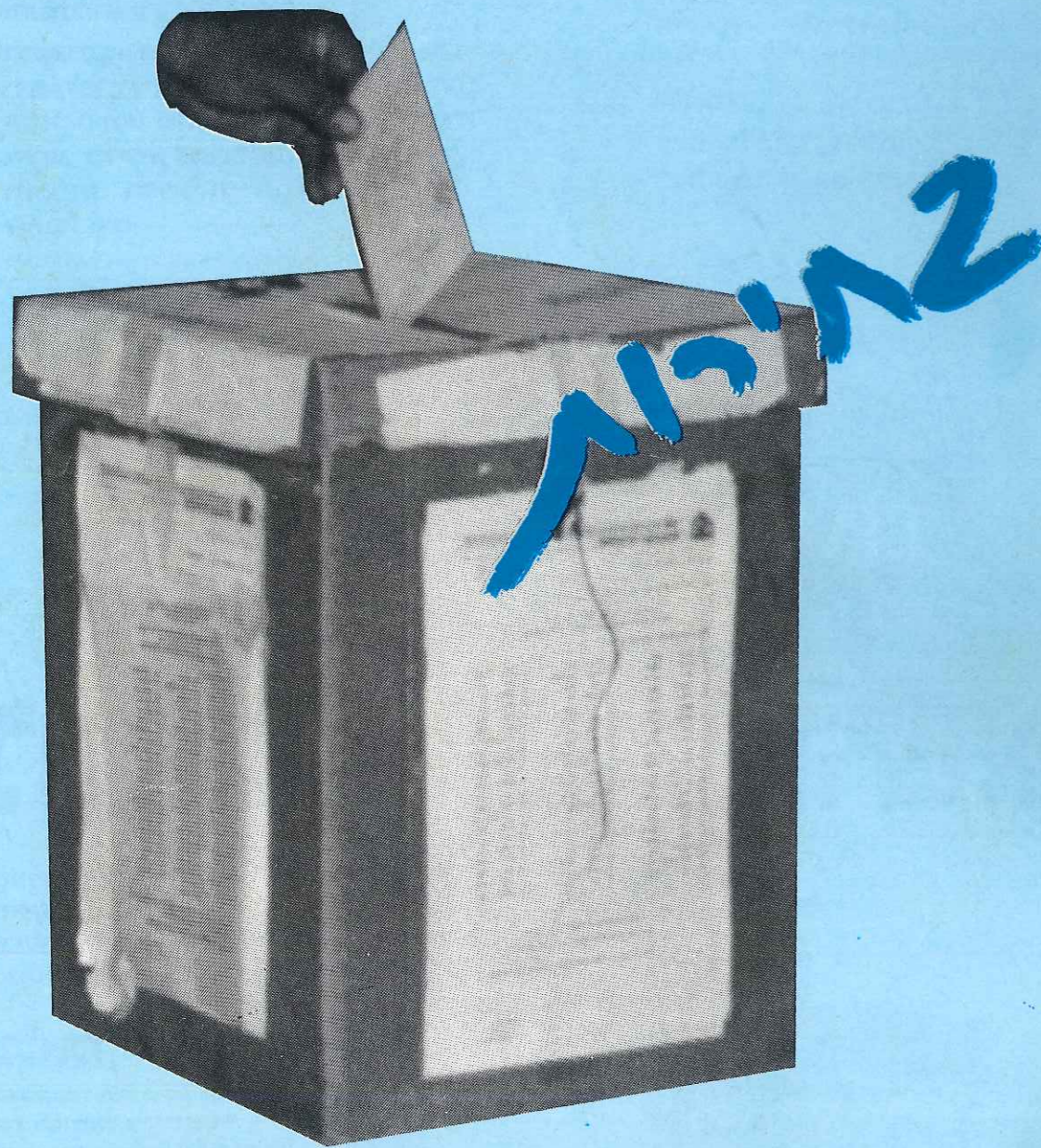


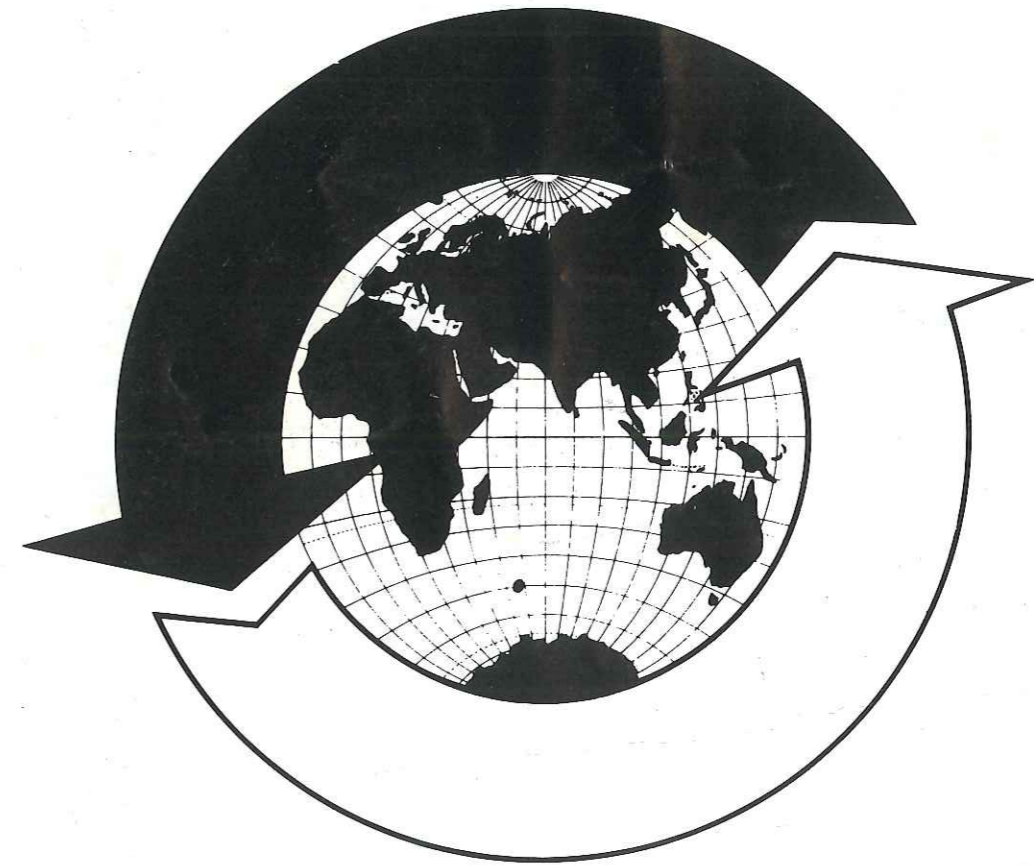


# ב ט א ו ן קצין הים הישראלי

גליון מס' 32 • טבת תשנ"א • דצמבר 1990



# לכל מקום...



כתב לודיא אבנן

כל מטען... לכל מקום... בכל עת...  
 צי האניות של "צים" פוקד  
 250 נמלים - 38 ארצות - 6 יבשות.  
 קווי "צים" - שגרירי הסחר  
 הישראלי ברחבי תבל.

**צים**  
**ZIM**

צים חברת השיט הישראלית  
*המוביל אלי*  
 אמינות • תדירות • יעילות

# בטאון קצין־הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקצינים

חיפה, רח' הפרסים 22, ת.ד. 9512  
טלפון: 04-524288-9, 04-512231-2  
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 ZIM CODE 35662

## דבר המערכת

## בגליון זה

גליון מס' 32 סבת תשנ"א, דצמבר 80

המערכת:  
שלמה אלימור  
אפרים מרקוביץ,  
אלי רומנו,  
יעקב דרימר

סדר, גרפיקה והדפסה:  
דפוס נוגה, חיפה

# "רמון"

ביטוח ופיננסים בע"מ

מנכ"ל: א. וילק

לפרטים, אנא פנה אלינו ונשמח לשרתכם  
במתן יעוץ והדרכה.

משד ראשי:

רח' החשמונאים 90, תל-אביב,  
טלפונים: 03-5615183-4-5

סניף חיפה:

שער פלמר 1, חיפה  
טלפונים: 04-674318-20-21

35 שנות נסיון עשיר בכל ענפי הביטוח.  
ביטוח מפעלי תעשייה על כל מגוונים, ביטוח  
פרט, דירות - בניי מגורים, נסיעות  
לחו"ל, רכב פרטי, תאונות אישיות, ביטוח  
חיים, ביטוח רפואי (מחלות, נתוחים  
והשתלות) ורופאת שיניים.

רכשנו נסיון רב בביטוחים ספציפים לעובדי  
הים לכל דרגותיהם, כולל ביטוח נכות,  
החזר הימאי מחו"ל באופן דחוף במקרה  
אירוע, חלילה, במשפחתו הקרובה בארץ.  
תוכניות חדשניות מתאמות במיוחד  
לעובדי הים.

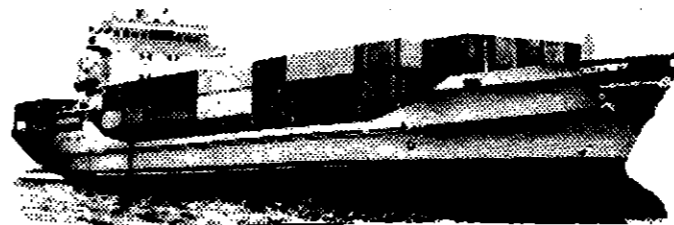
 ISCONT SHIPPING LTD.

# קו סכנות סדיך לשרות היבואנים והיצואנים

- ★ אוניות מכולה חדישות
- ★ הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה להמבורג, ברמן,  
רוטרדאם, אנטורפן, פליקסטאו וחזרה.
- ★ שיטעון ליעדים שונים ברחבי העולם

אלאלוף ושות' סכנות בע"מ

תל אביב: רח' אנגל 6, טל. 03-5660055  
חיפה: רח' כזאט 6, 04-671742  
אשדוד: עורף הנמל, טל. 08-521321-2



# דו"ח מזכירות

מאז הופעתו של הבטאון האחרון, התרכזה מזכירות האיגוד בעיקר בעיסוק בנושאים אשר בדרך-כלל אינם בתחום הטיפול של ועד-עובדים ואפילו לא של איגוד מקצועי ארצי.

בעוד התדמית המקובלת של איגוד מקצועי — ובפרט זה המוגדר כ"מיליטנטי קיצוני" (כפי שלא פעם ניסו להגדיר אותנו) — היא של עובדים ה"דופקים על השולחן" כדי להעלות את השכר ואוטמים את עצמם בפני הבעיות של המעסיקים ו/או של המדינה, הרי שהפעילות שלנו בתקופה האחרונה התמקדה דווקא בנושאים אשר לפי אופיים היה עליהם להיות מטופלים ע"י הרשויות הממשלתיות.

אין אנו, חלילה, מרגישים רע לגבי ההישגים שלנו עד כה גם בתחום השכר ובפרט בתחום השמירה על מקומות העבודה לחברינו.

יחד עם זאת, הגענו למסקנה כי כדי לשמור על ההישגים הללו ולנסות להגדילם, עלינו "לפרוש כנפיים" ולהיכנס לתחומים אשר לכאורה אין להם אולי קשר ישיר למטרותינו, אך למעשה הם המפתח לעתידנו.



## פעילות בינלאומית

נתחיל בנושא הפעילות הבינלאומית בתחום הספנות.

כידוע לחברינו, האיגוד הארצי לקציני ים היה חבר מאז ימיו הראשונים באיגוד התובלה הבינלאומי I.T.F. ובאיגוד הבינלאומי לנתבים I.M.P.A.

לאחרונה, הגברנו את פעילותנו בשני אירגונים בינלאומיים — רבי יוקרה — אלה ומעמדנו כמישור הספנות הבינלאומי החל עולה בהתאם.

צירוף של נסיבות מתאימות, יוזמה ותעוזה של האיגוד, הביאו לכך שארחנו, בחודש מאי 1990, את הקונגרס העולמי של איגוד הנתבים הבינלאומי — I.M.P.A.

פרטים על כינוס זה תוכלו לקרוא בגליון זה בכתבתו של הנתב, ר/ח שמואל ניר, אשר הכין כתבה ממצה על הנושא לפי בקשתה של חברת "אל-ים" וזו, באדיבותה, התיירה לנו לפרסם כתבה זו, בשלמותה, גם בכטאונו הנוכחי.

נוסף עוד כי העובדה שהצלחנו להביא לארץ כ-200 אורחים רשמיים נכבדים, מכל רחבי העולם, בימיה הלוהטים ביותר של המערכה נגד ישראל במישור הבינלאומי, והאירגון המושלם של הקונגרס, הוסיפו לא רק ליוקרתו של האיגוד בקרב נתבי העולם אלא גם (ואולי בפעם הראשונה בתולדותינו) להערכה מצד שר-התחבורה מר משה קצב, אשר טרח אף לשבח אותנו במכתב הערכה ששיגר לנו.

גם במסגרת אירגון התובלה הבינלאומי - I.T.F. הנחשב לאירגון הבינלאומי החזק והמגובש ביותר בעולם, חזק ומאורגן אפילו יותר מהאירגונים המסונפים לאו"ם, חלה עלייה במעמדנו.

נציג האיגוד ל-I.T.F. נבחר לאחרונה (בקונגרס הבינלאומי בפירנצה, בחודש אוגוסט 1990) לועדה פנימית של ה-I.T.F. אשר מתפקדה לתאם בין פעולות ה-I.T.F. (במיוחד הספנות) לבין אירגון הספנות הבינלאומי של האו"ם I.M.O.

גם בשדה פעולה זה, דווקא בגלל ייצוגה החלש ביותר של ממשלת ישראל ב-I.M.O. אנו צופים להישגים במישור הבינלאומי אשר ניתן יהיה, אולי, לתרגם אותם גם להישגים במישור הישראלי הפנימי — ע"י הבאת גורמי הממשלה בישראל להתייחס אלינו ביתר רצינות.



## מערכת ההכשרה

תחומים שבהם עסקנו לאחרונה באופן די אינטנסיבי — ואנו נמצאים בהם עדיין בעיצומו של המאבק — הם מערכת ההכשרה לקציני ים ונושא הובלות מטעני הצובר לישראל.

בנושא ההכשרה אין אנו מרוצים כלל מתפקודו של הגוף המכונה "הרשות להכשרה ימית". תוך כדי הפעלת כל לחץ אפשרי על מערכת זו כדי שתחיל לתפקד כהלכה, הן בגיוס קצינים וצוערים חדשים לציי הסוחר והן באשר להכשרתם היעילה והמהירה, התחלנו לשקול במלוא הרצינות הפעלת מערכת גיוס קצינים לציי הסוחר והכשרתם — באופן ישיר ע"י האיגוד.

רעיון זה החל מתגבש אצלנו לנוכח מה שנראה לנו כחוסר רצינות מוחלט מצד המימשל — המתורגם לחוסר יעילות קיצוני בשטח, כאשר דווקא כיום, עם גלי העליה המגיעים לישראל, נוצרה לדעתנו קרקע פורייה והודמנות בלתי חוזרת להפיח רוח חיים חדשה ורעננה בציי הסוחר (הגוסס) שלנו.



## הובלת מטעני צובר

גם בתחום השני בו נכשלה הממשלה כשלון חרוץ התחלנו להתערב באופן פעיל. הכוונה להובלת מטעני הצובר לישראל. לעומת האניה "עטרה" של חברת צים אשר לא עמדה בתחרות ונמכרה (למרות שהפעם לא יכלו להשתמש בתירוץ הנדוש של "צוות ישראלי יקר" כי למרבה האירוניה לא הסכימה הנהלת "צים" מעולם להעסיק עליה ולו קצין ישראלי אחד — ועוד הסתייעה במעשה בלתי חוקי זה כשיתוף פעולה מלא של ממשלת ישראל) — הוכנסה לשירות חברת הפחם אניה בשם "טלי" בכעלות חברה בלגית.

המתפעל הישראלי של אניה זו, אשר זכה לשיתוף פעולה הן מצד איגוד קציני הים והן מצד איגוד הדירוגים, התחייב שהחברה הבלגית תעסיק באניה פיקוד ישראלי, קצינים ודירוגים ישראלים.

התחייבות זו מקיימת לשביעות רצוננו המלאה ויש לנו סיבות טובות להניח שבעתיד תוכנסנה לשירות עוד אניות במתכונת דומה, אשר בצורה כזו או אחרת יספקו מקומות עבודה וקידום לקציני ים ישראלים.

## ומה עם הובלת הגרעינים

הליברליזציה בהובלת הגרעינים לישראל, שהוחלט עליה בממשלה, איימה למוטט את ההובלה באניות ישראליות בענף זה. (במונח "אניות ישראליות" כוונתנו לאניות המאווישות בפיקוד ישראלי וקצונה ישראלית).

גם כאן נכנסנו לפעולה, ביוזמתנו, והפעלנו לחץ כבד על יבואני הגרעינים לצורך מתן עדיפות ל"אניות ישראליות".

כרגע נראה כי פעילותנו אמנם השפיעה והחלו להתקיים מגעים בינינו לבין היבואנים ובעלי האניות לצורך שיתוף פעולה בנושא זה.

## הסכם העבודה

באשר להסכם העבודה לשנת 1991 פנינו כמובן לחברות הספנות ודרשנו להכנס איתנו למו"מ לחידוש ההסכמים. עד שבטאון זה יראה אור יש להניח שנהיה כבר לאחר הפגישות הראשונות.

בחודש ספטמבר, לקראת הבחירות, הפצנו חזר בין כל חברי האיגוד, המזמין אותם לכתוב לבטאון הנוכחי בכל נושא, לרבות בנושא הבחירות למועצת האיגוד העומדות לפתחנו.

כל אותם חברים אשר נענו וכתבו ימצאו את מאמריהם בבטאון זה וניתנה לכולם ההזדמנות להביא את דברם בפני קהל הבוחרים הפרוטנציאלי.



**35 שנות שרות ואמינות**

משרד ראשי: חיפה, המניין 3841  
טל 04-532227/8/9 טלפקס 44814  
אשרד: שדר המלך בית 44  
טל 03-524012-08 טלפקס 31896  
חל אביב: 03-281121  
אילת: טלפקס 44707  
פקסימיליון: 04-522223

לנעילת מניין מילת הסמך  
הישראלי ואניות החברה מפת  
השירות ברחבי תבל  
מניין הברות העשיריות והכלליות  
מניין משרות עסקיים עם אשף מוט  
באמצעות: הורשות המבכשת של  
החברה אשר הן:  
● מנו נתיבי ים — תחבורת נתיבי  
● מנו נתיבי ים — תחבורת נתיבי  
● מנו נתיבי ים — תחבורת נתיבי  
● מנו נתיבי ים — תחבורת נתיבי

## מנו ספנות בינלאומית

# כדאי לדעת!

כדין על יחסי גומלין נמל אילת / קציני הים

בהשתתפות: נציגי איגוד קציני הים, קב"ט (שות הנמלים והרכבות ומנהל נמל אילת)

## סוכם

1. מאי שיגיע לשערי הנמל במונית עם מנוניתנו וצידה תוקשה המונית להסיענו עד למעגן האניה ו/או למח' הזימית.
2. במגמה לחסוך מקציני האניה את הבדיקה הכפולה יעשה מאמץ להעמיד איש אבטחה במקביל לבדיקות המכס, ע"מ לאפשר לקצין שחזור מהיר בשעה.

## הערה

סיכום זה תקף אלא אם כן תהיה הנחיה שונה מעת לעת ע"י גורמי הביטחון.

# סקירה על צי הסוחר הישראלי

מאת: מ/ר שלמה אלימור

צי הסוחר הישראלי מוגדר בחוק כמכלול האוניות החייבות ברישום ישראלי, בהיותן בבעלות של גורם ישראלי פרטי או תאגיד ישראלי.

כל ההסדרים הקיימים לגבי הדגל וחובת ציאות אוניות אלו בימאים ישראליים מותירים כשליש (ארבעים אוניות בערך), כרמות שונות של ציאות בימאים ישראליים (משלושה אנשי צוות עד ציאות מלא).

לגבי יתר שני השליש מהצי הישראלי (על פי חוק), אין למינהל הספנות כל שליטה מעשית ומדינית ישראל איננה זוכה בשום אגורה בעקבות תפעולן של אוניות אלו.

## מי שומר על מחיר ההובלה?

מבלי להתייחס לצורכי הבטחון מהווה צי הסוחר הישראלי (בשליטה) אמצעי הכרחי לשמירת מחירי ההובלה לארץ וממנה.

רק קיומו של צי סוחר ישראלי (בציאות אמיתיות) יכול לשמור על יציבות מחירי ההובלה הימית (במצבה הגיאופוליטי של המדינה) וגודלו ייקבע על ידי כוחות השוק ובהתאם למדיניות העידוד של הממשלה.

תעשיית הספנות כענף תשתית כלכלית, זוכה לעידודים כמעט בכל מדינות המערב וארה"ב וזאת כדי לאפשר התחרות עם עלויות ציאות נמוכות של העולם השלישי וארצות מזרח אירופה.

חציו של צי הסוחר הישראלי פועל בשוק הבינלאומי ומחזיק מעמד היטב בימי פעילות כלכלית רגילה.

הרעיון של שמירת "צי הברזל" (לצורכי בטחון בלבד) איננו כלכלי ויעלה למדינת ישראל הרבה יותר מהעידודים.

כאמור, אין מדינת ישראל רואה אגורה שחוקה מאותו צי שאינו מצוות בישראלים וגם השליטה בו אפסית.

## תפקיד הממשלה בעידוד הצי

ויתור על המסים שהמדינה גובה מצוות ישראלי והשאתם של כספים אלו כעידוד לחברות הספנות — תזויל עלותם של ציאות ישראליים. צי כזה, יכול לספק תעסוקה, לקלוט כמה מאות אקדמאים עולים שמחפדים על דלתות הענף ולשמור על שליטה ישראלית אמיתית בענף.

בהתייחסות לספנות כליהר ענפי היצוא תצא מדינת ישראל נשכרת.

אירגוני הימאים מעוניינים לשתף פעולה עם הממשלה לטובת חבריהם ועושים כל שניתן כדי להקל על חברות הספנות להתגבר על עלויות הצוות. עקב המשבר הממושך בספנות נשמר "שקט תעשייתי" זה 12 שנה, רוטנו תביעות השכר בהתאם ליכולת הענף ונעשות פעולות מתמידות להתייעלות.

הממשלה, באחריותה הכוללת למשק ולתעסוקת אזרחיה, חייבת למצוא דרכים לעידודו של ענף הספנות.

לפי הוראותיו של שר התחבורה, הוקמו קבוצות עבודה של המעסיקים, הימאים והמשתמשים כתובלה ימית וגיבשו מסקנות — פחות או יותר זהות — לגבי הצורך והדרכים לעידוד הענף.

מחוסר זמן ו/או חוסר ענין של הדרג הפוליטי "נבלעו" מסקנות אלה באיזו מגירה ועולם כמנהגו נוהג.

אחר כמעט שנתיים מפגישתנו עם השר קצב נראה לצערנו ש"ההר הוליד עכבר".

# מכתב גלוי לראש המכון לחקר הספנות

פרופסור יהודה חיות הנכבד.

איגוד קציני הים לא נמנה מעולם בין הגורמים שהשתתפו במימון המכון לחקר הספנות. לפי כך גם אינכם רואים צורך להתחשב בעמדותינו או לבדוק עמנו נתונים המתייחסים לפעילותנו.

בהתייחס לסקירה על הספנות הישראלית בשנת 1989, נראה לנו כי מוסד שלכם, המתעטף באיציטלה מדעית חייב זהירות יתר בסירסומי.

סקירתכם ואת חזנה אוסף של נתונים שהוגשו לכם ע"י גורמים אינטרסנטיים בעלי גישה מגמתית ורק הוגן היה לציין שמאחר שאין בידיכם כלים לבדיקת הנתונים הם מובאים באחריותם של אותם גורמים.

לנו אין את הכלים להעריך אמינותם של כל הנתונים המובאים, אך אולי מספיק להתרשם מלוח 17 העוסק בחתמולגות כח אדם ימי למקצועותיהם וקובע שבשנת 84 היו בצי הסוחר 3 קצינים בדרגת כלכל ראשי, בשנת 88 היו 6 (כן ירבו) והגענו ל-8 כלכלים בשנת 89.

איון עבודה "מקצועית" מאומצת של חומר המוגש כתורה מסיני ומתעלם לחלוטין ממדדים אויבקיטיבים ולוגיים.

חוק הספנות (ימאים) הוא המדר הקובע קריטריון ברור לגבי כלי שייט החייבים ברישום ישראלי. על פי חוק הספנות, הצי הישראלי החייב ברישום גדול יותר מאותן אוניות בפיקוח, דבר ההוסף את פירסומכם על אחוז הימאים הגויים העובדים אצלנו לבלתי מדויק.

לא היינו עוסקים ברישום תאורטי על גודלו של הצי הישראלי אילו אותן האוניות שאינן קיימות בסקירתכם מהוות תחרות קשה לצי הישראלי ו"אי קיומן" גם לא מחייבת כל אכיפת חוק.

בפירסומכם, שהם בסך הכל חומר שחוגש לכם ע"י פקידים האחראים למחדלי מינהל הספנות, הינכם גותנים גושפנקא לחשמצות.

האם איש מכם לא העלה על דעתו שיש קשר כל שהוא בין מגמת הזדקנות הצי והמגבלות של צמצום צוות מקצועי לעומת צוות שרתים שניתן היה לוותר עליו זה מכבר?

כאמור, לא שכרנו אותכם כיועצים או מדוע אתם מספקים לנו עצות חינוך?

בהינתן מוסד המתיימר להיות בוחן אויבקיטיבי אתם גורמים לא מעט נזק לספנות הישראלית בהביאתם לפני הממשלה את עמדותיהם של אותם גורמים הרוצים ספנות ישראלית ללא ישראלים.

איזה שקשש זה בשמצויגים חוסר עבודה של ימאים ישראלים וכו-זמנית לדבריהם קיים חוסר בימאים ישראלים.

## לא לשתף פעולה

מגוון לקרוא שמינהל הספנות עושה מאמצים לגייס קצינים מקרב העליה החדשה, כאשר מאות עולים חדשים אקדמאים צובאים על דלתות הרישות להכשרה וללא התערבותנו לא ניתן היה להשיג כמה עשרות אלפי שקלים למימון הכריכות הראשונות.

אנחנו לא מכירים שום ועדת מומחים שבדקה והמליצה להעביר את המכון להכשרה לניהול בית ספר הימי ולאור ההתדרדרות אינו מבינים מדוע יש להמשיך את ההסכם מעבר לשנת הנוסיון.

נראה שהאויבקיטיביות שלכם איננה סחורה שווה לכל נפש ואנו פונים לכל חברי איגודנו לא להשתתף בשום פעולות "המכון לחקר הספנות".

מזכירות איגוד קציני ים

מכתב לצי הסוחר הישראלי  
LAVAM CO. LTD.

אנו מציעים לצי הסוחר הישראלי פתרון לבעיותיו המינהליות והפיננסיות. פתרון זה כולל ייעוץ מקצועי, תכנון פיננסי, מעקב אחר הוצאות, וניהול משא ומתן עם הרשויות. פתרון זה יעיל וזמין, ויסייע לצי הסוחר הישראלי להפחית עלויות ולשפר את תפוקתו. פתרון זה יעיל וזמין, ויסייע לצי הסוחר הישראלי להפחית עלויות ולשפר את תפוקתו.

# הקונגרס העשירי של I.M.P.A.

## איגוד הנתבים הבינלאומי

מאת: רב-חובל שמואל ניר

הקונגרס מומן בעיקרו על-ידי המשתתפים עצמם, בסיוע תרומות מחברות הספנות הישראליות. ההסתדרות, קצא"א, חברת הפחם, רשות הנמלים והרכבות ועיריית תל-אביב.

הקונגרס נפתח בדברי ברכה מפי שר התחבורה משה קצב. עוד נשאו דברים מנכ"ל איגוד חברות הספנות אלוף (מיל.), שלמה אראל ומנכ"ל חברת צים מתי מורגנשטרן. נשיא I.M.P.A. רב-חובל ג'ים ורני השיב למארחים וכיך את מדינת ישראל ונתביה.

הקונגרס העשירי של איגוד הנתבים בינלאומי (I.M.P.A.) נערך במלון הילטון בתל-אביב בימים 21-25 במאי 1990. כהקדמה לכתבה זו, הסוקרת את הקונגרס החשוב הזה, ינתן הסבר תמציתי על מהות הארגון, דרכי פעולתו ומטרותיו.

איגוד הנתבים הבינלאומי I.M.P.A.

(International Maritime Pilots Association) הוא ארגון-גג, שמרכזו בלונדון. האיגוד ממומן על-ידי הנתבים עצמם, כאשר כל מדינה חברה מחוייבת בדמי חבר, לפי מספר הנתבים הפעילים בה.

ואלה מטרות הארגון: ייעוץ לאיגודים ולארגונים ימיים בינלאומיים בכל ענייני הנייבוב בנמלים, ייעוץ לנמלים בכל נושאי הנייבוב, ייעוץ לאדריכלי אוניות ולמספנות בכל דרישות הנייבוב הקשורות לבניין אוניות, מתן ייעוץ מקצועי ומישפטי לחברי האיגוד, שמירה על תקנות האמנה לבטיחות חיים בים (SOLAS) בכל הקשור לנתבים, חילופי מידע בין איגודי הנתבים במדינות השונות בנוגע לתנאי העבודה והשכר של החברים ועוד.

אחת לשנתיים נערך קונגרס — כל פעם במדינה אחרת — ובו משתתפים נציגים מכל המדינות החברות בארגון.

בכל קונגרס בוחרים מחדש את נשיא הארגון וסגניו, מציגים דו"חות כספיים, מאשרים תקציב, מעדכנים את גובה דמי החבר ודנים בנושאים מקצועיים ובבעיות ארגוניות הקשורות בתפעול האיגוד.

הדיונים נערכים במליאת הקונגרס וההחלטות מתקבלות בהצבעה כללית של הנציגים. נשיא הארגון וסגניו הינם נתבים פעילים ואת עבודתם הם מבצעים בהתנדבות.

הקונגרס העשירי אורגן על-ידי איגוד קציני הים הישראלי, שהוא האיגוד המקצועי המייצג את כלל נתבי ישראל.

הואיל ומספר הנתבים בארצנו קטן מאוד (20 נתבים בלבד), אין הם יכולים להיות גוף ארגוני העומד בפני עצמו ונידרשים להיספח אל איגוד מקצועי גדול בענף.

## חוזר לכל רבי החובלים, המכונאים הראשיים והקצינים, חברי האיגוד הארצי לקציני ים.

חברים יקרים,

חוזר זה הוא איזכור של חוזרים קודמים בנושא ההצטרפות (SHIFTINGS) בנמלי ישראל. כמו קודמיו, הוא מיועד בעיקר לרבי-חובלים שבינינו, אך חשוב שגם שאר החברים יהיו מודעים לתוכנו.

א. אין לקבל הודעות על הצטרפות האניה בין השעות 08.00-17.00. כל ההודעות חייבות להמסר לאניה בשעות העבודה הרגילות.

ב. אין לקבל הודעה המציגת שהצטרפות תהיה "חל משעה...". ההודעה חייבת לציין מפורשות את השעה שבה מתוכננת ההצטרפות.

ג. רב-חובל ידאג שהאניה וצוותה יהיו מוכנים לבצע את ההצטרפות בשעה שנקבעה (כל שעה משעות היממה).

ד. היה ובתוך שעה אחת מלאה מהשעה שנקבעה בהודעה, לא הגיעו אנשי הנמל (אנשי עגינה, נתב וגוררת, בהתאם לצורך) לאניה, יבטל רב-חובל את הכוונות וישחרר את הקצינים.

ה. בעיקרון, לאחר שעות העבודה הרגילות, כלומר בין השעות 08.00-17.00 ישאיר רב-חובל מספר אנשים בכוננות המספיקים לדעתו לצרכי האניה.

ז. לצורך העניין אין לקבל חתכים מהנהלת הנמל לגבי מספר הקצינים (ותפקידיהם), החייבים להשאר באניה.

בכל מקרה של בעיות בנושא זה בין עם הנהלת הנמל ובין עם הנהלת החברה — נא לפנות לאיגוד.

כפבור רב,

האיגוד הארצי לקציני ים.

לכבוד

חב' "רמון"

רח' שער פלמר 1

חיפה

א.נ.

ברצוני להודות לכם מקרב לב על שאיפשרתם לי לבצע את הניתוח כמהירות האפשרית.

הערכתו מאוד את נכונותכם לעזור לי.

אני מרוצה מאוד שחברת "צים" איגוד הימאים וחברת הביטוח "שילוח" ביטחו את הימאים בנושא ההשחלות.

דעתי היא שיש להמשיך במסורת זו. במיוחד אני רוצה להודות למיקי שמלצר ורבקה בנימיני. תקוה אני שיטפלו בצורה כה מסורה כימאים אחרים אשר יודקו להשתמש בשרותי החברה.

ככבוד רב,

ניצני משה

רח' מימון 41א'

חיפה

## תודה ל"רמון"





# העליה כמנוף לשינוי פני הצי

אין סכנה...

מאת: ר/ח דוד קריץ

הון, הזכאית — ככלל מדינה מתוקנת — לסיוע ממשלתי, הריני משוכנע שאנו, הימאים, היינו מצליחים להכניס שינויים בצורת חישוב המס של משכורתנו. משכורת הברוטו שלנו היתה נמוכה מזו הנוכחית ועלות עבודתנו היתה אף היא נמוכה מזו הנוכחית. כנראה שנות יותר להטיל את האשמה על הימאים וכזאת להצדיק את השתרשות המגמה האנטי לאומית של החברה מוגברת של אוניות זרות והובלת מטענים ממשלתיים תחת דגלי נוחות, התוצאות, כמובן, ברורות.

## עתה ההזדמנות לשינוי

למזלנו, נוצרה עתה מציאות חדשה במדינה. גלי העליה הגדולים המציפים אותנו מצביים אתגרים כבירים בפני הממשלה. אנו למדים כי דרושים מיליארדי דולרים כדי לבנות תשתיות כלכליות חדשות, הנועדות ליצירת מקורות פרנסה לעולים החדשים.

איני מוצא שום הגיון כלכלי מדוע לא להעמיק ולהרחיב, בעדיפות ראשונה, תשתיות ותעשיות קיימות, אשר הפוטנציאל הרווחי שלהן ידוע וברור. אין עוררין כי במידה וענף

תקופה ארוכה שאנו עדים לתהליך העגום של התגמדות צי הסוחר הישראלי. אמנם לאחרונה התווספו מספר אוניות חדשות ומתוחכמות אולם התמונה בכללותה היא דעיקה איטית — ובלתי נמנעת — של צי שלא מכבר היה מקור לגאווה לאומית.

חברות הספנות תמשכנה לפעול אבל האוניות יהיו מאוישות בעיקרן ע"י ימאים זרים, זולים, מהעולם השלישי.

הווחקים והאופטימיסטים שבנינו עדיין מקווים שתהליך זה לא יקרה בעידן שלהם וכי יוכלו להגיע בכטחה לחוף הפנסיה המיוחלת. לי אישית דווקא מציקה השאלה מה יהיה עם דור הימאים הצעיר? יתרה מזאת, האם אנו, שהקדשנו את מייטב שנותינו כים, נוכל להשלים עם חרלון זה כגזירה משמים?

הרבה טונות של דיו נשפכו על תאור חוליית של הצי ועל הסיבות שגרמו לכך. אין בכוחות כותב שורות אלו להוסיף למלל הרבה שנלעס כה תכופות. ברצוני רק לסמן ציוני דרך ואולי להאיר אפשרויות לתיקון המצב.

## מי הצליח להישד

אין זה סוד כי מאז פרוץ המשבר העולמי בספנות לפני כ-10 שנים, מושגים וערכים רבים השתנו. במציאות החדשה, הרבה "פרות קדושות" נשחטו ללא רחם. רק חברות ספנות שהשכילו להתייעל ולהתארגן בצורה נכונה הצליחו לשרוד. אותן חברות שנהלו בצורה ארכאית, פשוט נעלמו מהמפה.

נוצר תהליך מעניין: חברות ספנות שזכו לגיבוי והבנה ביישום מדיניות ההתייעלות שלהן כגון: חיסול קווים בלתי רווחיים, מכירת אוניות מיושנות ואפילו צמצום תקני הצוותים באוניות תפשו תאוצה והחלו לבסס גישות חדשניות המוצאות את המפתח לרווחיות "בכיבוש" הצי מימאים וקצינים ישראלים.

יסוד התיחה של הנהלות חברות הספנות קבע כי העלות הגבוהה של עבודת הימאים הישראליים היא זו שמחבלת ביכולת התחרות של החברות הישראליות לעומת החברות הזרות, המעסיקות כח עבודה זול.

לו אותן הנהלות "יעילות" היו מקדישות מחצית מכמות האנרגיה שהשקיעו במאבקים נגד הימאים בנסינות לשכנע את משרד האוצר והממשלה כי ענף הספנות הינו תעשייה עתירת

# אל יתהלל חוגר כמפתח!

אין סכנה...

מאת: מ/ר שלמה אלימור

מאמרו של שלמה אראל, ביומן חברת "אל-ים" מחודש ספטמבר 90, אינו מפתיע את כל המכירים את האיש.

יש להצטער שהיומן הנ"ל, הפונה גם לציבור הימאים, משמש במה לאיש המבטא את תסכולו ושנאתו לנציגי העובדים.

ברצוני לקרוא לילד בשמו, דבר שאראל נמנע מלעשותו ממניעים מובנים. חצאי אמיתות ופיזור רמזים גסים מאפיינים כל דמגוג מצוי ואני מתפלל על שלמה אראל שכה מזלזל בהבנתם של קוראיו.

לא אתייחס למעטפת המלומדת, בסקירתו של מר אראל, העוסקת בעובדות מוכרות לכולנו. גם אין ביכולתנו להתחרות "בציוני מקצוע", ממי שידוע טוב מכל אחד אחר את טובת המדינה.

אתייחס לאותם דברים הנוגעים לי ולחברי נכציגים נבחרים של קציני הים.

## תשתית הספנות — אנושית רחבה

נתחיל מסיכום סקירתו של אראל בה נאמר: "הוכח בעליל שישראל מסוגלת לקיים ענף ספנות חי ומתרחב".

בין היתר, נאמר גם שיש לנו התשתית המקצועית, התפעולית והניהולית.

ניראה לי שאותה תשתית עליה מדבר מר אראל מורכבת מחברינו כים וכוחף וחוששני שגם תשתית זו תיעלם במהרה אם נקבל את המלצותיו של הכותב לפגוע בשכר וכתנאי העבודה.

האמירה "ענף ספנות מתרחב" הינה אנטייתזה למגמה שהוצגה במאמר הנידון ולפי כך ניראה שהכוונה להסוות את הסתייגותו של הכותב מעובדים שרצונם לקבל תמורה הולמת להשקעתם, (עבודה הינה השקעה גם אם מר אראל מתקשה לקבל זאת).

מן הסוף כלפי ההתחלה מנסה הכותב (אראל) להשיא עצות להסתדרות, שמעולם לא נמנה על חבריה.

יש צורך, לדברי אראל, לדחוק הצידה את האיגודים המיליטנטים, הדואגים רק לאינטרס חבריהם, ולמנות אנשים בעלי תפיסה לאומית-חברתית מהסוג המקובל עליו.

מבלי להתייחס לגיטימיות של התערבות המעסיקים ביצוג העובדים ניראה שגם כאן מגלה מר שלמה אראל בורות גמורה במבנה הסתדרות העובדים.

לא אתוכח עם כותב הרשימה על גודל איגודי הימאים, שלהבדיל מהאיגודן שהוא עומד בראשו אינם ממומנים ע"י חברות הספנות וכבמקרה כילעם כל טיעונו של מר אראל מצביעים על כך שאיגודי הימאים ממלאים יעודם.

כל טענותיו של מר אראל כלפי הממשלה (שמרכיחן מקובלות עלינו) מצביעות על חוסר הצלחה של האיגודן שהוא עומד בראשו והתייחסותו הבלתי רלוונטית לאיגודי הימאים הינה בעיה פסיכולוגית מעבר לכל השקפת עולם הפוסלת התארגנות עובדים.

אם מאחורי התקפותיו של שלמה אראל על איגודי הימאים מסתתרת כוונת ריכוך היריבים לקראת המו"מ לחידוש הסכמי העבודה, ניראה שגם כאן הוא עושה "שרות דב" לשולחיו.

ביוצרו ללא צורך עמדה שלילית של האיגודים כלפיו וכלפי מעסיקיו.

באשר ל"האחים עופר" — וחברות קטנות אחרות — עובדים עשורת רבי חובל ומכונאים ראשים. וגם קצינים זוטרים הניתנים להשגה.

## האיגוד שותף בהתייעלות הצי

בהמשך מאמרו, טוען מר אראל כי אינו יכול להבין את המיליטנטיות של האיגודים, כאשר הצי הולך ומצטמצם וכמעט שואל מדוע לא יעבדו הישראלים בשכר של העולם השלישי, לצורך קיום צי לאומי שמדינת ישראל כה זקוקה לו, לדבריו.

אם מאמרו זה של מר אראל יזכה לתשומת לב כל שהיא, זה יסתכם בכך שלא מביני דבר בממשלה יוכלו גם הם לייחס את חוסר ענינם בצי הסוחר, לאותם נושאים שמגלגל הכותב לפתחם של האיגודים המקצועיים.

איגוד קציני הים היה — ויהיה — שותף חיובי לצימצום פונקציונלי בצוות האוניות הנכנות כהתאם. גם תביעותינו הכלכליות-הותאמו תמיד למצב הספנות.

בסקירתו של אראל עצמו, הובאה השוואה בין התקן הממוצע לאוניה בשנת 1979 ( איש) לעומת שנת 1989 (24 איש), על אף שיש נבנו בתקופה זו הרבה אוניות חדש המותאמות לצוות מצומצם.

זה יותר מחוצפה כאשר אדם מחוסר נסיון תפעולי כשלמה אראל יאשים אותנו, הקצינים בתפוקה נמוכה. זאת, כאשר רוב נסיונו האישי נרכש במערכת שהתפוקה הכלכלית אוניות חדש מרכיב מרכזי.

במסגרת ההשמעות וההכפשות, רר שלמה אראל רמזים מגונים כלפי האיגוד וחברת הספנות "האחים עופר", מבלי לנק בשם המפורש.

ניראה ששיטת ההפעלה של "האחים עופר" ואחרים, דומה במידה מסויימת לרישום הש הנהוג בארצות אירופה. אנו, באיגוד קציני הים לא אחראים לקבלת האישורים והשלמתנו המצב נובעת מהמציאות הספנותית.

כידוע לכל אין לאיגוד קציני הים כל הסתייגות על העסקה מוגבלת של קצינים עם אף חב ספנות.

באשר ל"האחים עופר" — וחברות קטנות אחרות — עובדים עשורת רבי חובל ומכונאים ראשים. וגם קצינים זוטרים הניתנים להשגה.

חוסר קצינים זוטרים איננו באחריותו עופר ובמצב הנוכחי עלינו לברך התרחבותה של כל חברה המעסיקה קציני ישראלים ומאפשרת קידום לפיקוד.

מר אראל רואה צי ישראלי כמטרה לאומי וסבור שניתן להרחיבו כאשר השכר ותנאי העבודה ישחוו למקובל בשוק העבדים.

אנו לא מאמינים שניתן להפעיל צי סו ישראלי עם כח אדם כשלנו לפי עצותיו של שלמה אראל והצענו לממשלה לעזור לספנות להוריד עלויות וזאת אם אומנם מדינת ישראל רוצה צי לאומי.

## העוינות של מר אראל

לא אביא כאן את כל טיעונינו כלפי הממשלה שאינה מעודדת ענף חיוני כספנות, אך להבדיל מאראל מעולם לא טענו כלפי החברות שאין לגייסמצייה בנסיון להרויח כמה שיותר (בלי לקבלת יתרונות הניתנים לצי לאומי). ענף הספנות הינו ענף כלכלי שמעולם לא שילם יותר מאשר ביכולתו ואיגודי הימאים הינם אחד מכוחות השוק המייצגים את מרכיב העבודה.

מזה 12 שנה יש שקט תעשייתי כספנות (חוץ ממאבקים ספציפיים) וזאת עובדה שאינה עולה בקנה אחד עם טענתו של מר אראל על מיליטנטיות בלתי מתחשבת.

לא מצאתי לנחון להביא את מלוא סקירתו של שלמה אראל, שהינה רצופה פרדוקסים. לפחות החלק העוסק באיגודי הימאים הוא דיסאינפורמציה שכוונתה לשכנע אנשים לפעול נגד האינטרס העצמי.

נבצר ממני להתעלם ממאמרו של מר אראל בגלל פרסומו בעיתון חברת ספנות, המיועד גם לימאים.

• • •

אין לי ספק שכל הקורא את דבריו של מר אראל יבחין בעמדתו העויינת כלפי ציבור שמהווה את התשתית האמיתית של הספנות הישראלית. ■

## דעות אחרות

מאת: מכונאי ראשון שמעון אזול

בהמצאנו לפני בחירות למועצה, בטאון זה ודאי מוצף במצעים של חברים והרבה חומר למחשבה.

בכל גוף דמוקרטי, כל מספר שנים נערכות בחירות. זה מאפשר לנו לעשות חשבון נפש, להתווכח בינינו ולהיות יותר מעורבים בעניינינו.

בהיותנו גוף קטן יחסית, בגלל פילוגינו (קצינים, רבי חובלים, דירוגים) היותר עומד בפני כעיה: הוא צריך לבחור בקבוצה שהוא מאמין במצעה ודרכה וגם לבחור בחברים שמסוגלים לדעתו לבצע את מצעם ולייצג אותנו בכבוד הראוי.

עלינו לזכור שכושר החברים לבצע ביושר ובנאמנות, ולהתמודד במצבים שונים, חשובים לא פחות ממצעים כתובים. במיוחד לאחר הבחירות, כאשר על הנציגים לייצג את כולנו, להשיט את הספינה קדימה בבטחה ולא להזיז אולי מטען כבד בתוך הספינה ולהפר את היציבות שלה.

המתכון המתאים ביותר לכל אלו הוא לבחור בצעירים כשרוניים לצד ותיקים בעלי הניסיון הרב בניהול ובהכנת הדברים.

## מדיניות ממשלתית לטווח ארוך

חברות הספנות והממשלה, מעדיפות עקרונית לתפעל את האניות בצוותים זרים הזולים מאיתנו בהרבה.

חברות הספנות עושות כך כדי להתמודד בתחרות הבין-לאומית ולהגדיל רווחיהן, בעוד הממשלה נוהגת כך כדי להוריד את המחיר הסופי של המוצר היוצא מהמדינה וכן להתחרות בשוק הבין-לאומי כדי למכור המוצר.

בסופו של דבר, התחרות קובעת בכל תחום. אין ספק כי מדיניות התחרות הוכיחה את עצמה כטובה ביותר בכל תחום בחיינו, הכלכלי וגם הפוליטי.

בכל תחרות, כדי למנוע אנדרלמוסיה, חייבים להיות כללים מסודרים וברורים. לא יתכן שבענין חשוב כספנות לא תהיה מדיניות ממשלתית לטווח הארוך.

כיום, המדיניות היא "נקודתית", של "שמור לך ותשמור לך" וגורמת לאי סדר, אבסורדים ולאינטרסים צרים, שבסופו של דבר עלולים לסכן את קיום הספנות הישראלית. חוסר מדיניות לא מאפשר לגורמים לקבוע תוכניות לטווח הארוך ולהתפתח.

לפני קביעת מדיניות, צריך לזכור שלממשלה יש מערכת שיקולים הרבה יותר רחבה משל גופים פרטיים-כלכליים. לא הכל אצלה הוא חישוב כלכלי טהור.

אמנם עוצמה כלכלית קובעת במידה רבה את חוץ המדינה אך עלינו לדעת שקיום המדינה נמדד לא מעט בכושרה לספק את צרכיה. עובדה: מדינות עניות מתקיימות ולעומתן לגופים עשירים בעולם אין מדינה.

## חדשנות במקום שמרנות

מבחינתנו, אנו צריכים להתיעל כדי להתקדם עם הזמן ולשם כך עלינו להנתק — ללא חשש — משמרנות, מסורות ו"פרות קדושות" שעדין קשורות אלינו כמטען כבד קבוע.

בראייה לעתיד, כל החלטה שתיתקבל היום תקבע נורמות ובסיס לעבודתנו בשנות ה-2000. כלומר החלטה של היום כיצד יש לצוות את האניות המודרניות שתהיינה בעתיד ככל הנראה האניות הרגילות, תקבע את תיפועל האניות למספר שנים, עד הדור הבא.

כל החלטות צריכות לכוא בשיקול דעת רחב לטווח הארוך ולא לראות תמיד את האינטרס המיידי. לא רק יותר מקומות עבודה לחברינו עכשיו אלא יותר מקומות עבודה לחברינו בעוד 10 שנים, שרק היום התחילו את לימודיהם.

לפני שאנו מבקשים מחברות הספנות את האומץ והמעוף הדרושים להפעלה חדשנית, עלינו להראות סימנים שלנו יש אותם.

עדיף, מבחינתנו, להכין את עצמנו לעתיד לאט, כסבלנות ובצורה מסודרת מאשר שיכפו עלינו בכוא הזמן תוכניות בניגוד לרצוננו.

לפני עידן האוטומציה, תיפועל האניה היה מורכב משתי קבוצות עיקריות, קצינים ודירוגיים, שלכל אחת היו פונקציות בתיפועל האניה.

למרות מהפך האוטומציה, בגלל שמרנות וכד', נשארה אותה תבנית של צוות, אף על פי שפונקציות התיפועל בין הקבוצות השתנו בצורה משמעותית.

אם, למשל, המכונאי הדירוג היה אז מחזיק משמרת, מכון טמפ', שואב שיפוליים ומפעיל ציוד אחר והימאי הדירוג של אז היה מפעיל מנופים, פותח מחסנים וכדומה, הרי כיום, באוטומציה, אין בהם צורך והם נהפכו במידה מסוימת — לסבלים, עובדי ניקיון וצבעים באניה, וכאלו כמעט לא צריכים יותר באניה מודרנית. ודאי לא כל כך הרבה.

את ההפרדה בעבודה וברמתה אפשר לראות בצורה בולטת, כיום שבת באניה, רוב הקצינים עובדים לעומת רוב הדירוגים שלא נחוצים לתיפועל האניה ולכן אינם עובדים. דוגמא אחרת: קצין חולה גורם להפרעה חמורה בתיפועל, עד כדי כך שלפעמים רב החובל צריך להכנס למשמרות על חשבון הניהול הכללי. כאשר דירוג חולה — לא מורגש שום שינוי בתיפועל האניה.

מכאן, המסקנה היא רק אחת: לדירוגים באניות המודרניות העתידיות לא תהיה כל סמכות מקצועית (מלבד הטבח).

## מיומנות כח האדם

בגלל הקשר לתבנית הישנה של הצוות אי-אפשר להתיעל. הדירוג לא יודע לעשות עבודה של קצין והקצין לא רוצה לעשות עבודה של דירוג.

אופי העבודה, של תיפועל אניה כלב ים בצורה עצמאית, לא מאפשר להגיע להתייעלות מקסימלית ומוחלטת (כלומר, לכל איש צוות תהיה עבודה מוגדרת ורק במקרים יוצאי דופן נביא תיגבורת או מחליף) וצריך תמיד באניה עודף כח אדם למקרי יוצאי דופן ומקרי חירום.

העודף לא צריך להיות קטן מדי ולא גדול מדי. העודף הזה שנצטרך אותו רק במקרים יוצאי דופן — עדיף שיהיה בעל כושר לבצע כל סוג של עבודה, וזה יכול להיות רק קצין. לא כמו המצב כיום שיש עודף כח-אדם גדול, אך זה אינו יכול — ויודע-לבצע את העבודה העיקרית של הקצינים בתיפועל האניה המודרנית.

ההרכיה באניה צריכה להיות בצורת פירמידה עם הרבה חפיפות, כלומר כל פונקציה תוכל להיות מוחלפת בפונקציה מתחתיה. לפי פירמידה זו צריך להיות בנוי השכר, התפקיד, המעמד והאחריות.

כיום, בנויה באניה ההרכיה בעירבוביה של הגורמים הנ"ל בצורה הנדסית שלא קיימת אפילו במציאות.

אין פלא שהתאונות והוצאות האחזקה בגין תקלות, עולות משנה לשנה. כיום ידוע שכ-90% מהתקלות, התאונות, האסונות נובעות מצירוף מקרים של טעויות אנוש וחוסר ידע ו/או אי המצאות האדם המתאים בזמן המתאים לבצע פעולה. כמו כן גם אחזקה לקריה. 90% של תקלות מתבטאות בהרבה מאוד כסף.

ככל שהאניות יקרות יותר צריך להשקיע יותר ברמת ציוות המתפעלים מאחר וכל תקלה קטנה במערכת מתחכמת כזו תגרום להפסדים גדולים מאוד לעומת אניה זולה.

עלינו להבין ולהסכים שמערכת הציוות שהפעילה אניות לפני כ-30 שנה, לא יכולה להמשיך להיות יעילה ולהפעיל אניה מודרנית של היום.

עלינו לשאוף לשנות עקרונית את מערכת התיפועל של האניות המודרניות ע"י מיוזג שתי הקבוצות העיקריות הקיימות היום ולהגדיל את המכנה המשותף המקצועי של צוות אניה מודרנית.

דבר זה — לטווח הרחוק — צפוי להביא להתייעלות, צימצום צוות והורדה משמעותית של הוצאות התיפועל.

כל נשכח שאנו מפליגים מספר חודש בשנה באניה חיים ועובדים בה. המקצוע מהר עבורנו אורח חיים ודרך חיים. על כן, מבחינת חברתית, ככל שיצמצמו את הצוות, הקשר ב אנשי הצוות צריך להיות על בסיס יותר רחב זכותנו לקבוע — ולדעת — מי הם האנשים שחיים ועובדים איתנו כפי שבחיים אזרחיים נורמלים כל אחד קובע מי הם חבריו ואיך תראה משפחתו.

במערכת היחסים הקיימת היום, על פי אורח תבנית ישנה עם כ-25 אנשי צוות, יש הרבה נקודות מחלוקת וניגודי אינטרסים כמבחי קצינים — דירוגיים, קצין בכיר — קצין זוט קצין בכיר — דירוג בכיר, דירוג בכיר — דירוג זוט, מכונאים — סיפונאים, קצין זוט — דירוג, צוות קבוע — צוות לשכה, ימאי זר — ימאי ישראלי, רב-חובל — קצינים, רב-חובל — דירוג, ועוד. במערכת כזו, שמירת הסטטוס לא פועלת לטובת אף אחד. קשה להבין אף בעתיד נוכל להמשיך כך.

לדעתי, לקראת העתיד הגיע הזמן להעל את רמת קבוצת הדירוגים לרמת הקצינים, שאח האניות המודרניות העתידיות יתפעל סוג אחד של ימאים, ימאים בעלי תעודת הסמכה של קצינים. בבוא הזמן יקום איגוד אחד אשר ייצג אותנו בשלמות ובמאוחד.

כיום שנתנתק ממסורות מיושנות, נוו לדעת איך דברים ישתנו מאליהם ביתר קק ממה שחשבנו לפני-כן.

## מלחמת חורמה בהברוחו

לצערנו, אחוז קטן מאוד מאיתנו — ומצוות הדירוגים — מנצל לדעה את מע עבודתו ע"י הברחות ופוגע קשות ב"הדומם". מאחר שאנו חיים ביחד באניה, הופך אותנו לשותפים לעבירה.

תווית הימאי המברחה עדין מוטבעת עי ובצדק. במקום שרק פעם בכמה שנים נשמע הברחה באניה ישראלית, אין שנה שאנו שומעים על כמה הברחות באניות ישראליות. עלינו לעשות יותר כדי לסלק נגע זה מקרב ליבנו.

האינטרס של כולנו הוא לעזור לחברות הספנות ולשלטונות לסלק אנשים אלו מתוך אני בטוח שכל אחד מאיתנו חושב כך ב ליבנו.

לא יתכן שאחוז קטן מאוד יצליח לאותנו לרעה ולקבוע איך ניראה. אנו צרי להלחם בהם בכל האמצעים העומדים לרשותנו.

עצם פירסום, או אי פירסום, דברים אלו יוכיח לנו, אם אנו מסוגלים או חוששים להתמודד עם הנושא.

מצידנו, עלינו להוציא את נושא ההכרחה מרשימת הנושאים החביבים לדיבור בחופשיות בחדרי האוכל באניה.

כאשר תדמיתנו תשתנה יהיה קל יותר לבוא לשלטונות בבקשה לשנות הסדרים והגבלות לגבינו.

לרב-חובל באניה, יש את הסמכות לשמור ולקיים את חוקי הספנות וחוקי המדינה בה. לפעמים, רב-חובל מייצג את המדינה בפני שלטונות זרים. בשתי מילים רב-חובל באניה הוא החוק. כאשר רב-חובל מגיע לארץ, פקיד מכס וסטר מתייחס אליו כאל חשוד פוטנציאלי. במצב של לעג ועלבונות לרב-חובל, רק אנחנו אשמים בו. מצד אחד המדינה מפקידה כירי רב-חובל את כל החוקים וסומכת עליו, ומצד שני לא מאמינה לו ובודקת אם הוציא 2-3 חפיסות סיגריות נוספות, בכוחנו לשנות את המצב ברגע זה!.

## מה קורה במכון?

כל אחד המבקר במכון להכשרה ימית בעכו רואה שהמכון של היום אינו יותר אותו מכון שמוכר לנו או שהיינו רוצים לראותו. אם אין ברירה, זה כואב, אבל עדיף לעבור לספינה קטנה יותר מאשר לראות כמו עינינו איך הספינה טובעת לאט לאט.

לגבי הקורסים המשולבים לשתי דרגות בראשית דרכם: הצלחתם תיקבע ודאי את הכשרת הקצינים בעתיד. אם נצדף את כל זמני הקורסים מהדרגה הנמוכה ביותר עד לדרגה הבכירה ביותר, נגיע לפרק זמן כמו לימודים אקדמיים, כך שבעתיד הרחוק כאשר יידרש קצין ימי (מכונאי+סיפונאי) ברמה אקדמאית ניתן לצפות שהלימודים ירכזו כמו כל מקצוע אחר בחוף.

## דפוסי התנהגות

משפט חברים שהונהג באחרונה, הינו דבר חיובי, יעזור לבנות בעתיד דפוסי התנהגות נאותה בינינו ולקיים מעין אתיקה מקצועית שאנו כה זקוקים לה.

לצערנו, לא פעם אחת שומע מה חבר למקצוע חושב על חברו בצורה משפילה ומזיקה לכולנו.

ביום שנראה את עצמנו אחרת — כך יראו אותנו אחרים.

ברצוני לציין שני חברים, את חבר המועצה חובל ראשון, מורדי חבר שעל פי הפירסומים בבטאון הקצינים הוכיח איכפתיות ודבקות במטרה בניגוד לחברי מועצה אדישים אחרים ומזכיר האיגוד הנוכחי מכונאי ראשי שלמה אלימור אשר ייצג אותנו בכבוד וידע בצורה רציונלית ושקולה להשיט את הספינה קדימה. קשה לדמיין איך היה נראה האיגוד היום אילו לא היה בו אדם אחראי ושקול כמותו. כל פירסום של שלמה אלימור בבטאון הקצינים, היה חוויה לקרוא אותו... אפילו אם אינך מסכים עם דעותיו קשה שלא להתייחס בכבוד לכתוב.

למען כולנו אני קורא לכל החברים לבוא ולבחור את נציגיו כדי שגם לרוב השקט תהיה השפעה ומעורבות בנעשה.

אני מאחל לכולנו שייבחרו לנו נציגים שיידעו ליצג את כולנו בכבוד הראוי. ■

# ספנות ללא חוק או חוק ללא ספנות

מאת: ר/ח עמוס פביאן

לא פעם שומעים על חברת ספנות מ"בית טוב" שמעסיקה ימאים נאים וחלקלקים ונשבת בקסמיהם. (בלחץ גופים מסויימים).

למרות שאנשי אותה חברה מגלים, בשלב מסויים, שלאותם ימאים יש "קופה של שרצים" מאחוריהם, (כאילו שלא ידעו זאת קודם לכן) הם סבורים כנראה, כי יוכלו לשפר את התנהגותם ולהחזירם למוטב. אך המציאות לא פעם טופחת על פניהם.

אותם ימאים מבטיחים שייטיבו את דרכם, אך לאחר מספר חודשי הפלגה הם חוזרים לסורם וגורמים לנזקים והטרדות לאותה חברת ספנות, עם השלכות על כל הסוככים אותם באותו כלי השייט.

כדי להמחיש את הדברים שנאמרו עד כאן נתרכז בכתבה זו בנושא ההכרחות בכלי השייט ישראליים.

לא מזמן כתב שופט אנגלי בפסק דין במשפט שעסק בהברחות באניות: "ההתמכרות להברחות כמותה ככל התמכרות. המתמכר הופך לשבוי ברשת המבריחים. מי שרוכס חייו עסק בהברחות קטנות או גדולות, מכור לעניין כמו נרקומן המשוועבד לסם. הגמילה המוחלטת נדירה מאוד בשני המיקרים".

## מה קורה ל"קפטן" עקשן?

והרי סיפור מן החיים שהתרחש לאחרונה:

באחד מנמלי הפריקה בחו"ל התקבלה הודעה מהחברה המפעילה את האוניה כי אותו ימאי שנתפס, יוחזר לאוניה בשובה ארצה. (מוכר וחביב?)

פיקוד האוניה התריע על חומרת צעד זה בהוסיפו כי הדבר יגרום לעידוד נושא ההברחות ובאחד הימים האוניה עלולה או להעצר ע"י המכס או שתהיה חביעת קנסות ככדים כתוצאה ממצאת סחורות המיועדות להברחה.

חברת הספנות משום מה התעקשה ו"אכלה אותה".

החזיון של פיקוד האוניה היה מדוייק למדי, מכיוון שלא עברו אלא מספר ימים מאותה הודעה של החברה — ונמצאו סחורות לא מוצהרות באניה (בכמות גדולה). ברור שהאוניה נעצרה ע"י המכס, דבר שגרם לחברה נזקים וליתר אנשי הצוות באוניה הטרדות מיותרות.

מכיוון שרכ החובל הוא האחראי הבלעדי לכל המתרחש באונייתו הרי שהוא זה שנלקח ע"י המכס לחקירה (כמה שזה נשמע מוכר).

ברוב המיקרים הקשורים להברחות ותפיסתן אין הפיקוד מקבל מספיק גיבוי מחברות הספנות (או לא מקבל בכלל). החברות נוטרות איכה לאותו רב חובל ש"העיו" להתערב — ולערב את איגודו — ואז, כדי לשמור על נוחותן הן מנסות לכוון את אותו רב חובל, לנתיב שאינו רוצה לעמוד בו.

החברות מנסות בשיטות שונות ל"הכניע" את הפיקוד, ואם הוא ניכנע (גם זה קורה) — הדבר מהווה תקדים מסוכן.

משום מה נציגי חברות הספנות ומשרד התחבורה לא מתייחסים לחוק הספנות בנושא מכוער זה ואין מי שיבין (או לא רוצה להבין), למה התכוון המחוקק כאשר כתב את חוק ספנות ימאים תשל"ג, סעיף 118 סעיפי משנה 18-16-8 (עבירות משמעת) וסעיף 145 (קובלנות ותובענות לבית הדין). להזכירכם, סעיף 118/8 אומר: "ימאי שעשה אחד מאלה אשם בעבירות משמעת.

הביא לכלי השייט טובין החייבים בתשלום מכס בישראל או בכל מדינה אחרת מתוך כוונה שלא לשלם מכס או החזיקם או הוציאם מכלי השייט מתוך כוונה כאמור".

סעיף 145 אומר: "המנהל, בעל כלי שיט ואיגוד הימאים בישראל רשאים, בין ביזמתם או על פי תלונה שהוגשה להם, להגיש לתובע קובלנה על הימאי שעבר עבירות משמעת".

נשאלת כאן השאלה: מתי שמעתם לאחרונה כי חברת ספנות או המפקח על

אי סמי ע...

הימאים הגישו קובלנה נגד ימאי שנתפס בהברחה וגרם לחברה לנזקים ולהטרדות? א לכם לאמץ את זכרוכם כי קשה להזכר בדבריו שלא היו...

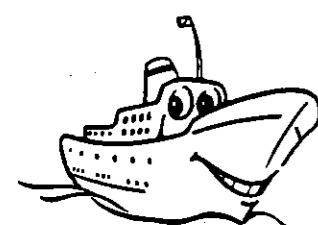
## רב-חובל או מוכס?

לחברות הספנות — וגם למשרד התחבורה — כנראה נוח יותר שכל הענין יסגר ויטיב במסגרת האניה. החברות כבר רגילות להושיב אצבע מאשימה כלפי הפיקוד בעת שנתפס הברחה. או נאמרים לפיקוד דברים כגון אלו לא ידעת על הסחורות? לא שמעת? לא עקבר לא שמרת? — כך מנסים להביא את הפיק לעסוק בעבודות שנועדו לעובדי המכס...

למשרד התחבורה, הענין נוח כשזה נס באוניה ואותו ימאי מקבל לכל היותר "נויפו" וע"י כך אין משרד זה חייב לעמוד בכל מגיני לחצים ועימותים עם גופים שונים ה"מגינינו על החשוד.

עצתי כאן לכל רכי החובלים המכבדים א עצמם ואת מקצועם: לא להניח לאחרים לקב עבורכם, מה טוב, מה רע ומה טעון שיפור כי הדרך הבטוחה והבדוקה ביותר לניס להכשילכם בעבודה בנתונים כוזבים ובהט אחריות לנושאים שאינכם מנוסים בהם ובר לכל כי תכשלו.

מזה זמן מה אנו עדים לזעזועים שקטי אבל מסוכנים, מתחת לפני השטח, שבסיומם אולי תבוא הרעידה הגדולה. לכן גם אתם ו יתר ימאי צי הסוחר: אל תתנו יד למצב שעל לקרות, כלומר: תישאר ספנות ללא חוק (כ שזה היום) או גרוע מזה ישאר חוק לא מיועל ללא ספנות. ■



**אל-יום  
אניות בע"מ**  
משנים בצנבר לישראל ומענה

# גורלם של החריגים בחברה

מאת: ר/ח אמנון תדמו

"כל מערכת שיקולים נכונה, נכונה ומציאותית שאינה עומדת במבחן המציאות ערכה כקליפת השום".

תוצאות חיוביות העומדות במבחן — גם אם במערכת שיקולים מוטעית — אינן מעמידות לדין את זה שצלחה דרכו ושיקוליו לא עמדו במבחן משפטי.

## וועדת אתיקה

1. העיסוק הוא מזכויות היסוד של האזרח ואין להפקיעו לצמיחות או להגבילו אלא על פי הוראת חוק ברורה וחד-משמעית ובעקבות הליך משפטי.

2. וועדת אתיקה, בעצם אינה אלא וועדת ענישה. זוהי מין המצאה שיש בה כדי לעורר ספקות ומהיות גם מבחינת הצדק וגם מבחינת החוועלת, היות וחקירה צריכה להיות השלב הראשון של עשיית הצדק ולא האחרון והסופי.

לאחר החקירה צריכה לבוא הגדרה ברורה של עבירה, אישום ונאשם, לפי סעיפים מוגדרים ולפי חומר ראיות שיכול להיות קביל בבית משפט.

3. וועדת אתיקה היא למעשה מין אנדרוגינוס משפטי, הוא פחות מחקירה משטרתית סדירה ויותר מענישה מקובלת.

מסקנות וועדת אתיקה הופכות כמין דילוג פרוץ על פני כל שלבי עשיית הצדק — לפסק דין ראשון, אחרון, סופי ומוחלט, בלי שום זכות ערעור ובלי אפשרות של הגנה מלאה.

העונש — הוא עונש דרקוני שהוטל על ידי וועדה שאינה אלא גליטינה לשעירים לעזאזל.

4. אמנם קברניטים עדיין לא ישבו בבית סוהר אבל גם ביתו של אדם יכול להחשב לבית כלא לכל החיים, לאדם שעיסוקו וכבודו המקצועי והאישי נשללו ממנו, והוא ממתין עד גיל הפרישה בהמתנה מינהלית.

## על הנבלים שבקרבונו

הנבלים היווניים בעולמנו ממש כאנשים חשובים. הם מביאים חיוניות ויוזמה, שאלמלא כן לא היה אלא קיום משעמם מאד. הם מביאים כוח במקום שהיתה שיגרה. הם מביאים צבע. הם מתסיסים את הערים ואת המערכות ויש להם כוח דמיון שרוב בני האדם משוללים אותו.

מימי לא ידעתי איש בעל שעור קומה, גבריות ומרץ שלא היה בן בליעל אמיתי בלבבו. אלה הם הרומנטיקאים האמיתיים, ההרפתקנים. המשווררים. גן העדן, סבורני, משעמם מחמת היעדרו של השטן.

אני בטוח שהוא שר את השירים העליונים והמפולפלים ביותר לחיזוק רוחם של המלאכים, אומרים, כשהוא קורר וזעף. כשלעצמי, אני מאמין שהוא צוחק. ככלות הכל, כל המסתכל בעולם בעין בוחנת ומבינה חייב להשתכנע שהוא אבסורדי וכני בליעל יודעים זאת.

הבנת את זה מר כץ?

## החריג והשונה שבמיעוט

ללא גינונים מיותרים, מוצהר בזאת שמותר לדבר לא יפה — אם איכפת, מותר לצעוק — אם כואב, מותר אפילו לריב אם יש באמת על מה.

אולם אסור לשלול מאחר, מהשונה, מהחולק ומהחריג, מזה הנמצא במיעוט, מהיחיד — את תום הלב שלו, אסור לייחס כוונות, להדביק תוויות, להוציא מהכלל, לקבור מחוץ לגדר.

אף אחד לא יותר ימאי או מומחה מהשני ועוד כלי מיני "יותרים" כאלה, הסובלנות וההבנה איננה "צדיק באמונתו יחיה".

סובלנות — פרושה גם אם הוא "רשע" בעיניך, גם הוא באמונתו יחיה.

כחברה יש מקום לחריגים המקדמים נושאים ה"נמרחים" מתחת לשטיח, הלוחמים באמונה על תדמית ועל לויאליות, ללא השבון, ללא חנופה וללא התרפסות.

הבנת ירקוני?

רעידת אדמה תתחולל כאשר ה YESMAN יחליף את עורו בתהליך ויהיה MAYBE. לא כל דבר שמקובל על כולם בהכרח הוא הנכון.

## התווית שהודבקה

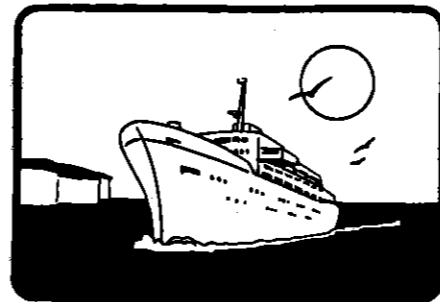
בכל פעם שהילד הרע עשה מעשה רע, נעץ אביו מסמר בקיר עד שרובו המסמרים מאד. יום אחד, גדל מעט הבן ושאל את אביו, מה לעשות כדי לסלק את המסמרים מהקיר? השיב האב: "על כל מעשה טוב שלך אעקור מסמר אחד", שמח על כך הילד, "רגע אחד" — אמר האב — "אבל החורים בקיר יישארו!!"

זו תופעה אצלנו להדביק תוויות משמיצות כאמצעי התגוננות ובמגמת חיסול.

לא חשוב מי אתה ומה באמת עשית, מאמינים יותר לדימוי המסולף שיוצרת התווית. ואתה — לך תוכיח שאין לך אחות.

זהו נשק באמתחתם של הפוחדים להתמודד עם האמת.

אפילו אם נביא בחשבון שאי אפשר להשביע רצון כולם, קשה להתעלם מהטענה שבמערכת קידומים ושיבוצים אין סולחים לחביבים את חסרונותיהם ולא לה שאינם אהובים אין סולחים אפילו את יתרונותיהם. ■



# עמרם המתעמר

קראתי את מכתבו של אלחוטאי דדי לפיד כמי שהפרסם בכטאון הקודם. מחודש מאי 1990.

אני מברכו על אומץ ליבו בחושפו את התנהגותו המחפירה של משה עמרם, המשמש כמפקח אלחוט בחברת צים ובחברת "חריש" לאחר שברקתי עם עוד מספר אלחוטאים בהקשר להתנהגותו של מר עמרם "הנפכר" לגבי נתינת הטענות שהועלו כנגדו, הסתבר לי מהאלחוטאי דדי לפיד שמר עמרם קיבל העתק מן המכתב טרם פרסומו. כמו כן לא נמנעה ממנו זכות התגובה והניל לא ניצל את זכותו זאת. יש יסוד להבין שאכן כן הם הדברים לנו כציבור עובדים, אסור עלינו לפרשה כזאת לנח אסור היום כן סתם או בקשר למדמנים על המפקח מר משה עמרם לערוך בסיס מקיף ויסודי להטיק את המסקנות המתקשות כדי שיריבם כניו אלן לא יחזרו עליו. ער לייחוד העניין אני מציע לאלחוטאים העובדים החתומים של המסקנה הנכבד — פשוט לא לשתף עמו פעולה וע"כ לרחות בשאט נפש את התנהגותו וניצול מחסיר של סמכותו.

מורידי חבר

חובל ראשון

חבר מועצה חטיבת הקצינים

# משאלות לבו של קצין

מאת: דדי לפיד, קצין אלחוט

הסתיימה לה קדנציה באיגוד קציני הים וברצוני לחלק את דעותי עם ציבור הקצינים.

ראשית, ברצוני לציין את עזרת האיגוד ונכונותם לעזור. במיוחד אציין את סיועו של אלי רומנו המזכיר (אליו אף התקשרתי הביתה לא אחת) שתמיד האזין וניסה לעזור, ולו פשוט אומר תודה!

ברצוני להביע מספר משאלות, שלדעתי בהחלט ניתנות ליישום.

אינני מתכוון לשינויים רדיקליים בתחומי חוזה העבודה או השכר, אלא שיפורים היכולים להיטיב במידת מה את רווחתנו ורווחת בני משפחותינו.

משאלותי הן כדלקמן:

1. כאלחוטאי המפליג כבר 10 שנים הייתי רוצה שתינתן האפשרות לאלחוטאים לממש את הזכות לעאת לקורס מקצועי בתחום בו אנו עוסקים. שלא באשמתנו אנו לא מנצלים את זכותנו לקורס, ולשכר החופש הנלווה.
2. מאידך, ידוע על מספר קצינים שיצאו לקורס ולדעתי כדאי להתוות מדיניות אחת שתהיה שווה לכל.
3. בכל פעם שאנשים עולים לאוניה במהלך חודש פברואר, מתעוררת השאלה אם ישלמו עד ה-28 (או ה-29) או עד ה-30.

לדעתי, מן ההגינות שהשכר ישולם עד ה-30 ולא עד ה-28 כנהוג היום, מאחר ובסיכום הכללי יש 7 חודשים בהם יש 31 ימים ואנו משתכרים עבור 30 יום.

3. אם היתה לנו חצי פריבילגיה של תשלום חצי מס נסיעות גם זה בוטל ולהפלות בני המשפחה נאלץ לשלם מס נסיעות מלא.

4. זה לדעתי, אבסורד, ומה על אלה המפליגים במיכליות, למשל, מגיעים לנמלים בהם הידידה לחוף קשה או לעיתים בלתי אפשרית? האם גם הם צריכים לשלם מס נסיעות כמו תיירים היוצאים לחו"ל?

לדעתי, יש לפתוח במגעים עם "נבחרי העם" בכנסת לשיפור עוולה משועת זו.

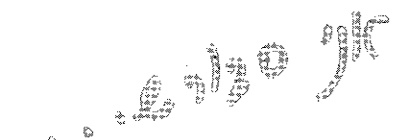
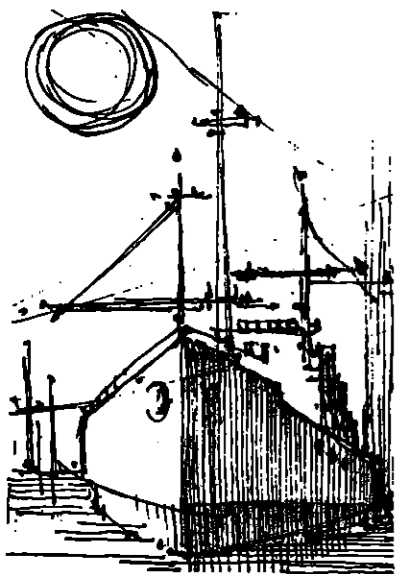
4. מאז שנת 1980, הפטור במכס לימאים הוא בשיעור של דולר ליום הפלגה. בעולם חלה התייקרות כללית ואנו נשארנו עם אותו פטור.

5. כדאי לנסות ולשכנע את הנוגעים בדבר להעלות הפטור ל-1.5 דולר ליום. להפסיד אין מה, אפשר רק לשפר את הקיים.

6. האיגוד השיג לנו ביטוח שיניים. הישג מרשים כשלעצמו אך ניתן לשפרו.

7. ראשית, מדוע שלהסדר זה לא יוכלו להצטרף בני המשפחה?

שנית, מדוע לא להכניס יותר רופאים



להסדר הביטוח ובכך לאפשר לחבר להשתמש גם בשירותיהם של רופאים אחרים?

6. לא אחת קשה לנו להשיג את נציגי באיגוד בטלפון, בגלל עיסוקיהם או הש המאוחרת.

יש לי שני רעיונות: האחד, כשק מתקשר ומבקש שיתקשרו אליו, אנה ע זאת כי לא אחת הוא בלחץ. רעיון שני הוא שימוש במזכיר אלקטרוני אחרי שעות הפעילות.

7. משאלתי האחרונה היא: כואו נשפר תדמיתנו.

א. לאיגוד אמליץ לפרסם את הבטוח במועדים קבועים וידועים מראש, למל ראש השנה ופסח.

ב. אפשר להפעיל חוגים לרווחת משפחות הקצינים, כגון חוגי ספורט וח העשרה שונים.

ג. נחמד יהיה אם יארגנו פעילויות חברתיות לקצינים ובני משפחותיהם, כ אירועי בידור, כרטיסים מוזלים לאירוע שונים וכדומה.

אסיים בכרכת הצלחה לכל המועמתי בכחירות הבאות ופעילות פוריה לנבחרים.

## מאת מ/ר אורי נצר

בהתקרב מועד הבחירות לאיגוד, עולים וצצים שמות מועמדים רבים ועומדים אנו נבוכים מול עוצמת מסכת הפעלים והמעש אשר מבטיחים המועמדים השונים לעשות.

אני כשלעצמי נבוכך תמיד משפע המועמדים ותוהה מדוע זה מועמד מותר על עבודה קבועה בחברה גדולה וסידור הפלגות נוח ו"מקריב" עצמו לעבודה ציבורית כפוית טובה זו.

לא נותרה הברירה אלא לבדוק מניעי הצגת מועמדותם של הנציגים מהעבר הרחוק, מטרותם, תכליתם, יעודם וטביעת האצבעות אשר השאירו.

אין זו הפתעה גדולה ומרעישה להיווכח שכמעט כולם מסודרים בעמדות נכבדות

בחברה הגדולה בארץ ובסניפיה מעבר לים. לכן, על ציבור הבוחרים לבחור במישנה זהירות את נציגיו ועלינו לבחור אנשים מקרב המועמדים שהם דינמיים, בעלי חזון המבינים לרחשי ליבם של אנשי הים והיודעים מה נחוץ להם.

ייבחרו הראויים והמתאימים אשר הוכיחו עצמם כנאמנותם וכמעשיהם ואינם מאנשי הממסד. כל נשמש כמה ומנוף לנציגים אשר נחו להם שלב ופרק במסלול קידומם האישי.

העומס הוא עצום ולכן אסור לנו להמר! ייתן קולנו לאנשי המעש, "בעלי הקבלות" מפועלם בעבר ואשר מועידים עצמם למעש בעתיד. הסחף הוא עצום. בחברת הספנות הגדולה,

המגמה והנטייה היא של בריחה מתפעול ברגל ישראלי ככלל ועבודה עם צוות ישראלי בפרט. גיוס דור ההמשך נקטע והופסק כליל והמכון רוקן מתוכו.

בגבור העליה מרוסיה על האיגוד הנבחר לעניין את הממשל ביצירת מקומות עבודה. בקליטת צוערים חדשים ובהחייאת המכון כי עבודה יש ואוניות יש — רק דור המשך אין.

על האיגוד לעניין גורמים וגופים בעלי אינטרסים דומים — הן בארץ והן בחו"ל, ולצרף סקטורים ממיגזרי העבודה במשק הקשורים לענף, ובעלי יעדים דומים, כדי לקדם מטרות לרווחת ענייני הימאים, תוך שיתוף פעולה חזק ופורה בין גורמים אלו. ■

אין סגור... ■



## מה הושג בקדנציה הנוכחית?

- ★ לקראת סיום תקופת כהונת המזכירות הנוכחית ברצוני להזכיר את ההישגים בתקופה זו:
- ★ שמירת השכר הריאלי כמשך השנים.
- ★ הבדל הכנסה לקצינים בעלי תעודות הסמכה מעל לדרגתם.
- ★ הגדלת תוספת וותק משמעותית.
- ★ הגדלת הביגוד לכירים וזוטרים.
- ★ כדיקות רפואיות במכונים ולא "סידורים" במרפאת הימאים.
- ★ תשלום כלכלה בזמן הלימודים במכון.
- ★ הגדלת תשלום חופשת הלימודים.
- ★ ביטול הפנסיה המוקדמת.
- ★ הסכמים מיוחדים על ידי הכנסות נוספות באוניות מתמחות או חדשות.
- ★ תשלום מענק פרישה מיום 1.3.87 בגובה של 72% מהשכר.
- ★ הגדלת ימי החופשה השנתית.
- ★ הוספת ביטוחים שונים.
- ★ הסדר עם קופות גמל עצמאיות (שמית) בגודל של 5%.
- ★ הגדלת קרן השתלמות מ-7.5% ל-10% והעברתה לקרן כנרת תוך כדי השגת הסכם עם בנק הפועלים על הכנסה מובטחת של 4% מעל המדר.
- ★ בדיקה מתמדת לאי הפליה בין הקצינים ע"י שירות של קצינים בסוגי האוניות ברוטציה, התערבות בנושא קידום קצינים בדרגות, ותקופות שירות באוניות.
- ★ ביקורים באוניות בנמלי הארץ.
- ★ צירוף עובדי גוררות נמל חדרה לאיגוד קציני הים וכמובן עריכת הסכמי עבודה עם מפעילי הגוררות.
- ★ העמדת את הטלפון בביתי להתקשרות החברים אלי למשך 24 שעות כיממה וכל פנייה נענתה ככלל עת. ■

אלי רומנו  
מזכיר חטיבת הקצינים.

# אל ציבור הקצינים

מאת: חובל ראשון אלי רומנו

לקראת הבחירות הקרובות ובאות למועצת איגוד קציני הים התארגנה קבוצה חדשה אשר כוללת קצינים בכירים וזוטרים, ותיקים וחדשים.

בקבוצה זו מיוצגים קצינים חדשים עם רעיונות חדשים, בד בבד עם נסיון הותיקים בפעילות האיגוד ובעבודתו.

למותר לציין שבשתי הקדנציות הקודמות ייצוג הקצינים היה הומוגני ואף דרגה לא קופחה, יחסית, לדרגה אחרת או מחלקה.

לקראת החווה הקרוב מנסים אנו, לפי הנסיבות והתנאים הקיימים, לדאוג לכל ציבור הקצינים ללא הבדלי דרגות או מחלקות. ועל כך יעידו הישגינו בעבר ודרשותינו לעתיד.

נכון שמידי פעם ישנם בעלי דרגות מסוימות, או קציני מחלקה כלשהיא, המרגישים עצמם מקופחים וכל זאת תוך מבט צר ולא מבט כולל של מורכבות ומהות המקצוע.

לכן יידע קצין הפונה למזכירות — ואני תקווה שהפעם גם חברי המועצה יבינו שתפקידם לעזור למזכירים ולא חתירה בלתי נילאת נגד המזכירים — שסעיפים מסוימים או תוספות מסוימות עדיפות לטווח ארוך מאשר זריקת המשאבים או התנאים לזמן ריגעי קצר וללא מחשבה על העתיד. למותר לציין שכל קצין בנפרד, או אף כחלק מקבוצה, המעוניין לקבל הסברים מפורטים יותר מוזמן בזאת ליצור קשר עם מזכירי האיגוד הנוכחיים אלי רומנו ויעקב דרימר.

קשר זה יעזור יותר לקצינים להבין את פעילות המזכירים וכן, כמובן, ליידע את המזכירים בנתונים חדשים.

• רומנו אלי	— חובל ראשון
• חבר מרכזי	— חובל ראשון
• ביכובסקי אנדריי	— חובל שני
• גרינברג עדי	— אלחוטאי ראשי
• דרימר יעקב	— מכונאי ראשון
• פינצסקי משה	— מכונאי שני
• סבג משה	— חשמלאי ראשי
• אסרף מוריס	— כלכל ראשי

הרשימה המומלצת על ידינו כמקשה אחת:

3.2.4 להוסיף בסוף הסיפא "באם הקצין יוחלף במשמרתו על ידי רב החובל או המכונן הראשון כדי לעבוד עבודות אחזקה או עבודה אחרת למעט עבודות בשעת חרוג יחושבו שעות אלו כשעות נוספות בתשלום, אם לא מילא הקצין את מיכסת 100 השעות".

3.2.5 להוסיף בסוף הסיפא: "לא ניתמ האפשרות לקצין לצאת להפסקת הארוחות א לשתיית קפה. שעות אלו יחשבו כשעות נוספות בתשלום גם אם לא מילא הקצין את מיכסת 100 השעות".

3.3 עבודת שעות נוספות.

3.3.1 להוסיף בסוף הסיפא: "על אף האמנה לא יועסק קצין בעבודות אחזקה בשעות נוספות בנמל".

3.3.2 לא יועסקו קצינים בעבודות אחזקה בשבתות וחגים".

## דרישותינו לחוזה העבודה ל-1991

### פרק 3

3.2.1 — לשנות לשבוע העבודה של הקצינים הוא בן 45 שעות עבודה בשבוע, בימים א-ה 9 שעות ביום.

עבודה בערכי שבתות וחגים, תבוצע בהתאם לסעיף 3.2.3 להלן:

3.2.2 מנוחה רצופה.

להוסיף לאחר הסיפא "גם אם לא יאפשרו לו 8 שעות מנוחה רצופות כיממה, שעות אלו ישולמו כשעות נוספות גם אם לא מילא הקצין את מיכסת 100 השעות".

## פרק 4: שכר עבודה ותמורות אחרות

4.2 משכורת חוף: לעדכן את תעריף שע נוספות בזמן עבודה בצוות חוף, מקב לתעריף שעות נוספות בזמן חתימת חו שירות:

4.8 תוספת שירות ארוך

לשנות את הסעיפים הקיימים היות והם מובנים על ידי שני הצדדים. מוצע בזאת לפע סעיף זה על ידי כך שיהיה ברור לשני הצדד כי כאשר האוניה מפליגה מהארץ ללא תוכן הפלגה המעידה על תאריך הגעה חזרה לאו תחשב הפלגה זו להפלגה בשירות ארוך.

# אנו מבקשים את אמונכם

## מאת: חובל ראשון שמשון שרעבי

להלן פרטינו האישיים:

03-768130	שרעבי שמשון	חובל ראשון
04-523132	אבוטבול אבי	חובל שני
04-824751	זוננריך רוני	חובל שני
08-467448	כהן ינון	אלחוטאי
04-762842	סויסה יוסי	כלכל ראשי
059-32345	אזולאי עמרם	מכונאי ראשון
059-74964	רוכל יפתח	מכונאי שני
05-534929	קסטיאל אלברטו	חשמלאי

לחשומת לב קציני הים: חברי קבוצה זו נבחרו בקפדנות, תוך ייצוג ואיזון לכל זרמי הקצונה הימית, על מנת לענות על מירב האתגרים שהקצונה הימית מעמידה בפנינו. אנו עדים לבעיה חמורה של אי קידום קצינים, כאשר קצינים בעלי הסמכה מפליגים זמן רב בדרגה נמוכה מהסמכתם. כמו כן קצינים "תקועים" זמן רב מדי באותה דרגת שבר.

## על מה עוד נאבק?

אנו — קציני ים שאיכפת לנו, שחשובה לנו דעתו והרגשותו של כל קצין ים ופנסיונר — הגשנו את מועמדותנו ומקווינו שבעזרתכם נצליח להבחר ולהיות נציגים ושליחים במוסדות האיגוד.

לחברי קציני הים, באשר הם, שלום וברכה! עת בחירות לאיגוד קציני הים בפתח וזה זמן חשבון נפש לכל קציני הים בפועל ולפנסיונרים.

בבואנו לבחור את נציגינו נשקול את הישגי העבר ונביט אל העתיד.

חברי הקצינים! מטרתי אינה הכפשת חברי המזכירות. כבודם במקומו מונח. את שלהם הם עשו ורצוי שיפנו את מקומם.

ידוע לכל שחברת "צים" מעבירה באופן שיטתי אוניות לתפעול חברת "עופר", דבר שפוגע קשות בקצינים ישראלים, בקידומם ומקום עבודתם. חובתנו לפעול לעצירת תהליך זה ולמען עתיד הקצונה הישראלית לומר: עד כאן!

באחרונה אנו עדים להאצת תהליך חיסול תקן כלכל באוניות. מנסיוני, כאחד ש"חווה" להפליג ללא כלכל ו"נהנה" כביכול מפירות הסכם זה, חוזה אני: מה הועילו חכמים בתקנתם? או בפשטות, למי זה נחוק?

אנו — קציני ים שאיכפת לנו, שחשובה לנו דעתו והרגשותו של כל קצין ים ופנסיונר — הגשנו את מועמדותנו ומקווינו שבעזרתכם נצליח להבחר ולהיות נציגים ושליחים במוסדות האיגוד.

להוסיף סעיף 5.15.10: "קצין הצובר וותק של 5 שנות עבודה בחברה בתפקידו האחרון יהיה זכאי לתשלום שכר לימוד עבור סימטרים במוסד להשכלה גבוהה וכן למשכורת חוף כמשך לימודיו".

5.20 השתתפות בשכר לימוד קצינים קבועים, לשנות את הסעיף הראשון כדלקמן: "קצין קבוע ששילם שכ"ל למוסד(ות) השכלה על תיכונית המוכר(ים) על ידי משרד החינוך עבור ילד(יו) הסמוכ(ים) על שולחנו יהיה זכאי להשתתפות החברה בשכר הלימוד כמשך ארבע שנות לימודים לכל ילד בשיעורים כדלקמן: ... (כפי הקיים בחוזה).

## פרק 7

ביטוח הבטחת השלמת הכנסה לקצין הנפסל מלהפליג בים עקב מחלה.

טבלת שכר לקצינים

להוסיף דרגות ביניים בין כל הדרגות במשכורת שכר יסוד משולב.

5.5.5 לשנות סעיף זה: "כל עוד הקצין החתום על חוזה צוות ולא הוחלף בקצין החתום על חוזה צוות, יקבל הקצין משכורת ים".

5.5.6 במקום הסעיף הקיים להכניס סעיף "חלה קצין על האוניה, יקבל את מלוא שכרו".

5.5.7 כנ"ל בסעיף 5.5.6.

5.8 פגיעה בעבודה.

לשנות את דמי הפגיעה בעבודה לפי חוק הביטוח הלאומי.

5.11.2 לשנות סעיף זה: "לקצינים בכירים אחת לשנה ולקצינים זוטרים אחת לשנתיים".

5.11.3 לבטל סעיף זה.

5.14 לאחר הסיפא "לאשתו ולשלושה מילדיו אחת לשנה..." לשנות: "זכות זו ניתנת להעברה להורי הקצין".

5.15 השחלמויות קצינים לשנות את תקופות התשלום לפי תוכנית הלימודים במכון.

4.13.2 להוסיף לסעיף זה: "קצין שלישי שהוסמך לדרגת קצין שני ואינו ממלא תפקיד של שני יהיה זכאי לתוספת של 10% מתוספת הים וזה עד לקידומו לדרגת קצין שני בפועל".

4.16 סיום חוזה שירות בערב שבת או חג להוסיף בסוף הסיפא "באם לא ישתחרר הקצין מהאוניה עד לשעה 14.00 יהיה זכאי הקצין למשכורת ים בגין אותו שבת או חג ולמשכורת חוף בגין יום לאחר השבת או חג".

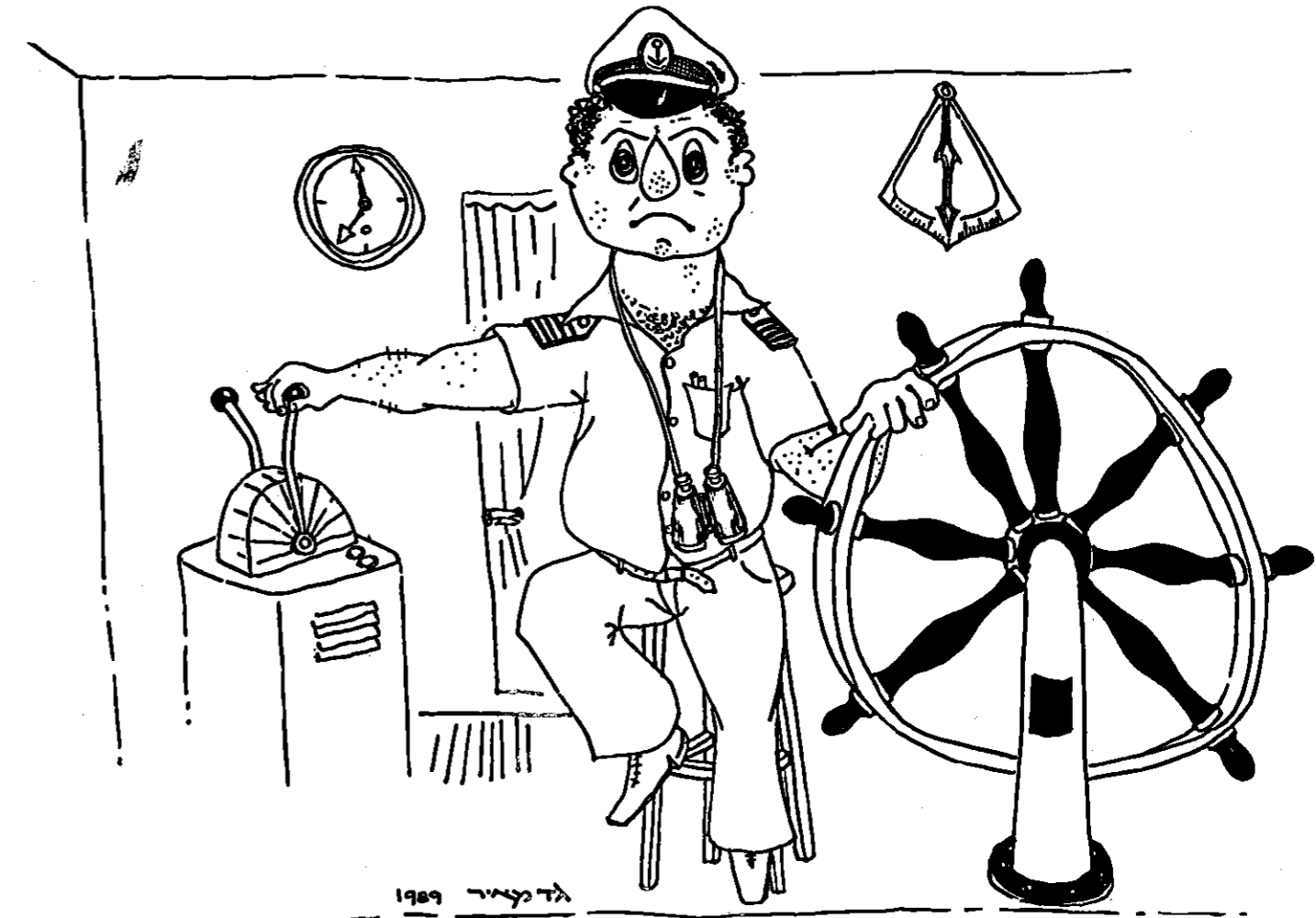
## פרק 5: תשלומים נלווים וזכויות נוספות

5.1.1 מיכסות החופשה השנתית.

בסעיף קטן (1) ו (2) לבטל את התקרה של מקסימום 30 שנות וותק.

5.4.3 להוסיף סעיף קטן (3)

"(3) קצין אשר לזכותו מעל ל-150 ימי חופשה יהיה זכאי להמיר ימי חופשה עד לכדי 60 יום חופשה בשנה".



ג'ד נקאר 1989

# אחים עופר

פעיל ומפעילי אניות

חברת אחים עופר בע"מ, ת"ת, תל אביב, מיקוד 10100, טלפון: 04-675675  
 משרד אגודת הפלגים, ת"ת, תל אביב, מיקוד 4095, טלפון: 04-521121 / 561810

# שיחות הקצינים

נושא תדיר בשיחות הקצינים — מהו תפקיד ועד עובדים. תפקיד ככלל של מייצגים ובפרט של איגוד הקצינים. האם בעיצוב אסטרטגיה כללית, או שמא שמרטפות פרטית? חוזה עבודה רב שנתי או טיפול בבעיה יום יומית? כתמיד-האמת היא באמצע, אך כזאת מי יתרצה? בפסקנות ובשמחה (ואינני יחיד) - תודה מזכירות על כל שעשית! • • • העדפה סקטוריאלית של שיכבה מקורבת-חריט מול יח' אחוזי התוספת. קצין זוטור כמילה מגונה לא שום תגובה! שיכבה זוטרה כחוטבת שואבת עבור אדונים — לתפארת. לסניורס על חק וטיקט לשאר — הקדחת. הינף עט וחסל אלחוטאי וכלכל עתידם? לא שמענו כלל!

ומה עם ההוא המוסמך רק שלישי? האם נחות הוא וכל כך שלילי? על שכר ישראלי שקופח וכאילו זה הדולרי טופח ויתור כללי בשנות המשבר — והיכן הפצוי בזמן האחר?!

• • • בהללו לדוש אפשר עוד רבות, ועוד כנ"לים להביא בפרוטרוט. אך אנו לקראת הבחירות שבפתח — לא נשקוט לא נחריש על כל אילו לבטח! לא נקבל "יהיה בסדר" — לא עוד כולנו כעדר. נבחר נציגות הטובה לכולנו, שבטוח תהיה אחת משלנו. לא עוד נבחר בלוטש אלי כס, אישית — אינני נושא כזה קיים. בתקווה שאת אמונך אקבל, זאת אבטיח: לא אלך בטל, הללו עוותים מתחייב לבטל! אפעל לתקופה טובה קצת יותר, אחרת מי כאן ייותר?!

יפתח רובל — מכונאי שני "צים סינגפור"

# תנו כבוד לנסיון!

מאת: רח ישעיהו גרומן ("שייקה")

חברים רבים פנו אלי לאחרונה בהצעה להציג את מועמדותי בבחירות הקרובות למועצת קציני הים (חטיבת רבי-חובלים ומכונאים ראשיים).

נענתי לפנייה מאחר ולדעתי יש לי עדיין מה "למכור" וזאת לאור נסיוני רב-השנים ועקב המצב הקשה בו שרויה כיום הספנות הישראלית.

אני מביא איתי נסיון במערכת יחסי העבודה והבנת חברות הספנות בארץ וכן גם מה שנעשה בתחום זה בעולם המערבי. זאת, עקב היותי נציג אי.טי.אף. בישראל ומשום כך נודמנתי רבות, בגלל תפקידי, לחו"ל, שם באתי במגע עם אירגוני ימאים וחברות ספנות.

לשם איזכור בלבד (ובמיוחד לחברים הצעירים יותר) אציין כי משך 7.5 שנים הייתי מזכיר חטיבת ר/ח ומר באיגוד.

אין זה סוד שמצבה של הספנות הישראלית הוא בכי רע וניתן לומר — בלי שמץ של מליצה — שהיא הולכת וגוועת. אם עד היום איש לא הרגיש בכך (דהיינו לא היו פיטורים ולא נמכרו יותר אוניות) הרי זה אך ורק בזכותו של האיגוד שידע לעמוד בשער ולהגן על זכויות חבריו.

לכן, אני קורא לחברים להבין את החשיבות של קיום איגוד חזק — כי בנפשנו הדבר! בתקופה בה כיהנתי במזכירות הפעילה "לא ליקקנו דבש" וגם היום המזכירות המועצה

# מצע — מה צריך עכשיו?

מאת: חובל ראשון אהרון בר-תור

בכותבי שורות אלה, אין בכוונתי להציג את מועמדותי או משהו מטעמי למועצה. אוסיף ואומר כי מקווה אני שכל הרכב של מועצה שייבחר יישאר בטל מעבודה המחייבת אותו מעצם היותו נציג של צבור קציני הים כפרט והימאים בכלל.

יחד עם זאת, מוצא אני לנכון להעלות על הכתב, להעיר ולהאיר את דעתם של המועמדים למועצה לנושא המכרסם בציבור הימאים והגורם לחיסול הספנות העברית.

עדים אנו כשנים האחרונות למעבר הולך וגובר של אניות מדגל ישראלי לדגל זר. חמור מכך: השימוש בנו, כצוותים, פוחת והולך ומפנה את מקומו לצוותים זרים.

המצב הכלכלי במשק וגל העליה הגובר תורמים לחזרת קצינים לשרות בים וכתוצאה מכך הולך ומתחדד המאבק על מקומות העבודה בצי הישראלי.

ברוב עונותי, חייב אני להתוודות שספק אם הייתי מעלה דברים אלו על הכתב אלמלא הונפה חרב זו על צוואר חברי ועל צווארי אני ע"י מ"מ מתמשך — שנמצא בסיומו — המתנהל בין התק"ם (בעליה של חברת הספנות הקיבוצית "תרשיש") לבין "צים", על מכירת החברה, זכויותיה ואניותיה "מורן" ו"פלמח".

לפני כ-6 שנים, שעה שהפלגתי על האניה "ימה" תחת דגלה של חברת "צים" ובהיותי

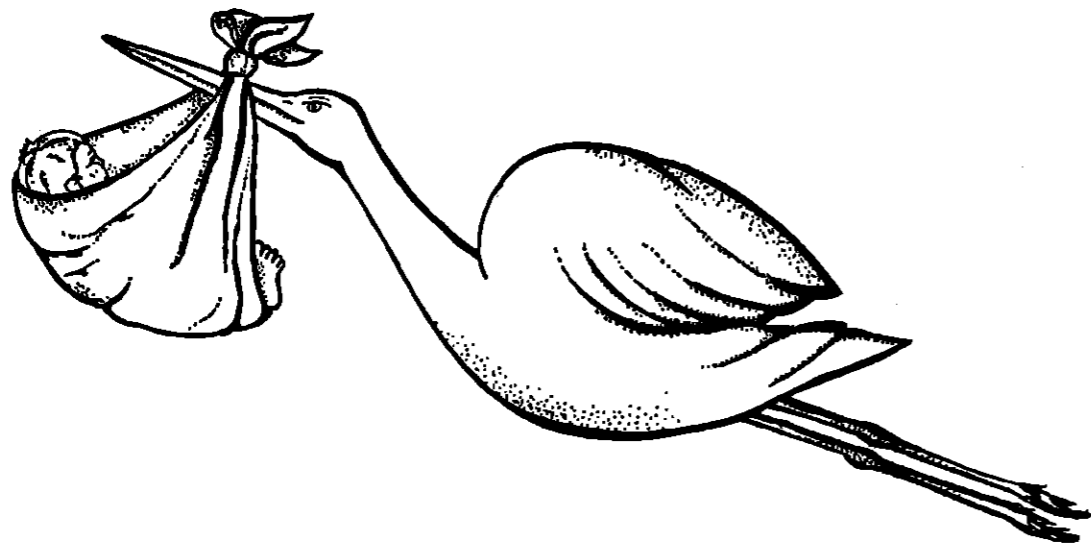
אינן סגור...

משקיעים מאמצים גדולים כדי לשמור הקיים. משום כך על החברים להתלכד סביב האיגוד וההנהגה הנכונה! פנייתי זו מכוונת לא רק לחברים הפעילי אלא גם לחברים הגימלאים, היודעים האיגוד שומר על האינטרסים שלהם. החלטתי אפוא "לרוץ" לבחירות אלו בגלל גילי תהיה זו הפעם האחרונה שביכול להיבחר ולתרום מנסיוני רב השנים לציב קציני הים. אני מקווה לזכות באמונכם ובטוח כי תר לראות במועצה החדשה אדם וותיק, בעל נסיון ששירת אותכם גם בעבר. ■

אינן סגור...

קצין שלישי, הורה איגוד קציני הים על השבת האניה עקב הכוונה להעבירה לחברת "האחים עופר". לאחר תקופה קצרה פוזרו כל הקצינים והימאים באניות האחרות של "צים" וכיו מפליגות ה"ימה" וה"קרמה" תחת דגלה ע "האחים עופר". אין לי שמץ של ספק שזה הגורל שיוע ל"מורן", וקרוב לוודאי גם ל"פלמח 2", א תועברנה לרשותה של "צים".

להציב "קווים אדומים" בעצם הימים האלה מנהלים ראשי ההסדרות מאבקים עם האוצר על מנת להקטין א הפגיעה בשכר העובדים לאור המצב הכלכלי



יחד עם זאת, מתקשה אני להאמין שללא תמיכה בלתי מתפשרת מצד האיגודים השונים בכלל ואיגוד הקצינים בפרט נצליח לעמוד מול אינטרס שהפך משותף ל"צים" ו"תרשיש" גם יחד.

מתפקידי המועצה הנבחרת יהיה, לדעתי, להציב את ה"קיום האדומים" בפני החברות והגורמים הממלכתיים בכל הנוגע לתעסוקתם של קצינים ישראלים, באניות בבעלות ישראלית כפי שהדבר מתבטא בחוק הספנות של מדינת ישראל.

במשק, נשגבת מבינתי השתיקה המתמשכת לנוכח חיסול עקבי ומתמשך של מקומות עבודה ומסירתם לידי יוגוסלבים, פיליפינים, טורקים, בולגרים, וכיוצא בזה, האם לא ברור שברגע שלא יותרו מקומות עבודה לא יהיה שכר להאבק עליו?!

כמידה ובעת פרסום שורות אלו קיימת עדין חברת "תרשיש" אל לנו קציני הים להניח לה לגווע ומחובת המועצה, מוסרית ומקצועית, להנהיג מאבק זה.

היריה הראשונה נורתה למעשה שעה שקבוצת קצינים מקרב הקיבוצים החליטה לקרוא תיגר על החלטת התק"ם למכור את חברת "תרשיש". בעשותה כן, יודעת היא היטב כי קשת רחבה מקרב קציני וימאי "תרשיש" — וצי הסוחר כולו-ניצבים מאחוריה ומקווה בכל לב שיצלה מאבקה.

במידה והימאים הזרים זולים יותר ופחות פרוכלמטים על פי תפיסת חברות הספנות, אזו אולי ייאמץ המשק הישראלי כולו את השיטה. אולם אם התפיסה הממלכתית בישראל שונה, חייבים אנו להאבק שינחו לימאים ישראלים להוביל מה שישראלים מייצרים. האין זו התפיסה הבסיסית של עצמאות כלכלית?

אם מילותי אלו הם דבר הספר ו"תרשיש" הלכה לעולמה — שוב ספגו הימאים והספנות הישראלית מפלה. ■

## ברכות

### להולדת הבן/הבת

יוסף אסייג ח/2, להולדת הבן  
 יחיה כהן חשמלאי ראשי, להולדת הבן  
 עמי אופיר ח/2, להולדת הבן  
 דדי לפיד אלחוטאי, להולדת הבן  
 ניסים רותם אלחוטאי, להולדת הבן  
 רפי אלבז עובד "צים", להולדת התאומות

יואל בן-משה אלחוטאי, להולדת הבן  
 אברהם לוי קצין חשמל, להולדת הבן  
 אשר אביזמר ח/2, להולדת הבת  
 אבי שלונציק מ/2, להולדת הבן  
 מקסים אבודראם כלכל ראשי, להולדת הבת

### להולדת הנכדים

אליעזר טורובצקי להולדת הנכד  
 צפניה שכטר מ/ר, להולדת הנכדה  
 אברהם שטרלינג מ/ר, להולדת שלושת הנכדים  
 יהודה בנימין מ/ר, להולדת הנכד  
 גיורא אשכנזי ר/ח, להולדת הנכד

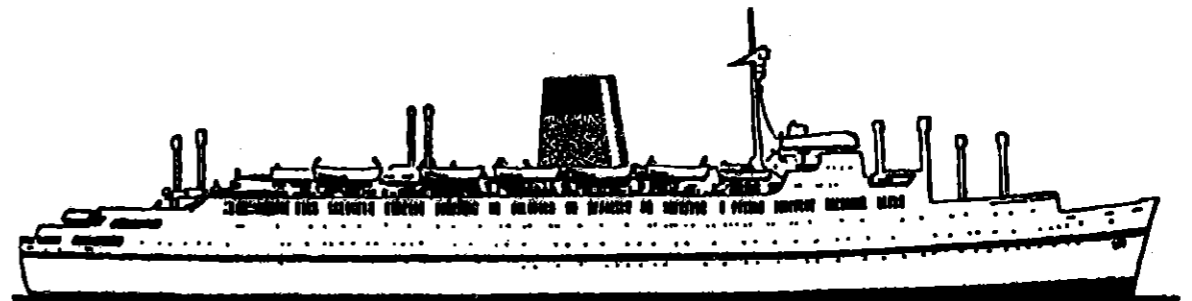
## מצע לקראת הבחירות

להלן המצע אשר למענו אני מגיש מועמדותי

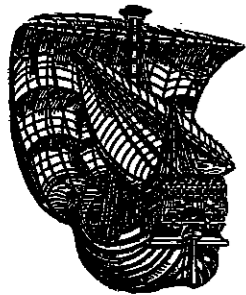
1. מאחר ואני בגיל מתקדם ומרגיש שפחות לא יעמוד לי לשרת כיעילות עד לגיל הפרישה וידוע לי על עוד עשרות קצינים שנמצאים ומרגישים כמנוני, חנני מציע לתכנס פרישה מוקדמת בגיל 60.
2. מאחר ומשרתיים בחברה עשירות קצינים שקידומם כדוגמה נעצר מסיבות שונות חנני מציע לתכנס לקצינים הנ"ל הטבות מסוימת מעבר לחתה העבודה הרגילה.
3. ידוע שכל המשק עבר או עובר פעחיד הקרוב, לעבודה של 42 שעי שבועיות אני מציע שגם אנו קצינים נחנה משבוע כזה.

חנני פונה לכלל ציבור קציני הים ומבקש את תמיכתם כי בבחירות הבאות ■

טטיב דה פינה  
 מבורא ראשון



# חברת הפחם — הכפלת נפח ההובלה הימית



לחברת הפחם הסכמים ארוכי טווח עם חברת החשמל למכירת פחם, המבטיחים כי חברת החשמל תרכוש לפחות 75% מכמות הפחם שהיא צורכת, בתחנת הכח בחדרה ובתחנת הכח "רוטנברג" באשקלון, מחברת הפחם.

לרשות החברה כיום 2 אוניות חכורות לזמן ארוך (א/מ חדרה וא/מ לאון), חווי הובלה והפעלת אניות הנחכרות מדי פעם, על פי צרכי השוק, באמצעותם היא מבטיחה את הובלת הפחם הנדרש בארץ הן עבור חברת החשמל והן עבור מפעלי תעשייה.

הפחם מגיע לחדרה באניות צובר גדולות, בדרך כלל CAPE SIZE, אשר נקשרות אל מזח הפריקה מצידו הצפוני, הבנוי כ-2 ק"מ מן החוף ומתחנת הכח. שני עגורנים פורקים הפחם ממחסני האניות למסוע סגור שארכו כ-1700 מ' אל שטח אחסון הפחם הנמצא בחצר חברת החשמל.

כאשרוד, שיטת הפריקה שונה ומערך הפריקה כולל ארבעה גורמים: הנמל (רשות הנמלים), חברת הפחם, הרכבת וחברת החשמל.

הפחם נפרק ברציף 9, אשר נבנה והועמק במיוחד לקליטת אניות גדולות בשוק של 12.5 מטר, המאפשר כניסת אניות Cope Sire לאחר הקלה מסויימת בחדרה.

מרציף 9 מובל הפחם באמצעות מסוע סגור ומכוסה למסוף פחם שנבנה ומתופעל על ידי חברת הפחם במרחק של כ-3.5 ק"מ מהנמל. כושר האחסון המירבי של מסוף הפחם הוא כ-650,000 טונות פחם ושטחו כ-300 דונם.

בשנת 1980, החליטה ממשלת ישראל על הקמת החברה הלאומית לאספקת פחם בע"מ, שתפעל על פי שיקולים עסקיים ומסחריים, ואשר תתמחה בכל הקשור ברכישת פחם ממקורות מגוונים, הובלתו לארץ, פריקתו, שינועו והבאתו אל הצרכנים בארץ.

על החברה הוטל לדאוג לעידוד הסבתם של מפעלי תעשייה עתירי אנרגיה מדלק נוזלי לפחם, וכן לעסוק במחקר ופיתוח בכל הקשור לפחם ושימושי.

עם תחילת פעילותה של החברה, הועברו אליה כל ההסכמים לאספקת פחם ולהובלתו הימית, שנחתמו קודם להקמת החברה על ידי חברת החשמל.

מאז, פועלת חברת הפחם באופן עצמאי, תוך שינוי מהותי של תנאי ההתקשרות הן עם ספקי הפחם בעולם, והן עם בעלי אניות.

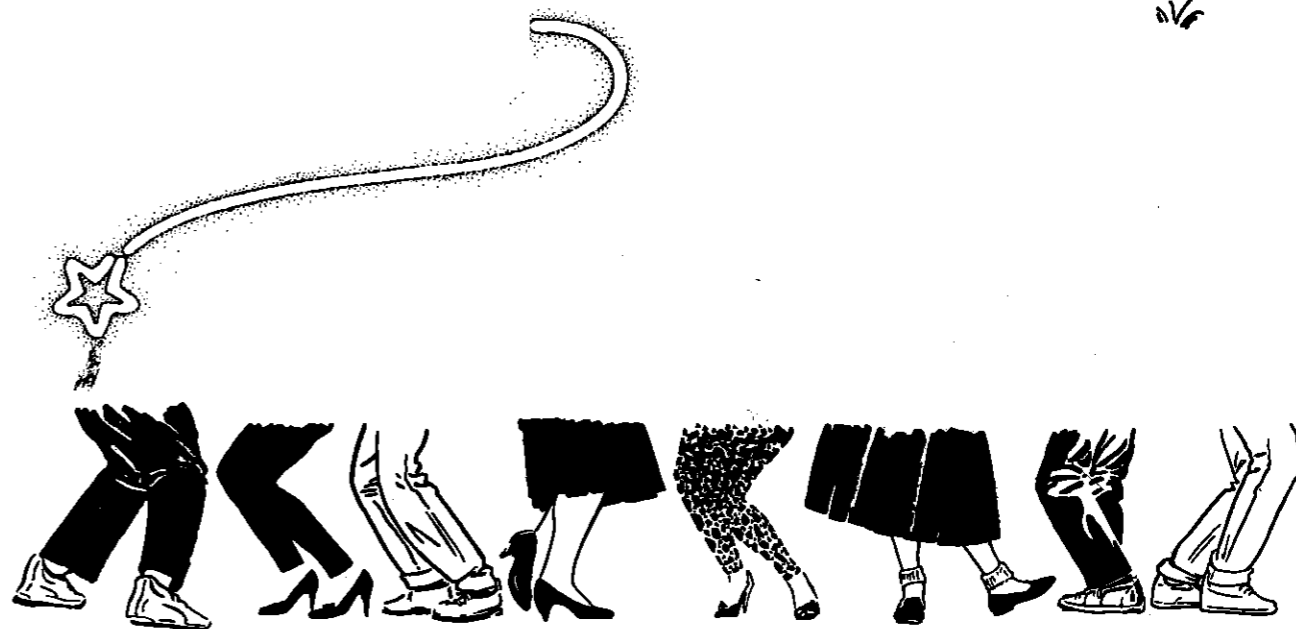
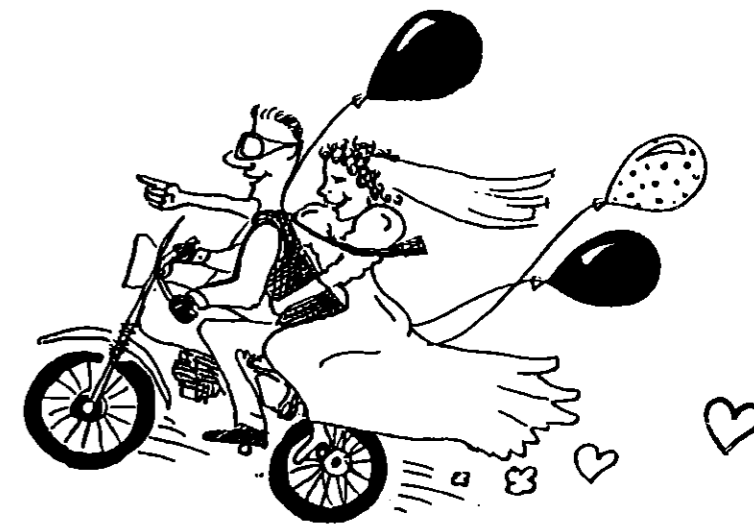
כתחילת דרכה, בשנת 1981, יבאה החברה כ-360,000 טונות פחם. בשנת 1989 הסתכם היבוא בכ-3,600,000 טונות, וצפוי כי בשנת 1991 תייבא החברה כמות של בין 5 מיליון טון ל-5.5 טון בשנה. (בעלות כוללת של בין 250 ל-300 מיליון דולר).

כבר עד סוף שנת 1988, השימוש של חברת החשמל בפחם, במקום בדלק נוזלי, הביא לחיסכון הנאמד בכ-500 מיליון דולר, וצופים כי בסוף 1991 יהווה הפחם כ-70% מתשומות הדלק ליצור חשמל במדינה וכ-30% מסך כל תשומות האנרגיה כמשק, דבר שיביא לחסכון משמעותי נוסף למשק.

החברה מייבאת פחם מארבע מדינות: אוסטרליה, ארה"ב, דרום אפריקה וקולומביה.

## לנישואין

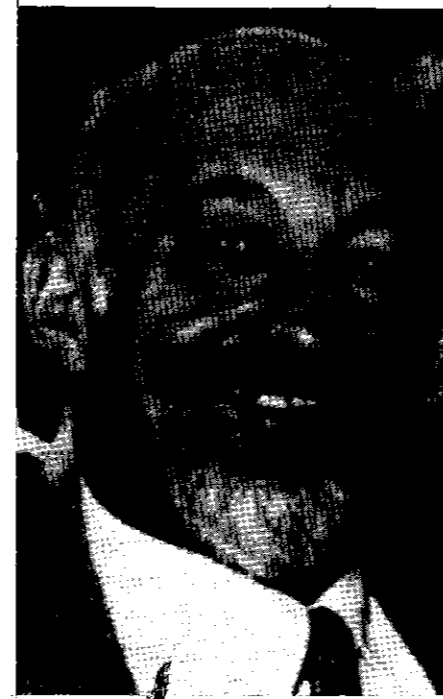
מוריס אסרף כלכל בכיר, לנישואי הבן  
אבי שלונציק מ/3, לרגל נישואיו.  
זלמן צורי ר/ח, לנישואי הבת  
חנוך פיינגבאום ח/2, לנישואי הבן  
אליעזר טורובצקי מ/2, לנישואי הבן  
אמנון תדמור ר/ח, לנישואי הבן  
אבי סלוק מ/2, לרגל נישואיו  
שמעון יונה ח/2, לרגל נישואיו  
רוני קקו קצין רדיו, לרגל נישואיו



## לבר/בת מצוה

מוריס טל ר/ח, לבת-מצוה  
צבי דרימר ח/1, לבר-מצוה  
משה חיון מ/1, לבת-מצוה  
אברהם מלכה ח/1 (גוררות), לבת-מצוה  
אוסקר רזלר ח/1, לבר-מצוה  
הנרי בזק קצין מכונה, לבר-מצוה

# קווים לדמותו של יהושע שפירא ז"ל



יהושע היה גורם מאזן וממתן בסכסוכים שנתגלו בתוך האוניות, בין האיגודים וחברות הספנות וכמו כן הצטיין בפתרון בעיות חברתיות של הקצינים, בינם לבין עצמם.

כשם שהיה אדם גאה בחייו, כך ידע להאבק בגבורה עילאית במחלה שתקפה אותו ואשר — לצערנו הרב — הכריעה אותו לאחר 18 חודשים.

בתקופת המחלה ועד 4 שעות לפני הפטירה התעניין בעבודה השוטפת של החטיבה. כל בעיה אישית של קצין הדאיגה אותו, למרות מחלתו הקשה.

לי, אישית, אבד חבר נאמן. ציבור הקצינים כולו הפסיד אדם שהגן בלהט על האינטרסים של שולחיו.

נפטר בגיל 54, השאיר אישה, בת וכן **תהי נשמתו צורה בצורה החיים.**

אלי רומנו.

עלה לים בשנת 1964 בתור צוער-כלכל והפליג כרציפות עד שנת 1983 בתור כלכל ראשי.

בתקופה שבה הפליג התחבב על כולם ורבים רבים ביקשו להפליג באונייה אחת איתו.

בשנת 1983 נתבקש ע"י חברים להגיש מועמדות לאיגוד קציני הים ונבחר כרוב קולות לכהן כמזכיר בחטיבת הקצינים.

בשנת 1986, לאחר הפעילות החיובית כמזכיר האיגוד, נבחר כרוב קולות מוחץ לקדנציה שנייה.

בשתי תקופות כהונתו הטביע את חותמו בהישגים למען ציבור הקצינים ובייצוג הקצינים כלפי חברות הספנות, מוסדות הממשלה, מוסדות ההסתדרות וכן כלפי חוץ עם איגודים בינלאומיים.

היה איש נוח, נעים הליכות. אהב לעזור לזולת בגלוי וגם בסתר. עיקר דאגתו היתה תמיד: פרנסה בכבוד לציבור יורדי-הים שהם בעלי משפחות.

## משתתפים

## בצער

## חברינו

**דוד ברומנד** מ/ר, במות אימו ז"ל  
**אפרים קורן** ר/ח, במות אימו ז"ל  
**יוסי עזריה** ח/3, במות אביו ז"ל  
**סטיב דה פינה** מ/2, במות אביו ז"ל  
**יוסף כרמל** פנסיונר, במות אשתו ז"ל  
**יחיה כהן** חשמלאי, במות אביו ז"ל  
**דב ברק** ח/2, במות אימו ז"ל  
**מכלוף חליבה** כ. ראשי, במות אחיו ז"ל  
**גבי שרון** ח/1, במות אביו ז"ל  
**פואד שחוק** מ/1, במות אביו ז"ל

**תנחומינו למשפחות החברים על פטירתם של:**

**ברכה יצחק** מ/1, ז"ל  
**יהושע שפירא** כלכל ראשי, ז"ל  
**אלברט וצלר** ר/ח, ז"ל

## כנות ויושר

את יהושע שפירא ז"ל הכרתי במסגרת העבודה המשותפת, כשהוא מזכיר איגוד הקצינים ואני ראש מינהל הצי.

היחסים בינינו היו יחסים של איגוד-חברה וכאן נוצרה כימיה בין יהושע וביני, שקשה לי היום להסביר זאת. משהו עמוק, הרבה מעל ומעבר ליחסים פורמליים. הכנות, היושר, השקט היו מנת חלקן לכל אורך הדרך.

כששמעתי לראשונה על הניחוח שעבר בבית חולים "כרמל" התחילה הדאגה. נאמר לי שהכל בסדר, אין בעיות, אך סגור את שהדברים נאמרו על מנת להסיר את הדאגה.

הרכה שיחות היו לנו בעת ששהה במספר בתי חולים בארץ. בבאר שבע, בילינסון וכרמל. יהושע לא איבד את התקווה עד לרגעיו האחרונים. הוא המשיך לדאוג לאנשים, לעבודה ולא התיאש.

זו אבידה גדולה לכולנו. יהי זכרו ברוך!

א, שטיינר

ההסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל  
**האיגוד הארצי לקציני-ים**  
 ועדת הבחירות למועצת האיגוד השישית

# חוזר מס' 1

בהתאם לתקנון איגוד קציני הים ובאישורה של המחלקה לאיגוד מקצועי של הועה"פ, מינתה מזכירות איגוד קציני הים ועדת בחירות שתארגן, תקיים ותפקח על בחירות אישיות-חטיבתיות של מועצת האיגוד השישית.

**חברי ועדת הבחירות הם:**

- יו"ר - ר/ח ראובן אילן
- סיו"ר - ר/ח שמואל ניר
- חבר - ק.מ.ר. אורי שרמן
- חבר - ק.מ.ר. אלימלך אפשטיין
- חבר - כלכל ראשי שלמה עזרן

ועדת הבחירות החליטה על קיום הבחירות שתקראנה

## "בחירות 1991"

על פי לוח הזמנים הבא:

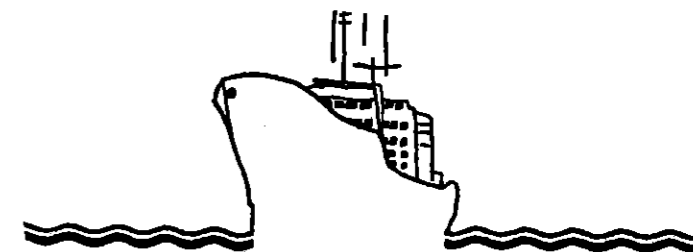
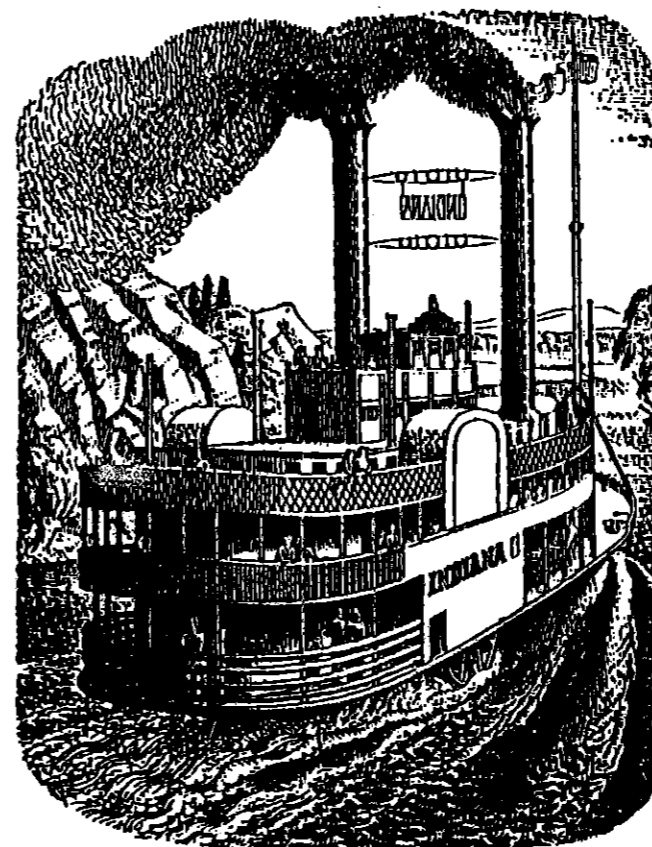
- הגשת הצעות המועמדים והממליצים ובדיקתם 1.3.91 - 2.12.90
- הפצת רשימת המועמדים והפצת חומר בחירות לאוניות 31.3.91 - 3.3.91
- תקופת הבחירות באוניות 30.6.91 - 1.4.91
- פרסום התוצאות לא יאוחר מ- 31.7.91

**הערות:**

על מועדי הבחירות בחוף תבוא הודעה בניפרד.  
 לוח זמנים זה, ניתן לשינוי במידת הצורך, אם ועדת הבחירות תחליט על כך ותפרסם את פירוטי השינוי ברבים, תוך שמירה על זכויות המועמדים.  
 תקנון הבחירות ונוהליהן יפורסמו בחוזרים נוספים.  
 המען למכתבים: "ועדת הבחירות 1991", ת.ד. 46477 חיפה 31464.

חיפה, 29.11.90

ועדת הבחירות



## א. מתן סוכנויות ניהול בע"מ סוכנים ויועצים לביטוח בהנהלת: מקסים דרעי

רשת סוכנים בכל אזור הצפון  
 שרות עם קבלות (קצינים וימאים).  
 שרות ללא דאגות בביטוח רכב ודירה.

כתובתנו החדשה:

דרך עכו 188 קרית ביאליק (ליד הקריון)

טל. 709195 - 713044



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

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

ת.ד. 33448 חיפה 31333  
טלפון: 04-666138

טלקס: TELEX: TARXO 46603

בעלי האניות  
פלמח א. ומורן

מריגולף בע"מ

MARIGULF LIMITED

בת-גלים, חיפה רחוב פנת-גן, ת.ד. 8005  
2, Pinat-Gan St, P.O.B. 8005 Bat-Galim, Haifa  
TELEX. 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות  
Ship Operators



גדות-ים בע"מ  
מיכליות לכימיקלים  
GADOT-YAM Ltd.  
CHEMICAL TANKERS

- ◆ OWNERS בעלים
- ◆ OPERATORS מפעילים
- ◆ AGENCIES סוכנויות

רח' הירקון 78, ת"א 63903 Hayarkon  
Tel-Aviv, Israel  
ת.ד. 3196, טלפון: 661792, P.O.B. 3196  
מברקים: גדותים תל-אביב Gadotyam Tel-Aviv  
Cables: 03-371348 טלקס: Telex:

חיפה, העצמאות 102, טל: 04-535216



שירותי  
טנקרים בע"מ

תל-אביב, רח' אחוזת בית 6, 03-651923-6

מנהלי ספנות עבור:

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

# ההסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל האיגוד הארצי לקציני-ים ועדת הבחירות למועצת האיגוד השישית

## חוזר מס' 2

לפי תקנון איגוד קציני הים, אנו, ועדת הבחירות קובעים קריטריונים ונהלים לבחירת איגוד קציני הים לועדה השישית שתתקיים ב-1991.

### א. רשימת מועמדים

1. א) הזכות להגשת מועמדות למועצה תהיה בחתום לתקנוני האיגודים.  
ב) חבר האיגוד יכול להיות מועמד לבחירות רק באם הומלץ על ידי חטיבתו כמפורט להלן:  
■ רב חובל או מכונאי ראשי - לא פחות מ-10 חברים בעלי זכות בחירה, כולל המועמד עצמו.  
■ קצין - לא פחות מ-20 חברים בעלי זכות בחירה, כולל המועמד עצמו.  
ג) הועדה תבדוק וזאתו של כל אחד מהמועמדים ותאשר וזאתו.  
ד) רשימת המועמדים תוגש ע"י המועמדים ותכלול את הפרטים הבאים:  
שמות המועמדים ודרגתם הימית, שמות הממליצים, דרגתם הימית, מס' פנקס ימאי, מקום עבודתם וחתימת הממליצים.  
ה) חבר האיגוד ראשי להציע ולהמליץ על 8 מועמדים לכל היותר, מחטיבתו הוא בלבד, ולפי החלוקה הבאה:  
■ חטיבת ר/ח ומ/ר, 4 רבי חובלים ו-4 מכונאים ראשיים.  
■ חטיבת הקצינים: 3 קציני סיפון, 3 קציני מכונה (כולל חשמלאי), 1 קצין משק, 1 קצין אלחוט.  
אין חובה להמליץ על 8 מועמדים יחידים. ניתן להמליץ על מועמד אחד או יותר, אבל אין להמליץ על יותר מ-8 מועמדים. חבר שימליץ על יותר מ-8 מועמדים, תיפסל המלצתו בכל רשימה בה יופיע שמו.  
2. לאחר סגירת רשימת המועמדים, תפרסם הועדה בפרסום רשמי את שמות המועמדים בכל אחת מהחטיבות ותציין בפרסום את שמו ותוארו המקצועי של המועמד.  
3. הפרסומים הרשמיים יפורסמו באוניית הצי, במשרדי האיגוד, במשרדי חברות הספנות (במידה והחברות לא תתנגדנה לכך) ובכל מקום אחר שהועדה תחליט בהתאם לשיקול דעתה.

### ב. זכות לבחור ולהיבחר

1. הזכות לבחור (ולהיבחר) לכל אחד מהאיגודים, תהיה בהתאם לתקנון, כמפורט להלן, ובכפוף לתשלום מיסי החבר.  
2. חטיבת ר/ח - מ/ר  
הזכות לבחור לחטיבת רבי-חובלים ומכונאים ראשיים נתונה לכל חבר בחטיבת העונה על אחד מהקריטריונים הבאים-  
א) בעל תעודת סמיכות לתפקיד המועסק בתפקידים אלה באוניות צי הסוחר, או  
ב) הפסיק את שירותו באוניה ועבר לעבודת חוף הקשורה בספנות והדורשת הכשרה ימית מקצועית/בתנאי שתנאי עבודתו ושכרו בחוף נקבעים בהסכם עבודה אשר חטיבת ר/ח ומ/ר הינה צד לו, או  
ג) הינו בעל תעודת סמיכות ששירת באניות צי הסוחר והשווה בחוף מסיבה כלשהי, בתנאי ששווה בחוף לא נתארכה מעבר לתקופה של שנה אחת רצופה, או,  
ד) גמלאים שהיו חברים באיגוד טרם פרישתם.  
ה) ממלא תפקיד במוסדות חטיבת ר/ח ומ/ר או במוסדות האיגוד.

### 3. חטיבת הקצינים

- הזכות לבחור לחטיבת הקצינים נתונה לכל קצין שהינו חבר בחטיבת הקצינים בהתאם לקריטריונים הבאים:
- א) המועסק כקצין באניה במחלקת סיפון, מכונה (כולל קציני חשמל וקציני קרוז), או בתפקיד של קצין רדיו או קצין משק, ובלבד שהינו בעל ותק של 6 חודשי הפלגה בים בדרגת קצונה, או
  - ב) המועסק כקצין באניה ושווה בחוף מסיבה כלשהי, בתנאי שערב הפסקת עבודתו באניה היה חבר בחטיבת הקצינים, ובתנאי ששהייתו בחוף לא תאריך מעבר לתקופת 12 חודשים רצופים, או,
  - ג) שהפסיק שרותו באניה ועבר לעבודת חוף הקשורה קשר ישיר בצי הסוחר, והדורשת הכשרה מקצועית של קצין, בתנאי שערב הפסקת שרותו כאמור לעיל, היה חבר בחטיבת הקצינים ובתנאי שתנאי עבודתו בחוף נקבעים בהסכם עבודה קיבוצי, אשר האיגוד הפדרטיבי הינו צד לו, או,
  - ד) גמלאים שהיו חברים באיגוד טרם פרישתם.
  - ה) הממלא תפקיד במוסדות החטיבה או במוסדות האיגוד הפדרטיבי הארצי לקציני ים.
  - ו) עובד בגוף אשר האיגוד הינו צד להסכם העבודה הקיבוצי החל עליו.

ועדת הבחירות

חיפה, 29.11.90