

04/12/19

לכבוד

ועדת מכרזים

**הנדון: בקשה לכינוס ועדת המכרזים בנושא רכישה דחופה של שני רכבים עם כננות למחלקת ים (WINCH CAR)**

ככל שהאוניות הפוקדות את הנמל הולכות וגדלות, כך גם חבלי הקשירה שלהן גדלים הן בקוטר והן במשקל. באוניות הגדולות, המשימה לקבל חבלי קשירה מהאוניה לרציף (mooring lines) באופן ידני, קשה עד בלתי אפשרית בגלל משקל גדול מידי של החבלים.

בשנים האחרונות, עובדי העגינה מבצעים את משיכת חבלי האוניות ע"י חיבורם להוק גרירה של הטנדרים של המחלקה. פתרון זה שהינו אלתור, עלול לסכן את עובדי העגינה מאחר ובזמן תקלה כאשר יש לחץ נגדי על החבל (למשל ע"י משיכה פתאומית מצד האוניה בגלל חבל תקוע בכננת שלה), הטנדר עלול להימשך באלימות לשפת הרציף ואף לתוך המים. לפחות שני מקרים קרו לאחרונה – עד לשפת הרציף.

לאחרונה אנשי העגינה סרבו להשתמש בטנדרים של מחלקת ים המצוידים בהוק גרירה בטענה כי פעולה של משיכת חבלי אוניה ע"י הוק גרירה אינה בטיחותית ומסכנת את הצוותים ובעקבות הנחייתו הראשונית של קצין הבטיחות בתעבורה שלא להשתמש בטנדרים למשיכת חבלים.

עקב זאת, הדבר גרם לגיוס מאולץ נוסף של כוח אדם לקשירת אוניות גדולות באופן ידני ע"י הצוותים כתחליף למשיכת החבלים ע"י הטנדרים.

כאמור, קצין הבטיחות בתעבורה הוציא הנחיה חדשה להשתמש בטנדרים עם וו הגרירה באופן זמני עד אשר יגיעו רכבים עם כננות המותאמים לכך. מכתבו של קצין הבטיחות בתעבורה מצ"ב.

בתקופה בה בוצעה משיכת חבלי האוניות באופן ידני במקום משיכה באמצעות הטנדרים התלוננו העובדים על כאבי גב ושרירים וחלקם קיבלו חופש מחלה. בנוסף, עקב הדרישה לתוספת כוח אדם לקשירת אוניות כתחליף למשיכה ע"י טנדרים, נוצרה בעיה חמורה של מחסור בכוח אדם עד כדי הגעה למצבים של עיכובים ממושכים בקשירת אוניות.

בנוסף, הנושא מצוי בסכסוך עבודה שהוכרז ע"י מחלקת העגינה שאנשיה דרשו למצוא פתרון בטיחותי לבעיה שהוצגה. ההנהלה מצדה הודיעה כי תעשה כמיטב יכולתה למצוא פתרון הולם בהקדם האפשרי.

## חברת נמל אשדוד בע"מ

לשכת רב חובל הנמל – רמ"ח ים

לאחרונה פיתחו חברות עגינה מובילות בנמלים גדולים אמצעים ממוכנים שנותנים פתרון בטיחותי לבעיה.  
בביקור האחרון של חברי משלחת מנמל אשדוד בנמל רוטרדם שהתקיים בסוף יוני 2019, הוצג בפניהם פתרון איכותי המתאים גם להפעלה בנמל אשדוד.

הפתרון שהוצג כלל רכב מסוג טנדר עליו מותקנת פלטפורמה עצמאית ייחודית שתוכננה ויוצרה במקום ע"י חברת העגינה המקומית הכוללת משטח עם כננת ראשית וכננת עזר ומערכת הידראולית בעלת מערכת הנעה עצמאית.  
המשאבה ההידראולית המונעת ע"י מנוע דיזל עצמאי, נועדה להניע את הקפסטן והמערכת כוללת "פורק לחץ" לשחרור לחץ בזמן שיש משיכה נגדית פתאומית מצד האוניה ע"מ למנוע את גרירת הרכב למים או את קריעת חבל ההתקשרות.

הפתרון של חברת KRVE ההולנדית שהוצג למשלחת מנמל אשדוד שביקרה בהולנד בסוף יוני 2019, נמצא כטוב ביותר הן באיכותו והן באפשרות לרכוש אותו ממנה.  
נא ראה קטלוג מצ"ב של winch car של חברת KRVE.

מצ"ב דו"ח היועץ המהנדס הימי מרדכי קלמר מיום 2/12/2019 המצהיר בו כי "לא מצא יצרן פלטפורמת כננת נוסף מעבר לחברת KRVE ההולנדית המסוגל לספק לגורם חוץ פלטפורמה מוכנה".

ופתרונו המומלץ של היועץ הוא:

- א. רכש של פלטפורמה שלמה הכוללת מערכות גרירה, קפסטן המופעל ע"י מנוע הידרואלי ומובילי חבלים.
- ב. רכש נפרד של הטנדר.
- ג. הרכבה של הפלטפורמה על הטנדר ע"י יצרן הפלטפורמה.

אדגיש כי גם פניתי ליצרנים שונים ומצאתי כי חוץ מ-KRVE ההולנדית לא נמצאה חברה המייצרת פלטפורמת כננת כנ"ל לגורמי חוץ.

במידה ויירכש רכב בישראל, נבקש אז הצעת מחיר מחברת KRVE להרכבת הפלטפורמה על הרכב, לאחר שנעביר להם את זהות הרכב (להתאמות).

אחריות לפלטפורמה עם הכנת - 1 שנה (לא כולל שימוש בלתי נכון) אחריות עבור הרכב היא מחברת הרכב.

למחיר הרכב במידה ויירכש בארץ, יש להוסיף הרכבה של הפלטפורמה שתימשך כשבוע (עפ"י היצרן) ואשר תבוצע בנמל אשדוד.

בעקבות כל האמור ולאור דו"ח היועץ, מבקש מהוועדה לאשר:

1. התקשרות עם חברת KRVE ההולנדית כספק יחיד לרכישת הפלטפורמה והתקנתה על גבי הרכב שיירכש, (ההתקנה תבוצע בנמל אשדוד).
2. את רכישת הרכב מרצדס ספרינטר 311 בנפרד בישראל.

מוריס מור

מ"מ ר/ח נמל אשדוד

