - הבאים בשערי הנמל. בשנים האחרונות חל גידול מתמיד בכמות המטען הממוכל הנפרק ונטען על ידי הרשות. בשנת 1994 הגיעה הכמות הנפרקת והנטענת בשטח הנמל לשיא של 8,020,000 טונות<sup>9</sup>. יצוין כי הרשות הינה היחידה הרשאית להעניק שירותים אלה בשטח הנמל. אכן, הרשות הינה בעלת מונופולין סטטוטורי מוחלט (בשיעור 100%) בתחום מתן שירות למטענים בכלל - ולמטענים ממוכלים בפרט - בשטח הנמל.

## צים

4. חברת צים הינה חברה ציבורית שנתאגדה בארץ ישראל בשנת 1945. כיום מחזיקה מדינת ישראל בכארבעים ותשעה אחוז מהון המניות המוקצה של החברה, ועל כן מהווה צים "חברה מעורבת"<sup>10</sup>. תחום פעילותה העיקרי של החברה הינו תובלה ימית. זוהי החברה הגדולה בישראל בתחום זה. מבחינת מחזור מכירותיה, נמנית צים על שלוש החברות הגדולות בישראל בסקטור המסחרי. מבחינת היקף המטען הממוכל הנישא על ידה, נמנית צים על עשר החברות הגדולות בעולם<sup>11</sup>. לא יפלא איפוא כי לצים מעמד דומיננטי בשוק ההובלה הימית הממוכלת לישראל, וחלקה בשוק זה מוערך בכשישים וחמישה אחוז<sup>12</sup>. בשנה שחלפה נרשם גידול מרשים במספר המכולות שהובלו על-ידי צים, בשעור של 8.7% (767,900 מכולות לעומת 706,600 מכולות בתקופה המקבילה בשנה שלפניה)<sup>13</sup>. מובן אם כן, כי צים הינה הגדולה שב'לקוחות' רשות הנמלים, בהיותה נזקקת לשירותי פריקה וטעינה של מטענים ממוכלים יותר מכל 'לקוח' אחר.

## תחבורה

5. תחבורה הינה אגודה שיתופית אשר נוסדה ב - 1942. כיום משמשת תחבורה כארגון הגג של תשעה קואופרטיבים לתחבורה<sup>14</sup> המשתייכים כולם למושבים או לקיבוצים, ומתפקדת כ"סדרן-על" שלהם. כך למשל, מנהלת תחבורה מרכז הזמנות לשם ביצוע ההובלות השונות ומחלקת אותם בין הקואופרטיבים; מרכזת את הפעילות המשותפת לתשעת הקואופרטיבים; ומייצגת אותם מול גורמי חוץ. על אף שלהלכה אין לתחבורה משאיות בבעלותה הישירה, הרי

<sup>5</sup> סעיף 24(א) לחוק הרשות.

<sup>6</sup> שם.

<sup>7</sup> סעיף 1 לפקודת הנמלים [נוסח חדש], התשל"א - 1971 (להלן: **פקודת הנמלים**); סעיף 58 (1) לחוק הרשות.

<sup>8</sup> פרק ג' לפקודת הנמלים.

<sup>9</sup> כאשר בשנה לפני כן נפרקו והוטענו 7,220,000 טונות: הנתונים לקוחים מתוך "דוחות" סטטיסטיים 1994 של רשות הנמלים והרכבות, עמ' 4.

<sup>10</sup> כמשמעות מונח זה בחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה - 1975.

<sup>11</sup> ראה תשקיף פריון - חברת נאמנות להשקעות בע"מ מיום 11/11/93, בעמ' 104.

<sup>12</sup> להעריכה זו ראה את פרסומי Dun & Bradstreet International לשנת 1994: Israel's Leading Enterprises.

1994; וכן "מדריך העסקים הישראלי 1994/5". נתונים אלה מעלים לכאורה תמונה של מעמד מונופוליסטי לצים בתחום ההובלה הממוכלת לישראל. שכן היא איחזת בידיה למעלה מחמישים אחוז מן השוק.

<sup>13</sup> ראה דו"ר דירקטוריון "צים" לשנת הכספים 1994, בעמ' 2.

<sup>14</sup> התשעה הם: הגליל העליון; עמק הירדן; בית שאן חרוד; התבור; גליל מערבי; עמק חפר; התנועה; הנגב; חוף

אשדוד; ראה נספח א' להסכם הקמת ימים, להלן.

שלמעשה חולשת היא על צי משאיות רחב היקף<sup>15</sup>. לפי הערכת מועצת המובילים והמסיעים בישראל<sup>16</sup>, מחזיקה תחבורה בצי משאיות התובלה הגדול בישראל<sup>17</sup>. על-פי אותה הערכה, החזיקה תחבורה בשנת 1990 בכעשרה אחוז מכלל צי משאיות התובלה בשכר<sup>18</sup> בישראל<sup>19</sup>.

## תים

6. החל משנת 1989 ואילך, החלה צים לשים את הדגש על הרחבת תחומי פעילותה. מחברה העוסקת בהענקת שירותי ספנות בלבד, עברה החברה להענקת שירותי הובלה בינלאומיים משולבים בים, ביבשה ובאוויר<sup>20</sup>. במיוחד התמקדה החברה בהענקת שירות של "שטר מטען משולב", או שירות "מדלת לדלת" (door to door). שירות זה, הניתן על ידי חברות תובלה בינלאומיות, מתאפיין בכך שהוא מאפשר ללקוח להתקשר עם חברת התובלה בהסכם אחד להובלת מרכולתו, מפתח המפעל בארץ המוצא ועד כתובת הנמען בארץ היעד. בדרכו יעבור המטען ביבשה (בארץ המוצא) בים (בין הנמלים) ושוב ביבשה (בארץ היעד). עם זאת - ובכך יתרונו הגדול של שירות שטר המטען המשולב - הלקוח לא יאלץ עוד להתקשר עם שלושה מובילים נפרדים, כפי שנהג לעשות בעבר, אלא מעתה הוא יוכל להתקשר אך ורק עם חברת התובלה הימית, אשר תדאג להובלת מטענו "מדלת (המוצא) לדלת (היעד)"<sup>21</sup>. מובן איפוא כי האפשרות לקבלת שירות מעין זה מהווה הקלה של ממש ללקוח. במקביל, מובן כי האפשרות למתן שירות מעין זה פותחת בפני חברת התובלה אופקים חדשים של שירות. יתרונות הדדיים אלה - הן ללקוח והן לחברה המעניקה את השירות - הם שגרמו לשיטת ההובלה מידלת לדלת להפוך לאחת השיטות המובילות בתובלה בינלאומית כיום.

7. במהלך השתלבותה בשוק ההובלות מדלת לדלת, ראתה צים לנכון להתקשר עם חברת תובלה יבשתית בישראל על מנת שזו תבצע בעבורה את מקטע התובלה היבשתי שבהסכם. לצורך כך, התקשרה צים עם חברת תחבורה בהסכם לשיתוף פעולה עסקי. ההסכם, מיום 15.9.92, כלל את הקמתה של חברה פרטית מוגבלת במניות בשם "ת.י.מ. - תובלה יבשתית משולבת בע"מ" (להלן: **הסכם ההקמה**). בהסכם ההקמה נקבע כי צים ותחבורה יהיו בעלים בחלקים שווים של תים. עקרונות התפעול של תים - כפי שגובשו בסעיף 12 להסכם ההקמה - קבעו בין היתר כי:

<sup>15</sup> הכוונה למשאיות שמשקלן הכולל 4 טון ומעלה.

<sup>16</sup> עמותה ללא כוונת רווח המאגדת את ארגוני התובלה בארץ: תחבורה הינה חברה בעמותה. יצויין כי לקואופרטיבים החברים בתחבורה כ- 25% מכלל המשאיות של הארגונים החברים במועצה.

<sup>17</sup> על פי סקר שהוכן על ידי המועצה בשנת 1990. עמדו לרשות תחבורה 1112 כלי רכב; מנכ"ל תחבורה, מר שאול שילה, טען בשיחה עם נציגי צים כי כיום עומד צי הרכב על כ- 900 בלבד; מאידך הושמעה סברה, כי מספר זה גדל בהתמדה מאז 1990. לצורך החלטתי זו, אין לי כל צורך להכריע בין עמדות אלה, לאור המסקנה אליה הגעתי. מסקנה זו עומדת לאור כל אחד מן הנתונים כאמור.

<sup>18</sup> להבדיל מהובלה 'פנימית' המונהגת במספר חברות גדולות. המשנעות בעצמן את סחורותיהן.

<sup>19</sup> על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (פרסום 924, השנ"ג). כלל סך צי המשאיות לתובלה בשכר בשנת 1990 11,113 משאיות. כאמור, על-פי אמדן מועצת המובילים הניל, עמדו לרשות תחבורה באותה שנה 1112 משאיות. היינו כעשרה אחוז.

<sup>20</sup> ראה את התשקיף הנזכר לעיל בה"ש 15, שם.

<sup>21</sup> ראה:

Alan E. Branch, *Economics of Shipping Practice and Management* (2nd ed. (1988). Chapman and Hall) at p. 192: "In international trade a multi-modal or combined transport service entails the use of more than one mode of transport on a particular journey: offered by a single operator acting as principal for the entire journey. It is thus a through transport service from door to door or warehouse to warehouse: it is orientated to the needs of the user in that it caters for the entire consignment journey required, in contrast to a traditional singlemode service covering only the leg of the journey performed by the one mode".

“(ד) החברה תעניק למטענים המובלים תחת שטר מטען של צים תנאים מועדפים ובכל מקרה תזכה הובלות אלה בהנחה שלא תפחת מ- 7% מתעריף ההובלה הרגיל של החברה. לאחר שצים תשלים היערכותה לפקידת אניה בנמל אחד תגדל ההנחה האמורה ל- 12% לפחות. ...

(ו) החברה תיתן למוביל (הוא תחבורה) ראו לכל אחד מהקואופרטיבים זכות סירוב ראשונה למתן שירותי הובלה אך זאת על בסיס תחרותי בלבד ובהתחשב בצרכים ובהיקף הפעילות בחברה.”

8. עוד נקבע, בסעיף 13 להסכם, כי -

“החברה בסיוע הצדדים תעשה כמיטב יכולתה לגייס לקוחות לחברה מחוץ ללקוחות צים והמוביל (תחבורה).”

בר,

9. אציין כי על פי הנתונים שבידי, כיום מבצעת תחבורה רק כמחצית מההובלות הדרושות לתים, וזאת על אף 'זכות הסרוב הראשונה' הנזכרת בהסכם ההקמה<sup>22</sup>. ביתר ההובלות נחלקות חברות תובלה פרטיות אחרות<sup>23</sup>.

## עציון

10. עציון שירותי תובלה משולבים (1979) בע"מ הוקמה בשנת 1979 במשותף בידי רשות הנמלים וחברת צים. בעלי המניות בעציון הינם, בחלקים שווים, חברה בת בבעלות מלאה של רשות הנמלים<sup>24</sup>, וחברת בת בבעלות מלאה של צים<sup>25</sup>. עציון הוקמה בעקבות החלטה שהתקבלה בוועדת השרים לענייני כלכלה בדצמבר 1978. הקמת החברה נבעה מן הצורך בפתרון בעיית ההובלה של מטענים מנמל אילת ואלי<sup>26</sup>. ואמנם, עציון עסקה מיום הקמתה בעיקר בהובלת מטענים מנמל אילת למרכז הארץ. בנוסף, החל משנת 1984 עסקת עציון בהובלת גרעינים מנמל אשדוד לממגורות שהוקמו בקרבתו<sup>27</sup>.

יין  
- 6

11. עם השנים הוברר כי התחזית בדבר כמות המכולות אשר יועברו דרך נמל אילת לא התממשה<sup>28</sup>. נמל אילת נותר הקטן בנמלי הארץ. בשנת 1993 חלה ירידה משמעותית בתנועת המכולות בו<sup>29</sup>. לפיכך, בשנה העוקבת בחנו קברניטי החברה את פעילותה של עציון, והגיעו לכלל מסקנה כי אין

<sup>22</sup> נתון זה נמסר לי על ידי מר שאול שילה. מנכ"ל תחבורה; ודוק: כבר מיום עריכת ההסכם לא בוצעה כל ההובלה על-ידי תחבורה, משום שמשאיותיה עסקו - ועדיין עוסקות - בהובלת תוצרת הקלאית אל ומהקיבוצים.

<sup>23</sup> יוער כי תקופה קצרה לאחר עריכת הסכם ההקמה, הביעו עשר חברות תובלה בבני חברת צים את חששן ואת מורת רוחן מהקמת חברת תים. במכתב שנחתם על-ידן ואשר שוגר אל חברת צים, הנושא תאריך 15.12.92, קבלו החברות על "שחברת צים בעזרת תים מתכננות לעסוק בלקוחותיהם באופן בלתי הגיוני". עם זאת, יצויין כי לרשות ההגבלי העסקיים לא הוגשה כל תלונה על הקמת תים. ואולם, גם כך יכול המכתב לשמש כאינדיקציה לכך שאף ללא רשות הנמלים - אשר הצטרפה לחברה מאוחר יותר - מהווה תים גורם בעל משקל בשוק התובלה היבשתית.

<sup>24</sup> היא "שינוע חברה להנצלה ושירותי ים". יוער כי על-פי דו"ח מבקר המדינה מס' 44, לשנת 1993, בעמ' 864 "החזקת מניות עציון בידי שינוע היא פורמאלית".

<sup>25</sup> היא "מועדון שבעת הימים ישראל (1965) בע"מ".

<sup>26</sup> ראה דו"ח מבקר המדינה מס' 38, לשנת 1987, בעמ' 766.

<sup>27</sup> שם, בעמ' 768.

<sup>28</sup> שם, בעמ' 767.

<sup>29</sup> כך, ירידה תנועת המכולות ממשקל של כ- 650 אלף טון לשנה בשנים 90 ו-91, כמסמכת של כ- 180 אלף טון בלבד בשנים 93 ו-94: הנתונים לקוחים מתוך "דוחות סטטיסטיים 1994" של רשות הנמלים, בעמ' 10.

מקום להמשיך ולקיימה בצורתה הנוכחית<sup>30</sup>. בשלב זה, עמדו לרשות עציון תריסר משאיות בלבד. לאחר שנבחנו אפשרויות מספר, הוחלט על שילובה של עציון במסגרת חברת תיס, תוך סיום פעילותה העצמאית. שילוב זה הוא שעמד במרכז של עסקת תיס-עציון.

### עסקת תיס-עציון

12. הקמת מערך שירותי הדלת לדלת היטיבה ככל הנראה עם חברת ציס<sup>31</sup>, אשר שאפה למצוא דרכים לשיפורו והרחבתו של שירות זה באמצעות חברת תיס. בה בעת, הגיעה ציס, יחד עם שותפתה לבעלות בעציון - רשות הנמלים - למסקנה כי אין עוד באפשרותה להמשיך בפעילות החברה בדרך בה הלכה. לפיכך, החליטו שתי החברות (תיס ועציון) להתקשר בהסכם - וכך אמנם עשו, ביום 28.12.94 - לפיו תועבר כל פעילות עציון, על נכסיה<sup>32</sup>, לידי חברת תיס. בתמורה, הוקצו לעציון 26% מהון המניות המונפק של חברת תיס<sup>33</sup>.

13. לאחר השלמת ההסכם, מתפלגות איפוא ההחזקות בחברת תיס (בהרכבה החדש) באופן הבא: חברות ציס ותחבורה אוזות כל אחת במישרין בשלושים ושבעה אחוז (37%) מהון המניות; ואילו עציון מחזיקה בעשרים ושישה האחוז (26%) הנוותרים. כזכור, בהחזקת עשרים ושישה אחוז אלה נחלקים בעלי עציון - רשות הנמלים וציס - באופן שווה. מכאן כי למעשה, מחזיקה כעת ציס - במישרין ובעקיפין - בחמישים אחוז מהון המניות של חברת תיס בהרכבה החדש; לתחבורה מוקצים שלושים ושבעה אחוז; ואילו רשות הנמלים מחזיקה בעקיפין בשלושה עשר אחוז מהון המניות.

14. הנה כי כן, לפנינו התקשרות נוספת בין רשות הנמלים וציס, זו הפעם למטרת שיתוף פעולה עסקי בתחום ההובלה 'מדלת לדלת'. אגב התקשרותם החדשה - ובעתה - מסיימים הצדדים שיתוף פעולה קודם בתחום ההובלה הממוכלת, אשר מצא את ביטויו במסגרת עציון. עם זאת, בעוד המיזם המשותף הקודם התבסס על בעלות בחלקים שווים, הרי שכעת מחזיקה ציס בחמישים אחוז מן החברה החדשה, ואילו לרשות הוקצבו שלושה עשר אחוז בלבד. מאידך, שיתוף הפעולה החדש מקיף יותר, וחל על כל נמלי הארץ (ולא רק על נמל אילת). הצדדים לשיתוף פעולה זה מבקשים כעת פטור מאישור בית הדין להסדר שביניהם. הדין הוא, כי ניתן ליתן פטור רק מקום בו מגביל ההסדר "באופן לא משמעותי את התחרות בעסקים". לבחינתו של ההסדר באספקלריה זו אפנה כעת.

### הניתוח המשפטי

15. הסדר כובל מוגדר - בסעיף 2 לחוק ההגבלים - כ"הסדר הנעשה בין בני אדם המנהלים עסקים, לפיו אחד הצדדים לפחות מגביל עצמו באופן העלול למנוע או להפחית את התחרות בעסקים בינו לבין הצדדים האחרים להסדר, או חלק מהם, או בינו לבין אדם שאינו צד להסדר". עם הוצרות הסדר כאמור - ובלא אישור מתאים - עוברים הצדדים לו על הוראות חוק ההגבלים הקובעות במפורש כי "לא יהיה אדם צד להסדר כובל, אלא אם כן קיבל מאת בית הדין אישור

<sup>30</sup> תאור זה נמסר לי על ידי אנשי רשות הנמלים והרכבות.

<sup>31</sup> יצויין כי מחזור המכירות של ציס הסתכם בשנת 1993 - היא השנה שלאחר הקמת תיס - בסכום של 1.243 מיליארד דולר; בשנה העוקבת עלה מחזור המכירות בשיעור של כ- 47 מיליון דולר (הנתונים לקוחים מתוך מאזני ציס, כפי שהועברו לי על ידי באי כוחה).

<sup>32</sup> אשר כללו, כזכור, בעיקר צי רכב בן תריסר משאיות.

<sup>33</sup> ראה סעיף 2 להסכם, שכותרתו 'ההתקשרות ומטרתה': "הצדדים מתקשרים בזה בהסכם לשילוב פעילותה העסקית של עציון במסגרת פעילותה העסקית של תיס והקצאת 26% ממניות תיס לעציון".

... או פטור<sup>34</sup>. סעיף 2 עוסק אם כן בשינוי התנהגותי של שני גופים עסקיים, הפועלים מעת כריתת ההסדר במשותף ובאופן מתואם (concerted) בגדרי ההסכם ביניהם. משעשו כן, הרי הם חייבים - ככלל - בפניה לבית הדין לשם קבלת אישור לפעולתם<sup>35</sup>, או לממונה על מנת להשיג פטור מאישור זה<sup>36</sup>. החריגים לכלל זה מנויים בסעיף 3 לחוק, הפוטר הסדרים מסויימים מתחולת החוק.

16. נקדים ונציין כי הסכם להובלה מ'דלת לדלת' של מכולות - אף ללא שזירתה של רשות הנמלים אל תוכו - מערב שלושה שווקים כלכליים שונים<sup>37</sup>, ומתרחש במספר 'זירות' גיאוגרפיות ומסחריות. על כן, בדרך כלל נחשב הסדר מסוג זה למורכב מבחינת ניתוחו המשפטי. כך למשל, במשפט הקהיליה האירופית מצוי משטרו של הסכם זה תחת פיקוחן של לא פחות משלוש הוראות חקיקה (Regulations) שונות. כך למשל ציינו קלו (Clough) ורנדולף (Randolph) כי:

"As far as multi-modal transport is concerned, the EC Commission's view is that such operations fall partly within the scope of Council Regulation (EEC) 4056/86 and partly under Council Regulation (EEC) 1017/68 and, in so far as containers are concerned, partly under Regulation 17/62. On this basis, **the door to door operation**, commonly involving containers, which is provided either by shipping lines ... or organised by freight forwarders will require consideration, and probably notification to the EC Commission for individual exemption, under **three Regulations**."<sup>38</sup>

17. בישראל לא קיים הסדר נורמטיבי מיוחד לבחינת הסכם לתובלה 'מדלת לדלת'. על כן, תערך בחינתו של הסדר כזה לרקע דרישותיו הכלליות של סעיף 2(א) לחוק ההגבלים.

## "הסדר"

18. ההסכם שלפנינו, מיום 28.12.94 מסדיר את פעולת הובלת המכולות 'מדלת לדלת' במסגרת חברת תיס, ומפרט את הרכבה החדש של החברה. אין חולק על כך שלפנינו חוזה ערוך ושלם, אשר נחתם ביום 28.12.94, ואשר מהווה 'הסדר' כמשמעותו בחוק ההגבלים העסקיים<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> סעיף 4 לחוק ההגבלים.

<sup>35</sup> לפי סעיף 9 לחוק ההגבלים.

<sup>36</sup> בבקשה לקבלת פטור לפי סעיף 14 לחוק ההגבלים, אם נסיבות העניין הולמות זאת.

<sup>37</sup> המדובר על שני שווקי התובלה היבשתית של מכולות אל ומחנמלים בתוך מדינות המוצא והיעד, וכן לשוק ההובלות הימיות של מכולות.

<sup>38</sup> ראה :

M. Clough & F. Randolph, *Shipping and EC Competition Law* (1991) at p. 176.

<sup>39</sup> לפרשנות המונח 'הסדר' באופן "המרחיב ביותר" ראה דברי הנשיא זילבר בת.א (י-ם) 396/87 קיסין נ' פטרולגז (לא פורסם), בעמ' 19-20; למגמת פרשנות דומה בדין האירופי - למשל בהחלטת המונח גב על הסכמים הנכרתים בדיבור כח - ראה. *in re PVC cartel* 4 CMLR (1990) 345, 365.

### "הנעשה בין בני אדם המנהלים עסקים"

19. הן צים והן תחבורה הינן חברות "המנהלות עסקים". שתיהן פועלות בשוק המסחרי, וכוונת פעולתן הינה להשיא את רווחי בעלי מניותיהן. בכך אין כל קושי. השאלה המתעוררת במקרה שלפנינו הינה, האם גם רשות הנמלים והרכבות - אשר הוקמה בחוק ומהווה רשות מרשויות המדינה - מהווה גוף "המנהל עסקים". הספק עלול להתעורר בשל הלכת *Parker*<sup>40</sup> האמריקאית, אשר אומצה במשפטו על ידי הנשיא שמגר בעניין *פטרולגו*<sup>41</sup>, ולפיה "לא ניתן לראות במדינה, בפעולתה השלטונית, צד להסדר כובל"<sup>42</sup>.

20. אך הספק לאו ספק הוא במכרה זה. הלכת *Parker* אינה חלה בעניין שלפנינו. לכך מספר טעמים: הטעם הראשון הוא, כי רשות הנמלים והרכבות - ככל רשות המהווה תאגיד סטוטורי - אינה "מדינה" לעניין סעיף 42 לפקודת הפרשנות<sup>43</sup>. ממילא אין לראותה כ"מדינה" לצורך העניין שבפנינו. ואמנם, בעניין *רשות הפיתוח נ' היועמ"ש*<sup>44</sup> קבע השופט (כתארו דאז) לנדוי, כי חסינות המדינה מחוקים בהם היא אינה נזכרת במפורש, אינה חלה על "תאגיד ציבורי, שהוקם על-פי חוק"<sup>45</sup>. היות ולעניין חסינות זו אין לראות את רשות הנמלים כ"מדינה", לא מצאתי כל טעם מבורר מדוע יש לראותה כ"מדינה" בעניין שלפנינו.

21. טעם נוסף הוא, כי אף מבחינה אופי ההתקשרות, ברור כי אין המדובר בפעולה הנעשית כחלק מ"פעולתה השלטונית" של המדינה. אכן, כאשר המדינה "יורדת אל זירת התחרות" ומתחרה בה כאחד השחקנים, חלים עליה כללי המשחק במלואם, ודיני התחרות בכלל זה. אין כל סיבה להענקת הפטור בתחום כשרותה "המסחרית" של המדינה. כך הוא הדין גם בארצות הברית, מכותרת של הלכת *Parker*. עמד על כך בית המשפט הפדרלי בעניין *Genentech Inc. v. Eli Lilly*<sup>46</sup> בציינו:

"To warrant *Parker* immunity the anticompetitive acts must be taken in the state's "sovereign capacity", and not as a market participant in competition with commercial enterprise."

22. המקרה שלפנינו הינו מקרה מובהק של "ירידה לזירת התחרות". התקשרותה של הרשות נערכה עם חברות מסחריות הפועלות בשוק, ולמטרת השאת רווחים. אין כל אפיון "שלטוני", "הסדרתי" או "הנהלתי" בהתקשרות זו. רשות הנמלים - כתאגיד - מעניקה את שירותיה לשם

<sup>40</sup> ראה

*Brown v. Parker* 317 U.S. 341 (1943) at p. 351:

"The Sherman Act makes no mention of the state as such, and gives no hint that it was intended to restrain state action or official action directed by a state... conclusions derive not from the literal meaning of the words 'person' and 'corporation' but from the purpose, the subject matter, the context and the legislative history of the statute".

<sup>41</sup> ע"א 2813/90 *פטרולגו נ' מדינת ישראל* פ"ד מו(3) 599.

<sup>42</sup> שם, בעמ' 606: באותו עניין נקבעה הדרכה לעניין פעילות המדינה מכח חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים.

<sup>43</sup> סעיף זה קובע כי "אין חשוק בא לגר, מכח זכות של המדינה, או להטיל עליה חובה, אלא אם נאמר בו במפורש".

<sup>44</sup> ע"פ 134/58, פ"ד יב, 722.

<sup>45</sup> שם, בעמ' 726; ראה גם כ. מנחם, "הרפורמיזציה הנהיגה למדינה בסעיף 42 לפקודת הפרשנות" **משפטים** ה'

(תשל"ד), 383.

<sup>46</sup> ראה

998 F.2d 931 (Fed. Cir. 1993), at p. 948:

קבלת זכויות בתאגיד אחר. אין כל טעם בהענקת חסינות להתקשרות שכזו<sup>47</sup>. על כן מהווה הרשות "אדם המנהל עסקים". לפיכך, מובן כי אף תים ועציון - בהרכבן ערב ההסכם - מהוות "אדם המנהל עסקים". נמצא כי כל הצדדים להתקשרות שבפנינו הינם "אנשים המנהלים עסקים".

**"לפני אחד הצדדים מגביל עצמו באופן העלול למנוע או להפחית את התחרות בינו לבין הצדדים האחרים להסדר"**

23. ההגבלות אותן נוטלים הצדדים על עצמן הינן לב ההסדר הכובל. מקום בו ההגבלות עלולות לפגוע באופן משמעותי בתחרות, יש להגיש את ההסדר לאישור בית הדין להגבלים עסקיים על פי סעיף 9 לחוק ההגבלים. מאידך, מקום בו מגביל ההסדר "באופן לא משמעותי את התחרות בעסקים", ניתן לקבל את פטור מאת הממונה מהחובה לאישור האמור. מהן טיבן של ההגבלות בהסדר שבפנינו? האם הן ראויות לפטור האמור? לכך נפנה עתה.

24. ההסדר שבפנינו מכיל הגבלות משני סוגים. ההגבלות מן הסוג הראשון, נובעות מעצם השינוי המבני שחל במערך שיתוף הפעולה בין החברות. במסגרת זו עלול להתעורר חשש של העדפת חברות צים ותחבורה על ידי רשות הנמלים ביחס ללקוחות אחרים. ההגבלות מן הסוג השני, הינן הגבלות אשר עוגנו בהסכם ההקמה של חברת תים, במסגרת 'עקרונות התפעול'. כיום אומצו הגבלות אלה אל תוך ההסכם שבפנינו. אף הגבלות אלה מעוררות חשש להעדפה אסורה. ברם, בחינתן של הגבלות אלה מקרוב מעלה כי חשש לכאורי זה איננו מצטייר כממשי במקרה שלפנינו.

**החשש שבשינוי המבני והפגתו**

25. עצם שיתוף הפעולה העסקי בין רשות הנמלים לבין צים מחד ותחבורה מאידך, עלול לעורר חששות. ואולם, כפי שכבר צויין, שיתוף פעולה שכזה מתקיים ממילא, ובתחומי פעולה משמעותיים - ומטרידים - הרבה יותר. במקרה שלפנינו - אשר אך לנסיבותיו מוגבלת החלטתי זו - מבוסס החשש הקונקרטי על האפשרות לפיה תעניק רשות הנמלים יחס מועדף בפריקה ובטעינה בשטח הנמל לשתי לקוחותיה הגדולות. ואולם, עיון בשיטות הפריקה והטעינה של מטען ממוכל בשטח הנמל, כמו גם בשיטת קבלת האניות, מזים חשש זה.

26. ראשית, נדרשת התייחסות לחשש לפיו תעדיף רשות הנמלים את משאיותיה של חברת תחבורה על פני משאיות של חברות אחרות. הטענה היא כי מקום בו תעמוד בפני מנהלת הנמל האפשרות להטעין (או לפרוק) מטען ממוכל מחברת תחבורה או מחברה אחרת, תורה רשות הנמלים לאנשיה האחראים על הטעינה (או על הפריקה) - בדיבור פה או ברמז - להעניק שירות למשאיותיה של חברת תחבורה בטרם יטפלו במשאיות האחרות. כאמור, מבט מקרוב בסדרי הפריקה והטעינה מעלה כי בחששות אלה אין ממש. שיטת מתן השירות למשאיות המגיעות לשטח הטעינה והפריקה בנמל מבוססת על העיקרון של 'הראשון שבא הוא הראשון לקבל' (FCFS). ה'ערוגות' בהן מתבצעות הפריקות והטעינות מקבלות את המשאיות על פי סדר הגעתן, כאשר הבקרים הממונים על הפניית המשאיות לערוגות נבחרים באקראי מתוך מאגר 'פול' כללי של כל עובדי הציוד המכני בנמל. בקרים אלה אינם מודעים ליעד המכולה שבפניהם, כמו גם לסוגה, שייכות מטענה ותכולתה. יכולת השפעתם של בקרים אלה על סדר הטעינה והפריקה הינו, איפוא, אפסי.

<sup>47</sup> ניתן להציג טעם נוסף, שייש, לפיו ניתן לשלול את תחולת הלכת פרקר מן העניין שלפנינו. טעם זה מבוסס על ההוראה החקיקתית, לפיה כל עריכת הסדר כובל מהווה עוולה כמשמעותה בפקידת הנזיקין (ראה סעיף 50 לחוק ההגבלים). כידוע, חסינות המיוחדת של המדינה בוטלה לעניין פקודה זו (ראה חוק הנזיקין האזרחיים [אחריות המדינה], תשי"ב - 1952). מכאן שאין למדינה חסינות אף מעוללתה לפי חוק זה.

27. זאת ועוד: הבקרים העוסקים בהכוונת המשאיות הנכנסות לערוגות ההעמסה, מתוגמלים על פי מספר המשאיות במשמרת. על כן, מבחינתם של בקרים אלה קיים תמריץ כלכלי חזק להגביר ככל האפשר את קצב הפריקה והטעינה בשטח הנמל. מכאן גם מובן כי העדפתה של חברה פלונית - ככל שזו תעכב את ההסדר הקיים, לפיו 'הראשונה להגיע הינה הראשונה לשירות' - אינה עולה בקנה אחד עם תמרוץ זה, ועל כן לא סביר כי תתרחש. ולבסוף, יצויין כי את המערכת האנושית המסדירה כיום את סדרי הפריקה והטעינה של מכולות עומדת להחליף בקרוב מערכת מחשב. עם הפעלתה של מערכת זו, מובן כי החשש להעדפה פסולה - דוגמת זו שתוארה - שוב אינו מתקיים.

28. הנה כי כן, בכל הקשור להעדפה אפשרית של משאיות חברת תחבורה, נראה כי ההסכם אינו מעלה חששות של ממש. בדומה, החשש של העדפת אניות צים על ידי רשות הנמלים בשל ההסדר (להבדיל מסיבות אחרות שמקורן בשיתופי פעולה בתחומים אחרים הקיימים בין שני התאגידים)<sup>48</sup> אינו מעלה - לאחר בחינתו - סכנה של ממש לתחרות בתחום שירותי קבלת אניות לנמל. אף כאן, הבסיס לטיפול באניות הבאות מלב ים הינו על בסיס 'הראשון להגיע - ראשון לקבל'. אמנם, במקרה זה קיימים חריגים מסוימים - כגון אניות המובילות מטען מסוכן, או אניות 'יעודיות' המופנות אל רציפי פריקה מיוחדים - אך אלה אינם לענייננו. יכולתו המעשית של ההסכם להשפיע על סדרי קבלת האניות בנמל הינו אפשרי. גם כאן, איפוא, אין לאמר כי ההסכם מכיל כבילות העלולות לפגוע באופן משמעותי בתחרות.

#### ההגבלות המנויות בהסכם וביטולן

29. לבד מן החששות הנובעות מעצם השינוי המבני ושיתוף הפעולה שנערך בעקבותיו, מעלה ההסכם שבפנינו חששות נוספים לפגיעה בתחרות. חששות אלה מקורן בהסכם ההתקשרות עצמו, המאמץ כעקרונות תפעול סעיפים מתוך הסכם הקמתה של חברה תים. בין היתר, נאמר בהסכם שלפנינו - בשינויים המחויבים מהסכם ההקמה - כי "החברה תעניק למטענים המובלים תחת שטר מטען של צים תנאים מועדפים". כן נקבעה זכות הסירוב הראשונה של חברת תחבורה לכל הובלה מצד החברה המשותפת, אם כי "על בסיס תחרותי בלבד ובהתחשב בצרכים ובהיקף הפעילות בחברה". עוד נקבע, בסעיף 13 להסכם ההקמה אשר אף הוא אומץ אל ההסכם שלפנינו, כי "החברה בסיוע הצדדים תעשה כמיטב יכולתה לגייס לקוחות לחברה מחוץ ללקוחות צים והמוביל".

30. דברים אלה, בניסוחם דהיום, אינם מקובלים עלי. הנני קובע כי על הצדדים להסדר הכובל למחוק תנאים אלה מעקרונות התפעול של החברה החדשה כתנאי לאישור הפטור. בנוסף הנני מורה לצדדים להגיש לעיוני, בתוך שלושים יום מיום קבלת פטור זה, ניסוח מחודש של עקרונות התפעול של חברת תים החדשה. על עקרונות תפעול אלה להיות מנוסחים באופן אשר לא יעורר - ולו באופן לכאורי - חשש לפגיעה בתחרות, ובכלל זה העמדה במצב בו תינתן העדפה אסורה על ידי רשות הנמלים כלפי חברותיה להסכם. בנוסף, על עקרונות התפעול לכלול מנגנון בקרה אשר יבטיח כי מצב אי ההעדפה הקיים כיום ישמר גם בעתיד. מנגנון זה יבוסס על העיקרון של אחריות מנהלים לוודא את השגת התוצאה הנדרשת.

31. כאמור, סבורני כי בכפוף לתנאים אלה, אין לאמר כי עקרונות התפעול של החברה מציגים חששות תחרותיים משמעותיים.

<sup>48</sup> כך למשל, מכהן מנכ"ל צים כחבר במועצת הרשות (ראה סעיף 6 לחוק הרשות): כי מתדיימים שיתופי פעולה נוספים בין הגופים, ואלה ראוי להם. לכאורה, שלא יתקיימו.


### סוף דבר: הפטור ותנאיו

32. הגעתי לכלל מסקנה כי עסקת תים-עציון הינה הסדר כובל הראוי לפטור מאישור בית הדין להגבלים עסקיים. פטור זה כפוף לתנאים שנקבעו על ידי לעיל, שעיקרם פעילות החברה החדשה בלא הענקת העדפה לחבריה, וכן במחיקת עקרונות התפעול הבעיתיים מתוך הסכם הקמת החברה. בנוסף, קבעתי כי על החברה החדשה להגיש לאישורי, בתוך שלושים יום מקבלת פטור זה, את עקרונות התפעול החדשים שלה, כפי שהתוו בהתאם להוראות המפורטות לעיל.

33. פטור זה נוגע אך ורק לשיתוף הפעולה העסקי הקיים בין החברות כתוצאה ישירה ומיידית מקיומו של הסכם תים-עציון. כל שיתוף פעולה אחר בין החברות אשר יוגש לעיוני - בין אם הולדתו בהשפעה זו או אחרת של עסקת תים-עציון, ובין אם נוצר באופן עצמאי - ידון לגופו, ותחלטה זו אינה מהווה אישור או הכשר כלשהו לגביו.

34. פטור זה ניתן על בסיס הנחת היסוד לפיה המידע שהוצג בפני והובא לידיעתי על ידי רשות הנמלים הינו המידע הנכון והמלא בנוגע לעסקת תים עציון. במידה שיובא לידיעתי מידע מהימן הסותר את קביעותי בהחלטה זו, אפנה לשקול מחדש את הפטור דנן.

35. על פי הוראת סעיף 15(א) לחוק ההגבלים, רשאי כל הרואה עצמו נפגע מההסדר הכובל, איגוד עסקי וכן ארגון צרכנים לערור בכתב מנומק בפני אב בית הדין להגבלים עסקיים על החלטתי זו, בתוך 45 יום מהיום בו הומצאה לעורר.

  
ד"ר יורם טורבוביץ  
הממונה על הגבלים עסקיים

ניתן היום, ב'-סיון-תשנ"ו  
20 במאי 1996.

המשרד הראשי

תל אביב, 6/2/1996



ד"ר יורם טורבוביץ  
הממונה על הגבלים עיסקיים  
רחוב המלך דוד 8,  
ירושלים 94101

הנדון: עיסקת תים-עציון

ברכה  
שלמה פוז  
ראש אגף מסחר

4

## חוק ההגבלים העיסקיים, התשמ"ח-1988

### בקשת פטור מאישור הסדר כובל

החוק לסעיף 14 לחוק ההגבלים העיסקיים, התשמ"ח-1988, מוגשת בזה בקשה לפטור מאישור בית הדין, הסדר כובל שפרטיו כדלקמן :-

1. הצדדים להסדר המבקשים את הפטור -
  - 1.1 שם - רשות הנמלים והרכבות  
מען - דרך פתח תקוה 74, תל אביב  
מען למסירת מסמכים - ראש אגף מסחר, דרך פתח תקוה 74, תל אביב
  - 1.2 שם - שינוע חברה להנצלה ושירותי ים בע"מ (כמחזיקת 50% ממניות חברת "עציון")  
מען - תחנת רכבת תל אביב מרכז, ת"ד 18085, תל אביב 61180  
מען למסירת מסמכים - סמנכ"ל למסחר, כלכלה וכספים ברכבת - תחנת רכבת תל אביב מרכז, ת"ד 18085, תל אביב 61180
2. הצדדים האחרים להסדר :-
  - 2.1 שם - צים חברת השיט הישראלית בע"מ  
מען - שדרות פל ים 7-9, חיפה  
מען למסירת מסמכים - עו"ד ינובסקי, משרד ש' פרידמן ושות', דרך העצמאות 31, חיפה
  - 2.2 שם - תחבורה אגודה שיתופית מרכזית לשירותים בחקלאות בע"מ ותחבורה הובלת מכולות (1982) בע"מ  
מען - רחוב עמינדב 17, תל אביב 67067  
מען למסירת מכתבים - מר שאול שילה, רחוב עמינדב 17, תל אביב 67067
  - 2.3 שם - עציון שירותי תובלה משולבים (1979) בע"מ  
מען - שדרות פל ים 5, חיפה 33646  
מען למסירת מכתבים - מר חיים רוזנבליט, שדרות פל ים 5, חיפה 33646
  - 2.4 שם - תים תובלה יבשתית משולבת בע"מ  
מען - רחוב הנמל 33, חיפה 33032  
מען למסירת מכתבים - מר שלומי קישניובסקי, רחוב הנמל 33, חיפה 33032

3. צורת ההסדר - הסכם לרכישת 26% ממניות חברת "תיס" על ידי חברת "עציון" :-
- 3.1 בתאריך 28/12/1994 נחתם הסכם בין חברת "עציון" לבין חברת "תיס" לרכישת 26% ממניות חברת "תיס".
- 3.2 חברת "עציון" הינה חברה משותפת לחברת "צים" ולחברת "שינוע", בחלקים שווים והיא עסקה, ערב הרכישה, בהובלת מכולות מנמל אילת לצפון הארץ ובהובלת גרעינים מהאניות לממגורות דגון בנמל אשדוד.
- 3.3 חברת "תיס" היתה, ערב העסקה, חברה משותפת בחלקים שווים לחברת "תחבורה" וחברת "צים" והיא עוסקת בהובלה יבשתית של מטענים בישראל.
- 3.4 הרכב הבעלים החדש בחברת תיס הינו כדלקמן :-
- 37% - צים
- 37% - תחבורה
- 26% - עציון
4. המטרות העיקריות של הרשות בכניסתה לשותפות הנ"ל הן, בין היתר :-
- 4.1 הקטנת אחזקתה הישירה בחברת תובלה במגמה להעביר נושאים שניתן לבצעם באמצעות השוק הפרטי.
- 4.2 המשך ביצוע המטרה הבסיסית הנגזרת מהחלטת הממשלה (מספר כל/17) מתאריך 3/12/1978, להטיל על הרשות ועל המוביל הימי את השמירה על היקף הובלת המטענים בנמל אילת.
- 4.3 חיזוק מעמד הרכבת בהובלת מטענים - בהתאם להסכם תפעל חברת "תיס" להובלת מטענים, ובעיקר מכולות, ובין היתר, ברכבת.
- 4.4 בשנים האחרונות לפעילותה בתחום ההובלה (1992-1994) הפסידה חברת "עציון". הכניסה לשותפות אמורה לבטל את ההפסדים המצטברים.
5. הנכס או השירות נשוא ההסדר :-
- 5.1 הובלת מטענים, ובין היתר, מנמל אילת למרכז הארץ וחזרה.
- 5.2 הובלת גרעינים מהרצף לממגורות דגון בנמל אשדוד.
- 5.3 קידום נושא הובלת המטענים ברכבת.

6. מהות הכבילה - משיחות שקיימנו עם הממונה על הגבלים עיסקיים הובע על ידו חשש כי השותפות החדשה בחברת "תים" עלולה להביא לפגיעה בכושר התחרות על ידי מתן העדפה בנמלים למשאיות של חברת "תים", הן ביצוא והן ביבוא.
7. תקופת ההסדר הכובל - החל מיום 28/12/1994.
8. הנימוקים המצדיקים פטור מאישור בית הדין
- 8.1 בסיור שהתקיים בנמל חיפה בתאריך 24/1/1996, בהשתתפות הממונה על הגבלים עיסקיים ונציגי הרשות, נבדק החשש שהעלה הממונה על הגבלים עיסקיים בנוגע לאפשרות להפליה לטובה במתן השירותים הנמליים לחברת תים בהשוואה לחברות תובלה אחרות. למיטב הערכתנו, הובהר שאין אפשרות מעשית להפליה כאמור, ובין היתר, מאחר ומי שקובע את תהליכי שינוע המכולות בנמל הינם הבקרים בשטח. הבקרים נבחרים באקראי מתוך פול כללי של כל עובדי הציווד המכני בנמל ואין להם כל יכולת להשפיע על אופן הטיפול הנמלי במשאית המגיעה לפריקה/טעינה של מטענים, הם אינם מודעים ליעד המכולה, סוג המכולה, שייכות המטען וכו'.
- 8.2 בנוסף, המשאיות מגיעות לנמל באקראי והשירות ניתן לפי סדר הגעתן, ללא הכוונה של מי מעובדי הנמל, לפי מפת הערוגה. מי שמגיע ראשון מקבל את השירות ראשון.
- 8.3 זאת ועוד, תוך חצי שנה אמורה להכנס מערכת מיחשוב שתחליף את פעולת הבקר ותקצה איתורים בערוגות לפי יעדי המכולה, בצורה אוטומטית וללא התערבות ידי אדם.
9. העתקי המסמכים המתוארים בסעיף 3 לעיל הועברו אליכם במהלך שנת 1995.
10. אני מצהיר שכל הפרטים האמורים הם מלאים ונכונים, שהמסמכים שהועברו אליכם הם נכונים ומלבדם אין כל מסמך אחר הקובע את ההסדר או הנוגע לו.