

גליון מס' 23 · כסלו תשמ"ה דצמבר 1984

בטאון קצין הים הישראלי



ISSN-0333-7529



המטען החורג שלך אינו חריג בשבילנו.

אתה צריך להוביל עדר של גמלים
או גדוד של היפופוטמים -
אין בעיות, ב"צים" כבר ימצאו את הדרך.
שרות המטענים של "צים"
מאפשר לך להעביר מטענים
ללא מגבלות שטח, גובה או נפח -
לכל מקום בעולם.
ועם שרות מהימן ויעיל
כמו שרות המכולות של "צים",
אין פלא שגם ציוד מסובך, עדין
וגדול כמו זה של תחנת הכוח בחדרה
הועבר לארץ ב"צים".
ובכן, אם יש לך סחורה,
מכונית או מטען מכל סוג שהוא -
ב"צים" תקבל שרות אישי, מהיר ויעיל -
ציים - שרות שבעה כוכבים



בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרטים 22 ת.ד. 9512
טלפון: 2-04-512231
04-524288-9

מברקים: איסופגרם
מיקוד: 35662

THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

ISRAEL, HAIFA,
22, HAPARSIM ST.
P.O.B. 9512
TEL. 04-512231-2
04-524288-9
ISSOFFGRAM
ZIP CODE 35662

גליון מס' 23
כסלו תשמ"ה
דצמבר 1984

העורך: מרדכי (מייק) דרוקר
המערכת:
אפרים מרקוביץ
ארז עברי
אלי רומנו
יהושע שפירא

מזכירת המערכת:
אורנה שלמן

צילומים: ח/ד ברק - חב' צים
קריקטורות: גד מאיר, מבואותיים
גרפיקה: רונית גבאי
סדור והפקה: תירוש בע"מ

דבר העורך

החלה. על כך קיראו בסקירתו של ר/ח א. מרקוביץ.
יש לציין את ההשתתפות הערה של החברים בבטאון זה. אנא המשיכו לשלוח חומר. יחד עם זאת, אנו פונים לכל אותם החברים, אשר יש להם מה להציע לחוזה העבודה הקרוב, להעלות את הדברים בכתב ולשלוח למזכירות האיגוד בהקדם.

ר/ח דרוקר (מייק) מרדכי

גם בטאון זה מכיל קשת מגוונת של נושאים הנוגעים לחיינו המקצועיים אשר לא במעט פולשים לחיי הפרט. נראה שעניין הפנסיה המוקדמת לעולם אינו יורד מהפרק, ובכן, כידוע הגשנו עתירה לבג"צ נגד שר האוצר וביום 13.11.84 השמיעו הצדדים את טיעוניהם בפני הרכב מלא של בית הדין.
פסק הדין ינתן בחודש דצמבר. גם אם נזכה בבג"צ זה, לא תהיה זו אלא יריה ראשונה במערכה שבעצם רק

הנכם מוזמנים להמשיך לכתוב - לשלוח אלינו מכתבים, מאמרים, שירים, צילומים, ציורים, וכו' ולשתף בכך גם את בני-המשפחה - נשותיכם וילדיכם. נשמח לתת פומבי לדעותיהם, בנושא ים כמובן

אורנה, מזכירת המערכת

אנו מודים לכל חברינו המגלים נכונות לכתוב מאמרים, שירים, סיפורים וכדומה לבטאון. כיוון שהחומר שנאסף לגיליון רב מכפי שנצפה מראש, לא עלה בידנו לפרסם הכל בפעם זו, ועמכם הסליחה. החומר שלא ראה אור בגיליון הנוכחי, ילווה אותנו בבטאונים הבאים.

מה בגיליון

12 תחרות העובד המצטיין 1984 בתחרות ארצית זו נבחר כעובד מצטיין ארצי ח/ח גבריאל אדר.

14 החינוך וההכשרה הימית בישראל בשנת 1984 מאת מ/ר גבי וייס.

17 אנטומיה של "ניהול אניה" מאת ר/ח גיא גילרון.

21 עיבויי דין בבית הדין המשמעתי לימאים - הצורך בתיקון החוק מאת עו"ד ראובן חן.

תמונת השער: מדחף א.מ. "צים נירורק" צולם במספנה בהונגקונג בקיץ 1984 ע"י ח/ד ברק.
עיצוב העטיפה: אלי תורג'מן.

2 דו"ח מזכירות פעילות האיגוד בחודשים האחרונים נועדה להשיג מטרות חדשות והטבות לקצינים בהתחשב במצב הספנות היום.

4 על הפרק מאבקנו הבלתי נלאה להובלת התוצרת החקלאית הישראלית רואה אור גם על-גבי העיתונות. מאת מ/ר ארז עברי.

6 צו השעה מתוך ראיון רדיו "לא בכל מחיר" שבו רואיין מזכיר האיגוד ר/ח א. מרקוביץ.

9 סיר הבשר של פקידי הממשלה? מאת ח/ר יגאל מאור.

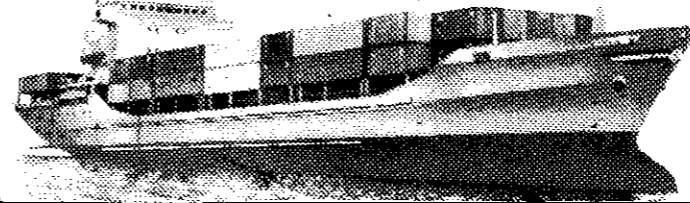


Handwritten signature

קו ספנות סריר לשרות היבואנים והיצואנים

אלארוף ושות' ספנות בע"מ

תל-אביב רח' אנגל 6, טל. 03-622591 ח'יפה: רח' כיאט 6, טל. 04-671742
אשדוד: עורף הנמל, טל. 054-24541, 24630



CARMEL ALTONIC
CARIBIC - I
אניות מכולה חדישות
הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה
להמבורג, ברמן, רוטרדם
אנטורפן, פליקסטאו וחזרה

A.I. Weinberg

Agent of The Library of Congress

א.א. וינברג

Book Agency

3/1 Kiryat Moshe (9 Ben-Dor Ave.)
Tel. 524450
Jerusalem, Israel

ב"ארדו ספנות" מאמינים ששירותים מיוחדים אלה מגיעים למטענך!

מכולותיך יקרות לנו לא פחות מאשר לך ואולי יותר... ארדו ספנות (מיסדה של פרדס סינדיקט) מציגה סדרת שירותים בלעדיים המבטיחים לך מפול V.I.C. (VERY IMPORTANT CUSTOMER) במכולותיך ובהשמטן לקצווי תכל.

פניותיכם אלינו בדבר בעיות שיווק, הצעות מחירים, תיקון דמי הובלה, תכניות הובלה, מועדי הפלגה והגעה יענו ע"י מחלקת השווק.

ארדו ספנות בע"מ תל-אביב רח' קפנן 8

טל. 251231





דו"ח מזכירות האיגוד

איגוד הקצינים נטל חלק פעיל במאבקן של חברות הספנות למען הובלת מטענים ממשלתיים וציבוריים מישראל ואליה באניות ישראליות!

זמן רב מדי (לטעמנו) עבר מאז פורסם הבטאון האחרון של קצין היים הישראלי. הסיבות לכך הן שונות וביניהן: הציפיה ליותר חומר שיבוא מן החברים, תקופת הקיץ אשר מהווה את "העונה המתה" בכל פעילות בארץ, ותקוות המזכירות שעד הופעת הבטאון תפתרנה חלק מן הבעיות העומדות על סדר יומנו, ואפשר יהיה להתייחס אליהן כאל עניינים גמורים.

הדיווח הפעם יתייחס לפעולות המזכירות בתקופה האחרונה:

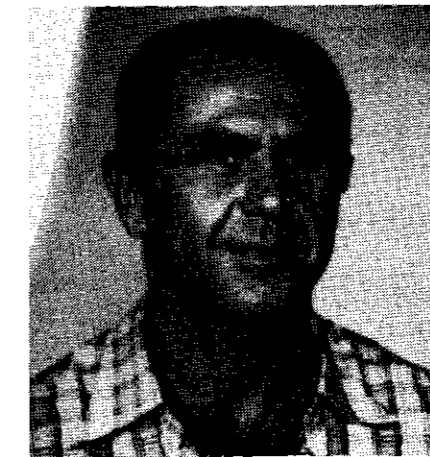
א. האיגוד חתם על הסכם שיתוף פעולה הדוק עם איגוד הימאים האיטלקי העצמאי FILM - CISL בנוגע לפעולות נגד בעלי אניות ישראליים או איטלקיים המפעילים אניות בדגלי

נורות ומתחמקים מהעסקת ימאים בני הלאום של בעלי האניה.

ב. מסגרת הסכם זה, עזר האיגוד האיטלקי, לבקשתנו, אניה בבעלות ישראלית ובדגל וקצונה זרים.

רק לאחר שהודענו לאיטלקים על חתימת הסכם עם אותם בעלים, על העסקת מספר קצינים ישראלים באנייתם - שוחררה האניה.

ב. חברת הספנות "רוזנפלד" אשר כתוצאה מקשיים כלכליים צמצמה באופן ניכר את פעילותה (מכרו אניה אחת מתוך השתיים שבבעלותה), היתה חייבת לפטר חלק מהקצינים הקבועים שלה.



ר/ח מרקוביץ אפיר

האיגוד דאג לכך שייחתם הסכם עם החברה המבטיח פיצויים הוגנים למפוטרים, ואנו עושים כמיטב יכולתנו לעזור במציאת תעסוקה לקצינים המפוטרים (כולל כמובן ר/ח מ/ר).

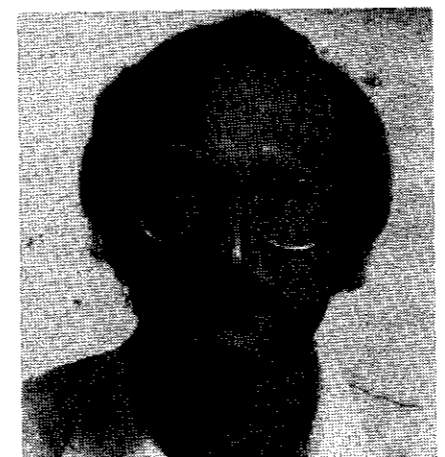
ג. מזה זמן ניכר פנו אלינו קציני הגוררות בנמל חדרה בבקשה להיות מוכרים כחברי איגוד; הסכמנו לכך, ולאחרונה אף התקבל האישור הפורמלי לחברותם באיגוד מאת הוועד הפועל של ההסתדרות.

במסגרת זו, התחלנו בפעולה נמרצת כדי לעגן את תנאי עבודתם של אנשי הגוררות בהסכם קיבוצי שיבטיח להם תנאי תעסוקה ושכר הוגנים - מבלי להיות תלויים בגוף המפעיל את

הגוררות (יהא זה מינהלת נמל חדרה או קבלן כלשהו מטעמה).

ד. בעקבות ביקורו המקרי של המזכיר, ר/ח א. מרקוביץ בנמל אילת, התברר כי קצין הבטחון המקומי גורם לקשיים עצומים בכניסת ימאים ובני משפחותיהם לנמל.

פעולה נמרצת של האיגוד הביאה לכך כי קצין הבטחון הנ"ל נקרא בדחיפות אל קצין הבטחון הראשי של רשות הנמלים בת"א, ולאחר בירור מקיף שנערך במקום בהשתתפות מזכיר האיגוד וכן האחראי הראשי על ביקורת הגבולות במשטרת ישראל (מהמטה הארצי בירושלים), סוכם בכתב כי ישונו באופן קיצוני ההוראות



מ/ר עברי ארו

לשומרים בשער הנמל באילת - ובכך יוקל בהרבה על הימאים ובני משפחותיהם.

כמו כן נקבע כי יש להנחות את השומרים בשער ואת משטרת הנמל להתייחס בכבוד אל הימאים וכן נשלח מכתב התנצלות מטעם רשות הנמלים אל האנייה "צים ניראורליאנס" אשר קציניה סבלו מיחס לא הוגן של משמר הנמל והמשטרה.

ה. בדיקות בקה"ל הראו כי קיימים אי סדרים רבים בהעברת הכספים ע"י חברות ספנות שונות. עניין זה נמצא עכשיו בטיפול, וכן התחלנו להחתיים את חברות הספנות על טופסי שחרור אשר ישחררו את חברינו מהצורך לקבל מכתב מיוחד מהחברה (טרטור מיותר) על מנת לשחרר את הכספים המגיעים להם.

ו. ביום ג' 13.11.84 התקיים הדיון בבג"ץ בנושא הפנסיה המוקדמת.

כזכור, עתרנו בשעתו בנושא זה נגד שר האוצר וכן נגד שותפינו לקרן איגוד חברות הספנות ואיגוד הימאים הדירוגיים (אשר סירבו להשתתף בעתירתנו נגד שר האוצר).

בדיון הנ"ל, החליט נציג איגוד הימאים לשנות את גישתו והפך ממשיב לעותר, כלומר, הצטרף לעתירתנו נגד שר האוצר - ואנו מברכים על כך.

פסק הדין של בג"ץ (בראותו של אב בית הדין השופט אהרון ברק) אמור להינתן בתקופה הקרובה.



ח/1 רומנו אלי

ז. לאחרונה, נטל האיגוד חלק פעיל ביותר במאבקן של חברות ספנות ישראליות למען הובלת מטענים ממשלתיים וציבוריים מישראל ואליה באניות ישראליות.

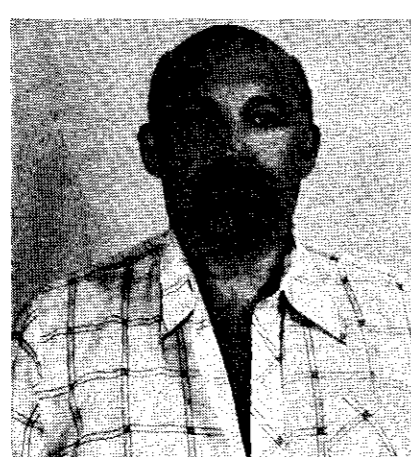
בעזרת הנתבים - חברי חטיבת ר/ח מ/ר - אנו מנסים לעורר את תשומת הלב הציבורית לנושא ציהסוחר, ע"י שיבוש עבודתן של אניות הגזולות את פרנסתנו.

הנסיון הוכיח כי הדרך היחידה לעורר את עניינם של כלי התקשורת היא דרך השליחה, מכיוון שהאחראים על מתן חווי הובלה במיגור הממשלתי והציבורי אינם מעוניינים (ויש להם כנראה סיבות טובות לכך) כי התקשורת תתחיל לבדוק לעומק את הסיבות האמיתיות לכך שאינם מאפשרים הובלות לאניות ישראליות,

ישנו סיכוי סביר שע"י פעילותנו זו נוכל לעזור לחברות ספנות ישראליות לקבל חווי הובלה באניות ישראליות ובכך להבטיח מקומות עבודה לחברינו.

ח. לאחרונה נתבשרנו על מינויו של מר מתי מורגנשטרן למנכ"ל חברת צים.

אנו מקוים מאד שיהיה עכשיו עם מי לדבר. עד כה, בפרט בשנה האחרונה, היתה חברת צים כעדר ללא רועה ובפירושו לא היה עם מי לדבר. אנו מתכוונים כמובן להסכם העבודה הקיבוצי ולפיזור הערפל בקשר לעתידם של חברי האיגוד בחברה.



כלכלר/שפירא יהושע

בפגישה עם המנכ"לים של חברות הספנות (במלים אחרות - צים) הודענו מפורשות כי לא נמתין עוד זמן רב ללא הסכם עבודה חתום, ואם יימשך המצב של "אין עם מי לדבר" גם עכשיו, לאחר שנתמנה מנכ"ל רשמי, אזי לא תהיה לנו ברירה אלא להכאיב.

נרגיע כאן את אותם החברים אשר עלולים לחשוש מפעולות ייאוש נוסח השביתה הגדולה. אם נחליט להכאיב להנהלת צים, נעשה זאת בצורה מתוחכמת אשר תכאיב קשות להנהלה אך לא תיתן להם סיבה להטיל את הרפש בקצינים ובפיקוד האניות.

ט. בימים אלה, לא נוכל לסיים דו"ח זה מבלי להתייחס לפרשת ר/ח אבנר גלעד והנוסע הסמוי באניה "מורן".

מן הפרסומים ביומיים הראשונים נוצר גם אצלנו הרושם כי רבי-החובל יצא מדעתו או שהיה כל ימיו מעין "ד"ר ג'קל ומיסטר הייד". לאט לאט החלה להתבהר תמונה שונה לחלוטין...

מסתבר כי נוצרה בישראל פאניקה ציבורית בגלל תמונה מעוותת שנתקבלה בציבור. לדעתנו, התקבלה תמונה מעוותת זו בגלל שילוב מקרי של הגורמים הבאים:

1. דמיון מפותח ומעוות של מספר קטן של אנשי צוות ה"מורן" - אשר ראו דברים שלא קיימים במציאות. כגון: "כרישים" שלא היו, "מרחק גדול לחוף" (המרחק היה - על פי המכ"ם - פחות ממייל אחד) "יום סוער" - הים היה חלק ובתוך מפרץ סגור.

2. פזיזות ושטחיות של אמצעי התקשורת אשר לא ערכו חקירה לעומק בטרם פירסמו את הסיפור באופן חד-צדדי.

3. יצר הפירסום העצמי ההרסני של כמה חברי כנסת בישראל אשר ניסו לתפוס "טרמפ" פירסומי על הפרשה.

4. ועדת חקירה אשר לא כללה אפילו איש מקצוע אחד, ואשר חבריה לא ידעו אפילו כי האמצעי הראשון החיוני לבדיקה של המקרה הוא מפה נרחבת (large scale) של המפרץ בו הורד הנוסע הסמוי.

כיום, נראה לנו כי כל הפרשה גרמה בזק כבוד לתדמיתה של מדינת ישראל בארצות העולם השלישי (ובהחלט שלא בצדק), ועוול בלתי ניתן לחיקוק לרבי-החובל אבנר גלעד אשר עד כה היה בעל מוניטין חיובי ביותר בצי הסוחר הישראלי ומקובל ואהוד בכל חוגי הספנות בארץ. בהערת אגב נוסיף, כי חבל רק שרבי-החובל גלעד לא פנה אלינו מייד עם הפירסום הראשון, כי אז אולי יכולנו להקטין את הנזק.

הודעה

איגוד הקצינים הגיע להסכם עם חברת אליים לקבלת משכורות קציני החברה במטבע ישראלי בכל 1 לחדש לכל קצין אשר יש לו חשבון באחד מסניפי בנק דיסקונט.

על הפרק

מאת מ/ר ארוז עברי

בטאון זה, הרואה אור באיחור, אינו מבטא בכך את הפעילות המוגברת לאין ערוך של האיגוד. מעבר לדיונים בחוזי עבודה וסכסוכים בין החברות לימאים, התחיל האיגוד לקחת חלק פעיל בשמירה וכיבוש של מקומות עבודה לאנשינו.

בימים אלו כאשר מצב המשק מתדרדר למיתון עמוק ומכל עבר מדברים על פיטורים המוניים, אנו פועלים בכל כוחנו לשמור על הקיים ולמצוא אפיקי הובלות אשר בשנים האחרונות לא נראו בהן אניות ישראליות.

בימים אלה מנהל האיגוד מאבק במועצה לשיווק פרי הדר לשם הובלת פרי הדר

הימאים החליטו להשבית אניות זרות בנמלי הארץ

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" 3.9.84

אנשי הימאים (בצנים וזיי יינים) החליטו אמש להשבית בנמלי הארץ כל אניה זרה ש תוביל פרי הדר על פי הסכם עם המועצה לשיווק פרי הדר וכן אניות לא ישראליות ולא אמריקאיות שהביאו לארץ פרי הדר.

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" 16.9.84

מאת כתב על המשמר בחיפה 18.9.84

תובעים לייצא פרי הדר באמצעות אניות ישראליות

בפנייה שהוגשה למשרד החבר ודרשה להקצין כי לפחות 50 אחוז מיוצא פרי הדר יתחיל להימסר באוניות ישראליות. ייעשה באמצעות מספרים למועצה לשיווק פרי הדר. לאחר שנעצר עובד נמל חופה בעל שם פועלים, הועברו הנושאים למשרד המיתות מרצוא מועצה לייצא פרי הדר מנמל חופה.

על המשמר 16.9.84

על המשמר 18.9.84

הוסכם להעדיף אניות ישראל בייצוא "אגרקסקו"

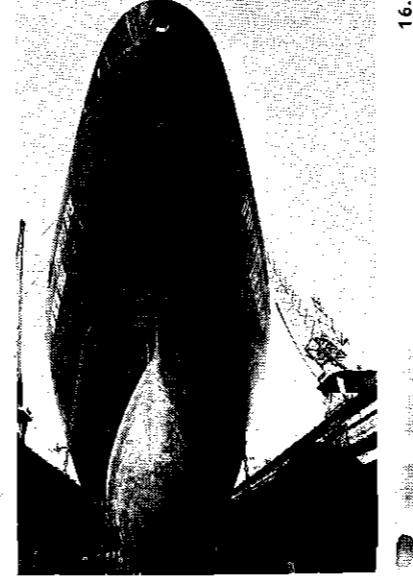
מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" 13.11.84

בשקבות הסכם עקרוני שחשבו את לבן איגוד קצוני חס אש שר האגודה בנמל חופה יימסר פרי הדר על ידי אניות ישראליות וכן פרי הדר יימסר על ידי אניות ישראליות וכן פרי הדר יימסר על ידי אניות ישראליות.

נמנעה כניסת אוניה טורקית לנמל חיפה בטענה: העסקת זרים

מאת כתב על המשמר בחיפה 16.9.84

נתנו נמל חיפה מנעו אתמול את כניסתה של אוניית טורקית שעל סיפנה 93 אלה סח גרעיני תורם מיוצא מברזיל.



בהמשך החתירה לכיבוש מקומות עבודה לחברינו, מנע איגוד הקצינים פריקת מטען הבשר מאניה ארגנטינאית בנמל חיפה לשם הפעלת להץ על פקידים ממשלה אשר שואפים להכשיל את חתימת חוזה ההובלה בין חברת ספנות ישראלית למשרד המת"מ, וזאת בניגוד להמלצת השר אריאל שרון, שר המת"מ, שהובלת הבשר תיעשה באניות ישראליות. האיגוד איפשר את פריקת המטען רק לאחר שהגענו לבית המשפט.

נבחנת מחדש הובלת הבשר

מנו" הגישה הצעה זולה יותר מהצעה המקורית

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" 12.11.84

עברית התקבלה חודש ששפור הספנות תמשיכה ויאוצר חת" ליש לשקף מחדש את סמיית החוזה להובלת הדר. הוצעה הצעה זולה יותר מהצעה המקורית. הצעה זו תיבדק על ידי משרד המת"מ.

האיגוד פעל לסיכול נסיון לפגוע באחד מחברנו, ר/ח יעקב פינקלשטיין, רב-חובל נמל חיפה. הנסיון לפטר חבר איגוד ללא הסכמת האיגוד ובצורה מהפירה כפי שנעשה במקרה זה כאשר מכתב פיטורין נשלח אליו מרשות הנמלים בהעדרו מן הארץ. כמחאה החליט האיגוד להשבית את תנועת האניות בנמל חיפה למשך 24 שעות. כתוצאה מכך נשאר ר/ח פינקלשטיין בתפקידו עד אשר תתמלאנה שתי דרישות האיגוד והן: א. מכרז לתפקיד ר/ח נמל. ב. מכרז לכתב לנמל חיפה. רק לאחר מילוי דרישות אלה ייצא ר/ח פינקלשטיין לגימלאות.

נמל חיפה הושבת ליממה בגלל כוונה לפטר רב-חובל הנמל

מאת סופר "דבר" 19.7.84



חברת רוזנפלד, מכרה, לצערנו אחת משתי אניותיה, את האניה ארנון. האיגוד דאג שהמפוטרים יזכו בפיצוי פיטורין הולמים. אנו תקווה שחברה זו תתאושש ותשוב להפעיל אניות בדגל וצוות ישראלים למרות השפל השורר כיום בספנות העולמית.

בני"ץ ידון בפנסיה מוקדמת ליורדי-ים

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" 13.11.84

בית הדין הוביל לצדק ידון ביום בבקשת איגוד הימאים להורות לשר האוצר להסכים לנמך פרוע איגוד מאפשר המעלה קרן פנסיה מוקדמת ליורדי ים. חסימת הפנסיה ואיגוד הימאים הגישו לפני משרד המס הכנסה בקשה לסייע ליישום פרויקט מוקדמת ומשחרר יום מקומות עבודה ליורדי ים אחרים.

חווה עבודה. לאור המצב בספנות ירד איגוד הקצינים ממרבית התביעות להגדלת השכר, אך בשום פנים ואופן לא נסכים לוותר על הצמדת השכר הישראלי לדולר כפי שנעשה מאז השביטה הגדולה ב-1977. אם לא ייחתם בעתיד הקרוב הסכם העבודה לשנים 84-85, אשר היה צריך למעשה להחתם באפריל 1984 יש חשש שתפקע סבלנותנו ...

ב-13 לחודש נובמבר דן בג"ץ כתביעתנו לפנסיה מוקדמת. תשובת הבג"ץ תינתן להערכתנו בעוד כחודש ועד חודש וחצי. דרישותינו לא נדחו על הסף ואנו מקווים שבית הדין הגבוה לצדק יאשר את תביעתנו.

האניה ארנון עומדת למכירה

מאת סופר "הארץ" 4.10.84

חברת רוזנפלד ורצואה מהשרות ומציעה לזכור את האניה ארנון (9000 טון) שעסקה בהובלת מטעני יצוא של אשלגן מים שלא יכלה לעמוד בהוצאות תחזוקה הגבוהות עם צוות ישראלי. האניה פולה ו עם צוות חוות עם תפעול של מלח וכוונתה נסתיים תכנון של החוזה והתנאים שיליה להציעה ה"חברת הישראלית בהתחשב בעלות ה"צוות הישראלי של האניה שהיה גבוה מדי.

למרות השפל, נכנסה בימים אלה מיכלית בשם "אורי" של חברת הספנות עופר ומריקו להפלגות עבור חברת החשמל. אניה זו, המחליפה את ה"גיל" ואח"כ את ה"גרדיניה ב' מצוותת על טהרת הימאים והקצינים הישראליים. אנו מאחלים לצוות ולאניה ברכת "דרך צלחה"!

את תנועת האניות בנמל חיפה למשך 24 שעות. כתוצאה מכך נשאר ר/ח פינקלשטיין בתפקידו עד אשר תתמלאנה שתי דרישות האיגוד והן: א. מכרז לתפקיד ר/ח נמל. ב. מכרז לכתב לנמל חיפה. רק לאחר מילוי דרישות אלה ייצא ר/ח פינקלשטיין לגימלאות.

נמל חיפה הושבת ליממה בגלל כוונה לפטר רב-חובל הנמל

מאת סופר "דבר" 19.7.84

ליום התחייבות רק נתבים והשני להסגיד נתב שעליו יכונים להתחרת רק רבי-חובלים ע"י לים. כמוצא סובסידיות ופילוג אי-הבטח נוספים כאיומם של הצי בשעות כל אחת. חגיגות ה' 1977.

בשעה טובה, לראשונה, נחתם חוזה עבודה בין חב' "סולמרה", המייצגת את "מריקו" ו"סולל-בונה", לבין איגוד קציני הים על חוזה עבודה עבור עובדי שתי הגוררות בחדרה. אנו מאחלים לחברינו אלה וכן לחב' "סולמרה" הצלחה ושיתוף פעולה פורה בעבודה.

איגוד קציני הים החליט להצטרף למבצע התרמה לליב"י. אנו מצרפים בזה דף התרמה לחברינו. הנכם מתבקשים להעלות תרומתכם זו אשר תביא תועלת לצה"ל ותרים את קרנם של קציני הים בצי הסוחר הישראלי. נבקשכם להחזיר את הטופס המלא בפרטיכם האישיים למשרד האיגוד בהקדם האפשרי.

- לסיכום
- מצבה של חברת הספנות צים המשקף את מצב הספנות הישראלית יוכל להשתפר באם יחברו ארבעה גורמים יחידו.
- א. הכרה ממשלתית בחשיבות הספנות למדינת ישראל, אשר תבטא בסובסידיה ממשלתית ע"י השארת תשלומי מס הכנסה של הימאים בידי חברות הספנות.
- ב. ייעול וצמצום עובדים חופיים בכל מגזרי החברה.
- ג. ייעול וצמצום מספר הימאים בכל אניה ואניה.
- ד. הפעלת קרן הפנסיה המוקדמת שתשחרר מספר רב של ימאים אשר לוחצים עתה על המערכת.

צו השעה: תמיכה בספנות הישראליות



בתכנית "לא בכל מחיר" ששודרה ברדיו, שוחח המנחה יורם הלפר עם מזכיר האיגוד אפרים מרקוביץ, עם שר התחבורה חיים קורפו ועם מנכ"ל מנהל הסחר הממשלתי במשרד המסחר והתעשייה, מאיר יגיל. הדברים, לדעתנו, מדברים בעד עצמם.

הלפר: ראש ממשלת ישראל שמעון פרס קרא לנו לגלות פטריוטיזם כלכלי. כחול'לבן התבקשנו. ואת חומרת מצב המטבע הקשה שלנו גם ילד עשוי להתבקש להסביר, ויסביר. אך האם פעולות הגופים הממלכתיים עצמם, אכן עומדות בסימן הפטריוטיזם הכלכלי? אפרים מרקוביץ, מזכיר באיגוד קציני-הים:

מרקוביץ: לאחר מספר שנים של חוסר-פעילות מוחלט של ספנות ישראליות בענף הקירור, יש היום אפשרות לחברה ישראלית להיכנס או לחזור לעסקי ההובלה בקירור. מדובר על הובלת בשר מזרזים אמריקה לישראל, ואנחנו משתדלים לשתף פעולה עם אותה חברה, כדי שהממשלה תעניק את החוזה הזה לאותה חברה ישראלית ולא למתחרים הזרים.

החברה הישראלית הציעה מחיר, שההפרש בינו ובין המחיר שמציעה החברה הארגנטינית מתבטא בסופו של דבר בפחות מחצי אחוז של מחיר הבשר לצרכן.

הלפר: מה זה ייתן לענף הספנות?

מרקוביץ: קודם כל שינוי של המגמה. היום קיימת מגמה של בריחת הספנות מזגל ישראלי לדגל זר. וזה יתן שינוי כיוון - לא רק הכנסת שתי אניות חדשות לצי הישראלי, אלא הכנסת כחצי-ליתרון ענף שבשעתו שלטנו בו. מדובר בהובלות של פרי-הדר, של ירקות של אגרוסקו, של הבשר.

הלפר: כשאנחנו מדברים על המכרז הספציפי הזה, בכמה נסיעות מדובר? בכמה מקומות עבודה ולאיוה טרוח?

מרקוביץ: כל עוד שתחווה יהיה בידי החברה הישראלית, היא תעסיק ימאים ישראלים. נראה לי שבשלב ראשון מדובר אולי בכי-20-30 מקומות עבודה לכל היותר. אבל כמרוצת הזמן, כל המשרות באניה יאווישו עלידי ישראלים, ונוכל להגיע עד לכי-80 עד 100 מקומות עבודה.

אנחנו פנינו במברקים אל שר האוצר, אל שר התעשייה והמסחר, אל שר התחבורה, אל המנכ"לים של שלושת המשרדים האלה. שלוש פעמים פנינו.

הלפר: מר מרקוביץ, תרשה לי לשאול אותך. אתה, המזכיר של ימאים, ודאי קצת מעורה גם בפוליטיקה. למה, לפי דעתך, מעדיפים את החברה הזרה?

מרקוביץ: מתוך היכרות אישית שיש לי

עם חלק מהגורמים בממשלה, אני מרשה לעצמי לטעון, ומוכן שיתבעו אותי לדין על כך, שזה מחוסר-ענין, מחוסר-ידיע או מחוסר-מחשבה.

הלפר: אגב, קיבלת איזושהי תשובה?

מרקוביץ: לא, לא רק שלא קיבלתי תשובה, לא טרחו אפילו לשלוח אישור שהמברקים התקבלו.

**ההפרש במחיר
לצרכן - 0.4%**

הלפר: אדוני שר התחבורה, האם משרד התחבורה רואה כנכון להעביר את חוזה הובלת הבשר לחברה ארגנטינאית כאשר חברה ישראלית, שיכולה להעסיק כ-100 ימאים ישראלים, עומדת מהצד ולא מצליחה להגיע לחוזה הזה?

קורפו: ההיפך הוא הנכון. הועלתה בפני הבעיה בראשית השבוע וחברת ספנות ישראלית ביקשה לרכוש שתי אניות קירור כדי שהיא תוכל לעשות את העבודה הזאת, והמחיר שלה היה כ-30 יותר לטונה מאשר לחברה הארגנטינאית, בכל זאת, הועלתה הצעה שהחברה הישראלית לא תאלץ לרכוש שתי אניות אלא אניה אחת, ואת השנייה תשיג בחכירה, כדי שהוצאותיה לא תהינה מרובות והיא תוכל להציע מחיר סביר, ולקבל את המכרז. הסכמתי, ואישרתי לאגף הספנות לאפשר להם להשיג אניה אחת בחכירה. כך יגיע המחיר שלהם ל-165\$, ויעלה בקנה אחד עם המדיניות שלנו, שבגידול של 15% נמסרת העבודה לחברת ספנות ישראלית.

הלפר: אבל גם בהפרש שבין 150\$ לטונה ובין 180\$ לטונה, שאותו הציעה החברה הישראלית, יש להביא בחשבון שכ-32% (על-פי תחשיב שעשה הכלכלן שלכם) יישארו כאן באמצעות מסיים.

קורפו: לא, אנחנו גורסים ש-45% ישארו כאן, לא 35%.

הלפר: אבל השר קורפו, על-פי הנתונים שבידנו, גם ההפרש הזה של 15 דולרים עדיין איננו מבטיח את המכרז לחברה הישראלית.

קורפו: בסיכום שנעשה בפגישת שני המנכ"לים, של משרדי ומשרד התעשייה והמסחר והממונה על התקציבים, נקבע

שאם ההפרש יהיה כ-15 דולר, תזכה החברה הישראלית במכרז.

הלפר: מאיר יגיל, מנהל הסחר הממשלתי במשרד התעשייה והמסחר, העובד בין השאר ברכישות המזון של הממשלה - אני מבין שמשרדך הוא הממונה על יבוא הבשר לארץ.

יגיל: אכן המשרד מייבא בשר ארצה.

הלפר: וגם הצלחתי להבין, מתוך הפרשה שהועלתה בפנינו הערב, כי עד כה היה חוזה ההובלה נתון בידי חברות זרות.

יגיל: פרסמנו מכרז לפני כשלושה חודשים, קיבלנו מספר הצעות, כולל הצעה של חברה ישראלית. קיבלנו גם הצעה של אותה חברה ארגנטינאית שמוכילה כיום את הבשר, ואנחנו דנים בהצעות.

הלפר: המכרז של החברה הישראלית עמד תחילה על 180 דולרים לטונה. לאחר ההצעה של משרד התחבורה הוא ירד ל-165\$ לטונה, זאת בעקבות ההרשאה לרכוש אניה אחת ולחזור נוספת, כמה מבין 165\$ הללו ישארו בארץ, על-פי תפיסתו של משרד התעשייה והמסחר?

יגיל: אינני יודע.

הלפר: יותר מ-15%?

יגיל: להערכתך, כן.

הלפר: א-ס-כך, אדוני, נדמה לי שאנחנו מגיעים לשורש הבעיה האמיתית. משום שמדינת ישראל, כפי שאתה עצמך הודית ברגע זה, תשלם פחות בכל מקרה. אבל משרד התעשייה והמסחר הוא זה שחושש שמן התקציב שלו, של משרד התעשייה ומסחר, ייגרע סכום גדול יותר מאשר אילו ניתן המכרז הזה לחברה הישראלית. האם אני צודק?

יגיל: תראה - לכן ה-...

הלפר: אדוני, האם אני צודק?

יגיל: בוודאי שזה ייגרע מהתקציב שלנו ויוטל על הצרכן הישראלי. כל תקציבנו, בסופו של דבר, מתנקז כדי להטיל את העלויות על הצרכנים הישראליים.

הלפר: על-פי התחשיב שלכם, מדובר על הפרש של מחיר-לצרכן שמגיע ל-0.4%.

יגיל: אם ההפרש בין 150 ל-180\$, כשמדובר ב-30,000 טון מגיע ל-900,000\$ בשנה. זה עדיין כסף טוב, שעם ישראל יצטרך לשלם. הצרכן הישראלי יצטרך לשלם 900,000\$ יותר בשנה.

הלפר: מר יגיל, שלושנו כבר הגענו למסקנה כאן באולפן - שמדינת ישראל תשלם נטו פחות דולרים אם וכאשר החברה הישראלית תבצע את ההובלה של הבשר מארגנטינה להיפה. אדוני, אתה עושה חשבון, ומגיע למספר של 900,000\$. זה אומנם יפה מאוד, אבל זה קצת דומה לדמגוגיה, משום שבפועל - האוצר ישלם פחות דולרים. אם יוציא האוצר בפועל 150\$ לכל טונה, הדולרים האלה ייצאו מאוצר המדינה, מישראל הישר לבואנוס-איירס. ואילו אם חברה ישראלית תבצע את ההובלה - בכל מקרה, הרבה פחות דולרים ירוקנים ייצאו את תחומי מדינת ישראל. כך שאין המדובר בתוספת של 900,000\$, אלא, אולי, בשקלים.

יגיל: אז אנו מחשבים מהו הערך המוסף, וכמה צריך לעלות הערך הזה.

הלפר: אני אישית, לפחות, מתחיל להיות מבולבל. אני שומע את ראש ממשלת ישראל מבקש מהציבור הישראלי לנהוג בפטריוטיזם כלכלי, להעדיף כחול'לבן; אני שומע מדי בוקר במהדורות החדשות, שיתרות המטבע הזר שלנו במצב רע. והנה כאן אני שומע ממך, מר יגיל, הממונה על הסחר הבינלאומי, שאתם מעדיפים חברה זרה מכל מיני שיקולים של שקלים - מר יגיל, מדוע לא התייחסת למברקים שנשלחו אליך מארגון קציני הים?

**"ראינו את
המברקים..."**

יגיל: אני מתייחס למברקים, אני מתייחס לכל דבר.

הלפר: מדוע לא השבת להם?

יגיל: מדוע לא השבתי להם? אני מעדיף לדבר על הנושא הזה איתם, ולא בכלי התקשורת.

הלפר: הם מבקשים - הם פנו אפילו אלינו כדי לפתוח את הדלת שלך.

יגיל: אנחנו נמצאים בקשר עם איגוד קציני הים בנושאים אחרים, והם יודעים.

הלפר: אתה לא דיברת עם איגוד קציני הים למרות מברקים ולמרות נסיונות שלהם להיפגש אתכם! עד שהם לא פנו אלינו.

יגיל: ראינו את המברקים, ואנחנו מתייחסים אליהם, אנחנו עדיין נמצאים בהליכי דיונים. הנושא טרם סגור.

הלפר: קיבלתם עוד הצעות?

יגיל: כן.

הלפר: 150 \$ לטונה כמו שהארגוניאיים הציעו?

יגיל: לא. הצעות אחרות, יותר גבוהות.

הלפר: יותר גבוהות משל הישראליים?

יגיל: גם משל הישראליים.

הלפר: אתה מודע לכך שהדלק מסוכסד באניות הארגוניאיות?

יגיל: ידוע לך שהאניות הארגוניאיות מתדלקות בחיפה?

הלפר: יכול להיות, אבל המחיר משולם עלידי ממשלת ארגוניאיה.

יגיל: אם מדינת ישראל מרוויחה מכך שממשלת ארגוניאיה שם מסבסדת את הדלק -

הלפר: אתה רוצה להשוות בין הרווח שבמכירת הדלק הזה ובין הפסד האדיר של מטבע זר? אני עדיין ממתין לתשובה.

יגיל: לא, אני מרגיש כאן ש-ש-זה ויכוח סרק, כי כאן אנחנו -

הלפר: לא ויכוח סרק. בכלל לא ויכוח סרק.



יגיל: התחשיבים בנויים על אותו ערך מוסף. ניתנת כאן הגנה ברמה שלא ניתנת לכל תעשייה אחרת, ניתנת כאן הגנה -

הלפר: איזו הגנה? איזו הגנה?

יגיל: הערך המוסף וכאן טוענים שזה לא מענין אף אחד.

הלפר: איזו הגנה, מר יגיל? כשמביאים לארץ דגי טונה במחירי היצף, מקים המשרד שלכם זעקה: אסור לנו לפגוע בתעשייה הישראלית. וכאן אנחנו מקבלים שירות במחירי היצף - אנחנו הולכים ושולחים מטבע זר לממשלת ארגוניאיה כדי שהם ייצאו מהמשבר הכלכלי. מדוע שלא נעזור לאנשים שלנו?

יגיל: אנחנו לא צריכים לעזור להם. אנחנו צריכים מוצר זול לצרכן הישראלי.

הלפר: אתה אומר לבד ששום חברה אחרת בעולם לא הציעה מחיר דומה לזה של החברה הארגוניאית. אתה לא מריח כאן היצף?

יגיל: יש ועדה למניעת היצף, הכוללת מוצרים תעשייתיים. יתכן שצריך לבחון את הנושא של היצף לתובלה ימית או תובלה אחרת.

הלפר: ההיגיון, ההיגיון.

יגיל: אני לא יודע מהם שאר מרכיבי העלויות שלהם: עלויות הצוות, אי-היעילות של הצוות - כל זה חייב להילקח בחשבון כשבוחנים דבר כזה.

הלפר: על-פי כל תחשיב, יצאו מן המדינה פחות דולרים מאשר אם תתנו לארגוניאיה ירוקים, כדי להציל את האינפלציה שם.

יגיל: התחשיבים האלה אינם ידועים לי. אני מוכן לראות כל תחשיב חדש.

התחשיב היחיד שיש בידניו הוא תחשיב משרד התחבורה, הנוגע לערך המוסף של ההובלה הזאת. זה קנה-המידה שאלינו צריכים להתייחס. אם יש בו טעות, אם חלו שינויים בתחשיב, בבקשה - אני מוכן לראות כל תחשיב בכל זמן.

הלפר: שר התחבורה טוען שהתחשיב שלהם מצביע על 45% במסים בלבד. אז אולי אתה פירשת את התחשיב הזה בצורה לא נכונה?

יגיל: במקצועי אני כלכלן. אני יודע לקרוא תחשיבים.

הלפר: אם אתה כלכלן, אתה בודאי יודע, שכאשר נותנים לישראלי 165 \$ במקום לתת לארגוניאיה 150 \$, הרי שנטו, בפועל, מדינת ישראל תשלם פחות.

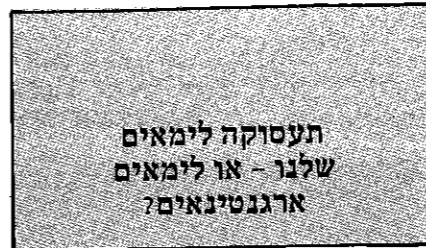
יגיל: 165 \$.

הלפר: סליחה?

יגיל: אנו מוכנים להובלה בדגל ישראל במחיר של 165 \$.

הלפר: עובדה שהצעות בגובה הזה לא קיבלתם מאף אחד, מאף חברה שאיננה מסובסדת. כלומר, המחיר הזה איננו ריאלי. לא יתכן, שהמחיר הבסיסי שלגביו תערכו את ההשוואה הוא המחיר של חברה מסובסדת או של ממשלה זרה, שרוצה לקחת דולרים ממדינת ישראל ולהעביר לבראנס-אירס. שהרי מה אומרת לעצמה ממשלת ארגוניאיה: שורה לי לקבל את מיליוני הדולרים בשער שהוא גבוה ב-10%. האם אינך רואה זאת?

ממשלת ארגוניאיה רוצה לקחת מממשלת ישראל מיליוני דולרים, אפילו אם תאלץ לשלם עבור אותם דולרים 10 אחוזים יותר.



יגיל: הבאנו את כל הדברים בחשבון. עכשיו הכדור בידי החברה הישראלית. אם היא לא תוכל לעמוד בתנאים אלה, נצטרך אז להחליט מה לעשות.

הלפר: שר התחבורה אומר כאן מפורשות: יש החלטה לאפשר לחברה הישראלית, על מנת להזיל את מחירה במרכז מ-180 דולרים ל-165 דולרים לטונה, לאפשר רכישת אניה אחת וחכירת אניה אחרת.

יגיל: אתמול שמעתי זאת מאנשי שר התחבורה, כרעיון בלבד. כשאקבל את הודעת שר התחבורה -

הלפר: אנחנו מוכנים עכשיו להשמיע לך את שר התחבורה.

יגיל: אנחנו נדון בהצעה של שר התחבורה.

הלפר: מה זה אומר?

יגיל: זה אומר שנדון.

הלפר: הזכרון לא הטעה אותנו כאשר עלה בדעתנו, כי ככנסת הקודמת דנה ועדה מיוחדת במצבם הקשה של הימאים בארץ. חברת הכנסת שושנה ארבלי-אמוזלינו, היום סגנית שר הבריאות, נטלה חלק בוועדה זאת.

ארבלי-אמוזלינו: אם ישנה אפשרות להוביל בשר מארגוניאיה לישראל, באמצעות חברה ישראלית, צריך לשקול זאת בחיוב: מה עדיף לנו? האם עלינו להבטיח תעסוקה לימאים שלנו, או לימאים הארגוניאיים? העדיפות, לדעתי, צריכה להינתן לימאים שלנו, במיוחד בתקופה של משבר כלכלי, שבה בעיית התעסוקה הולכת ומחמירה ומחריפה. עלינו לנקוט בכל האמצעים כדי להבטיח יותר תעסוקה לאנשים. בדעתי להעלות את הנושא בוועדת העבודה והרווחה, מתוך נקודת-ראות של תעסוקה של ימאים. ואני אעשה זאת ביום שני הקרוב, בישיבת ועדת העבודה והרווחה.

סיר הבשר של פקידי הממשלה?

מאת ח/1 מאור יגאל

אילו מבינינו שהאינו לתכנית הרדיו "לא ככל מחיר" ששודרה ביום שבת 27.10.84, יכלו לחוש בינות לדברים שנאמרו בתכנית שלעיל ביחסם הקר, האדיש והמתנכר של פקידי ממשלה בכירים כלפי בעיות הצי הישראלי של היום וכפועל יוצא - בעיית האבטלה של הימאים הישראליים.

תכנית הרדיו דנה בסוגיית החתימה של חוזה הובלת הבשר הקפוא מארגוניאיה לישראל ושליטת הצעתה של חברת ספנות ישראלית פלונית בדבר העסקתן של שתי אניות בדגל ישראלי בחוזה זה.

כניצוץ אור באפילה הבהיק יחסם של עורכי התכנית לבעיה זאת וטוב היה לשמוע בינות לקטרוגים האופייניים לבעיותינו באמצעי התקשורת - יחס אוהד לספנות ולספנים הישראליים ולו גם כפועל יוצא של המשק הישראלי הרעוע.

את אותו יחס מתנכר לימאות הישראלית ביטא יפה פקיד ממשלתי בשם יגיל - הממונה על הסחר הבינלאומי במשרד המסחר והתעשייה (כפי שהוצג בתכנית הנ"ל). את מר יגיל, כעמיתו במשרד הממשלה השונים, לא מענינת כלל הנקודה שההובלה בדגל הישראלי תהא בסופו של דבר זולה יותר למדינת ישראל; מענין מהן הסיבות ליחסו זה של מר יגיל?

עורכי התכנית ניסו ואף הצליחו להוכיח למר יגיל - על אף שזה ניסה לערער על המספרים והעובדות הבלתי ניתנים לערעור - שההובלה בדגל ישראל תהא בסופו של דבר זולה יותר - אחוז ניכר מדמי ההובלה (המשולמים כמובן במטבע זר) ישאר במדינת ישראל, להבדיל מדמי ההובלה שישולמו לחברת ספנות זרה וכמובן לא ישארו בארץ, למרות חשיבות המטבע הזר לאוצר המדינה המדולדל. גם האבטלה ואחוזיה יושפעו, שהרי בהעסקת אניות ישראליות נוספות, תימנע אבטלתם של ימאים ישראלים וכו'; למרות כל זאת ולנוכח טיעונים

שכאלו, מסיבות הידועות למר יגיל, מסתפק הנ"ל בהכרזה הססנית ומגומגמת בדבר בירור הענין של הובלה בדגל ישראלי, שעדין לדעתו הינה יקרה יותר.

אכן, בולט ועז מאד רצונו של מר יגיל להתחם חוזה עם חברה ארגוניאית שמעבר לים ולא עם חברה ישראלית שבציודו השני של הרחוב, שבסופו של דבר תאפשר הובלה זולה ויעילה יותר למשק הישראלי, כפי שהוכח למר יגיל. מהם באמת מניעיו של האדם הממונה על הסחר הבינלאומי במשרד המסחר והתעשייה, להעדיף זה ולא אחר?

מר יגיל אינו אומר נואש, הוא שולף משרוולו תירוצים אוויליים בזה אחר זה להצדקת מאווינו - הימאי הישראלי יקר מעמיתו הארגוניאיה ואפילו תפעול האניה הארגוניאית (שלידיעתו של מר יגיל, מסובסד ע"י ממשלת ארגוניאיה) זול יותר. מר יגיל מספר לציבור המאזינים פעורי הפה, על העדפת הספנות הישראלית בארץ על פני תעשייה אחרת - מענין מאיפה לקוח מידע זה שמר יגיל כה טורח להשלותנו בו.

מר יגיל אף מנסה בצורה מטופשת לאחז ואולי רק לסבר את אזני הציבור ואת עורכי התכנית ומספר סוד - אותן אניות ארגוניאיות מקבלות את הדלק הנחוץ להן בנמלי ישראל; אכן, רווח נקי לחברות הדלק הישראליות, שתספקנה דלק ישראלי המסובסד בדרך זו או אחרת ע"י משלם המיסים הישראלי. ברי לנו היטב רצונו הכנה של מר יגיל לסייע ולו במעט לחיזוק הכלכלה הארגוניאית הרופפת ולו רק ע"י סבסוד תפעול אניותיהם. אולי בעצם גם לחברות הדלק השפעה מסוימת על יחסו של מר יגיל לספנות הישראלית?

הלך נציג משרד התחבורה, גילה מידה של אחריות לאומית ואישר בתוקף סמכותו והתיר העסקת אניה ישראלית אחת ואניה זרה חכורה אחת בכדי שתוכל אותה חברת ספנות ישראלית פלונית

להוריד את תעריף ההובלה שלה, על מנת שזה יהיה ברירת-החור עם התעריף הארגוניאיה, אך מר יגיל עדיין בסורו: הוא מהסס, שותק שתוקות ארוכות ובלתי מוכנות ולבסוף טוען בכובד ראש מעושה שעליו לבדוק אפשרות זאת, כל זאת לאחר שהובהר לכל הדיוט מה זול יותר וטוב יותר למדינה.

למרות שהפרש המחירים להובלת טונה בשר קפוא הצטמק עד מאד בפשרה שלעיל, עדיין אנו חשים בנימה של שלילה ביחסו של האדם הממונה על הסחר הבינלאומי של משרד המסחר והתעשייה כלפי האפשרות של העסקת חברה ישראלית בסחר זה.

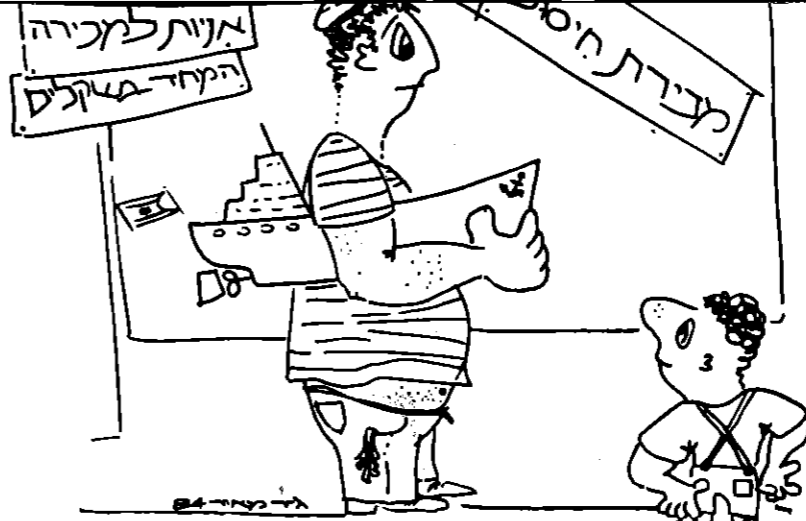
קשה להבין ואולי - בעצם לא, מהן סיבותיו האמיתיות של אותו ממונה הגורמות לו להעדיף בצורה כה חסרת אחריות לאומית, חברה זרה על פני חברה "כחול לבן" - לפחות בטיעונו הלא חכמים במיוחד, כפי שהשמיע אותם ברדיו.

יכול ראש הממשלה מר ש. פרס לטעון ולקרוא עד קץ כל הימים ל"פטריטיזם צרכני"; מר יגיל ועמיתים רבים שלו במשרדים אחרים לא חושבים כלל על "פטריטיזם" כזוה - אותם לא מעניינת כלל בעיית הימאים הישראליים המובטלים מעבודתם וגם לא אוצר המדינה המתרוקן לאיטו ממטבע חוץ חיוני עקב החלטות יחס נמהרים ואולי אף אנוכיים של אותם פקידיים.

"פטריטיזם" הינו ענין לפרולטריון; לא איש כמר יגיל יתפתה וילך שולל אחר רעיונות מסוג שכזה אשר יגרמו לו, כממונה על הסחר הבינלאומי, הפסדים מפורקקים המעניינים אותו בלבד. אכן קשה לו לאדם הקטן, הנדרש ע"י נבחריו לפטריטיזם, וכמובן שאינו מכיר ומבין את שמתרחש אצל מחליטי דבר, להבין את מניעיו של מר יגיל - מהם באמת?

תהיינה סיבותיו של מר יגיל אשר תהיינה, תהיה האינטלה שבה יתכסה אשר תהיה - לא רק למען "הפטריטיזם" הנתבע מאיתנו ולא רק למען תיקון מידותיהם של השולטים בנו, כי אם למען השיקול הפרטי והאנוכי של עתיד מקצוענו אנו, חובה עלינו להתריע ולזעוק בקול רם נוכח המקרים ההולכים ומתרבים של פקידיים ודמגוגים בזכות מעמדם, המגלים יחס שכזה לספנות ולספנים הישראליים. שאם לא כן - נגלה את עצמנו מוקעים כטפילים לכל דבר וחסרי תועלת במקצוענו החיוני כימאים ישראליים.

שעת חירום לספנות



חודשים בשנה. דווקא על רקע זה, מזור לחיובכ כי חברות וגופים ממשלתיים, ציבוריים והסתדרותיים, משתדלים לחכור אניות זרות, בטענה כי עלות השימוש באניה עם צוות ישראלי היא יקרה לאין ערוך.

חיסול צי הסוחר

"על פי כל הסימנים, המצב בעתיד הנראה לעין יהיה הרבה יותר גרוע, אלא אם תהיה החלטה חדי-משמעית של הממשלה", אומר עברי: "לצער, איננו יכולים להתרשם כי הממשלה מעוניינת בספנות ישראלית. מה שנראה על פני השטח מוכיח את ההיפך. נדמה כאילו יש הסכמה בפה מלא לחיסול הצי".

שייק'ה גרומן, שעמד במשך שבע שנים, עד 1981, בראש איגוד קציני הים, נזכר כי "רק לפני חודשים הירצה מנכ"ל משרד התחבורה דאז, עוזי לנדאו (כיום ח"כ מטעם "חרות") במכון לחקר הספנות וטען כי משרד התחבורה הקים ועדה שמסקנותיה אומצו ע"י המשרד ולפיהן, על המדינה לשמור רק על צי של מספר אניות מצומצם, לשעת-חירום. מזור כי הוועדה לא טרחה לשאול את דעתם של חברות הספנות ואיגודי הימאים. ברור כי החברות הישראליות אינן יכולות להתמודד עם כח האדם הזר שהוא זול יותר. נוצר מצב אבסורדי. ממשלת ישראל תומכת בימאים זרים, בכך שאינה גובה מס הכנסה, מס מעסיקים ותנאים סוציאליים מעצם העסקתם. לדעתנו, הימאים הישראלים אינם כל כך יקרים, כי מוציאת שכר הברוטו שלהם חוזרת לקופת המדינה עלידי תשלום מס הכנסה ותנאים סוציאליים. לעומתם, הימאים הזרים רק מוציאים מטבע זר מן המדינה ואינם משתמשים בו בארץ".

הובלה בדגל זר

כדי להמחיש את מצוקת הספנות הישראלית, מביא ארו כדוגמא, ענפים רווחיים, שבהם עלות הצוות היא קטנה, כמו הובלה בקירור. לדבריו "החברה הישראלית-ציבורית כמו אגרסקו, שמייצאת את מיטב תוצרת המדינה, מפעילה ארבע אניות זרות, עם צוות זר מלא, שעלותו היא חלק מזערי ממחיר האניה. טענתה של אגרסקו כאילו אין אניות ישראליות מסוג זה - אינה נכונה. בכל פעם, שחברה ישראלית מוכנה לקנות אניות כאלה, המצויות בשפע בשוק העולמי, מוצאת אגרסקו תירוץ לכך שאניות אלה אינן טובות לשרת את החברה. לדעתנו, הדבר נובע גם מטעמי נוחות פרטית".

אנשי שיחנו מפנים "אצבע מאשימה" גם לעבר המועצה לשיווק פרייהדר, שלדבריהם "מפעילה כל שנה שש אניות קבועות להובלת פרייהדר ובנוסף לכך, 2-6 אניות נוספות, בדגל זר (שבדי). הימאי השבדי ודאי אינו זול מן הימאי הישראלי. המחירים ששולמו בשנים

האחרונות להובלת פרייהדר הם שערוריה, עד כי עלות ההובלה גבוהה יותר מן הסכום שהחקלאי קיבל תמורת הפרי. כל חברה ישראלית שניסתה לזכות בחווה להובלת פרי מן הארץ, לא קיבלה כל אפשרות לכך ומוערמים עליהן קשיים איומים, ללא כל הסבר. לצערנו, רק 15% מפרי ההדר מובל לחו"ל באניות בבעלות ישראלית, כאשר קיימים מאות ימאים ישראלים מובטלים, מאידך".

תמונה זהה, עגומה לא-פחות, מצטיירת לגבי יצוא הפוספטים מן הארץ, המתבצע ברובו באניות זרות. שייק'ה וארו קובלים על כך ש"חברת צים חוכרת אניות זרות, במחירים נמוכים שאף חברה ישראלית אינה יכולה להשתוות אליהם, בגלל המיסוי על שכר הצוות הזר". בתחום אחר, מספרים השניים, כי "קיים הסכם בין ממשלות ארה"ב וישראל, לגבי יבוא חיטה מארה"ב ארצה, כעודפים הקלאיים ולפיו מותר לארה"ב להוביל 50% מן הכמות, בדגל אמריקני. ההסכם נשמר כך, עד לשנה האחרונה. עקב שנת הבצורת וירידת המלאי בארץ, מתחת למינימום שנקבע, החליט משרד התעשייה והמסחר, באופן פתאומי, לחכור

6 אניות זרות, להובלת החיטה לארץ. כאן לא מדובר בחברה פרטית, הרואה לנגד עיניה רק את הריווחיות שלה, אלא במשרד ממשלתי, המעדיף עובדים זרים על פני ישראלים. לאחר מכן, התברר כי אותן אניות זרות, קיבלו צ'ארטר להוביל מישראל את יצוא הפוספטים, לאחר שפרקו את מטעני החיטה מארה"ב".

בפיהם של ארו עברי ושייק'ה גרומן האשמה חריפה: "כל משרד ממשלתי חייב לקבל את אישור משרד התחבורה, כדי להשתמש באניות זרות. משרד התעשייה והמסחר חוכר אניות מחו"ל, בלי לדווח על כך ובלי לקבל אישור ממשרד התחבורה, שהופתע לשמוע על כך מאיתנו".

הם שוללים לחלוטין את הטענה כי אין מקום להעדיף ספנות ישראלית, אם היא יקרה באופן משמעותי לעומת השימוש באניות זרות. לדבריהם "גם שרים מהפיליפינים הם זולים יותר. גם נהגים מהפיליפינים זולים יותר מנהגי "אגד" ו"דן". אפשר להביא מהפיליפינים נהגים טובים ב-100 דולר לחודש, שיעבדו 12 שעות ביום. לפי השיטה הזאת, אולי, כל

העובדים בישראל מיותרים ואפשר להחליפם בכח עבודה זול יותר מחו"ל. או אולי, תפתח ישראל מפעלים בפיליפינים כמו שארה"ב פותחת מפעלים בטייוואן, כדי לנצל את כח העבודה הזול מאחר שישראל אינה יכולה לעשות את כל זאת, היא עושה כך רק באניות שהן כמו בית-חרושת שצף בכל העולם ולא מפעל השוכן על אדמת ישראל".

החזות הקודרת של עברי וגרומן היא זו: "אין עתיד לספנות הישראלית. הכשרת קאדר של קציני-ים, עד רמת רבי-חובל, אורכת 7-8 שנים. כבר עכשיו מרגישים בכך שבוגרי בתי-הספר הימיים לא משתלבים בעבודת הים. הם מבינים כי לענף אין עתיד וכי צי הסוחר מצוי בשקיעה מתמדת. בממדי הפעילות המצומצמים לא נוכל להכשיר ימאים חדשים גם בעשר שנים".

כבר אמרנו בפתח הדברים: שעת-חירום לספנות הישראלית.

מתוך העיתון של מועצת פועלי חיפה

דלית רוזנפלד
(בעלי אניות) בע"מ
DHALIT ROSENFELD (SHIPOWNERS) Ltd.

M/V GEN. M. MAKLEFF מ.מ. ר/א מ.מ. מקלף

ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים
בצובר בע"מ

L.M.B. MINERAL CARRIERS
IN BULK CO. LTD.

104, Haizman Road, Haifa
P.O.B. 74
Telephone: 53 32 61



חברה דלית רוזנפלד
ת.ד. 74
טלפון: 53 32 61
טלפקס: 46663, 46714, 46667



גדות-ים בע"מ
מיכליות לכימיקלים

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030
ת.ד. 3196 • טלפון: 286262
מנרקים: גדות ים תל-אביב
טלפקס: 03-41328

GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

22 Shalom Aleichem St.,
Tel Aviv, Israel
P.O.B. 3196 Tel.: 286262
Cables: Gadotyam Tel Aviv
Telex: 03-41328

איגוד הקצינים מבין את חבריו הקצינים המצטיינים שהשתתפו במבצע "העובד המצטיין" 1984



חובל ראשון
גבריאל אדר
מחברת "צים"



מקום
ראשון
בתחרות
הארצית
בענף
השרותים
בישראל



גבריאל אדר
לוחמת ידו
של נשוא המדינה
משמאל השר
גדעון פת

מבצע העובד המצטיין בחברת "צים" נערך - כנפרד - בשני מגזרים: סגל עובדי החוף - שם המבצע עדיין נמשך - והמגזר הימי.

מבצע העובד המצטיין במגזר הימי נמשך כ-8 חודשים, פברואר-ספטמבר 1984, והקיף כ-1,700 ימאים קצינים ודרוגים המשרתים באניות חברת "צים".

וועדה מיוחדת שכללה את נציגי אגף הצוות ב"צים" ונציגי איגודי הימאים, הקצינים והדרוגים, קבעה את גוהלי בחירת הימאים המצטיינים. לאחר שנתקבלו המלצות רבייהחובלים מהאניות, בחרה הוועדה מתוכן את המועמדים שענו על הקריטריונים של התחרות.

מתוך 1,700 הימאים, ולאחר שנבחנו ונבדקו כל ההמלצות נבחר חובל ראשון גבריאל אדר כימאי המצטיין בחברת "צים".

לאחר מכן זכה גבריאל אדר במקום הראשון בענף התחבורה ובהתאם להחלטת ועדת השיפוט העליונה של "מבצע עובד מצטיין", זכה במקום הראשון בתחרות הארצית בענף השרותים בישראל.

פרט להערכה לה זכה מחבריו הימאים וזכה גבריאל אדר להתקבל ע"י נשיא המדינה מר חיים הרצוג במשכנו בישראל.

מלבד גבריאל אדר זכו עוד 14 ימאי "צים" - ששמותיהם להלן - לתואר "ימאי מצטיין".

שרותי רווחה לימאים

מאת חגי רם
מנהל שרותי רווחה - צים

שרותי רווחה לימאים הינה מחלקה במסגרת אגף הצוות אשר מטפלת בכח אדם ימי ובימאים ישראלים קבועים העובדים בחברת צים.

השרות מטפל בכל הקשר עם משפחות הימאים תוך תאום עם אנשי התפעול באגף הצוות.

שרותי הרווחה לימאים נמצאים ברח' העצמאות 9 ולא בתוך אגף הצוות, בכדי לאפשר לפונים פרטיות ואי עירוב בין הבעיות האישיות והמשפחתיות לבין התפקוד של הימאי כעובד בחברה.

למחלקה 5 משימות עיקריות:

א. אינפורמציה למשפחות

מועדי הגעת אניות, הימצאות ימאים באניות, אישורי כניסה לנמלים בארץ, משלוח דואר לימאים בים באמצעות משלוחי הווידאו לנמלי חוץ.

ב. טיפול בימאי ובמשפחתו

קשר אישי עם משפחות הימאים בכל

הארץ וזאת ע"י עובדת מקצועית, טיפול בבעיות תקשורת משפחתית, בעיות ילדים, גרושין וטיפול בעת משבר - אישפוז, תאונות עבודה, מוות במשפחה ועוד.

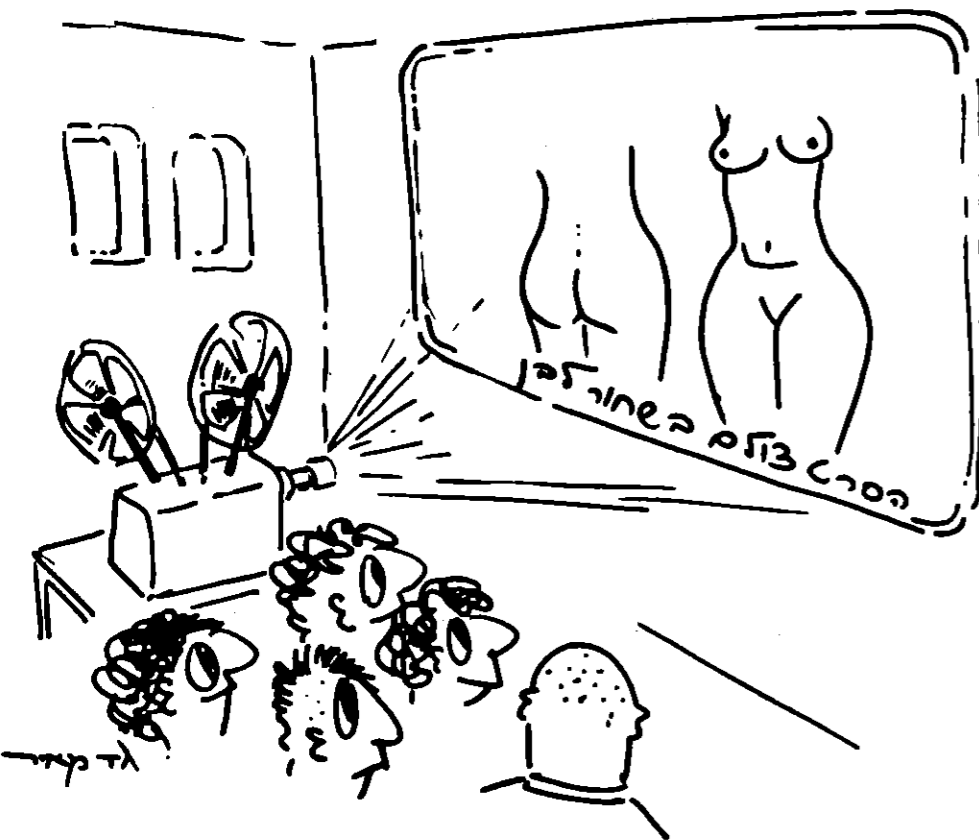
האינפורמציה הינה סודית ואינה מועברת לידיעת אנשים שאינם מוסמכים לכך.

ג. תרבות בים

אחריות המחלקה לספריות באניות (נושא הלוקה באחרונה עקב חוסר תקציב), משחקים, עיתונים ובעיקר קסטות וידאו המסופקות לאניות בנמלי הארץ ובדואר אויר בנמלים ככל רחבי העולם.

מערכת זאת מופעלת בעזרת אלחוטאים המועסקים ברוטציה ואחראים על שכול הקסטות והמשלוח לכל האניה.

בנוסף מפיק השרות את כתבי-העת "מגזין צים" הזוכה להצלחה רבה באניות החברה ומביא את הדשות הבית בצורה נאה ומקצועית.

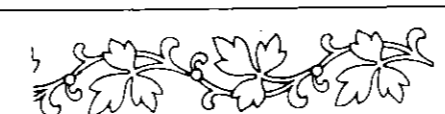


ד. פעילות קבוצתית וקהילתית ארגון טיולים למשפחות ולגמלאי החברה, מפגשים של משפחות ימאים ונשות ימאים כדוגמת "הבמה לנשות ימאים" שפעלה בעבר במלון "ציון" ואשר תחדש פעילותה בקרוב במסגרת שונה.

ה. תכניות מיוחדות

ארגון מבצעים שונים כדוגמת "הימאי המצטיין" שבמסגרתו הוכתר השנה חובל ראשון מן החברה כעובד מצטיין ארצי. שותפות בפרויקט עבור הצוותים באניות המתבצע באניות הקוו הארוך וב"צים מרסיי", טכס חלוקת תיקים לילדים העולים לכתה א' ועוד.

שרותי הרווחה לימאים חותרים לאיזון הקשר עם ימאים ומשפחות אשר לא נמצאים בקשר הדוק אתם וכן עם איגודי הקצינים והימאים המייצגים את ציבור הימאים.



מיארה מוריס

מכונאי שני, 8 שנות וותק בחברה. קצין ממושמע וממלא תפקידים במסירות. זכה לציוני הערכה גבוהים.

של אברהם

קצין חשמל. עובד בחברה משנת 1980. בעל יכולת מקצועית גבוהה. מלמד את פקודיו בשעותיו הפנויות לצורך קידום.

בלייר זאב

כלכל ראשי. 23 שנה בחברה. אמין ואחראי מאד בביצוע תפקידיו.



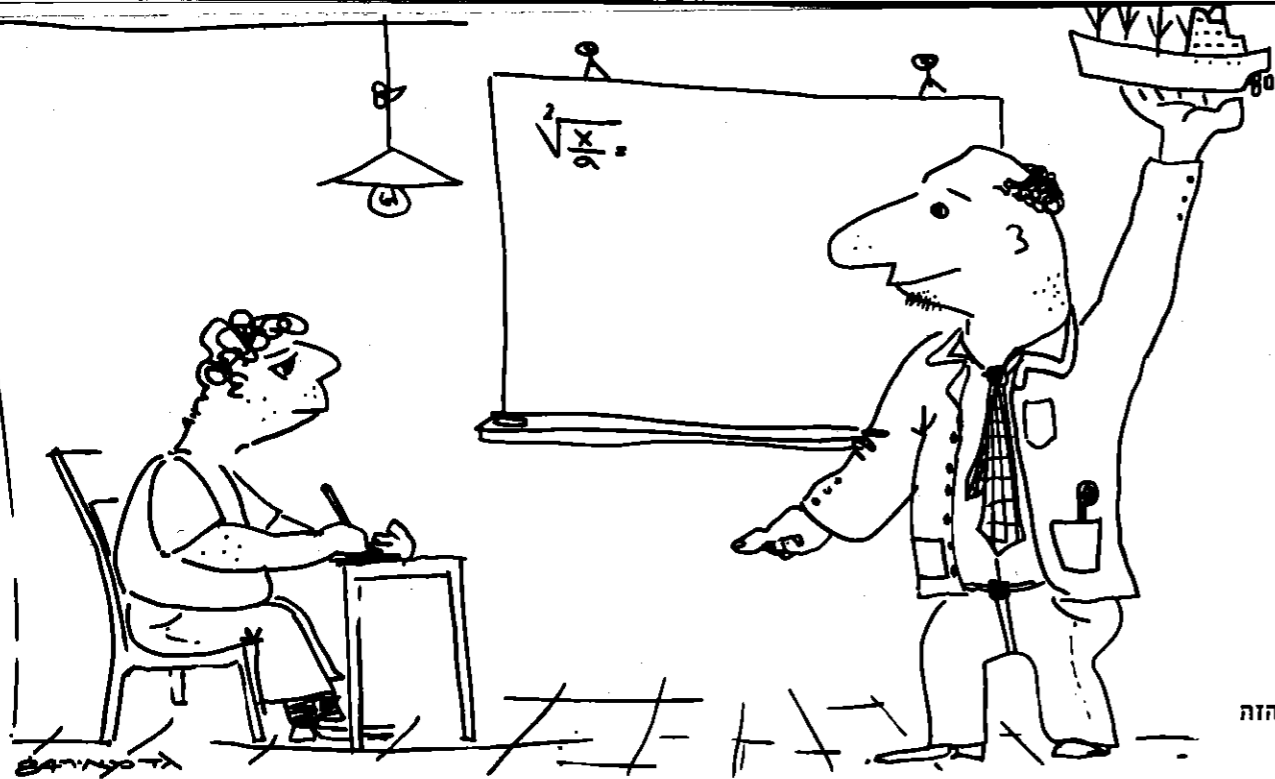
אזולאי עמרם

מכונאי ראשון. 12 שנות וותק בחברה. אחראי וממושמע. בעל ידע מעשי רב. חרוץ במילוי תפקידיו.



החינוך וההכשרה הימית בישראל

מאת מ/ר גבי וייס



...בזמן הזה

ההכשרה וההסמכה לדרגות הבכירות מתוכננות כדלקמן:

מחלקת סיפון הקורס לחובל הבכיר (קצין ראשון ורבי-חובל) יערך משולב ובוגריו יעמדו בכל הבחינות הנדרשות עד וכולל לדרגת רבי-חובל. לא יערכו יותר קורסים לחובל בכיר א' - (חובל ראשון). הקורס היחידי שיערך במתכונת הישנה הינו זה של רב חובל וזאת על מנת לסיים את הכשרתם/הסמכתם של החובלים הראשונים הקיימים.

מחלקת מכונה: במחלקת המכונה מתוכנן לדרגת קצין המכונות הראשון קורס של כ-10 חודשים שיענה על דרישות האמנה לרמת "ממלא מקומו של קצין המכונות הראשי". הקורס המשלים לדרגת קצין המכונות הראשי בהתאם למתכונת החדשה - אינו מתוכנן עדיין אך יהיה קצר בהרבה מהמתכונת הישנה.

גם בענף זה יערכו בינתיים הקורסים להשלמת הכשרתם/הסמכתם של קציני המכונה הראשונים הקיימים לדרגת ק.מ. ראשי לפי המתכונת הקיימת.

השוואה לשיטות הכשרה במדינות ימיות אחרות

קיים נתון עיקרי אחד אותו יש לקחת בחשבון בשיטת ההכשרה הישראלית ושאינו קיים במדינות אחרות והוא: תקופת שירותו הצבאי של המועמד הפוטנציאלי לקצונה מגיל 18 (סיום או מכוונה)

השאלה המרכזית הנשאלת: האם לקיים קורסים לקידום מקצועי בהתאם למספר המשרות הפנויות באניות לאותה דרגה או שמוא לקיים קורס לכל הדרגות - בתנאי שישינם מועמדים במספר מינימלי לאותו קורס; יכולות להישאל שאלות שונות בהקשר זה, לדוגמא:

- האם אי קיום קורס רבי חובלים במשך מספר שנים (בינתיים שנתיים) ועקב כך הרגשת "דריכה במקום" של החובלים עדיף על תוספת נכבדה של בעלי דרגת רב חובל, שסיכוייהם לקבלת פיקוד הם קלושים? כמוכן שניתן להשליך את ההתייחסות גם על דרגתו של החובל הראשון ולקציני המכונה הבכירים.

השלכות אמנת IMO להכשרתם והסמכתם של ימאים (78) על ההכשרה הישראלית

משנת העבודה הנוכחית (84/85) - התארגן המכון בעכו להכשרה לדרגת "קצין משמרת" (סיפון ומכונה) בהתאם לדרישות האמנה הנ"ל.

בשלב ראשון יערכו הקורסים לרמת השלישי והשני (סיפון ומכונה) האחד אחרי השני (מספטמבר עד יולי) - וזאת על מנת לאפשר לקצינים השלישיים הקיימים להצטרף לחלקו השני של הקורס הנ"ל לפיכך - תהיה מהיום ההכשרה הראשונית במחלקת הסיפון והמכונה לדרגת "קצין משמרת" (סיפון או מכונה)

החברה להובלת פרי - בשיא פעילותה. יש לציין שמבנה ה"רשות" הינו יוצא דופן בנוף הספנות העולמי והשיתוף של הממשלה והתעשייה הספנותית בגיוס והכנת כח אדם לתפעול האניות - סקרן רבים מאנשי המקצוע אתם בא במגע המחבר בעת השתתפות בכנסים בין-לאומיים בנושאי הכשרה ימית.

במשך שנים, ביצע המכון בעכו לפחות קורס אחד לשנה בכל מקצוע ודרגת קצונה: בשנה רגילה למדו במכון כ-200-220 קצינים בשני מחזורים: מספטמבר עד ינואר/פברואר כחצי המספר ולאחר מכן עד אמצע יולי החצי השני. הקורסים לקציני רדיו היו ארוכים יותר (כ-11 חודש), אך אותם הפסיק המכון לארגן עקב הקמת מערכת ההכשרה לקציני רדיו בבית ספר "אורט" אשדוד - שאמור היה לספק את הדרישה לקצונה זו. השנה, ארגנה ה"רשות" קורס לקציני רדיו באשדוד במימונה ובפיקוחה - וזאת עקב חוסר בענף זה. בשנים האחרונות לא נערכו הקורסים לקציני חשמל היות ושני בתי ספר ימיים ("אורט" אשדוד ובית ספר מבואות-ים) אמורים לספק את הדרישה לקצינים מסוג זה (ראה פרק על "בתי ספר ימיים")

בשנתיים האחרונות קמו עוררין על הנוהג של עריכת קורסים במכון במתכונת העבר דהיינו: עריכת קורס לכל דרגה במקצועות הסיפון והמכונה. לא היו חילוקי דיעות ביחס לקיום הקורסים לקציני רדיו וחשמל: הדבר נעשה בהתאם לצרכי חברות הספנות.

בנוסף לכך, קבלת התואר טכנאי תאפשר לצעיר בחירה חופשית יותר של מקצועו לעתיד ולגורמי הספנות - גמישות בבחירת המועמדים בהתאם לצרכי התקופה בה משתחרר הצעיר מהצבא. יש לזכור, שכל שינוי במערכת הלימודים בבית ספר כל שהוא הינו הדרגתי ותוצאותיו משפיעות לאחר מספר שנים (שש שנים ויותר) ולכן יגיעו הבוגרים מהסוג החדש לצי הסוחר רק בעוד כמה שנים.

המכון להכשרה ימית בעכו

כידוע פועל המכון מ-1971 במסגרת ה"רשות לחינוך והכשרה ימיים" שהינה "רשות ממשלתית" ומימונה 50% ע"י הממשלה ו-50% ע"י חברות ספנות ישראליות. בעת הקמתה של ה"רשות" השתתפו כל חברות הספנות במימונה: היו אלה ימי הזוהר של הספנות הישראלית, כשבנוסף לחברות צים המשגשגת היו גם יתר החברות - וביניהן

העשויים להשתחרר השנה מהצבא (לאחר שסיימו את שלוש שנות השירות) היות ורובם הגדול נכשל בבחינות הסיום בבית הספר. במקצועו של קצין החשמל, חלה התפתחות הדורשת רמה גבוהה בהרבה מזו של מסיימי בתי הספר הימיים בעלי ארבע שנות לימוד.

ועדה ציבורית של אנשי מקצוע שהתמנתה ע"י משרד החינוך (בראשותו של מר אביגד - הממונה על החינוך הטכנולוגי במשרד), המליצה חידוש משמעותי להוסיף שנת לימוד נוספת לכל הלומדים בבתי הספר הימיים המכינים עצמם לקצונה בצי הסוחר ולהעניק לבוגרים תואר "טכנאי".

אמנם קיים פער של שלוש שנים לפחות (ובמקרה של לימוד לתואר טכנאי - שנת "קבע" נוספת) בין סיום בית הספר התיכון לבין הצטרפותם האפשרית של משוחררי צה"ל לצי הסוחר, אך מתן הבסיס הרחב יותר יאפשר מעבר מהיר יותר דרך הצוערות לקצונה. במקצועו.



במאמר זה - ההתייחסות היא לאנשי צי הסוחר: תפקודיו של חיל הים מוגדרים וקובעים את גודלו ואת דרישותיו לכח אדם שחלקם מגיע מבתי הספר הימיים וחלקם מבוגרי בתי-ספר עיוניים ומקצועיים.

כלי השיט נבנים לפי צרכיו של החיל ואת הכשרתו יכול חיל הים להגביל בעיקר להפעלתן של המערכות, היות וזמני ההפלגה הם בדר"כ קצרים יחסית והבסיס העורפי אינו דחוק.

ימאי צי הסוחר - לעומת זאת - מפליגים למרחקים ובנוסף להפעלת המערכות, עליהם לתקן במקרה הצורך על מנת לאפשר הגעה בטוחה לנמל היעד - בלי הפסדי זמן מיותרים.

גם בעת רכישת אניות חדשות/משומשות, אין חברות הספנות מייחסות בדרך-כלל חשיבות יתרה לסטנדרטיזציה של הציוד ומתקני האניות, ולכן קיימת בהן רביגונות עצומה - עם כל המשתמע מכך בהכשרת המפעילים אותן.

בתי הספר הימיים

עד לאחרונה - הכשירו בתי הספר הימיים התיכוניים במשך ארבע שנות לימוד, את תלמידיהם לרמת הקצין השלישי (סיפון ומכונה) ולרמת קצין החשמל וקצין הרדיו (סוג ב'), אמנם היתה בעבר כוונה להגיע לרמת לימוד גבוהה יותר (קצין שני - סיפון ומכונה), אך הנסיון שהצטבר במשך השנים מראה על התפתחות בכיוון הפוך: בוגרי בתי הספר הימיים המגיעים לצי הסוחר אינם מגיעים עם "ציונים משחררים" בכיס ולכן על רובם לעבור הכשרה נוספת ב"מכון להכשרה ימית" בעכו לפני קבלת הסמכתם הראשונה כחובל שלישי או קצין מכונות שלישי.

במקצועות רדיו וחשמל המצב עוד יותר גרוע: אין "בוגרים" לקציני רדיו

אנטומיה של "ניהול אניה"

מאת ר/ח גילרון גיא

תחומי עבודה וציוד. נמצא כי האחזקה בחלקי אניה מסויימים מוגזמת ובחלקים אחרים אינה מספקת, ולעתים נמצא בזבז משאבים במלאי ובציוד שבנקל ניתן לחסכון. הלימודים פיתחו שיטות עבודה חדישות באניות כמו הקמת צוות רב תכליתי וחלוקה נאותה של תפקידים בין המחלקות.

אחזקה מתוכננת, בקרת מלאי, ציוד ואספקה, וכן שיפור איכות ומיומנות של אנשי הצוות על מנת להשיג את היעדים הטכניים והתפעוליים הנדרשים באניה -

באחזקה, האיגודים טענו נגד הפסד מקומות עבודה, אך לא רק מספר אנשי הצוות גרם לעלות גבוהה אלא התחלופה הגבוהה ותוכניות הלימודים והפיתוח של הצוותים - אלה גרמו להגדלת אגפי הצוות על מנת להתמודד עם בעיות שנוצרו.

נוכח המצב שנוצר, מספר חברות ספנות מובילות חיפשו מענה לבעיות שנוצרו בעזרת מוסדות וחברות מתמחות.

ראשית נעשה הדבר בשתי דרכים: לימוד דרכי העבודה באניה וקידום ציוותי החוף והים בקורסים וסמינרים.

לימודי האניה הראו שניתן לצמצם תקנים ע"י העלאת תפוקת דרך שינוי שיטת עבודה ו/או תכנון מחדש של

בלקט הכתבות הנבחרות מהעיתון "פייר פליי" שאנו מקבלים באניה, צדה את עיני כתבה המתמצתת את סיפורו של ג'ורבן דאוונרד, "אנטומיה של ניהול אניה".

מצאתי לכונן לתרגם חלק מכתבה זו שנראתה כחלק מתסריט הלוקוח מחיי מקצוענו.

דאוונרד מתחיל את סיפורו בתיאור סיגנונות שונים של ניהול שהתפתחו והסיבות לשינויים שחלו בשנים האחרונות, מציין שהתעשייה השמרנית שלנו מתנהלת "על פי אירועים יותר מבחירה", וכותב שבחברות ספנות ותיקות, בריטיות, צפון אירופאיות וסקנדינביות, באו השינויים עקב עלייה גדולה בהוצאות תפעול של האניות, תעריפי הובלה נמוכים, וגידול בתחרות מארצות ימיות מתפתחות. היו גם קשיים באחזקה אנשים באניה, ונראה עדיין כי קיימת משיכה לים אך האנשים מאבדים במהרה עניין, ולא חושבים על קריירה ימית לטווח ארוך. הפעולה האינסטינקטיבית הראשונית היתה הורדת עלויות, כפי שכבר נעשה בפעמים קודמות, וצמצום קווים - במיוחד בסחר נוד - פעולה שיצרה ריכוז הבקרה. מנקודת מבט של הצוות הימי בעבצה טכניקה פחות מושכת של צורת ניהול המתבטאת ביותר דר"חות, יותר דרישות לגבי ביצועי האניה על כל היבטיהם ומתבקש מכך יותר ויותר נוהלים, הוראות, חוקים וכד'.

היו גם מחשבות שניות אודות תדירות אספנה, צביעת גוף, אספקה ומלאי.

אין ספק שבנקיטת הצעדים הנ"ל היתה משמעות, אך לא היה בזאת די ותשומת הלב הופנתה לעבר עלויות הצוות אשר גדלו והפכו למרכיב הבכיר בתפעול אניה, אף שהיו עלויות גדולות בכל העלויות האחרות, כולל דלק ושמן.

בראשונה סברו שצמצום תקנים באניות יהא הפתרון לבעיה, אך זה הוא נושא רגיש: הצוות הטכני בחוף טען נגד פגיעה

ראשיים וכמוכן הסימולטור למכ"ם המנוצל חלקית בלבד וכו'. במידה ויהיו רעיונות נוספים לניצול המכון (או ה"דרו") ע"י אנשי הים - הם יבדקו באהדה.

סיכום

מאמר זה נכתב בתקופה קשה מאד לספנות הישראלית כש"הישרדות" היא הסיסמה המאפיינת את פעולות חברות הספנות. אמנם "צרת רבים היא חצי נחמה" והמצב דומה בארצות בעלות מסורת ימית ארוכה הרבה מזו של מדינתנו - אך עובדות החיים מאלצות את כולנו לטכס עצה על מנת "לצאת מהבוץ" הנוכחי.

מערכת ההכשרה, מצידה, עושה כמיטב יכולתה לצמצום העלויות השונות - כולל צמצום בסגל ובמרחים - כשהסיסמה גם כאן היא: הישרדות!

יש לזכור רק עובדה אחת: מערכת הכשרה לא מקימים ביום אחד וללא מערכת הכשרה לא יהיה צי סוחר ישראלי.

בימים אלה מסתיימת פעולת בניה רצינית (נעשית ע"י צוות מדריכי האניה) של מתקן לאימון בכיבוי אש שישמש את כל מערכת ההכשרה לאנשי צי הסוחר ויתכן גם גורמים נוספים. המתקן הורכב במחסן הקדמי של ה"דרו" והכיבוי יעשה תוך הסתייעות במתקני האניה.

לפי המתוכנן - יפתח הקורס הראשון (הבסיסי) לכיבוי אש בעת הפסקתם של הקורסים להנצלה בתקופה החורף ויארך ארבעה ימים. בעתיד מתוכננים קורסים נוספים לקצינים בכירים לניהול פעולות כיבוי אש - וזאת בהתאם לאמנת IMO 78.

ניצול מתקני ההכשרה

המכון - וגם ה"דרו" - ניתנים לניצול נרחב בהרבה מהקיים כיום. הפחתת מספר הקורסים תשחרר כמות וציוד לניצול חלופי:

אני מזמין את קציני הים לנצל את מתקני ה"מכון" בעת חופשותיהם: קיימת ספריה נוחה לשימוש - כולל מחשב ללימוד עצמי בתוכה; קיימת מעבדה לבקרה עם מערכת פנאומטית שבאמצעותה ניתן להרכיב דימוי לשלטי רחוק של מנועים

לימודיו התיכוניים) עד לגיל 21 לפחות. ברוב הארצות הימיות קיימת מגמה להשתית את ההכשרה לקצונה על לימודים רצופים במשך ששה סמסטרים (שלוש שנים) ובנוסף לכך שנת הפלגה אחת השוורה בין סמסטרים אלה. שירותו הצבאי של הצעיר הישראלי אינו מאפשר העתקת שיטה זו והשיטה החדשה שתוארה לעיל לוקחת בחשבון את צרכי הצי, דרישות האמנה והמסמך ואת השיטה הכלכלית של המערכת.

הכשרת הדרוגים וההכשרה הבטיחותית (א.מ. "דרו")

בעת קבלתה של האניה א.מ. "קיסריה" (כיום א.מ. "דרו") מחברת צים והעמדתה כמרכז להכשרה ימית מעשית - היו גורמי ספנות שהסתייגו מהפעלת אניה לצורך זה. נדמה לי שרביגוניות השימוש בה הוכיחה את כדאיות הפעלתה מעבר לכל ספק.

מתנהלים בה בעיקר קורסי היסודות (שבועיים), קורס למלח כשיר (4 עד 6 שבועות), קורס לסירות הצלה (שבוע), קורסים להנצלה (שלושה ימים).



מריקו שיפינג לימיטד
MARICO SHIPPING LTD.
 בת-גלים / חיפה רחוב פנת'גן 2, ת.ד. 8005
 2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Halfa
 TELEX 46649, TEL. 520941-2-3


מפעילי אניות
Ship Operators


שירותי
טנקרים בע"מ
 תל-אביב, רח' אחוזת בית 6, טל. 03-651923-6

מנהלי ספנות עבור:

מז - חב' נפט בע"מ, דלק -
 חברת הדלק הישראלית בע"מ, סונול ישראל בע"מ,
 בתי זיקוק לנפט בע"מ, נתיבי נפט בע"מ,
 חב' החשמל לישראל בע"מ



מצב בלתי שגורתי - מחייב חשיבה ופעולה בלתי שגרתיות

תשובה לגיא גילרון

בלוי להיכנס לעובי הקורה, ביחס לצמצומי צוותים באניות וכר, השגותי הן כדלהלן:

- חברת ישקונט הוקמה מהמסד ללא מאגר של קצינים, כך שבכל תקן מצומצם שנקבע לא נפגע אף לא קצין אחד שעבד בה בעבר.

לעומת זאת, כאשר דנים בחברה קיימת כדוגמת צים, בכל צמצום של תקנים באניות מדובר בסתימת מקורות פרנסה לחלק מהקצינים, שלא ימצא להם מקור פרנסה אחר בים, כגון כלכלים ראשיים. מה יותר הוגן מדרישת האיגוד לתשלום פיצויים הוגנים עבור אותם חברים שייפלטו לרחוב? ומעבר לזאת, גם אותם קצינים שישארו באניות והנטל עליהם יגדל, האם לא מגיע להם פיצוי כלשהו או חלק מפירות החיסכון שהחברה תזכה בו?

מ/ר ארז עברי

בכל אלה הינחתה השיטה החדשה את הצוות הימי לשיתוף פעולה לטובת האניה ככלל ולא רק בתחום המחלקתי.

בקרה, אומר ג'והן דאונרד, היא לב ליבה של ניהול האניה, ופרק שלם הוא מקדיש לחשיבות התקשורת, הבקרה והדיווח, כך שעירנותו של רב החובל או ראש המחלקה מורכבת ומתחדדת לגבי כל המתרחש.

בנושא התקשורת, הסופר מציין שבראשית תהליך האימוץ של שיטת ניהול בחברות ספנות רבות, רווחה הדיעה שתקשורת, בעיקר בין מנהלים בכירים למנהלים בדרג מתווך בחוף ובים, היא בעיקר דיווח ויידוע הצוות בכל הקשור למדיניות, יעדים, כוונות, חדשות צוות, תפוסה, מכירות וכד'. מאוחר יותר, באמצעות סמינרים, בפגישות ניהול של צוותי חוף וים ומתחקירי הפלגות התברר שההנהלה הבכירה "שמעה" את חוות דעתם של המנהלים בדרג המתווך ומעורבותם של צוותי הים בתכנון היעדים קידמה את הנושא. מנהלים בכל הדרגות מצאו מכנה משותף ומידע זרם מעלה כמו מטה ושיפר את שיתוף הפעולה וכמובן את הביצועים.

חברות ספנות ישראליות אחדות מוציאות את הצימוקים מהעוגה שנאפתה כנסיון חברות אחרות, ורוצות לקבל אותן תוצאות מבלי להשקיע.

בחברת "ישקונט" נקבעו תקנים מצומצמים באניות. יתכן שהצוות מקבל

החופשות מאונס, שהמציאות מכתובה, מתארכות והולכות, היחס בין זמנים ותקופת חופשה בחוף משתנה בהדרגה, לטובת האחרונה. הכנסתו השנתית של הימאי נופלת בהתאם. הסתיימה במסלולי-הקידום של הקצונה אינה, למעשה, אלא ביטוי אחר לאותו מצב. כך

אותנו, לחייב אותנו לערנות. מזה זמן ניכר אנו חיים במציאות שלא הורגלנו אליה. הספנות שלנו ידעה בעבר תקופות-שפל. אבל, מה שקורה בימים אלו - בכך טרם התנסינו. האבטלה מלווה אותנו כבר כתופעה של קבע. חלקה גלויה וחלקה סמויה.

ביום ו', 19.10.84, היו שבע אניות קשורות לאורך רציפי נמל-חיפה: שתי טורקיות, שתי יוגוסלאביות, שתי גרמניות וליברית אחת. אמנם, לא יהיה מדויק לאמר שזהו מצב אופייני. אבל, לא יהיה זה גם מוגזם אם נתרעע על קיומה של מגמה חמורה המסתמנת לאחורנה וצריכה להדאיג



הימאי אינו חושש מנגידת בת זוגו

מחקר מגלה: במשפחות הימאים הישראלים קיים ביטחון בין הגבר לאשה בנוגע לקשרים רומנטיים בעת ההיעדרות.

40.3% מן הזוגות הנשואים בקרב משפחות הימאים בישראל מאושרים מאוד בנישואיהם 57% די מאושרים. 87% מן הימאים ר-101 מנשים הימאים אינם חוששים שבני-זוגם יקשרו קשרים רומנטיים מחוץ למסגרת המשפחה.

כך עולה ממחקר של זמבה לב מאוניברסיטת חיפה, המתפרסם ב"חוף" "נעמת" - ערך עולה מהמחקר - כי השתתפו 131 משפחות (262 גברים ונשים) המוקיימות אורך חיים ימי תחיל משפחתיים עד 30 שנה ויותר. כ-10% שלחו הפעולה "על החוף" בין הימאי לאשתו טובים מאוד.

82% מהנשים ר-101 מהגברים סבורים כי ההחלטות ביחס לטיפול בילדים, משק הבית, ענייני כספים, אורח חיים וכו' יתקבלו במשותף. 76% מהנשים אף מצינות, כי כאשר הבעלים נמצאים בבית הם נוהגים לצייר במשק הבית ולקחת חלק בטיפול בילדים.

מתוך כתבה שפורסמה ב"ידיעות אחרונות", 22.8.84

באניות, כך בתפקידי-חוף, המתאימים ומיועדים לימאים. בקרב הילמאים-הדירוגיים המצב חמור עוד יותר. שוב לא ניתן להסתפק בקביעה ש"המצב קשה", לשאול "מה יהיה" או להתנחם במטבע השחוקה: "יהיה טוב". מצב בלתי גרתי מחייב חשיבה ופעולה בלתי-גרתיות.

נראה לי שעלינו לבחון שחיימחיה נוספים, שטרם נוצלו על ידינו: כוונתי לענפי-ספנות, אשר מטעמים שלא כאן המקום לפרט ולהסביר, הזנחנו על ידינו או נשמרו עבורנו "מחוץ לתחום" או כמעט כך.

התבוננות אל הנעשה בקרב אומות-הים המסורתיות - במזרח כמו במערב - מלמדת שלצדן של חברות-ספנות גדולות מתקיימת גם ספנות-זעירה (על משקל תעשייה זעירה, מסחר-זעיר, חקלאות-זעירה) וממדיה אינם מבוטלים כלל וכלל. זו ספנות-החופים, בקווים-קצרים בדרך-כלל, בקווי-הבית; הספנות-המשפחתית, המוכרת לנו מנמלי כלי-הארצות. הגיעה השעה, לדעתי, לתת את הדעת על האפשרויות הגלומות בסוג זה של ספנות ועל הפתח שהיא מסוגלת לפתוח בפני עשרות ואולי אף מאות ימאים, אנשי-ספנות ובני-משפחותיהם בארצנו.

נראה לי שיש להציג אפשרות זו בפני ימאים-ישראליים, שיגלו בכונות להעזה בתחום חדש זה. תקופה תקופה והחלוציות שלה. עלינו להאבק ליצירת תנאים שיאפשרו, הלכה למעשה, פריצה זו.

הסובב בנמלי-ארצנו יבחינו בספינות-חופים רבות, מהן חדישות, נאות ושובות-עין, המניפות את דגלי מדינות הים-התיכון ואף כאלו שהגיעו אל מימינו ממרחקים. הסיבות שהביאו כלי-שיט אלו אל נמלי-הבית שלנו טובות גם עבורנו. כך בימים רגילים; כך - על אחת כמה וכמה - בתקופתנו הנוכחית.

העבודה על ספינות-חופים קטנות קשה והתנאים, במקרים רבים, אינם קלים. גם השאיפה הטבעית לממש את הידע-המקצועי ולמצות את היוקרה שבהפליגה (ובעיקר בפיקוד) על כלי-שיט גדולים וחדשים מובנת ולגיטימית.

כמי שעבד שנים לא מעטות על ספינות וכלי-שיט קטנים וגם זכה לממש התקדמות-מקצועית בהפלגות על

מיכליות-הענק, אניות-הנוסעים ואניות-המכולות המהירות, הסובבות-עולם, אני יכול להעיד שהייתי מעדיף דווקא להפליג כיום על ספינת מימי-חופים, או בהפלגות-קצרות, בקווי-הבית. שכן, בצד הקשיים קיימים גם יתרונות כבדי-משקל לימאות מסוג זה, בתנאים מסויימים.

מרב-מלחים ותיק, עמו הפלגתי תקופה ארוכה, שמעתי לאחרונה טענות קשות דווקא נגד עמיתיו. חרף האבטלה הממושכת הוסכם להעלות לאניות ימאי זה, לצורך ביצוע עבודות-צוות, אשר ימאים שלנו אינם מתלהבים לבצען.

בעייה זו קיימת כידוע; היא חמורה ואסור לטאטא אותה אל מתחת לשיטה. בעבר, בהיותנו מלחים, ביצענו כל עבודת-צוות, כולל עבודות שכיום כבר אינן כלולות במושג זה. עשינו זאת מתוך רצון להוכיח שאין אמת בטענה (שהושמעה נגדנו לא פעם) שימאים ישראליים נופלים מעמיתיהם הזרים. דברים אלו נכונים שוב גם היום לא פחות מאשר אז.

נראה לי שעלינו לראות ענין זה כנושא פנימי, שלנו, שנאמר: "אם אין אני לי - מי לי ואם לא עכשיו - אימתי?" עכשיו הזמן להחזיר עטרת כבוד-העבודה ליושנה.

בד בבד עם הנאמר לעיל הגיעה השעה לאמר כמה מלים גלויות בנושא "כחול-לבן" גם בספנות. אין אנו זרים לנושא ולא נעלמו מעינינו עניינים כמו עקרונות היסודית, זכות הגישה החופשית לכל נמל, חופש-התחרות בנמלי כל הארצות וחופש-השיט. אנו מיטיבים גם לדעת שישאל היא אחת המדינות המעונינות ביותר שעקרונות יפים אלו אמנם ישמרו, חרף הקיפוח שאנו מקופחים בשטח זה בחלק ניכר מאד של נמלי העולם.

אבל, דווקא מפני שאין אנו אורחים בעניינים אלו, ידוע לנו שקיימים גם קיימים ענפי-ספנות, דווקא בקווי-הבית שלנו, ולא דווקא מן הפחותים שבהם, ש"כחול-לבן" הוא, למעשה, מושג זר להם.

יתכן שהאחריות למצב זה אינה רק אשמתם של אחרים ואפשר שעלינו להכות על חטא שאפשרנו מצב כזה. בסדר. אבל נכון גם שמה שנחשב אפשרי ונסלח בימים כתקנם שוב אינו נסבל בתקופה הנוכחית.

להעדרה רבת-שנים זו, של דגלים-זרים על פני דגלי-ישראל בקרב חלק מן המשתמשים בהובלה-ימית, ישנן סיבות. חלקן - אנו יודעים - אינן רק לשם שמים. לאחרות נצטרך להקשיב, לדון עם הגורמים הנוגעים בדבר ובנקודות מסויימות אף לבוא לקראתם. אלו הם כללי המשחק. אבל, בכל האחריות, אנו רשאים לתבוע שלפחות תינתן לנו - מכל גורם ישראלי אשר יהיה - זכות ההזדמנות השווה. לפחות תנאי אלמנטרי זה.

פרטים, מספרים ונתונים מצויים בידינו. לא נרחיב בשלב זה. גם דרכים ואמצעים לקידום הדברים, ברוח האינטרסים שלנו, אינם חסרים וגם על כך לא נרבה מלים כאן. נוסיף אולי רק שהמושג "אינטרסים שלנו" כולל, במקרה זה, גם את טובת הספנות-הישראלית, על כל מרכיביה וגורמיה, כגורם-כלכלי מכניס (או חוסך) מטבע-זר, בשיעור גבוה מאד. מכאן שהאינטרסים שלנו וטובת הספנות-הישראלית בכלל עולים בקנה אחד עם צרכי-המדינה; כיום יותר מאי-פעם בעבר.

כך או אחרת, שומה עלינו לתת את דעתנו - באמצעות הארגונים והנציגויות שלנו - ולהאבק ולא להרפות עד שתוכר הזכות הטבעית הצודקת של הספנות-הישראלית (והימאות כחלק בלתי נפרד מהספנות) לפחות לנתח הולם מן ההובלה-ימית בקווי-הבית שלנו.

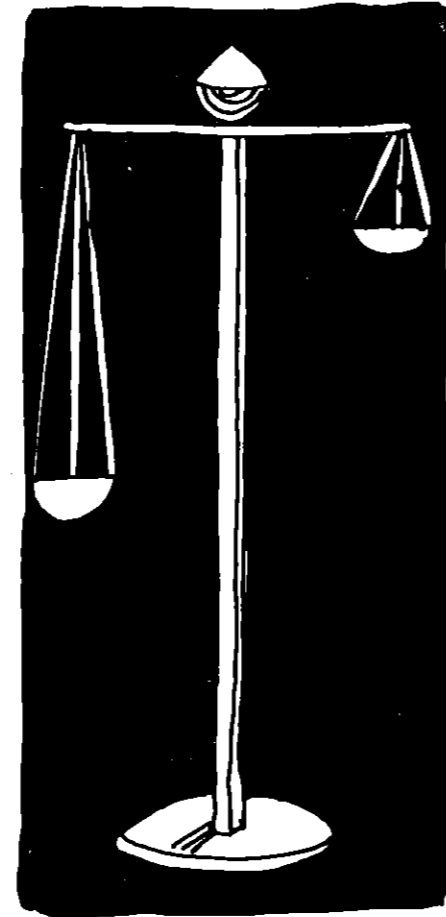
באותו יום ו' האמור פגשתי על הרציף את אחד ממנהלי-העבודה הוותיקים בנמל "כעובדי-נמל, לא משנה לי, לכאורה, אילו אניות עובדות בנמל, העיקר שיש עבודה - אמר לי - אבל אני גם ישראלי. ככה אני חש כלימה". אם הוא כך, מה חשים אנו, הימאים?

- "מה קרה לכם - שאל - הייתם פעם אריות".

- "צריך לקוות - השבתי לו - שאלו החיילים לקרוא את המפה אינם טועים לחשוב שכיום אנו כבשים. אין טעות גדולה מזו!"

אני משוכנע שזכותנו המלאה או, נכון יותר, חובתנו לעשות כל שביכולתנו (וזה אינה ענין של מה בכך) כדי שהמצב ישתנה לטובת הספנות-הישראלית ולטובתנו.

אין לי ספק שאם נרצה - לא תהיה זו אגדה.



ענייני דין המשפטי בבית הדין לימאים - הצורך בתיקון החוק

מאת עו"ד ראובן חן - אב בית-הדין המשפטי לימאים

"צדק שנדחה - הוא צדק שנמנע", ואין הדגמה טובה יותר לכך מן הנעשה בבית-הדין שלנו.

זה למעלה מארבע שנים מונח לפני הכנסת תיקון מס' 3 לחוק הספנות (ימאים) אשר תכליתו, בין השאר, העמדת הרכב בית-הדין על דן יחיד, דהיינו שופט אחד במקום שלושה שופטים.

כל הנוגעים בדבר, דהיינו איגוד הקצינים, איגוד הדירוגים ואיגוד חברות-הספנות, פנו במכתבים אל שר התחבורה וביקשו כי בית-הדין יועמד אכן על דן יחיד בגלל עיניו-הדין הנגרמים מן ההרכב המסורבל של שלושה - אך תיקון החוק מתגלגל עדיין אי שם "בין השולחנות".

פעם אחת עמד התיקון לפני אישור בכנסת ואז התברר, ממש ברגע האחרון, כי אין מספיק חברי-כנסת מן הקואליציה לשם אישורו ולכן... לא הוקרא לפני הכנסת וצ'לל שוב אל תוך ים הניירות.

המצב העכשווי הוא כזה: בכל דיון חייב לשבת, בנוסף לאב בית-הדין, החייב להיות בעל כישורים של שופט-שלום, גם נציג הימאים ונציג בעלי-האניות. אלא שרשימות הנציגים מיושנות, חלקם בחו"ל, חלקם חולים וחלק (לא מבוטל) ...אינו רוצה לשבת בדיון.

התוצאה: כל מועד לדיון חייב להתאים לסדר-היום של שלושה שופטים, ואם אחד מהם יוצא לחו"ל, יש לדחות את הדיון עד שובו. כל זאת, בנוסף לעובדה כי כאשר הנאשם מפליג אי אפשר לדונו, כאשר מפליג אחד העדים - שוב אי אפשר לקיים דיון, וכיו"ב. מטבע הדברים, נזקק בית-הדין לאוכלוסיה מפליגה, ויש הפלגות הנמשכות חודשים רבים.

בקיפוח, כאשר מצליחים כבר לקיים דיון, כרוך הדבר בקשיים מרובים. אין פלא,

איפוא, כי הדיון מתנהל אז במהירות רבה - עובדה שלא תמיד היא לטובת הענין.

וכינתיים, מושעה הימאי - במקרה הגרוע, או מצוי במתח רב בגלל הדיון המשמעי - במקרה הטוב. חרבי-המשפט המתנפפת מעל לראשו טורדת את מנוחתו וכל זאת - כאשר הוא עדיין בחזקת זכאי, שהרי טרם נשפט.

באחרונה קראתי כתבה של ח"כ שושנה ארבל-אלמוזלינו, שם הושמעה, להפתעתי, הטענה כי "הימאים מתנגדים לשינוי בית-הדין לדן יחיד". הכתבת יוצאת שם להגן על מוסד שלושת השופטים כדי "להגן על העובדים".

גב' ארבל-אלמוזלינו מוכרת כאחד מאותם נציגי-ציבור המתמיהים לתפקידיהם ברצינות ובמסירות, ואין שני לה במלחמה למען ציבור העובדים. דומני כי הוטעתה לחשוב כי ציבור הימאים מתנגד לתיקון המוצע וכי התיקון עלול לפגוע בימאים. נהפוך הוא: כפי שצינתי, פנו האיגודים בכתב לשר בממשלה כדי לזרז את תיקון החוק בידעם, כפי שהם יודעים מזה זמן רב, כי רק התיקון הזה יש בכוחו להלץ את בית-הדין מימסאראגוסה בו הוא מתנהל לאיטו בימים אלה.

אני מנצל, איפוא, את דפי העתון על מנת להזמין את הגב' ארבל-אלמוזלינו להיפגש עם העושים במלאכה ולהתרגם ממקור ראשון מן הצורך החיוני בתיקון החוק. בטוחני כי בדרך זו נוכח מצידה בעזרה חשובה לתיקון החוק הזה.

כאשר יבוצע התיקון, יבוא עידן חדש לבית-הדין: שופט יחיד יוכל לקבוע מועד לדיון מיום למחרת, ויקוים מאמרו של ח"כ ביאליק, "ואם יש צדק - יופע מידו"

שינוי בהקצאת הכספים המופרשים ל"מבטחים"

מאת ר/ח כהן (בוסי) דוד

במה דברים אמורים?

משכורתו (לצרכי פנסיה) של רבי-חובל הכנסה שמעניק האוצר, ובניית השכר וההפרשות בהתאם. במיוחד אמורים הדברים לגבי משכורתיהם של רבי-החובלים והמכונאים הראשיים, שמשכורתם מגיעה לעיתים לדרגת-מס של 66%.

עקב ביטול הפטור של 35% לגימלאים (ראה סעיף ר' בדף המצורף) המשתכרים מעל לממוצע במשק, ישלם הפנסיונר הנ"ל את הסכום של כ-185,000 שקל למס הכנסה. בהתאם לחישוב המצורף, ישארו בידו כ-300,000 שקל נטו.



מפתגמי חז"ל יומא י"ח

יש לזכור שעל חלק נכבד מהכספים הללו שולם כבר פעם מס ולכן זהו בבחינת עושיק, כפ"מס.

לפיכך, יש למצוא דרכים להימנע מתשלום מס הכנסה כה גבוה על הכספים שחסך הפנסיונר במשך שנים, כה רבות.

מה הן הדרכים?

כשוויתרנו על פיצויי הפיטורין כאשר הצטרפנו לפנסיה המקיפה של "מבטחים" ב-1969, ויתרנו למעשה גם על הטבה מפליגה והיא: פטור ממס על סכום של כ-298,000 ש' לשנה (בערכים של ספטמבר 84, ראה סעיף ג. בדף המצורף), שהוא מענק פיצויי-פיטורין עבור כל שנת עבודה.

מה ניתן, אם כן, לעשות כדי להקטין את התשלומים למס ההכנסה מתוך משכורת הפנסיה מחד, ומאידך – לזכות בפטור עבור פיצויי-הפיטורין?

כפי שנאמר לעיל, הסכום המהווה בסיס להפרשות לצרכי פנסיה ולחישוב גובהו הינו כ-700,000 שקל. לפיכך, מפריש העובד כ-35,000 שקל לחודש, שהם כ-5% מסכום זה, והמעביד מפריש 11%, שהם כ-77,000 שקל.

אם נשנה את גובה הסכום המהווה גם בסיס וגם תקרה ל-500,000 שקל, ייווצר מצב חדש: העובד יפריש 5% מסכום זה, דהיינו 25,000 שקל – ל"מבטחים" והמעביד יפריש 11% מסכום זה, דהיינו 55,000 שקל – גם הוא ל"מבטחים".

בהפרש שבין 35,000 ל-25,000 שקל, דהיינו, סך של 10,000 שקל, שהוא כספו של העובד, יעשה העובד כרצונו. אני מציע שהוא יוכנס לקופת גמל של אחד הבנקים, על מנת שתשמש את העובד לעת פרישה.

את ההפרש בין 77,000 ל-55,000 שקל, דהיינו כ-22,000 שקל, תפריש החברה לקרן לפיצויי-פיטורין. כסף זה, כ-264,000 ש' (בערכים נרמינלים של ספטמבר 84) לשנה, יעמוד לזכותו של העובד כאשר יבקש לפרוש מעבודתו בים או כאשר יגיע לגיל פנסיה.

אם נחבר את שני הסכומים יחד (264,000 + 120,000) נגיע לסכום של 384,000 שקל, המגיעים לעובד כאשר הם פטורים ממס ושוויים בדולארים כ-80 דולאר לחודש (לפי שער הדולאר בסוף ספטמבר 84), כלומר, כ-960 דולאר לשנה. לאחר כ-25 שנות הפרשה לקרן, ובהנחה של 6%

ריבית דריבית דולארית (שהיא הנחה זהירה וצנועה), יגיע הסכום ל-56,000 דולאר, וזה יעמוד כולו לרשותו של הפנסיונר. סכום זה, ללא כל סיכון, ניתן כיום למשקיע הזהיר תשואה חודשית של 1 אחוז, דהיינו כ-560 דולאר לחודש, פטורים ממס.

ומה קורה בינתיים לפנסיה?

כאמור הקטנו את הסכום שממנו מפרישים לפנסיה ל-500,000 במקום 700,000 שקל, כלומר – הפנסיונר יקבל בצאתו לפנסיה 70% מ-500,000 דהיינו 350,000 שקל. מסכום זה הוא ישלם מס הכנסה בסך 122,550 שקל (למעשה רק 110,000 בגלל נקודות הזיכוי) וישארו בידו נטו הסכום של 240,000 שקל. כלומר, ויתור על 200,000 שקל בברוטו הוריד את הנטו ב-60,000 שקל בלבד. במונחים של סוף ספטמבר 84, 60,000 שקל מהווים כ-150\$.

בהנחה שהאינפלציה והשינויים בשער-החליפין ישארו כפי שהם, הרי שכתוצאה מהתמרון הפינאנסי והחשבונאי שהודגם, מפסיד העובד מצד אחד 150\$ משכר הפנסיה שלו אולם מרוויח כ-560\$ כתוצאה מהסכון בתשלומי הפנסיה. הרווח נטו לעובד הינו של 400 דולר לחודש, במונחים של ספטמבר 84.

זהו סכום נכבד מאד לכל הדיעות הבא כתוספת לפנסיה ולא במקומה. גם אם חלק מההנחות או מהחישובים שעשיתי אינם מדויקים – אז הרווח לעובד ניכר.

לא נראה לי שחברות-הספנות תתנגדנה לתכנית המוצעת היות והן אינן נדרשות להגדיל את הפרשותיהן במאומה. מי שעלול להתנגד זו קרן הגמלאות של "מבטחים", אולם גם כאן ההתנגדות לא תהיה גדולה מדי, היות ואמנם ההפרשות ל"מבטחים" יקטנו אולם במידה רבה יקטנו גם התחייבויותיה.

סיבה נוספת לכדאיות התכנית המוצעת היא, שהמשכורת הפנסיונית כפי שהיא כיום גבוהה מדי ומנקרת עיניים, והיה רצוי להקטינה (בלי לפגוע בזכויות). בנוסף לכך, במידה והעובד נפטר סמוך למועד יציאתו לגמלאות, בתזווגו מקבלת רק 40% מהשכר הפנסיוני ולעומת זאת – את מלוא הכספים שנחסכו בקופת-הגמל הפרטיות. הדברים נכונים גם לגבי שאר היורשים: אם החבר נפטר, ותיכף לאחריו נפטרת בתזווגו – כל הכסף שנחסך ב"מבטחים" אבוד ליורשים, אולם הכספים שנחסכו בקרנות-גמל פרטיות עדיין יישארו בידיהם.

מכל הסיבות שמניתי לעיל רצוי, לדעתי, לגשת למשאומתן בהקדם עם חברות-הספנות ועם "מבטחים" כדי לממש את התכנית.

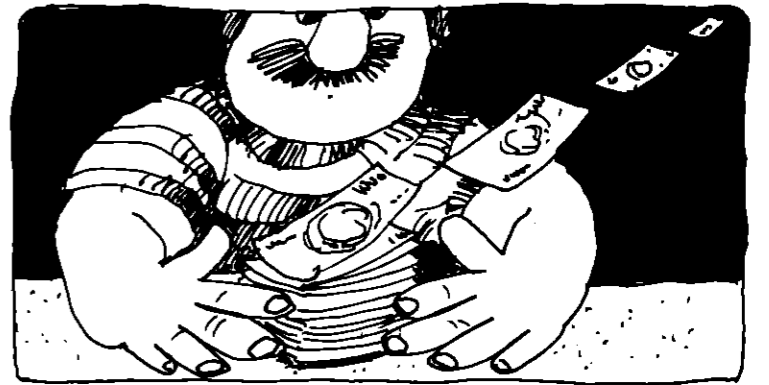
אינני בא לטעון שיש לקחת את התכנית כפי שהצעתי וליישמה כמות שהיא. ניתן כמובן (ורצוי מאוד אפילו) להתייעץ במומחים לקרנות פנסיה ולהפרשות לפיצויים וכדומה, להעלות בפניהם את הרעיונות ולשמוע את דעתם ואת השגותיהם.

רצ"ב דוגמא לחישוב מס הכנסה:

שיעור המס	הכנסה	מס	מס מצטבר	הכנסה נטו
20%	עד 81,000	16,200	16,200	64,800
30%	76,000 הבאים	22,800	39,000	37,000
35%	63,000 הבאים	22,050	61,050	2,950
45%	70,000 הבאים	31,500	92,550	(227,450)
50%	60,000 הבאים	30,000	122,550	עם נקודות-הזיכוי
50%	47,000 הבאים	23,500	146,050	זה יוצא קצת יותר
60%	93,000 הבאים	55,800	201,850	288,150

ההסבר לכך הוא: ניצול ההטבות שמעניק האוצר לזכאים לפיצויי-פיטורין, הטבה שוויתרנו עליה במודע וכנראה ללא מחשבה מספקת.

ניכוי מס הכנסה בשיעור 35% הניתן לגימלאים לא בוטל!



טייטות מאמרו של ר/ח דוד כהן הועברה אלינו לעיון שעות ספורות לפני סגירת הבטאון ולא היה סיפק בידינו לבחון ולהתייחס לכל הנתונים שבו. אם יהיה צורך להרחיב או להוסיף, נעשה זאת בגיליון הבא.

בעיון ראשוני בטייטות המאמר התברר, שהתחשיבים שנעשו בו מתעלמים מנושאים מהותיים הקשורים בתוכנית הפנסיה המקיפה של "מבטחים" ומנושאים אחרים הקשורים במיסוי ובתנאי ההשקעות במשק.

1. ניכוי מס הכנסה בשיעור 35% הניתן לגימלאים לא בוטל, כפי שצויין בטעות.

עלפי הנחיות הקיימות של שלטונות המס, ממשיכה "מבטחים" להתחשב בפטור זה בתשלום הפנסיה לגימלאיה, וזאת יוכל כתוב המאמר לוודא אצל הגימלאים המקבלים פנסיה שוטפת ממוסדנו.

2. כתוב המאמר מתעלם מביטוח הנכות והשאירים, הניתן למבוטח בתוכנית הפנסיה המקיפה במשך שנות עבודתו הפעילות.

ברור כי לביטוח זה יש עלות אקטוארית ואין בשום אופן להתעלם ממנה במהלך הבדיקה.

פעיל ועוד 1/2 11 שנים של משיכת תשלומים), אך למיטב ידיעתנו אין במשק תכנית חיסכון המבטיחה מראש תשואה דולרית מובטחת בשיעור 6% לשנה לאורך כל תקופת החיסכון.

5. נציין כי ביסוד התכנית לא הובאה בתחשיבים השחיקה בערך הדולר לאורך זמן בגלל האינפלציה בארה"ב, בעוד שתשלומי הפנסיה שומרים על ערכם הריאלי במשך כל תקופת התשלום עקב הבטחת הצמדה למלוא עליית מדד המחירים לצרכן.

6. עוד נציין כי התחשיב מתעלם מהעלייה הריאלית של השכר האישי המבוטח לאורך כל תקופת הביטוח הפעילה בקרן פנסיה מקיפה.

לדוגמה, עלייה ריאלית סבירה בשיעור 3% לשנה במשך 35 שנים מכפילה, ואף יותר מכך, את השכר הקובע לפנסיה (פי 2.09).

7. הכותב מניח אפשרות למשיכה חודשית צמודה לדולר בסכום של 1% מהצבריה והסכום פטור ממס.

לעניין זה נציין: -

א. אין כל ביטחון, לדעתנו, כי המשיכה החודשית, תהיה פטורה במקרה זה ממס הכנסה, הואיל והיא נובעת, בחלקה, מתשלומים ששולמו על חשבון פיצויים (6% מתוך ה-16%).

ב. לפי תחשיב שערךנו, משיכה חודשית בגובה 1% מסכום החיסכון, בהנחה של ריבית בגובה 6% לשנה, תגרום להתאפסות (להתרוקנות) סכום החיסכון לאחר 137 חודש.

ברור שבתכנית מעין זו לא יבטיח סכום החיסכון הכנסה חודשית לכל החיים לחברים שאריכו ימים לאחר 137 חודש, כפי שתכנית פנסיה מקיפה מבטיחה.

ג. כמרכז, אין התכנית המוצעת מבטיחה תשלום בשיעור 60% לבת-הזוג של הפנסיונר לכל ימי חייה.

במסגרת הזמן הקצר שעמד לרשותנו, העלינו מספר הערות כלליות - אך כאמור, אם יהיה צורך, נרחיב ונוסיף בגיליון הבא.

"מבטחים" - מחוז חיפה

תנו לרדת

מהבמה

בכבוד

לכאן. הימאי הישראלי עזר לבנות את צי הסוחר, אבל אין לו שום חלק בהריסתו.

ומה יהא עלינו? שיתנו לנו להישאר על הבמה ואם לא - שיתנו לנו לפחות לרדת ממנה בכבוד.



לחיוך ערך רב. הוא מעשיר את הזולת בלי לרושש את המעניק אותו. חיוך מלבב ובלתי-מעושה לא ניתן להוציאו בעורמה ואין להשיגו בלחץ, אלא אם כן הוא מופיע מאליו ובאופן טבעי.

יש והאנשים עיפיים מדי מכדי שיהיו מסוגלים לחייך אליך. חייך נא אתה לעומתם, שכן אין לך אדם הנזקק כל כך לחיוך כמו אותו אדם, שאינו מסוגל לחייך אליך.

הודעה
מרפאת הימאים תחיה סגורה בימי ד'

ממשכנות העונו של הפיליפינים ומשדות האורז של דרום קוריאה, הם באים. ימאי העתיד. מקצוע הספנות בעולם המערבי (כולל ישראל) דועך והולך. מדינות בעלות מסורת ימית מפוארת הולכות ומצמצמות את הצי בדגליו האירופאיים. המצב הגרוע בשוק הספנות כיום משמש רק כמאזן לתהליך אבולוציוני שהיה מתרחש בין כה וכה, רק יותר לאט. התהליך הוא זה: בתחילה לוקחים צוות דירוגים זול מארצות בהן יש כח עבודה זול. כאשר כולם כבר משתמשים בדירוגים זולים עוברים גם לקצינים זולים ובהמשך גם לפיקוד זול. זה הוא השלב בו אנחנו נמצאים כרגע. אבל התהליך לא יעצר בשלב זה. בהמשך נראה מעבר לניהול אניות בארצות כמו דרום קוריאה. כי כאשר לכולם יהיה צוות מלא זול, הצעד הבא יהיה מעבר לצוות ניהול חופי זול. ההמשך הטבעי של התהליך יהיה, שעם קצת יוזמה ואחרי שירכשו ידע, יתפתחו בארצות אלה בעלי אניות שיוציאו מה"משחק" את החברות האירופאיות שלימדו אותם את כללי ה"משחק".

אבל לא בדאגה לחברות הספנות האירופאיות - שכותרות לעצמן את הענף - עסקנו. הדאגה היא לנו, הימאים הישראליים אשר נפגעים מתהליך זה. הצי הישראלי, שתפח וגדל כמו על שמרים, צי שהכשיר כמה דורות של ימאים, הולך ומצטמצם במהירות מדאיגה.

המכון להכשרת קצינים כבר לא מכשיר יותר קצונה, אבל בתוך המערכת נמצאים מאות אנשים שזו פרנסתם, ויתירה מזו - זה גם אורח חייהם. אם פעם שמענו כמה הקצינים הישראליים טובים לחברות הספנות, כמה אנחנו עוזרים לבנות את הצי, הרי עכשיו חוזרים ומדגישים בפניך כמה ביוקר אתה עולה לחברה. נשמעים גם רמזים כאילו יוקר זה הוא הגורם לחברות לא להיות רווחיות.

יש לי הצעה לפתרון: אם אני, בתור רב חובל, עולה לחברת הספנות 7500 דולר, אני מוכן לפנות את מקומי לרב חובל דרום קוריאה אשר יעלה לחברה רק כ-150 דולר או פחות.

הסכום החודשי שהחברה תחסוך, דהיינו, כ-600 דולר, יחולק בין החברה לביני כלומר: 300 דולר לחברה ו-300 דולר לחודש לי. עסקה הוגנת לכל הדעות.

במקום שהחברה תתלונן, שבגללי היא לא יכולה להיות רווחית ונאלצת למכור אוניות, דבר שגורם לי רגשי אשמה וסיכוי לאבד מקור פרנסה, הרי לפי הצעתי שני הצדדים יצאו נשכרים. החברה תחסוך בכל אוניה עשרות אלפי דולר לחודש ואני (ולצורך העניין יכול כל בעל דרגה אחרת לערוך השוואה בין משכורתו למשכורת ימאי זר זול) אני אהיה מרוצה, וכמוני גם הדרום קוריאה, שיזכה במקום עבודה ובמשכורת מאד מאוד מכובדת בסטנדרטים של ארצו.

כמוכן יהיה גם מי שיפסיד, למשל - אוצר המדינה. אבל זה באמת לא מענייננו, כמו שלא מעניין את אוצר המדינה שבהטלת מיסוי עלינו ופטור ממיסוי על זרים הוא גוזל והורס את פרנסתנו ואת הצי. אבל גם אוצר המדינה יוכל לצאת נשכר. הכיכוד? עם חיסול הימאים הישראליים לא יהיה עוד צורך באגף הספנות והנמלים על כל אנשיו. חסכון ניכר לאוצר המדינה תפסיד צי סוחר וחברות הספנות. בטווח הארוך, יפסידו את המשחק לחברות מהמזרח הרחוק, שאותן הם מקימים בלא יודעין על ידי הכנסתן לעולם הספנות.

באשר לנו, הימאים, עתיד צי הסוחר יקבע בשנים הקרובות מאוד לכאן או

לזכר נעדרים



אנו מודיעים בצער על
פטירתם של חברינו:

כלכל ראשי גדלי (טיבי) ז"ל
כלכל ראשי מאירוביץ טוביה ז"ל
אלחוטאי שרונה ניסן ז"ל
ק/ח אברהם לביא ז"ל

אנו משתתפים
באבלם של:

ר/ח אשר פרסמן
במות אביו ז"ל

כ/ר כרמל שמואל
במות רעייתו ז"ל

אלי קדם - לזכרו



באוגיות "גדרה" ו"עובדת". אז הרבה לבקר במיזרח הרחוק ובילה ימים רבים בנמלי יפן וטייוואן. בשנת 1972 החליט לרדת מן הים ולהסתדר בחיים ועלה לחוף, ואז גם נפגשו ונישאנו ובאנו לגור ברחובות.

במשך תשע השנים הבאות עבד אלי במקומות אחדים, אך לא מצא את מקומו. מיסגרות העבודה המקובלות העיקריות עליו. הוא שאף להתקדם בדרכו הוא, ללמוד, להרחיב אופקים ולחקור עולמות חדשים. במשך תקופה זו הצליח ללמוד בערבים, להתכונן בכוחות עצמו לבחינות הבגרות ולעמוד בהן בהצלחה, ואף להתקבל לאוניברסיטה, אך קשיים כלכליים אילצו אותו לדחות את הלימודים ולבסוף החליט, בינו לביןנו ובלי להיוועץ באיש, אף לא בי, לנסות להתקבל שוב לציי הסוחר.

ביצוע ההחלטה לא היה קל, והיה כרוך בסידרת בדיקות ומיבחנים, שיחות וראיונות, שבסיומם התקבל מחידש לציי הסוחר בדרגת קדט בכיר להפלגה אחת, באונייה "צ'ים הונג קונג". הפרידה היתה קשה על כולנו, אבל ברור היה לנו, שאם הצלחנו לעמוד בבסיון ראשון זה של ניתוק ממושך, לשלושה וחצי חודשים, נעמוד בכך גם להבא, ואלי המשיך להפליג. בקיץ 1982 הצטרפנו אליו למיבדוק באמסטרדם ובילינו אתו חופשה נהדרת, שעליה נהיה אסירי תודה לתמיד, מאחר שנגזר כי תהיה האחת והיחידה בצוותא עמו. חזרנו עמו בהפלגה על האונייה "מקלף", זו ששנתיים לאחר מכן תהיה לביתו האחרון, ועד עולם נישא עמנו את זכרה הנפלא של ההפלגה הזו, הראשונה וכנראה האחרונה.

לפני כחצי שנה, ב' 21 ביוני 1984, באו על קיצם חייו של אלי, והוא בן 42 שנים. מכת קרש אכזרית, אלימה, בלתי מובנת ומתועבת, שמה קץ לחיים של התלבוטות, מאבק ושאיפות.

את היום אהב אלי כל חייו, ותמיד בטח בו. משוכנע היה, כי הים יאיר לו תמיד פנים וכל רע לו יאונה לו מידו, ואכן צדק. מותו בא לו מיד אדם. הים האיר לו פנים עד יומנו האחרון.

יש ודאי בצי הסוחר כאלה, הזוכרים את אלי משנותיו הראשונות על הים, כאשר הפליג בהברת צ'ים בין השנים 1969 ל-1972, בין היתר,

הננו להביע תנחומים:

לחברת דלית רוזנפלד ולמשפחה
במות המנכ"ל
אריה איילי ז"ל

לחברת צ'ים ולמשפחה
במות ר/ח
שלום דוליצקי ז"ל

למר יעקב רקנטי
מנכ"ל חברת אליים

במות אחיו

דניאל רקנטי ז"ל

עם שובנו מן ההפלגה הזו, התחיל אלי בלימודיו בפקולטה לחקלאות ברחובות. אך נאלץ להפסיקם אחרי טימסטר אחד בלבד, מחמת קשיי קיום. הוא חזר להפליג, ובכאב לב ויתר על המשך הלימודים בשנה שלאחר מכן. בינתיים נולד בנו השני, וכאב הפרידה והניתוק גדל עוד יותר, אך אלי חרק שן והתמיד, ובלבד שיצליח לבסס את עתידו ולהבטיח למשפחתו קיום נאות ודיוור הולם. כאשר יצא להפלגתו האחרונה, עמדנו באמצע רכישת דירה גדולה יותר, ואלי התכוון לחסוך כל דולר לתשלום מחירה והשיפוצים הנדרשים לה. את שאיפותיו ללמוד ולהתקדם צפן לעתיד רחוק יותר, בבחינת תיקווה שבלב, שאין יודע אם תוגשם. מהלומת בריון חסרת-שחר שמה קץ לכל התיקוות האהבה והמשפחה.

בחיו לא ידע אלי שלווה. תמיד חיפש שלמות, צדק ויופי, תמיד ביקש להרחיק שחקים ולהעמיק במצולות. מעולם לא ידע לוותר, להתפשר, ללכת בתלם. כל ימיו נאבק בקשיים, במיכשולים, במיגבלות בריאות. אופיו היסודי, המעמיק, העקשני ותבונתו יכלו לעשותו מדען מזהיר, לו נגזר אחרת.

בית העלמין שלנו ברחובות שוכן בין פרדסים, נשקף אל נוף גבעות והרים, אל עצי ברזש אפלים ודקלים תמימים. זהו מקום יאה למנוחתה האחרונה של נפש, שלא מצאה מנוח בחיים.

נוח בשלום על משכבך, אלי שלי, ויהי זכרך ברור.

שלומית קדם

מידע בקשר לשינויים בהפקדה ובאיסורי יבוא - יבוא אישי

להלן פירוט הכולל את רוב
רשימת הטובין שנאסרו ליבוא

1. בשינוי לאמור בחוזרנו מה-7.10.84, תושבים חוזרים שנעדרו שנתיים ומעלה לא תחול עליהם חובת ההפקדה לגבי אותם טובין הפטורים ממסים לתושבים חוזרים כאמור, והכלולים ברשימה שבמדריך לתושב חוזר. זאת אם הטובין יגיעו עד ל-1.1.85.

טובין נוספים למעט רכב (שאינם כלולים ברשימה) שיוכלו במטענו האחד של תושב חוזר שנעדר שנתיים ומעלה ישוחררו בתנאים הבאים:

א. אם יגיעו לארץ לפני ה-1.1.85.

ב. ישולמו המיסים המגיעים בתוספת הפקדה רגילה, 25% או 40% מערך הטובין בתוספת המסים וזאת לגבי אותם טובים החייבים בהפקדה כגון: שטיח, מזגן, מייבש כביסה וידידאו וכ'.

2. תושבים חוזרים כאמור בסעיף 1 אשר חויבו בדמי הפקדה כשעור של 25% ושחררו מטענם, יוחזר להם התשלום.

3. תושב חוזר שנעדר שנתיים ומעלה, יוכל לייבא עד ה-31.12.84 31 רכב לא חדש עפ"י התנאים שהיו לפני ה-3.10.84 בתוספת תשלום דמי הפקדה בשיעור של 40% מערך הרכב אשר ייקבע בנמל.

4. החל מה-1.11.84 לא יותר לתושב חוזר שנעדר פחות משנתיים לשחרר טובין האסורים ביבוא, טובין כאלה אם ייובאו ייתפסו ע"י רשות המכס.

הערת איגוד הקצינים:

כל ימאי שנעדר מישאל רשאי לייבא אישית כל פריט במסגרת הפטור המגיע לו עבור התקופה שבה נעדר מן הארץ, כולל פריטים שנאסרו ליבוא.

מעבר לפטור, לא ישוחררו הפריטים האסורים. לדוגמא: אם הפטור הוא על \$ 100 מותר להביא מן הפריטים האסורים בערך שאינו עולה על סכום זה.

מוצרי עור פרווה
סירות ולאניות
משקאות כהלים
תכשיר קוסמטיקה וטואלט
מלבושי עור מפרווה
שטיחים
הנעלה
מוצרי לבד
אביזרים סניטריים
כלי בית וסניטציה מהרסינה
מוצרים מחמרים קרמיים
מוצרי קישוט, פסלונים, מוצרי ריהוט
מתקני מיזוג אויר
מקררים ביתיים
מכונות שטיפה, ייבוש, כלי אוכל
מסחטות, מכונות ליבוש כביסה,
מכונות לניקוי יבש
שואבי אבק

הודעה לחברים

קצינים ומשפחותיהם
החוזרים ארצה מטיבות
כלשהו נדרשים לפנות מיד
לחברות הספנות (המעסיק)
עם התעודות והמסמכים
המתייחסים לחזרתם הם
ומשפחותיהם - ארצה.
זאת, על מנת לזרז את תהליך
החזר ההוצאות המגיע להם.



מאוררים
מגהצים

מקרפונים, מגברים חשמליים, רמקולים
מקלטי טלוויזיה
מקלטי צליל לרכב מנועי
רכב נוסעים, משלוח, משא קל,
אופנועים, אופניים עם מנוע עזר
גרמופונים ומנגני תקליטים
מקלטי צליל, וידיאו
רהיטים
תנור כישול ואפייה

בברכה
ד. נגיד

הממונה על יבוא אישי

האיגוד פונה
לחבריו
להרים תרומה
של יום חופשה
אחד לקרן
ליב"י

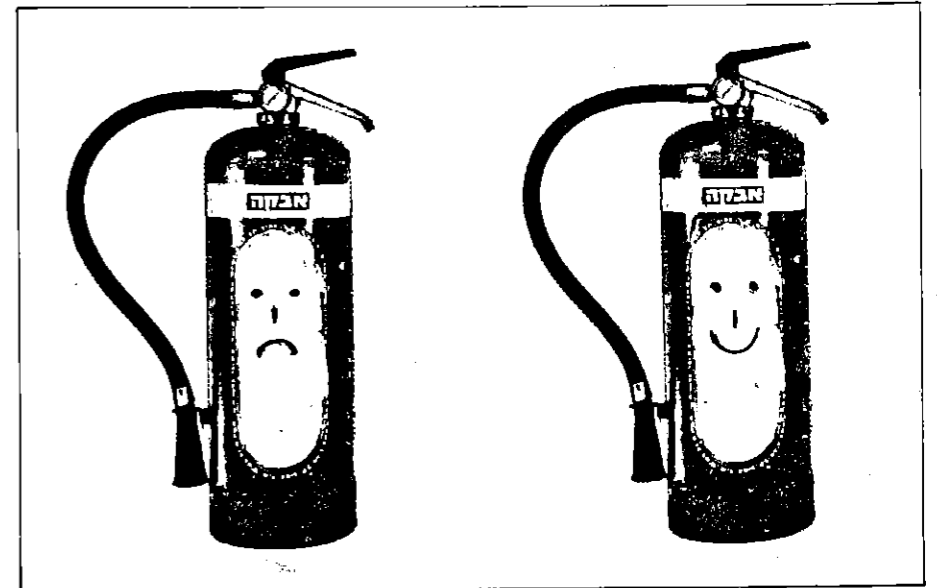
המעוניינים מתבקשים
למלא את הפרטים
הנדרשים בטופס
המצורף לביטאון זה
ולהחזירו למשרדי האיגוד



מידע על מטפה האבקה

מאת ר/ח א. קרזובוס
מדריך ומרכז ועדת בטיחות של הצי

מבוסס על מאמר שפורסם בחוברת
"פרוסירינגס" של משמר החופים האמריקני.



החום הרב הדרוש להיוצרות גזול חום מתהליך הדליקה, והתוצאה - קירור. גורם נוסף הוא ענן האבק אשר יוצר מסך המגן מקרינת חום בין האש והומר הדלק. הדעה היא שההשפעה העיקרית שיש לאבקה בכיבוי השריפה היא קטיעת תהליך השרשרת הגורם לה להתמשך. התוצר המתקבל בתהליך התפרקות האבקה בחום הגבוה, עלול להשאיר משקע דביק על פני השטחים שעליו פוזר. אין למשקע זה תכונה או יכולת להשפיע על מניעת התלקחות מחודשת, כך שאין לחשוש מלסלק אבקה ומשקע זה מיד לאחר הכיבוי. ההיפך הוא הנכון, לאבקה ולמשקעים שנוצרים יש תכונה מאכלת, ובמידה וישאר במקומו על מתכת למשל, הרי לאחר זמן תהרס המתכת עד שתחורר, ובדומה, משקע שישאר על בידוד של כבלי חשמל יגרום להרס הבידוד, לקצרים ולדליקות הנובעות מהם.

בכל האניות יש מספר לא מבוטל של מטפים מסוג זה, המוצבים כמעט בכל תחנות הכיבוי. בכדי שאכן נוכל להשתמש בהם במירב היעילות, כדאי וכדאי שנדע מעט יותר על תכונות האבקה הכימית היבשה. האבקה הכימית אינה סוג יחיד של אבקה, אלא משפחה של אבקות שהן יעילות בכיבוי רוב הדליקות מסוגים א.ב.ג. (דהיינו מוצקים - נוזלים - חשמל). בדרך כלל יש באבקות אלו תוספות לשיפור אחסון, זרימתן ותכונות לדחיית רטיבות, למטרה זו משתמשים רוב היצרנים בתוספת סיליקונים. מדענים ומהנדסים אינם יודעים בדיוק כיצד פועלות האבקות, אבל מכל מקום חלק מהתהליך הוא חניקת האש ע"י גז דו תחמוצת הפחמן, הנוצר עם התפרקות האבקה בחום הגבוה. תוצר נוסף של ההתפרקות הוא היווצרות אדי מים אשר

רצוי גם לדעת שהאבקה, כאשר היא רטובה, יכולה להיות בעלת מוליכות חשמלית שתגרום קצרים במתקנים חשמליים. אמנם הסבירות שרטיבות כה גבוהה הדרושה בכדי לגרום למוליכות כזו במתקנים באניה היא קטנה ביותר, אך זו סיבה טובה נוספת לניקוי מידי של שיירי האבקה לאחר השימוש בה.

התהליך המומלץ לניקוי הוא הסרת כל השיירים בדרך של יניקה, אבל אם המשקע הוא דביק, יהיה צורך לנקות ידנית.

הצוות המנקה חייב להשתמש בציוד מגן בכדי שהחומר המאכל מתכות ובידוד כבלים חשמליים לא יבוא במגע עם העור או העיניים.

לאחר הסרת המשקעים יש לרחוץ את האזור בתערובת של 60% מים ו-40% אלכוהול איזופרופיל, בכדי להמס את הסיליקון המצוי כמעט תמיד על החלקים לאחר כיבוי הדליקה.

פעולת הניקוי לאחר השימוש באבקה כימיקלים יבשים דורשת השקעה גבוהה של עבודה וזמן. בנוסף לכך, היא עלולה לגרום לנזקים לחלקים אחרים באזור הניקוי!! ולעיתים יהיה זה בלתי אפשרי לנקות את כל המשקעים שנוצרים במערכות עדינות ללא גרימת נזק למערכות אלו.

למרות, שמטפה האבקה הוא אמצעי מצויץ למלחמה באש, הרי אין מטפה זה הבחירה הטובה ביותר למלחמה בשריפות במערכות בעלות חלקים קטנים או במערכות שבהן כבלי חשמל רבים.

למרבה המזל יש סוגים אחרים של מטפים ניידים לשימוש במקרים אלו. למשל מטפי ה-CO2 שהוכנסו כמטפי חובה בחדרי אלחוט, או מטפי החלון 1211 ואלה משאירים משקעים מזיקים.

זכור!

במקרה של דליקה במתקנים חשמליים או מתקנים בעלי חלקים עדינים, כדאי להשתמש במטפה שלא ישאיר משקעים מזיקים שקשה לנקותם.

קבלת קהל

הח' עציון מנהל "מבטחים" מחוז הצפון, מקבל באיגוד בתאריכים הבאים:	יום ה' 20.12.84	שעה 12.00	עו"ד ישראל גיל מקבל באיגוד אחת לשבוע ביום ה' בין השעות 10.00-12.00
	יום ה' 31.1.85	שעה 12.00	רואה החשבון מר אליעזר פרוינד
	יום ה' 17.1.85	שעה 12.00	קבל באיגוד
	יום ה' 31.1.85	שעה 12.00	כל יום ג'
	יום ה' 14.2.85	שעה 12.00	בין השעות 12.00-14.00
	יום ה' 28.2.85	שעה 12.00	

הלוואות מבטחים

קונסטרוקטיביות, שיפורים, ריהוט	ש' 45,000
ריפוי, (סילוק משכנתא), רכישת רכב	ש' 60,000
דירה (לחבר, לבן/בת)	ש' 165,000
אפשר לקבל ממבטחים - באמצעות משכנ - משכנתא ראשונה לתקופה של 10 שנים עם 7.25% ריבית + 100% הצמדה. משכנתא זו אינה פוגעת בזכויות הזכאים ממשרד השיכון ו/או הזכאים להלוואה משלימה באמצעות משכנ.	ש' 1,000,000

אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



בנין מרכזי
אזור התעשייה,
ת.ד. 2029
מיקוד 46120
הרצליה

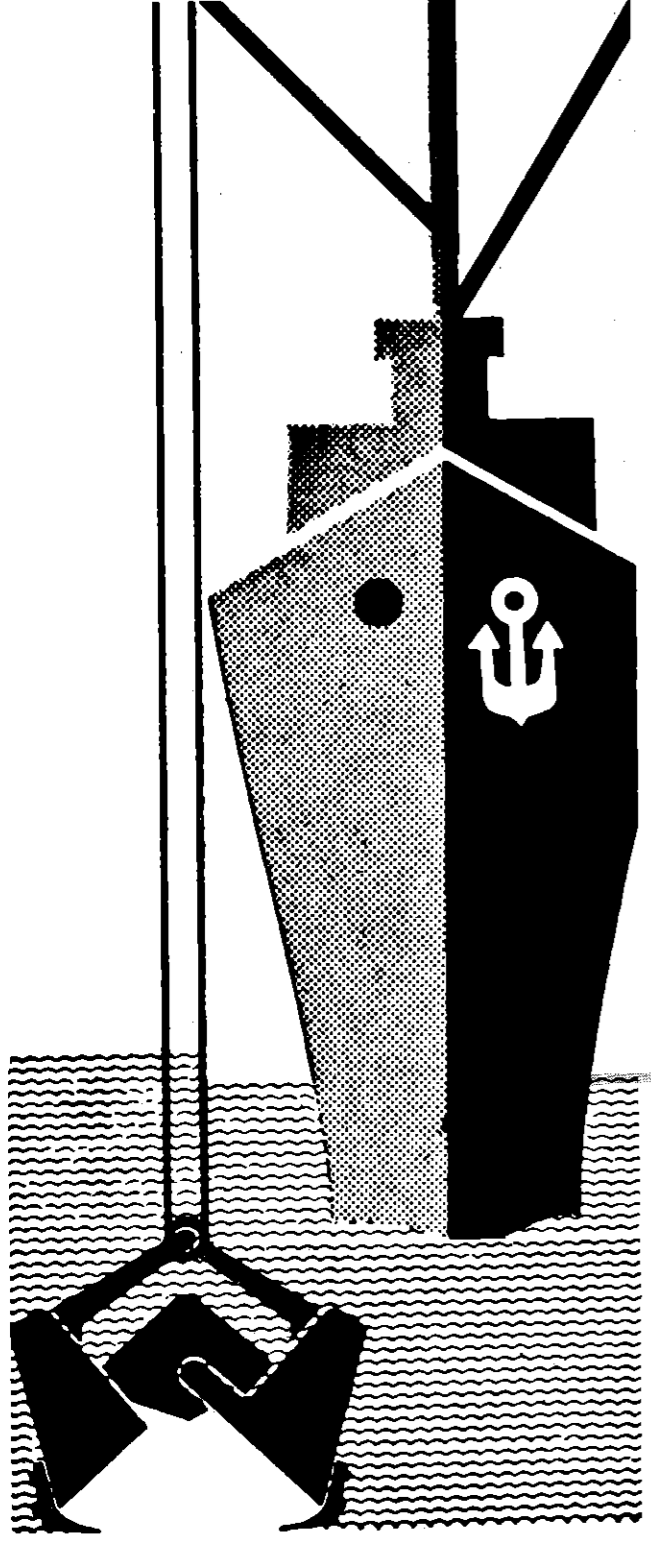
דרך העצמאות 104
חיפה 33411



סניף תל-אביב
רחוב היסוד 1 ת.ד. 409 טל. 827669 828796

אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלית



אל איגוד קציני הים

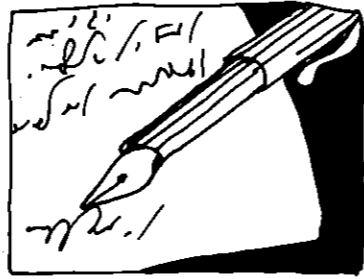
אבקשכם להביא לידיעת כל הימאים (ולא רק הקצינים) את דבר קיומה של שכונת צוענים קטנה, השוכנת בקרבת השער של נמל המכולות בברצלונה. ליד שכונה זו, ובעיקר בתחום שבין הכביש הראשי לגדר הנמל, מותקפים ו/או נשדדים בקביעות ימאים זרים. כך סופר לי בשתי תחנות משטרה ואושר ע"י כל הסוכנים המקומיים של "צים".

כל ילד בעיר יודע עד כמה מסוכן המקום וכל שומר נפשו ידיר רגליו משם. המשטרה המקומית עושה מעט (בלשון המעטה) למניעת הישנותם של מקרי התקיפה - זאת אולי מפני שהנתקפים הם זרים.

ליד שער הנמל ממוקמת תחנת אוטובוס. כדאי להעזר באוטובוס ולא ללכת רגלי.

יולק דובז'נסקי
חובל שני

**קצינים
כותבים**



ודאגתו לצרכי צוות האוניה; אותם צרכים שבאחריותו על כך מגיעה התודה. הסלופצ'ס שנפתח כל אימת שחסר, ואפילו לאדם אחד, פריט כלשהו, חדשות מהארץ שמופיעות מדי ערב על לוח המודעות, שיחות הטלפון. לכאורה עבודה רגילה, ובכל זאת כשאבי עושה אותה, היא מיוחדת. בחלקה, בזמנו החופשי ומכל הלב.

שנוכה להפליג עם רבים שכמותו.

בכבוד רב

ר/מלחים זייד דוד
בשם צוות א.מ. חדרה

2.8.1984

לכבוד
ר/ח ? יוספידס,

א.ב.,

הנדון: הבעת הערכה לאלחוטאי האוניה,
מר אברהם שחור

לא כל יום זוכה אדם להבעת תודה והוקרה על עבודתו, שהרי כולנו נמצאים כאן לשם עבודה ועשייה; ובכל זאת, למר אברהם (אבי) שחור מגיעה התודה מעל דפי מכתב זה.

אבי עושה את עבודתו, קלה כגדולה, מעל ומעבר. יחסו האדיב, סבלנותו

15.11.84

אל
מערכת
בטאון קציני הים

"האבא והאמא" של הימאים בצ'רלסטון

ברצוני לספר לכם על זוג מופלא החי בצ'רלסטון ארה"ב. זהו זוג צנוע מאד, עם אמצעים מוגבלים ביותר (פיסית וכלכלית), העושה זה שנים שירות מופלא לימאים בכלל ולישראלים בפרט (אוהד ישראל מושבע), בניגוד למועדוני ימאים מיסיונריים ומעבר לאינטרסים אישיים... מיד עם הגעת האניה לנמל מופיע ג'ו... עם מכונת מסחרית ישנה וחורקת, אך עם חיוך רחב ושמחה אמיתית לפגוש את ידידיו הוותיקים ולהכיר את החדשים. הוא אוסף את האנשים ומסיעם איש ליעדו: מרכזי קניות למיניהם, טיול,



בישראל, ואני מקווה שתימצא דרך להגשים להם חלום זה...

מדלן גסטנר
אשתו של יעקב גסטנר,
אלחוטן "צים יוסטון"

מזל טוב

לנישואין

פניני יוסף, ק. חשמל - לנישואי בנו לוינשטיין דוד, כלכלר - לנישואי בנו גדלי דורון, ח/1 ויצמן מאיר, ח/2 חזן ירמיהו, ק. חשמל עמר יהודה, ח/3 אבוטבול אברהם ח/3

להולדת בן או בת

**לרומנו אלי מזכיר האיגוד,
מזל טוב להולדת הבן**

אוליביר אלכסנדר, מ/ר - בת זלדברג דוד, ח/2 בת שבסו גונאי, ח/2 - בן קרייף ז'אן, ח/1 - בן שחם חיים, ר/ח - בן זכריה ניכסון, ק. חשמל - בן ליסר דורון, ח/3 - בן כהן יגאל, מזכיר הדירוגים - בן מן שלמה, ח/1 - בת חק משה, מ/ר - בת לאון טל, ח/2 - בן שמסי אמנון, קצין חשמל - בת ליבוניץ זאב, ח/1 - בן בארי איסר, ח/3 - בן ברלב עדי, ח/1 - בן אשכנזי דוד, מ/ר - בן רודן אהרון, אלחוטאי - בת אפרתי צבי, ח/1 - בת קליין ציפורה, מזכירה - בת

בר מצווה או בת מצווה

דגן אילן, ר/ח - בר מצווה ביטון ז'ק, כלכלר - בר מצווה שרון אריה, מ/ר - בר מצווה דרוקר מייק, ר/ח - בת מצווה לבירן אריה, מ/2 - בת מצווה דוד יואל, מ/1 - בת מצווה ליפשיץ נעמן, מ/3 - בת מצווה שלמן אורנה, מזכירה - בת מאייה

להולדת נכדים או נכדות

פניני יוסף, ק. חשמל - נכד איתי בארי, ר/ח - נכד הורוביץ (גור) יצחק, חב' אליים - נכד





חברה לתעשייה וספנות
"תרשיש" (1978) בע"מ

INDUSTRY & SHIPPING COMPANY
"TARSHISH" (1978) LTD.

ת.ד. 33448 חיפה 31 333
טלפון: 04-66 61 38

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סידני)
ו"מורן"

ינור שדותי ים בע"מ

כתובתנו:
רח' המגינים 53 בית רסקו
ת.ד. 33972 חיפה 31339

מספרי הטלפון:
04-523281-2-3

סניף אשדוד: מיקוד 77 120 ת.ד. 4013
טל. 055-22501 / 25878
מען למברקים: ינור
טלקס: 31835

סניף אשדוד: מיקוד 77 120 ת.ד. 4013
טל. 055-22501 / 25878
מען למברקים: ינור
טלקס: 31835



atlantic אטלנטיק

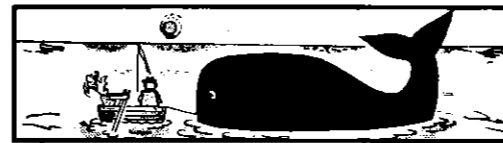
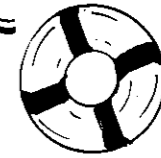
אטלנטיק חברה לדייג וספנות בע"מ

רח' התשבי 9, חיפה, ת.ד. 1938, טלפון 331251
טלקס: 46526 מברקים: אטפיש

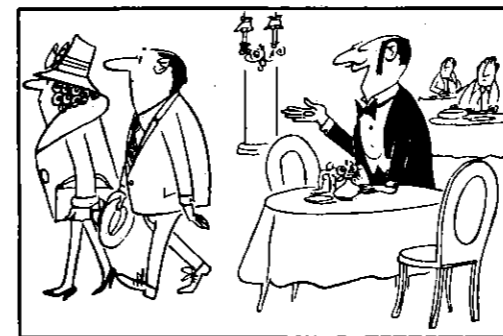
חברות בת:

יונה ים-סוף בע"מ
סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ
אינדסטריקו בע"מ
חברה טכנוימית לים התיכון בע"מ

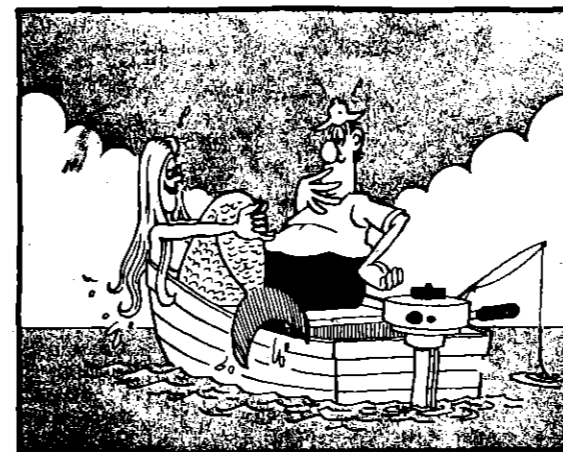
על גלים עליקים



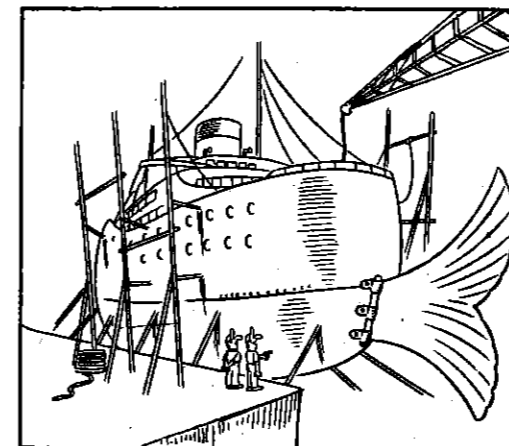
לעזאל, מהאניה האחרונה לפחות משהו נפנף לשלום



עם טיפ כל כך נדיב אני יכול סוף סוף להישקל על המאזניים בבית המרקחת



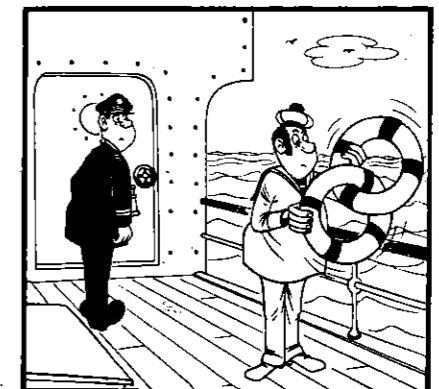
חצי עליון או חצי תחתון?



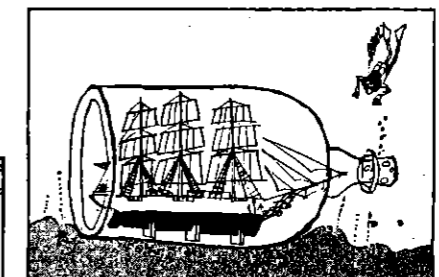
במשבר האנרגיה הנוכחי כדאי לצפות הכל מראש



הוא בדרך כלל מאוד חברתי אבל אחרי כמה כוסיות כדאי להזהר ממנו



מאז ההופעה האחרונה של אורי גלר על הספון

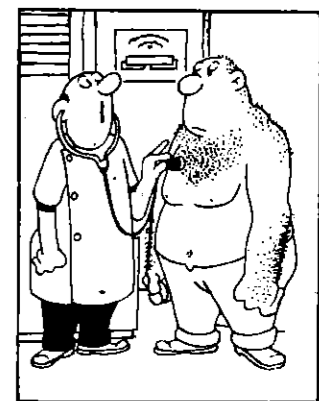


ללא מילים



את לא יכולה להתאפק ממענה לשוק?

ערך ר/ח הלל יערי



תנשוף חזק

גם בסיבוב הזה זכינו

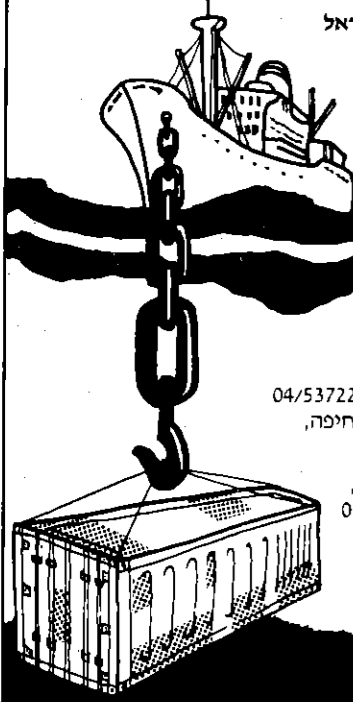


ידוע לענייני נישואים

מנו נתיבי-ים

בעלי אניות, סוכני, חוכרי ומנהלי אניות

הפלגות סדירות בין נמלי ישראל וכל נמלי הים התיכון, האדריאטי והים השחור. הפלגות שגר למטענים בנפח גדול בכל רחבי תבל.



משרד ראשי, חיפה:
שד' המגנינים 39/41, טל. 04/537227-9
ת.ד. 3003, מברקים מורמני-חיפה,
טלקס 5-46884, 46884

אשדוד: עורף הנמל, ביתן 11,
טל. 055/24886, 24011, 24820
ת.ד. 4043, טלקס 31856

תל-אביב: רח' הירקון 114,
טל. 03/246601, 244086