

בטאון קצין הים הישראלי

THE ISRAELI SEA OFFICERS BULLETIN

מין התוכן:

- * „קאמליה“
- * על השבתת הנמלים
- * לקראת הבחירות למועצת האיגוד
- * אנחנו והרפורמה
- * עובדות שעל המשלה לדעת
- * האיגוד: עבר, הווה ועתיד
- * משולחן המזכירות; כותבים לנו

CONTENTS :

- * The „Camelia” Affair
- * The Union: Past, Present, Future
- * Forthcoming Elections
- * What the Government Should Know
- * Union News; Mail Bag

אלול תשל"ה * אוגוסט 1975 * מס' 8



בהוצאת האיגוד הישראלי הארצי לקציני ים



AUGUST 1975 * No. 8

Published by the Israeli sea officers Union

תעל הגשר

לא להעכיר מחדש את האווירה

ההידרדרות ביחסי העבודה בספנות הישראלית, שבאה לידי ביטוי בשביתות התכופות לפני למעלה משנה, הינה פועל יוצא מחוסר הישע ומהנאיביות של מי שהיה בזמנו המזכיר הכללי של האיגוד הארצי לימאים. לא נחטא לאמת אם נאמר, כי הפילוג באיגוד הימאים הנו תוצאה ישירה של אותו מזכיר. קוצר ראייתו והתעסקה המופרזת שלו בפוליטיקה גבוהה, מגעו ממנו לראות את הנעשה ולחוש בתסיסה המתעוררת מתחת לאפן.

העבודה. במחל זה יש לאישיות האמורה חלק מכריע בעצם עמידתו מהצד ומחמת קוצר ראייתו וחוסר תחושתו את המצב שנוצר.

לא שרשרת קצרה

גם היחסים שבין אגף הצוות לבין קציני הים הדרדרו לשפל עמוק ומדאיג. כל מי שבא בזמנו במגע עם אגף זה מכין את כוונת הדברים.

אין לנקות מאשמה גם את חברת צים, אשר לא השכיחה לבלום הדרדרות זו. כתוצאה מכך, נטשו מאות קצינים את הים ואת חברת צים. אל לנו לשכוח גם את מאות אלפי הלירות שהושקעו במערכת חינוך הקצונה הר ימית, ואשר ירדו לטמיון.

בדרך כלל, אין להטיל אחריות להדרדרות מצב מסוים על צד אחד. אולם במקרה זה, יש את היסוד להניח, כי האחריות רובצת בעיקר על אותו מזכיר אשר בוקר אחד, כאשר נפקחו עיניו, נטש את רגליו ונס לו לקצה אחר של המדינה, לשטחים המוחזקים. כאילו אמר — "אחרי המבול". מעשה זה בא להוכיח לקציני הים את המשמעות של המצב בו הם שרויים. על רקע זה זל הפילוג באיגוד הימאים. על רקע זה נולדה המזכירות החדשה אשר ניסתה לצמצם את הפער והפיגור שיצרו המחללים האמורים. על רקע זה באו הסכסוך כים והשביתות, כאשר חברת צים לא השכיחה (משום שהורגלה לכך במשך שנים) להבין, שיחסי עבודה חייבים להיות מושתתים על כבוד הבנה הדדית, ולא על בסיס של שוק עבדים.

מה הלאה?

עתה, לאחר המהפיכה, לאחר השביתות והמאבקים, כאשר נוצר אקלים חדש, כאשר הת

בטאון קצין הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי

לקצינים

חיפה, רח' הפרסים 22

ת.ד. 9512

טלפון: 2-04512231

אוגוסט 1975

גליון מס' 8

המערכת:

א. צ'זיק

י. גרומן

נדפס בדפוס אורלי, ת"א

WE SHALL OVERCOME!



לכורות שנתרו חברות ספנות המסרבות למסור לנו מודעות לכוינון הביטאון - אנו נתגבר גם על זאת.



אהרון רוזנפלד ובניו בע"מ

מיקוד	כתובת	מיקוד	ת.ד.	טלפון	טלפון
33 411	ה י פ ה	31 000	74	524251/3 & 533261/7	04*867 04*663 ,04*714
63 322	ת ל א ב י ב	61 000	305	55157/9	03*3753
63 324	מח' נוסעים	61 040	4325	54175/6	03*3753
	א ש ד ו ד	77 100	300	31211/3	03*1817
94 109	ירושלים	91 000	1357	223861 & 234951	

סוכנים עבור:

AMERICAN EXPORT LINES

שירות מכולות ארה"ב-ישראל

ADRIATICA

שירות נוסעים ומשאות - נמלי הים התיכון-ישראל

DNOL -

שירות משאות מערב-אירופה-ישראל

OCEAN BLUE - דרום-אנגליה-פורטוגל-ישראל

רוטציה בעד ונגד

חסרי רצון חשב משהו להוכיח שרוטציה אינה אפשרית. בינתיים נתמסכה שהייתם של אלה שהיו על הסיפון — אל מעבר למוסכם, בכל פעם שהובא מכונאי ראשי או עוזר ראשון, היה על הקודם להשאר עמו פרק זמן. לו אפשר היה לקיים יחסי אנוש ומקצוע נאותים למן ההתחלה, היתה הרוטציה פועלת כהלכה זה זמן רב. אבל לא כך היה הדבר.

האינטרס של הבעלים

הנאי מוקדם להצלחת הרוטציה הוא המשכיות והודעות. לכן, יש לבנות את היסודות הדרושים להודעות עם התפקיד, אך לא חשבון הסכמי העבודה הקיימים ולא בדרג אחד בלבד. הבעלים הם שצריכים להיות מעוניינים למשוך אנשים טובים לאניות רגישות אלה. מאידך, חייבים אנו להלחם למען תפועל שוטף, מבוסס על רוטציה בכל הדרגים, בתוספת רזרבה שתמלא מקום ההולכים למבחנים, עולים בדרגה או מועברים לתפקידים אחרים. הרוטציה מאפשרת שיוטים קצרים, שהיות קצרות בחוף וכו'. לבסוף שוכנעו הכל בהחלטותיה והיא באה לביטוי בהסכם העבודה הקיים. ההסכם הושג לאחר מאבק ממושך. אולי גם זוהי סיבה בידי אנשים מסויימים להוכיח את מגבלותיה של הרוטציה אין ספק שיש בה מגבלות אך גם חיוב מרובה. אני מזמין את עמיתי להוות דעתם בנושא זה.

ר/ח ט. זינגר
א/מ "נרקיס"

שנתיים חלפו מאז החלו לפעול אניות הגלנוע. שנתיים קודם לכן, סוכם כי שלושה צוותים ישרתו ברוטציה על שתי אניות. הסיכום היה שעת שבספרד ניבנו שתי אניות אחרות שבינתיים נמכרו. על בסיס סיכום זה, נשלחו קצינים לרומניה, למשך שנה, להיות נוכחים בעת בנייתה של א/מ איריס. כל אותה עת לא הוכנו שני הצוותים האחרים בטענה של מחסור בכוח אדם. אבל כנראה מתוך רצון להתחמק מסיכום זה.

לאחר שההיות רבות נסתיימה בנייתן של איריס ונרקיס, ניסוייה של האחרונה עוכב עד לשילוחה של הראשונה לדרכה. רק אז החלו להגיע קציניה של נרקיס.

רק כאשר היו השתיים בפעולה, החלו דיונים בדבר הקמתן של צוות שלישי. הדברים התמשכו ואחדים מהקצינים של שתי האניות עזבו לקווים רווחיים יותר.

תקלות טכניות ולוגיסטיות הורידו את מוראל הצוות. רק בסוף 1974 נחתם ההסכם לאחר נזק רב שנגרם לאניה ולצוות. אי-האיטון שבין האניה לחוף גאה.

תקופות הניסיון

קצינים רבים עזבו ואחרים עבדו ל"ניסיון". אך עד היום לא נקבע סגל בכיר שיענה על צרכי הכל. כנראה שעי" עבודה ל"ניסיון" של מכונאים בלתי מתאימים או

פרשת החודש

"קאמליה"

"קאמליה" הוא שמו של פרח ריחני. אך מפרשת קאמליה שהסעירה את ישראל במשך 5 שבועות, נודף ריח אחר לגמרי. זוהי פרשה של עבדות, השפלה ותנאים תת-אנושיים של 26 ימאים פיליפינים, אנשי צוותה של המיכלית קאמליה.

שירותי האניה נסגרו. האיגוד החל מספק לצוות את צרכיהם, כולל מזון. תביעותיו לממשלה ולמשטרה. להכריח את הבעלים למלא אחר החוק, לא נענו. בחום 5 שבועות של מאבק, התערבה משטרת ישראל לצד הבעלים ונגד הצוות הפיליפיני שירד לחוף.

תגובת האיגוד היתה — שביחה בת 24 שעות בכל נמלי ישראל. כך הגבנו על התערבות המשטרה בסכסוך עבודה. זוהי תשובתנו לכל אלה החוכרים אניות עבדים תחת דגלי נחנות ופוגעים בציי הסוחר שלנו.

לא נותר לי אלא להודות לכל אלה ששיתפו עמנו פעולה — הצוות, הפדרציה, הנתבים וכל דיתר. מאבקנו לשיפור תנאי חייהם של הימאים — יימשך בעתיד ביתר תוקף.

א. ציוניק

פרשת קאמליה, הוא סיפור של מאבק נגד בעלים השואפים לרווחים בכל מחיר, שעה שהממשלות הנוגעות בדבר עמדו מן הצד בשיון נפש. הפרשה היא אורח קלון לכל מדינה המרשה שיחללו את דגלה באופן כה משפיל. הפרשה הוכיחה, שאין ערך לגבולות מדיניים כשמדובר בתאוות בצע. אך הם לא היו גם מכשול בפני מאבק של סולידריות למען שמי-רת כבוד האדם וקיום תנאים אנושיים בים.

הצוות ביקש עזרה

האיגוד ניהל את המאבק בשם הפדרציה ובמסגרת המערכה נגד דגלי נחנות. במשך 5 שבועות עמדנו בודדים נגד הבעלים ונגד המימסד.

קאמליה, היא מיכלית בת 34 אלף טונות, מניפה דגל פנמה, ומאוישת בצוות בן 26 דירר-גיים פיליפינים וקצינים סינים-לאומיים. ה"מיכלית הגיעה לחיפה ב-15 במאי החולף. הבעלים — חברה הרשומה בהונגיקונג בשם וינג'און קורפוריישן.

כשהגיעה האניה לנמל, פנו אלי הדירוגיים הפיליפינים וביקשו את עזרתנו בשיפור תנאיהם הקשים. משכורתם נעה בין 70-120 דולר אמריקאים בחודש. המזון שהוגש להם היה דל וגרוע ללא נושא.

באניה חסרו כלי אוכל. לחולים לא היה מקום נאות לאישפוז. סדינים, מגבות וסבון לא היו בנמצא. מים הוגשו שלוש פעמים ביום. נציגי האיגוד ביקרו באניה ואת התרשמותם אפשר לסכם בשתי מילים: "אנייה עבדים". התנאים במיכלית גבלו בשערוריה בינלאומית. צופי הטלביזיה הישראלית קיבלו מושגים על הנעשה באניה מצילומים ששודרו מעל טלוויזיה. מעל לכל, חסר באניה ציוד הבטיחות האלמני-

אלימות נגד קצינים

את הבעיה החמורה של תקיפת קצינים בכירים בידי דירוגיים, מעלה ר/ח אמנון תדמור, קברניט המיכלית פנישה, במכתב ששיגר אל ר/ח נמרוד אשל, מנהל אגף הספנות במשרד התחבורה, ובו הוא מס' תמך על מקרה שקרה באנייתו: האלימות נגד קברניטים, קצינים ומכונאים הפכה כבר לדבר שיגורתי.

אני מתקומם נגד צורת הטיפול בנושא זה וברצוני להתריע ולהזהיר, שיש להפסיק זאת. בידך ובסמכותך כל האמצעים לכך. יש להעניש בכל חומרת הדין, בעונש ש"ייראה וירחיע. ימאים שהאלימות היא בדמם, יש להפנות למקצוע אחר ולשולל מהם את האפשרות להמשיך ולהשתולל על סיפוני האניות.

הסיפונאי שתקף את המכונאי הראשי גאה ומתהדר במעשי אלימות באניות אחרות ולדעתו זוהי השיטה להשליט רצונו על הפיקוד. להגנת זכויותיו, היכן זכויותיהם של קצינים להגנה בפני החוליגנים? באבחנה רפואית המצויה באניה נקבע על ידי רופא שאותו ימאי הוא היסטרי, האם יש לחכות עד שיממש את איומיו וירצח קצין ואז יישלח להסתכלות פסיכיאטרית?

המלצר שתקף את החובל הראשון כבר הורר

תגובות

הר על תקיפת קצין ויריקה לחוף צלחת/מרק שלו, אך חזר לסורו לאותה אניה. תקף את הקברניט בניבול פה ובאיומים שישטח אותו ואת הקצין הראשי.

האם התשובה לאלימות תהא אלימות? האם ייהפכו סיפוני האניות לזירת קרבות בין דירוגים אלימים והיסטריים ומצלרים מטורפים לבין פיקוד האניה? האם תהיה מוכן לאשר הזמנת שלטונות הצבא או המשטרה לעזור לקברניט להשליט את החוק ולעצור את המתפרעים ולכלוא אותם? בידך האמצעים החוקיים למנוע ההתדרדרות ולוודא שיוורחקו כל בעלי הריב והמדון ויענישו אלה שתחייבים לשאת בעונשם.

מברקי ברכה — לא מהימאים

קצין שני הרוש בנימין וקצין אלחוט רונה עמנואל, שיגרו למשרד התקשורת את התלונה הבאה.

משרד התקשורת הישראלי, כמו רבים ממשרדי התקשורת בעולם, מנהיג שירות של מברקי ברכה מוזלים (בשפת האלוטונים נקרא שירות זה delux).

שירות זה הוא אוסף של ברכות נפוצות ומקר בלות כאשר לכל ברכה יש מספר משלה. מה שנותר לשולח לעשות הוא לציין את מספר

הברכה. במקום לרשום את כל מילות הברכה, דבר החוסך מילים וכסף.

בניסיון שנעשה מא/מ לימון/קור, לשלוח מברק ברכה בצורה זו לארץ, ישירות דרך תחנת החוף חיפה רדיו 4X0, נתקלנו בסירוב בטענה, שלגבי הימאים שירות זה אינו קיים. נשאלת השאלה, האם הימאי, שהקשר היחיד שלו לארץ, לבני משפחתו ולחבריו, הוא באמצעות מברקים, צריך לשלם יותר מכל אורת אחר במדינה? אנו רואים זאת כקפוח ומבקשים את תיקון העוול.

קצין הים הישראלי,
ביטאון זה שלך הוא.
כתוב אליו בכל נושא
הנראה לך והמטריד אותך.
חומר הראוי לדפוס
— יידפס.
כל פניה שלך — תיענה.

המערכת.

כותבים לנו

הצעה לשינוי שיטת הבחירות

אחר. כל חבר יסמן בטופס X ליד שמותיהם של שמונה מועמדים בלבד. * בבוא יום הבחירות, יישלח באותה צורה טופס לאניות ויוצבו בו שמונת (8) המועמדים, אשר מתוכם יבחרו ארבעה (4) נציגים בלבד למועצת האיגוד.

* לאחר הבחירות, אותם ארבעת (4) הנציגים יתחלפו ביניהם בתקופת הקדנציה. לפי דעתי, שיטה זו היא הדמוקרטית ביותר (גם מבחינה כס' מית) ואם תיושם, היא תפעל כראוי בשני המישורים גם יחד, בחירות וכחונת.

ר/ח א. זייד,
א/מ "דבורה", בלביים,
9.6.75

ברצוני להביא הצעה לשינוי שיטת הבחירות הקיימת, ולאוו דווקא עקב אי שביעת רצוני מהחברים הנוכחיים, ההיפך הוא הנכון.

היות והחברים שיצרו איגוד בסיסי וחזק כזה, שרבים בישראל היו מתגאים להיות בין נציגיו, עוזבים אותנו אט-אט, עקב אי רצונם ליהפך ל"מימסדניקים" ועקב ההפרש במשכורת, חובה עלינו להמשיך ולנהל בצורה דמוקרטית חופשית ואמיצה.

הנני מביא להלן דוגמא: * לפני מועד הבחירות, ישלח טופס לכל האניות, עם רשימת כל רבי-החובלים והמכונאים הראשיים השייכים לאיגוד ואשר מתוכם יבחרו שמונת (8) המועמדים (או כל מספר

שאלות בתוכנית בפרשת "קאמליה"

חבר הכנסת י. דרניצקי (יודין) הגיש שאלות
לשלושה שרים, ביום 1.7.75, בעקבות פרשת קאמליה:

שאלתה לשר התחבורה

כפי שמוסר איגוד קציני ים בישראל, איפשרו שלטונות נמל חיפה ב-19.6.75, לאניה "קאמליה", המניפה דגל פנמי, להפליג לים הפתוח למרות שידעו, כי ימאי האניה הפיליפיניים שובתים נגד שכר רעב ותנאי עבודה ומגורים ירודים, וכי שביתה זו מתנהלת בחסות איגוד קציני הים האינטרנציונל פועלי התחבורה. זאת ועוד: רשות ההפלגה ניתנה לרב חובל האניה על אף העובדה כי באניה לא היה בשעת ההפלגה צוות מספיק כדרישת חוק הימים.

התנהגות זו של שלטונות נמל חיפה פגעה בלי ספק בחופש השביתה והכתימה את שמה של ישראל כמדינה דמוקרטית ומכבדת חוק וזכויות עובדים. היא פגעה גם ביחסים עם אינטרנציונל פועלי התחבורה יחד עם כמה איגודי הימאים למען ישראל במערכות על חופש השייט.

אי-לזאת אבקש את השר להשיב כדלהלן:

1. האם ידוע לשר התחבורה על פעולה בלתי חוקית ובלתי מוסמכת של שלטונות נמל חיפה ב-19.6.75 במתן רשות ההפלגה לרב חובל של אניה "קאמליה" בזמן שביתה הימאים הפיליפיניים על סיפונה?
2. האם מודע השר לפגיעה החמורה שפגעו שלטונות נמל חיפה בפעולה זו בחופש השביתה ובכללים המקובלים ביחסי העבודה בישראל?
3. האם מודע השר להשפעה החמורה של פעולה זו על מערכת היחסים עם אינטרנציונל פועלי התחבורה ואגודי הימאים בעולם?
4. האם מוכן שר התחבורה לחקור בנסיבות המקרה ולנקוט באמצעים למניעת התנהגות זו בעתיד?

שאלתה לשר המשטרה

איגוד קציני הים הישראלי מוסר, כי ב-19.6.75 התערבה משטרת מרחב חיפה בשביתה על אניה פנמית "קאמליה" ובהשתמש בלחץ ובאימים גרמה לירידת רוב המלחים הפיליפיניים השובתים על החוף, הביאה לשבירת השביתה ולכריחת האניה מן הנמל.

בידי האיגוד, אשר ביחד עם אינטרנציונל פועלי התחבורה, נתן את חסותו לשובתים נגד תנאי עבודה ששררו על האניה, יש עדויות על פעולת אנשי המשטרה שגרמה לשבירת השביתה ולאפשרות של הסתלקות האניה בעיצומה של מערכה מקצועית חוקית למען שיפור תנאי העבודה.

נוכח מעשה התערבות המשטרה ביחסי העבודה והדים בארץ ובחו"ל לפעולה שרירותית זו, אבקש את השר לענות כדלהלן:

- א. האם ידועות לשר העובדות בקשר להתערבות המשטרה בסכסוך עבודה על אניה "קאמליה"?
- ב. האם ידוע לשר, כי בגלל העובדה ש"קאמליה" הנה אניה זרה ומשרת עליה צוות זר, נועדה להתערבות המשטרה, כפי שנעשתה, השפעה שלילית במיוחד בארץ ובחוץ לארץ?

חילופי מכתבים בין צים והאיגוד - על ההשבתה ב-19 ביוני

באיגודכם מאורגנים בכירי עובדינו בים - וליחסכם למפעל - משקל המוסיף חומרה לכל צעד.

חברת צים לא "תברח" מהדגל הישראלי ולא תעתיק פעולתה מהארץ, אך אנו לא נוכל לעבור לסדר היום על מה שארע שלשום, ונעלה שורת דיונים במועצת המנהלים של החברה, על המשתמע - מאקלים יחסי העבודה ויחסם של העובדים למפעל - על דרכו ועתידו.

* * *

ב-26 ביוני 1975, השיב האיגוד במכתב הבא:

בהקשר למכתבך אלינו מתאריך 24.6.75, צר לנו שבין הנמענים נשמט משום מה שמה של משטרת נמל חיפה, שבעטייה, וכתוצאה מהתערבותה הפעילה בסכסוך עבודה על מיכלית העבדים הפנמית קאמליה, פרצה השביתה. יחד עם זאת, ברצוננו להסב תשומת לבך, שאניות עבדים בדגלי נוחות מסוג הקאמליה נחכרו ונחכרות ע"י גורמים ממשלתיים וחברות ספנות, ביניהן המכנות עצמן "לאומיות", תוך כדי דחיקת דגל ישראל, בתנאי תחרות בלתי הוגנת ופגיעה בספנות ובעובדי הים הישראליים.

נציין בצער, שאף חברת צים אינה נוקה בנושא מביש זה. בין האניות בדגלי נוחות שפקדו את נמלי הארץ ואולצו על ידינו לאחרונה לתתם על חוזה אי.טי.אף, יש לציין את האניות קאפא צ'מפיון ואיווי א החכורות ע"י חברתך, תוך פגיעה גסה ותחרות פרועה בדגל הלאומי ובימאי הישראלי שכמובן אינו מוכן לעבוד בתנאי עבודה, ממכתבך ניתן להבין, שניחת את השביתה שפרצה מהרקע ומהשתלשלות הגורמים שהביאו לפריצתה. לולא היו נשכרות אניות עבדים ע"י גורמים ישראליים ולולא היתה משטרת הנמל מתערבת לטובה בעלי אניות זרים וכנגד ימאים שובתים - הרי ששביתתנו לא היתה כלל פורצת!

עקרונית, באיגוד מקצועי, וכאורחים החרדים לתדמית המדינה והדמוקרטיה, לא נוכל להסכים להתערבות פעילה של משטרה בסכסוך עבודה. על כך מחינו ועל כך אף נלחם בעתיד.

צר לנו, שלא מצאת לנכון להעביר מחאה למשטרת ישראל על התערבות חמורה בסכסוך עבודה וע"י כך להתרפתו לשביתה כללית בנמלי ישראל, כחבר קיבוץ, מנכ"ל חברת ספנות לאומית, וכאדם חרד לתדמית הדמוקרטית של ישראל נראה לנו תמוה, שבהרת לבודד ולגנות את שביתתנו תוך התעלמות מפעולת המשטרה שגרמה לתגובתנו ולנושא דגלי הנוחות בכלל. צר לנו שלא מצאת להתייחס למעשי משטרת הנמל שגרמו לפריצת השביתה.

אנו מצדנו, נשמח להעלות את השגותינו בפני מועצת המנהלים.

* * *

ב-1 ביולי, שיגר מנכ"ל צים את התשובה הבאה:

מכתבכם אלי מיום 26.6.1975 בגידון רק חזק את עמדתנו, כי לא היה מקום מצדכם להשבית את הצי של חברתנו בנמלי הארץ במחלוקת שכלל לא היינו צד לה ובניגוד לחוק ולהסכמי העבודה.

גם אם יש יסוד עקרוני צודק בעצם מאבקכם לשיפור תנאי העבודה של ימאים לא מוגנים באניות זרות, הפוקדות את נמלי הארץ, אין ולא יכולה להיות כל הצדקה להטיל את התוצאות על חברתנו, שבה נהנים עובדי הים מתנאי עבודה משופרים, ובמיוחד לא בדרך של השבתה פתאומית בניגוד לכל סדר ציבורי מתוקן.

חברתנו איננה ולא היתה צד למחלוקת שלכם עם המשטרה, ואף אין לנו כל ידיעה של עובדות המקרה, "הקשר" היחיד שלנו למקרה זה באמצעות הנזק שסבלנו מהשביתה הצי, והכתובת היחידה שנגדה אנו יכולים וחייבים לבוא בתרונה היא למי שגרם לנו את הנזק, דהיינו לאיגוד קציני הים.

לאור הנ"ל ולאור השביתה האחרונה של הצי על ידי דירוגי הסיפון, אין לי אלא לחזור וביתר תוקף על כל מה שכתבתי לכם במכתבי מה-14.6.1975.

ב-24 ביוני שיגר מר י. רתם, מנכ"ל צים, את המכתב הבא אל האיגוד:

ברצוני להביע בפניכם את מחאתנו על הפגיעה שפגעתם בחברת צים - בהשבתכם את הצי בנמלי הארץ - כתגובה על סכסוך שלא היינו צד בו.

ביום זה שבתו 8 אניות של חברתנו בנמלי הארץ, ונגרם לנו נזק ישיר של מאות אלפי לירות. אך עיקר הנזק אינו חמרי, הפגיעה החמורה היא בענף ובעתידו - בו מעוניינים קודם כל עובדינו. איננו רואים כיצד יתכן לקיים משק ההופך יותר ויותר מטרה "לענישה סביבתית".

אין להשלים עם השבתות בניגוד להסכמי העבודה - ובמיוחד בנושאים שאין "המעביד" צד להם. הדבר הורס את ריקמת יחסי העבודה שאנו מנסים לטפח במשותף זה הקופה ארוכה.



מטענים בצובר
לכל נמל ברחבי
תבל



בשרות הכלכלה הישראלית

אניות משא

גאדוטיאם

777

- א. האם מוכן השר לנקוט באמצעים נגד האחראים להתערבות המשטרה בשביתה על אניה זו?
- ד. האם מוכן השר להבטיח, כי בחתום למדיניות המוצהרת של הממשלה ושל משרד המשטרה עצמו, לא יישנו מקרים של התערבות המשטרה ביחסי עבודה על היבשה ועל הים?

שאלתה לשר האוצר

כפי שנודע, העסיקה הנהלת צינור הנפט אניה חכורה "קאמליה" בהובלת נפט בין אשקלון לנמלי אירופה.

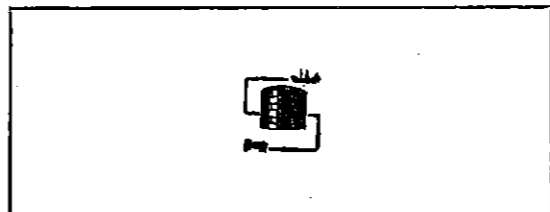
באניה זו, המפליגה תחת דגל פנמי והמעסיקה ימאים סיניים ופיליפיניים, קיים שכר רעב ותנאי עבודה ומגורים ירודים עד כדי כך, שהיא זכתה לשם "אנית עבדים".

לא ייתכן שגורם ישראלי ממלכתי וציבורי יחכר אניה שצוותה חי ועובד בתנאים בלתי אנושיים הנוגדים חוקים ימיים וכללים מקובלים בציים של מדינת תרבות.

אי-לזאת אבקש את השר לענות כדלהלן:

1. האם מרשה השר למנהל הצינור לחכור אניה המעסיקה ימאים בתנאים ירודים ובלתי אנושיים?
2. האם ידוע לשר, כי צוות "קאמליה" הכריז שביתה נגד התנאים הירודים ועל תפקידה של הנהלת הצינור בסכסוך עבודה זה?

3. האם מוכן השר לתת הוראה להנהלת הצינור להקפיד על כך שתנאי העבודה והשכר באניות המועסקות ע"י הצינור יתאימו לרמה המקובלת בעולם ובישראל?



גדוטיאם
מיכליות לכימיקלים
תל-אביב, דרך יפו 1
ת.ד. 545, טלפון: 50237
מברקים: גדוטיאם תל-אביב
טל קס: 03-41328

GADOT-YAM LTD.

CHEMICAL TANKERS

1, Jaffa Road, Tel-Aviv, Israel

P. O. B. 545, TEL.: 50237

Cables: Gadotyam Telaviv

Telex: 03-41328

מי הם הנבחרים?

חברה המתברכת בנהלים דמוקרטיים, מפקידה בידי נציגיה את גיהולם השוטף של בעיותיה היום יומיות, אולם לא את גורלה. הפקדת הגורל, ויהיה אפילו בידי נבחרים, יש בו יותר מקורטוב של רצון לאיבוד לדעת.

ומי הם הנבחרים? האם הינם קבוצת מנהלים, האם עצם היבחרם הופכתם לנבחרים, ואולי אינם אלא משתרי הציבור? או יתכן והינם מנהיגי של ציבור הבוחרים?

הנבחרים חייבים להיות מסוגלים לחוש ולפעול כאילו הם קורטוב מזה ואף מזה. הם שרתים של בוחריהם, שחייבים להוכיח יכולת מינהלית, אחרת יגרמו למסולת שתזיק לשולחיהם. כדי שהשירות הניתן על ידם לבוחריהם יהיה מושלם ככל האפשר, רצוי שמבטם יהיה מסוגל לחרוג מתחום אינטרסנטיות צרה, להקיף את העבר, להיות מעוגן בתורה, ולהשקיף לעתיד.

באותה יכולת של הנבחרים לאגד בפעולותיהם ובהוותיהם את תכונות השרת, המנהל והמנהיג, טמונה הצלחתם של הבוחרים. המזכירים המתחלפים של איגוד קציני הים, חתרו להפוך אותנו ללוחמים ואת עצמם למפקדים. כל זאת בעזרת גיבוי (כמעט מלא) של מועצות החטיבות, בזאת רצו להחגבר על חוסר יכולת האיוון בין שרת הציבור, המנהל והמנהיג — בין ההווה, המבט לעבר והעתיד לעתיד.

המזכירות המתחלפת, כדרכם של מפקדים בשדה הקרב, התרכזה בהישגים ישירים לשכר (ובמידה רבה של הצלחה). אולם, לא היה כוחם לחתור לפיצוי כולל עבור העבודה הימית, המתבטא בהטבת איכות החיים של הקצין הימי תוך עבודתו, פתירתו, אפשרויות פרישה בזמן המתאים מהעבודה הימית, והרמת קרנו של קצין הים הישראלי. כך קרה הדבר, שבזמן שלא היה עוד מקום למלחמה ישירה למענו של הנגלה השכר, אבדה המזכירות את דרכה והסתבכה במאבקי סרק ובמאבקי יוקרה.

אולם ידה של המזכירות הנוכחית בלטה בכינוס האחרון של מועצת קציני הים, בכינוס זה נמנעה קבלת החלטות מכוונות, בעלות גושפנקא של אחריות לענף הימי, נמנעה קבלת החלטות הבאות להבטיח את עתידו של הקצין הימי הגאה בעבודתו הימית ורואה עצמו קשור אליה לתקופה ממושכת בחייו. ואפרט רק מקצתם של הדברים:

* המזכירות, בתמיכתם הנרחבת של רוב צירי המועצה, מנעה קבלת החלטות למען גיבושה של אתיקה מקצועית מנחה, הכלל — תוך הצגת דרך מחשבה מסולפת האומרת, כי בניית מסגרות והגדרתה של אתיקה מקצועית משופרת, יש בה חרדה, כי אין הקצין הימי ניתן עתה, באתיקה מקצועית משופרת.

תוצאות החלטה שלילית אומללה זו ניכרות במעשיהם החפוזים, הבלתי שקולים, של מזכירי האיגוד באשר לדרך ההגנה על חבריהם, דרך זו לעתים קרובות גובלת בחריגות צורמניות מפעילות ציבורית מכוונת.

* המזכירות מנעה קבלת החלטות מנחה באשר לזכות הבכורה של מאבק על הישגים ברי קימא בתחום ההפניה המקצועית, מקומות עבודה חופשיים ופנסיה מוקדמת. הכל — תוך הסתגרות במאבקים למען פרט זה או אחר. הסתגרות במאבקים

שהישגיהם נשחקים עם האינפלציה הדהרת עקב היותם מטבעים ארעיים, וולדות "הגוועים" בין חוזה עבודה למשנהו. טענת המזכירות למניעת החלטות אלו היתה — סימכו עלינו, ואל תגבילו אותנו בסייגים כלומר, תנו לנו יד חופשית במאבקי האימפולסיביים.

* המזכירות מנעה קבלת החלטות אודות הצורך לפעול בקרב חברות להגברת השותפות של קצין הים במודעות באשר למתווה בענף הימי. כלומר, הם השאירו את הקצין הימי במצב של "מקטר" שאין בכוחו לפעול פעולה חיובית.

תקופה ממושכת לאחר הקמת האיגוד, חש קצין הים הישראלי הזדהות עמוקה ואמיתית עם נציגיו הנבחרים. אולם, לאחר ששכחו המאבקים הראשונים התחיל קצין הים תהיה על אותה אולת יד אדמיניסטרטיבית ותפעולית שנוצרו "קולעים" עצמם לתוכה. לפתע (או שלא לפתע), החל לגלות, כי נציגיו אינם מסוגלים לקדם נושאים החשובים לו. הם אינם מסוגלים לחתור, תוך עבודה יום יומית שחזרה ושקטה, לקראת אותן מטרות ראשוניות שאיגוד זה הציג לעצמו. אותן מטרות מתבטאות בהטבת איכות החיים של קצין הים, הן בתקופת עבודתו הימית, והן לקראת פרישתו ממנה, פרישה שעל הקצין הימי לבצעה בעוד מועד ולא כשבר כלי.

קצין הים ניצב נכון בפני הדיאלוג, או נכון יותר המונולוג שיש והיה מתפתח בינו לבין נבחריו. הערותיו הבקורתיות זוכות היו לתשובות מעין אלו... "אנחנו יושבים סה על משכרות, רעב... בוא אתה ותשב..." ומשחזרתה לפני המזכירות תמיהה אודות פסיקה בחוזה החדש, שלא היתה קימת בחוזה הישן, הקובעת כי... "משחזרת החברה מתחובה לשלם פיצוי פיטורים כלשהם לקצינים עבור תקופת שירותם בחברה שלאחר 1.9.1971 (בו בזמן שבהתאם לחוזה הישן היתה אפשרות לדרוש הפרשי פיצויים, כלומר, את הפרש בין גובה הפיצוי המיועד לקופת הגמל, ובין גובה הפיצוי המגיע בעת הסרישה מהעבודה הימית) — ובמקום לקבל תשובה עניינית, הושב לשואל...החיעצנו עם עורך דין, בשביל זה אנו משלמים לך..."

קצין הים אינו מוכן לקבל תשובות מעין אלו. בעיני קצין הים תמוה גם, מפני מה לא הוטב המיסוי בזמן חופשה, דבר שהיה בהישג יד בתקופת המשא ומתן להידוש חוזה העבודה. אולם אפשרות זו חמקה עקב מאבקים עקרים, אשר קטעו לקראת סופם כל יכולת של הידרות עם הגופים שהיה באפשרותם לקדם את הנושא הזה.

ניצבנו בפני כוחות שיתכן ורצו לשחזרו. היה מקום למאבק חריף ובזאת, הוכיחו חברי המזכירות את יכולתם. אולם, מאבק ככל שהינו חריף יותר, אם אין רצון להפכו להרסני, עליו להיות מאבק שקול, היו שלבים שבזכות מליאת קבענו שלא נותר, ויהיה אפילו פועלנו הרסני. אולם, יש צורך לדעת להבחין בין עיקר וטפל, בין תקיעת הצוצרה של הסתערות, ובין קול שונה הבא לסמן שלב חדש בקרב.

אין אני יכול, על אף דברי ביקורת אלה, שלא לציין את הרושם שהשאיר עלי, ודומני על רוב קציני הים, השירות שניתן לנו במסגרת האיגוד, על ידי מזכיר חטיבת הקצינים, ציווק אברהם.

שירות זה הצטיין בלחימה נועזת, בהקרבה אישית, בכשרון התמקחות (בזמן המשא ומתן על חוזה העבודה) וביכולת ביצוע וייצוג (בתחום ה-I.T.P.), רבות חייבים קציני הים לנציגים זה, העקבי, אולם, על דברי הביקורת להישמע, כפי שהוצגו אודות נציגותם המתחלפת של קציני הים. נציגות זו, אם נשתמש בשפה ציורית, הפכה לגוף בלתי ענייני שקולותיו רגוזים עצבניים.

אנו עומדים בפני בחירתה של נציגות חדשה, שיהיה עליה לשאת את דברינו במשך שלוש השנים הבאות. השנים לפנינו אינן דומות לשנים שחלפו. איגוד קציני הים הספיק להתבסס. חברות הספנות מכירות בכוחות האגורים בו, אולם אנו פועלים בחלל הציבורית הישראלית. רוחות חדשות מנשבות בה, לא תמיד כנות, ובה לאו דוקא כוחות המוכנים להבין את הנושא הימי, והגורמים לזאת ידועים לכולנו. אכן, בשנים שחלפו, היתה הצדקתמה לנציגות שאיפה קנטרני.

תשובה לצבי שמעוני

אין בדעתי להכנס לפולמוס עם רוח שמעוני ואין גם בכוחי להתמודד עם מושך בעט כמוהו. ברצוני רק להעמיד באור הנכון את כותב המאמר החדר לעתידו ומעמדו של הקצין הימי, כדי למנוע שציבור חטיבת ה-ר/ח-מ/ר ילך שולל אחר דמוגוגיה ותבטחות שוא, שאין ביכולתו לקיימם.

על מנת להוכיח זאת, עלי לרענן את זכרוננו של ר/ח שמעוני, שבעצם נבחר הוא למזכיר חטיבת ה-ר/ח-מ/ר, יחד עם ר/ח צוקר (פול-צ'ק). עם פילוגו של איגוד הקצינים מאיגוד הדרוגים והקמתו של איגוד קציני הים, הוא גם כיתן כמזכיר חטיבת, כמחצית השנה.

אין לה מקום בתקופה הבאה, היא לא תצליח להתמודד עניינית בתנאים החדשים, עלינו להודות לחברינו אלה על פועלם עד עתה, אולם יש למנוע מלהפקיד את האיגוד בידיהם בשנית, כמו כן, חששי גדול יותר מהחזרת מושכות האיגוד לנבחרים ה"מסורתיים", שמהם סוף כל סוף עלה בידנו לנוטלם. החזרת הרסן לידיהם עלול להרוס הישגים מסוימים ולהחזיר את האיגוד למצב של ריפיון ושאנוגות, תוך התחשבות יתר בגורמים הייצוגיים על חשבוננו של הימאי הישראלי.

עתה המועד לעשות ניסיון ולגבש לקצין הים הישראלי נציגות שתחום ראייתה רחב ומקיף את מכלול איכות החיים של הקצין המקדיש שנים רבות מחייו לעבודתו הימית; נציגות שלא תתן לאימפולסיביות להכשילה; נציגות שתייצג את קצין הים הישראלי בצורה עניינית, מיושבת ואדיבה, אך גם איתנה.

ר/ח צבי שמעוני

א/מ דיאמונט

רת למועצה חדשה עומדות בפניה, אשר את השיפוט בגדון בידי הבוחר. ישפוט הוא את המזכירים, ויבחר לו הוא את המזכירות הרצויה לו.

לסיים, אתיחס במספר מלים למה שנכתב ע"י ר/ח שמעוני על "משכורת הרעב" של המזכירים.

נכון הוא, שמשכורתו של המזכיר נופלת בהרבה מחברו המפליג בים. אבל דעתי היא, שהמחליט ללכת לבחירות יקח בחשבון, שאם יבחר, יהיה עליו להקריב חלק ממונו וגם ממשכורתו. אין פתרון אחר.

ר/ח ישעיהו (שיקה) גרונק

מה קרה אז? תוך כדי מאבק קשה שניהלה המזכירות דאו על עצם קיומו של האיגוד החדש על מעמדו ועל משכורתם של חברי איגוד קציני הים מצאה מועצת חטיבת ה-ר/ח-מ/ר לנכון להתכנס ולהחליט בצורה דמוקרטית, על החלפתו של ר/ח שמעוני. הסיבה — השש שהשארותו בכהונת מזכיר חטיבת ה-ר/ח-מ/ר תגרום לבלתימת התגופה שבה המזכירות החלה לפעול, ולאי השגת המטרות שהמועצה החליטה עליהן.

ר/ח שמעוני הוכיח, שאינו מסוגל להגשים בצורה מעשית את אשר במו ידיו כתב והביטח לציבור בוחריו.

היות ואנחנו איגוד דמוקרטי ביותר והבחי

מנהלים ומפעילים של מיכליות ואניות אחרות

MANAGERS & OPERATORS OF TANKERS & OTHER VESSELS

מפעילים למעלה מ-600,000 טון מעמס.

OPERATING OVER 600,000 DWT OF SHIPPING



מריקו שיפינג לימיטד

רחוב פנת'גון, 2
בת-גלים / חיפה
ת.ד. 8005

TELEX 4649,
TEL. 520941-2-3

MARICO SHIPPING LTD.

2, Pinat-Gan Str.,
Bat-Galim/Haifa
P.O.B. 8005
Israel



לקראת הבחירות

לקציני סיפון ומכונה

לאחר האסיפה הראשונה, החליטו לאסוף 3 מיליון ל"י לניהול המאבק הזה. הם החליטו ועשו, כי רק איגוד חזק מסוגל לעמוד מנגד. גם איגוד קציני הים החליט לאסוף כספים, כדי לא להיות תלויים בחסדי ההסתדרות. המועצה החליטה להטיל על כל חבר מס של 60 ל"י עבור שנת 1974, ועבור שנת 1975 בהתאם לדרגת הקצין: ר/ח ומ/ר — 144 ל"י, קצינים ראשונים — 120 ל"י ויתר הדרגות — 96 ל"י. עד היום, רק שליש מהקצינים שילם את המגיע. לפי דעתי, זה מראה על מידת ההתענינות של חברינו באיגוד. כאמור, ללא תמיכה כספית מצד החברים לא נוכל לייצגם כראוי.

לכן, אני פונה לכל הקצינים לשלוח אלינו את הכסף במאורגן, באמצעות האניה, בצירוף שתי תמונות לשם הוצאת כרטיס חבר. בדרך זו נוכל לקבוע למי יש זכות בחירה וע"י כך לנהל את הבחירות בצורה דמוקרטית ולהגיע לנציגות חזקה וטובה לשלוש השנים הבאות. אסור לנו להפגין אדישות כלפי האיגוד ולהזכר בו רק כשיש לחברים בירורים או בעיות. חבל על המאמצים שמשקיעים החברים החושבים אחרת ורוצים להמשיך באותה הנופח כפי שהתחילו לאחר הפירוק מהדירוגים. רק בתמיכה של כל ציבור הקצינים אפשר יהיה להגיע לתוצאות הרצויות לנו.

י. פניני
מזכיר קצינים
חיפה, יולי 1975

בתאריך 15.5.75 נכנסתי לתפקיד נציג קצינים באיגוד ובנוסף, גם כדי לארגן את הבחירות הממשמשות ובאות. הגענו לבחירות חדשות לאחר שלוש שנים של מאבקים בלתי פוסקים לשינוי פני האיגוד. אני סבור, שאיגוד חזק ויציב יכול להתקיים רק כשחבריו עומדים מאחוריו ותומכים בו, אחרת לא נוכל להופיע לפני חברות הספנות, הממשלה וההסתדרות. רק כשהקצינים הם מלוכדים וסומכים על נציגיהם, יוכלו אלה לייצגם כראוי, לנהל מאבק איתן ולהגיע להישגים נאותים.

אני פונה על כן לכל הקצינים, שיכתבו אלינו על כל בעיותיהם ועל כל מה שמעיק עליהם. לכל אחד מכם בודאי יש הצעות לשיפור תנאי העבודה או השכר, ואנו מצדנו נגבש את ההצעות לקראת המאבק הבא. אנו עומדים כעת בפני בחירות חדשות ויש להשקיע מאמצים רבים כדי שנוכל לבחור את הטובים שבינינו לשלוש השנים הבאות. אחרת, חבל על כל העבודה שהאיגוד השקיע עד כה. אם הנציגים המיועדים לא יעמדו במבחן, עלול האיגוד להתחלל וכך גם הצ"ן, ולכך מצפות חברות הספנות.

אנו והרפורמה
כדוגמא, אני יכול להביא את איגוד הטייסים. הם החליטו להתנגד לרפורמה במיסים של ועדת בן-שחר. מיד

לשקול, לחשוב ולבחור

בקרב יתקיימו הבחירות למועצת האיגוד וזו תבחר את המזכירים לשלוש השנים הבאות. אלה תהיינה שנים קשות ומכריעות ויש להתכונן לקראתן.

האיגוד שלנו מקיף חברים הפרושים, עקב תפקידם, על פני כל העולם. איגוד כזה זקוק למנהיגות נבונה, מוכשרת, מסורה ולר חמת. חברי המזכירות חייבים לשרת את מלוא הקדנציה. גורם הזמן הוא חשוב, שכן כל מזכיר זקוק לזמן כדי ללמוד את הבעיות ולהצליח בתפקידו. שיטת הרוטציה לא תועיל כאשר מולנו ניצבת הנהלה מנוסה בדמות חברות הספנות והמימסד כולל.

להחליט על העתיד

בבואם לבחור, יזכרו החברים שבקולם הם קובעים את עתיד האיגוד. כל מועמד, בטרם יציע עצמו, חייב להיות מודע לאחריות

ולעול הכבדים שהתפקיד מטיל. לא מספיק קוה כוונות טובות, דרוש כושר ביצוע. המו"מ על הסכם העבודה בעתיד יהיה קשה, ומי שמצפה לחיים קלים בתפקידו כמזכיר יתאכזב מזה.

מאז נוסד האיגוד הוא הצטיין בדינא מיות וברוח לחימה. איגוד מרוסן יוליד לקפאון ובסופו של דבר יתפורר. בפנינו אינפלציה ופיחותים ומאבקינו לא יהיו קלים. אין לנו על מי לסמוך אלא על עצמנו. הסולידריות והאחדות — הן כוחנו.

לחברינו אומר, שאני מאחל להם הצלחה בבחירות, אם כי אני בספק אם יוכלו להגשים את ההבטחות שהם נותנים לאחרים.

עלינו להחליט על העתיד. לכן, כל חבר חייב לבחור בתבונה כדי להבטיח את המשך קיומו של האיגוד.

א. צ'יזיק

לחברינו
הפזורים על פני
שבעת הימים
ולבני
משפחותיהם
שנה טובה
וגמר
חתימה טובה

האיגוד הישראלי הארצי
לקצינים

אחים עופר

(ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



משרד ראשי — חיפה

רחוב אליהו הנביא 3
ת.ד. 1755 טל. 660986-8
מברקים: „עופרב“
טלפקס: 04-610



סניף תל-אביב

רחוב היסוד 1
ת.ד. 409 טל. 827669

סניף אשדוד

איזור הנמל
ת.ד. 247 טל. 32991

ההסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל האיגוד הארצי לקצינים ועדת הבחירות

חבר נכבד:

1. מזכירות איגוד קציני הים, בהתאם לתקנון האיגוד ובאישורה של המחלקה לאיגוד מקצועי של הועה"פ, בחרה בוועדת בחירות לקיום בחירות אישיות — חטיבתיות לוועידת האיגוד השנייה.
 2. ועדת הבחירות בישיבתה מיום 27.7.75 החליטה:
 - א. על קיום הבחירות בין ה-15 לחודש נובמבר ועד ה-15 לחודש דצמבר 1975.
 - ב. תאריכי הגשת שמות המועמדים: החל ב-15 לאוגוסט ועד 15 לאוקטובר 1975 ועד בכלל.
 - ג. ועדת הבחירות תפנה למועמדים ותבקש את הסכמתם בכתב או במברק לאחר אישור המועמדים לא יאוחר מ-20 לאוקטובר 1975.
 3. כל חבר באיגוד רשאי להציע אך ורק מועמדים מחטיבתו הוא:
 - א) חטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים — 8 מועמדים, 4 ר/ח, 4 מ/ר.
 - ב) חטיבת הקצינים: 8 מועמדים לפי החלוקה הבאה: 3 קציני סיפון, 3 קציני מכונה (חשמלאי כולל), קצין משק אחד, קצין אלחוט אחד.
 4. הצעות המועמדים תוגשנה לוועדת הבחירות בכתב אך ורק לפי הכתובת: ת.ד. 430 חיפה. כל הצעת מועמדים שתוגש לכתובת אחרת לא תתקבל.
 5. נוהל הגשת מועמדים ייעשה כדלקמן:
 - א. לחטיבת ר/ח ומ/ר דרושות 10 חתימות של ממליצים בעלי זכות בחירה.
 - ב. לחטיבת הקצינים דרושות 20 חתימות של ממליצים בעלי זכות בחירה.
 6. טפסי המלצה ניתן לקבל במשרד האיגוד וכן יישלחו לאניות.
 7. חברי ועדת הבחירות הם:
 - ר/ח יצחק הורביץ (גור)
 - מ/ר אורי שרמן
 - ח/ח שמעון וולף (לולק)
 - חשמלאי יעקב שניידר
 - ר/ח זאב הלל.
- אלה לא יגישו את מועמדותם ולא ימליצו על מועמדים. ה ע ר ח: הסבר על זכויות בחירה אקטיוויות או פסיוויות — ראה תוזר מס. 2.

בברכת חברים,
ר/ח יצחק הורביץ,
יו"ר ועדת הבחירות.

כיצד נצא מהבוץ?

אני חבר במועצת איגוד קציני הים מיום הקמתו. הייתי חבר במועצת האיגוד הפדרטיבי לימאים ב-3 שנותיו האחרונות לפני הפילוג. טענתי ואני טוען, כי איגודנו לא לחם מספיק להשגת היעדים אשר עליהם החליטה הוועידה. מרץ רב הופנה ע"י המזכירים השונים בכיוון לא נכון וליעדים שוליים. ערכנו שביטות רבות, זכינו בקרבות רבים, אך במלחמה הכוללת הפסדנו.

לא מספיק לבחור למועצה באנשים פופולריים, הפועלים לאחר בחירתם באופן פרטיזני, ללא כל תכנית ערוכה מראש וללא סדר. למעשה, ברוב המקרים, הם מתעלמים כליל מהחלטות המועצה. הגרוע מכל היה, כי בהכחם המזכירים המשיכו הנ"ל לפעול לפי שיקולים כיתתיים של מחלקותיהם. הישגים יפים בשטח המשכורת נבלעו מהר מאוד במערבולת האינפלציה הדוהרת. ומאחר שאר השטחים הונחה כמעט כליל ע"י המזכירות הנוכחית, נשארו קרחים מכאן ומכאן. לדוגמא אפרט מספר נקודות:

* הפנסיה המוקדמת

למרות הטיפול בנושא זה ב-6 השנים האחרונות, הוא נשאר עדיין בבחינת מסקם שווא. המזכירים השונים שטיפלו בנושא זה הולכו שולל ע"י כל הגורמים השונים שעמם באו במגע. הדבר קרה מחוסר ניסיון של המזכירים השונים ומחוסר מעוף, כושר החלטה ומנהיגות. ולכן נדהמתי לקרוא במאמר קטן בעיתון הארץ מיום 11.3.75, כי הממשלה תישא בהפרשי הצמדה והפרשות לפנסיה של חברת החשמל, בסכום של כ-2 מיליארד ל"י. החברה תישא בביטוח הצמדה למפרע בסך 86 מיליון ל"י וכי העובדים זכאים לפנסיה תקציבית והחברה תשלם 18.5%.

סכום אסטרונומי של 2 מיליארד לירות יינתן ע"י הממשלה לקרן פנסיה תקציבית לקבוצת עובדים חופיים, אשר להם תנאי עבודה, משכורת, ותנאים סוציאליים מן הטובים ביותר במדינתנו, וזאת ללא כל שביטות או סנקציות. ואילו אותנו, ציבור הימאים, הולינו שולל ועל סכומים הנראים ממש פעוטים לעומת הסכום הנ"ל. שכן הסכום הגבוה ביותר שנקבו האקטוארים למימוש הפנסיה המוקדמת שלנו לא עלה מעולם על 50 מיליון לירות.

* פנסיה מקיפה

מאז נחתם הסכם זה בשנת 1967, כמעט שלא חלו בו שינויים מהותיים. מגוון לחשוב, כי אנו הימאים נדרשים לחכות עד לגיל 65 שנים על מנת לצאת לפנסיה וזיקנה. האשם כמובן רק בנו, אך במיוחד אשמים בכך מזכירי האיגוד השונים. וזאת המחיר כמובן משלמים כיום אנו כולנו, המפליגים בים, לאחר עשרות שנים, בתנאי ביטוח סוציאלי מן הירודים ביותר במדינה. כאשר בנטל הביטוח נושאים אנו והחברות שווה בשווה למראית עין בלבד. למעשה, אם נחשב את כספי הפיצויים שלנו המושקעים ומפרשים לקרן זו, הרי שרוב המעמסה נופלת על שכמנו, ובאבדן סכומים של עשרות אלפי לירות לכל קצין המשרת בים משנת 1967 ואילך.

* * *

אם אבחר שוב למועצה ולמזכירות האיגוד אפעל להשגתם של היעדים הבאים:

(1) הבטחת הסדר של תוספת ריאלית לשכר כפי שתושג ע"י שאר האיגודים המקצועיים בארץ.

(2) הבטחת הסדר חוקי לפטור על מטבע זר עבורנו, כפי שהושג או יושג ע"י איגוד הטייסים.

(3) ביצוע רפורמה יסודית בפנסיה המקיפה והכללתה בחוזה העבודה החדש, תוך מגמה להורדת גיל הפרישה עד ל-55 שנים.

(4) השגת הפנסיה המוקדמת בשלבים והכללתה בחוזה העבודה החדש, כאשר המגמה להוציא לפנסיה במסגרת זו את הזכאים והרוצים בכך תוך שלוש שנים מיום חתימתה.

(5) הבטחת קידום מקצועי לקצינים ע"י הוצאת כל הקצינים הזכאים לפנסיה מוקדמת לפי דרישתם, תוך שמירת זכותם לפנסיה זיקנה ע"י המשך הפרשות החברות עבורם למבטחים.

(6) הוסדר חוקי, במסגרת חוזה העבודה, להפריש פיצויי פיטורין עבור השנים 1967-1974.

(7) חזרה להסדר פיצויי פיטורין מלאים משנת 1975 ואילך. על כל ששת הסעיפים הנ"ל יש להאבק ובעקשנות. לנצל כל אפשרות של מ"מ נכון ולהעמיד לשם כך את כל המשאבים הכספיים שלרשותנו.

כאשר ימומשו סעיפים אלה — ויש להשיגם תוך שנה מיום כניסת המזכירות החדשה לתפקידה — הרי שיש להתרכז במשך השנתיים הבאות בסעיפים כדלקמן:

- (7) השוואת השכר בחוף בחופשות, לימודים, מחלה, וכו', לשכר בים ע"י הכללת הפטור הימי גם לתקופות אלה (כולל תשלום מטבע זר).
- (8) הבטחת מספר חדשי הפלגה בשנה לקצינים אשר יצאו לפנסיה מוקדמת ואשר לא ישתלבו בעבודה קבועה בחוף, כאשר זכות הקדימה לגבי קוי הבית תהיה כמובן לקצינים המפליגים בקביעות בים.
- (9) הקמת בנק איגוד קציני הים כחברת בת, או כקרן גמל, במסגרת אחד הבנקים הקיימים בארץ.
- (10) הפרדת הקרנות והרכוש של איגוד קציני הים מאיגוד הדיורגים בכל הקרנות אשר טרם הופרדו.
- (11) רביזיה יסודית בשירותי רווחה לימאים, עם אפשרות של פרישת איגודנו מגוף זה והקמת שירותי סעד ורווחה במסגרת איגוד קציני הים.
- (12) המשך הידוק הקשרים עם גורמים בינלאומיים כגון איי.טי.אף, וכו'.
- (13) הידוק וטיפול קשרי הפדרציה הרופפת אשר הוקמה עם איגוד הטייסים, תוך מגמה לחתור להקמת איגוד אחיד לתחבורה ימית ואוירית בשלב מאוחר יותר, ע"י מיזוג שני האיגודים.

* * *

על מנת לממש תכנית זו אני מתכוון הפעם להגיש את מועמדותי, יחד עם עוד מספר קצינים רבי הובלים ומכונאים ראשיים, אשר דעותיהם זהות עם דעותי.

אם אבחר למועצה, אבקש מהחברים לבחור גם בשאר המועמדי דים המופיעים עמי ברשימה, על מנת שנוכל בפעם זו לגבש מועצה ומזכירות שיפעלו בהרמוניה. אני תקווה, כי מועצה ומזכירות זו יניבו פירות טובים ויוציאו את כולנו מהבוץ בו אנו שקועים. אני מאמין, כי הדבר אפשרי, וכי יש לי כיום את כל הנתונים הדרושים לביצוע תכנית זו, אם נקבל גיבוי מלא של ציבור הבוחרים.

ברוך אפטה,

קצין רדיו ראשי

האיגוד נאלץ בעבר, מספר פעמים, להשתמש בנשק השביתה, כדי להשיג שיפורים בהסכם העבודה. ירשנו הסכם "צולע" ומלא עיוותים. נאבקנו שנה וחצי כדי לחתום על ההסכם הקיים. מולנו עמד לא רק יריב נוקשה בדמות הנהלתה הקודמת של צ"מ, למעשה, עמד מולנו המיסד כולו. מערכת השמצות נפתחה נגדנו באמצעות כלי התקשורת. הוצגו בעיני הציבור כחברות סחטנים, השואפים להרוס את הצי. אך התברר, שאלה שהאשימונו, התגלו ב"עצמם כמנסים להרוס את הצי, הוצעו שעבר על חברת השייט הלאומית, הוכיח עד כמה צדק האיגוד בעמדתו הלוהמת נגד הנהלת ה"מושתתת הקודמת של צ"מ, שמטרתה הייתה תמיד — רווח בכל מחיר. היא רצתה בכוח עבודה זול ובדגלי נוחות, כדי שתוכל להעביר את הרווחים לואדון — גן העדן של משתמטי המס ובעלי העסקות האפלות מכל קצוי תבל.

צי פוחר רווחי

במלחמתו בהנהלת הקודמת, הוכיח האיגוד שמטרתו אינה רק הגנה על זכויות חבריו — וזו חובה קדושה של כל איגוד מקצועי, האיגוד שאף ושאף לפתח צי חזק, מודרני ורווחי, לתועלת המדינה כולה.

כמזכיר באיגוד מאז הקמתו, אני טוען בכי טהון, שהשגנו בהסכם העבודה האחרון כל מה שאפשר היה להשיג, ולא כל מה שרצינו להשיג. אל יראה הקורא במאמר זה העמולת בחירות. זהו תיאור המצב. בהסכם האחרון היו הישגים. והיו גם כשלונות. אחד הגדולים שבהם הוא תכנית הפנסיה המוקדמת. לא מצאנו בחברי רות הספנות ובממשלה שותפים שיסייעו ב"השגת המימון הדרוש בהפעלת התכנית.

אפשר להגשים את התכנית

אינני מאשים בכך את האיגוד-הקודם, ואינני מאמין שללא עמדה לוחמת בעתיד נוכל להשיג הישג זה. אני מקווה שבעתיד יבינונו חברות הספנות יותר טוב מאשר בעבר.

בהסכם האחרון היה עלינו לפתור בעיות דחופות יותר. אך אני מאמין שאפשר להגיע להגשמתה של תכנית הפנסיה המוקדמת. בתקופה החולפת עסק האיגוד בנושאים רבים, בהם מאבק נגד דגל נוחות, הידוק הקשרים עם איגודים עמיתים בעולם, והעמקת המשי-מעת על האניות שהגיעה בעבר לשפל המדרגה. עשינו רבות כדי להבטיח את האינטרסים של חברינו החולים, באמצעות קרן מבטחים. לא חסכנו מאמץ כדי למצוא תפוסקה בחוף לאלה מחברינו שאלצו לעזוב את הים.

תמונת ההווה

מה דמותו של ההווה, זו התקופה המתחילה במלחמת יום הכיפורים?

האיגוד: עבר, הווה ועתיד

מי שלא לומד מהעבר, יחזור על שגיאותיו. אימרה זו יפה גם לאיגוד. ומאחר שבדצמבר 1975 ימלאו לו שלוש שנים, יש מקום לסכם בקצרה את העבר ולראות מה בפנינו.

האינפלציה הדוהרת בעולם ובישראל צמצמה את הישגינו. נאבקנו קשה עם הממשלה במגמה לשמור על שער החליפין הקיים של מרכיב מטבע החוץ שבשכרנו. סיכלנו נסיונות נגוס בהישגינו, כגון הניסיון להטיל מס נסיעות על המשפחות. שוב הוכיחה הממשלה את בורותה בכל הנוגע לתנאי חייו ועבודתו של הימאי. אנו חייבים לעמוד על המשמר בפני נסיונות נוספים לחבל בהישגינו.

התאמה לשינויים

לא חל שינוי בגישתן של חברות הספנות כלפי הימאי. מדי פעם מנסה מישהו לתת פירוש חדש לסייף בחוזה, דבר המוליך לסכ"טון מחודש. כך למשל, מסרבות החברות לשלם לחברינו שכר שעות נוספות במטבע חוץ, בהתאם לתוספת היתר החדשה. וזהי רק דוגמא והיא אינה יחידה.

אשר לעתיד, אין ספק שבפנינו זמנים קשים. קשה לחזות את העתיד במדויק, אבל כבעבר, נעשה הכל כדי להגן על האינטרסים של חברינו וכדי לשפר את מצבם. מסביבנו חלים שינויים ועל האיגוד להתאים עצמו לנעשה בארץ ובי-עולם.

איגוד מקצועי אמיתי כשלנו, זקוק לתמיכה מוחלטת של חבריו כדי שיהיה חזק ויוכל להגיע להישגים.

א. ציוזיק

כותבים לנו

הפדרציה נחושה במאבקה נגד כל ניצול, של כל בן לאום שהוא. במיוחד של בני המדינות המתפתחות. כן נחושה הפדרציה במאבקה ל"שיפור הבטיחות בים והגנת הסביבה, ערכים שמפעילי אניות דגל זול מתעלמים מהם.

שלך,

ב. לאוטון

מוכ"ל הפדרציה הבינלאומית של עובדי התובלה

חומר לגיליון הבא

החברים מתבקשים להמציא לנו בדחיפות, ע"פ מען האיגוד, חומר לגיליון הבא. ככוונתנו להוציא לאור בהקדם, יתקבלו מאמרים, רשימות הווי, מכתבים, תגובות ועוד.

המערכת

על המועצה הלאומית ועל המיסוי

למקרא גליון מס. 7 של בטאונגו, מתעוררים כמה הרהורים. האם חברים שאינם חדשים — הן במקצוע — והן במעורבותם בחיי אגודנו המקצועי על כל גלגוליו — לוקים באמת בשכחה לגבי מאבקי העבר?

האם יש תמיד צורך להעמיד את פני הדברים כאילו פתאום (בעקבות הבהרם לתפקיד?) נוצרו עובדות חדשות יש מאין? דוגמה מענינת מהווה, בהקשר זה, נושא „המועצה הלאומית לספנות“ הנדונה בגליון זה.

התאריך הקובע

איגוד הימאים דורש את הקמתה של מועצה זו מאז שהפך לגוף עצמאי. אפשר לראות כ„תאריך קובע“ את שנת 1957, עת נבחר לתפקידו כמוזכיר כללי רב הובל ולטר דלמן ז"ל והוחל התהליך ההדרגתי להקניית עצמאות מלאה לאיגוד. תהליך זה היה בלתי נמנע בעקבות השכיחה הגדולה ב-1952, היחידה במינה, אשר נוהלה על עצם הזכות לעצמאות ארגונית ויצוג ישיר. לכאורה, הובסה אמנם שכיחה זו, אולם מאז 1952 לא פסקו הלחצים בכיוון זה וכאמור פחות מ-55 שנים מאז החלה המלאכה, לאחר גלגולים שונים שניתן לכנותם „תקופת הממשל הצבאי“.

מענין, כי נקודת מפנה זו בחיי איגודנו המקצועי היא גם הנקודה אשר ממנה ואילך עוברת הדרשה להקמת „המועצה הלאומית לספנות“ כחוט השני.

בשנים 1960, 1961, 1962, 1966 חזרו על עצמן החלטות מפורשות של מוסדות האיגוד בדרישה להקמת המועצה, במגמה ברורה להפוך את נציגיהם הנבחרים של הימאים לשותפים מלאים — ומרכזיים — בהטויות הספנות.

בשנת 1970, וביחוד במשך שנת 1971 ובתחילת 1972, נכנסה הפעולה בכיוון זה, להילוך גבוה.

דוקא איגוד אחראי, הידוע את כוהו וסומך עליו חייב לשאוף לשותפות מעין זו בספנות, ושותפות המחייבת את כל הגורמים הפועלים בענף לקביעת מדיניות ברורה העומדת בביקורת ציבורית ולישומה הלכה למעשה.

הנושאים לדיון

„טבעי“ הוא, כי מי שהתנגד לענין במשך כל השנים היו חברות הספנות ומשרד התחבורה מתוך השיקול, כי אין צורך להתחלק עם נציגי הימאים באחריות זו ועל מנת שלא להעמיד לביקורת צבורית את מדיניותם, כפי שהיה מתחייב משיחוף האיגוד.

דוקא לאור כל זה מענין, כי מוזכר נבחר מוצא לנחון לתקוף את הרעיון היסודי של המועצה ואף לקשור אותו עם שלטון כת הקצינים לשעבר כיוון...

לפני כ-3 שנים הפנה האיגוד קריאה לחברות הספנות, לשר התחבורה ולאגף הספנות, לקיים דיון משותף ומקיף בנושא והעלה מצדו את הנושאים הבאים לדיון זה:

1. גיוס כוח אדם ימי.
2. הכשרה מקצועית ימית על כל ענפיה, כולל משק.
3. הסבה מקצועית ורענון מקצועי.
4. תקני אניות.

5. מגורי צוות.
6. מניעת תאונות ובטיחות בעבודה.
7. השירות הרפואי ובעיות תזונה ובריאות בים.
8. בעיות הרווחה.
9. בעיות המיכון והשפעתן על מיבנה כוח האדם הימי.
10. פנסיה מוקדמת.
11. מכשיר מוסכם לבוררות בין הצדדים.
12. טיפול בבעיות ארגון העבודה הבין לאומי, אמנותיו והמלצותיו.
13. תכנון צי הסוחר בהתאם לצרכים הלאומיים והתפתחות הטכנולוגית.
14. ענייני תחיקה וחוק ימי.

ועדות משותפות

למעשה, פעלו כבר באותה עת ועדות משותפות שטיפלו במרבית נושאים אלה, תוך שיתוף מלא של נציגי הימאים, ולרוב אף בזימתם. הכוונה היתה להשלים את הטיפול בכלל הנושאים, ליצור גוף-קבע ולא אוסף של ועדות שפעלו פעולה בלתי רצופה, כמו גם להתגבר על הכפילויות שנוצרו עקב טיפולם המקביל של גורמי ממשלה שונים.

גופים קיימים, כגון ועדת הבטיחות, שירותי הרווחה, הרשות להיגון ולהכשרה ימית ומכלול הוועדות אשר טיפלו בשטח התחיקה הימית, ישום ההמלצות והאמנות הימיות של ארגון העבודה הבין לאומי, בשטחי התקנים ומגורי הצוות באניות, היו מיועדים לפעול, כאמור, תחת הגג הכללי של המועצה המוצעת. לפעולה אינטגרטיבית זו קדמו פניות לשרים, לוועדות הכנסת ולמוסדות ההסתדרות והושגה הסכמה כללית לתת לנושא „לרוץ“ באופן נסיוני. יצוין, כי גם ועדת הכלכלה של הכנסת הביעה באחת מהחלטותיה המלצה על הקמת המועצה, בעקבות הופעתנו בפניה.

קשה באמת להבין, כיצד כל השתלשלות עניינים ארוכה זו נעלמה לגמרי מעיניו של אלו שפירא (גליון 7).

המסוי והפטור

הערה נוספת בענין המיסוי אשר גם הוא נדון בגליון האחרון. להציג את הבעיה כאילו מיסוי הסגל האזרחי מסתכם בשיעור של 1 ל"ש = 1 ל"י ואילו לגבינו השיעור הוא 1 דולר = 4.20 ל"י — במקרה הטוב ביותר — הטעיה.

צר לי, שאין איש מוצא לנכון להביא לידיעת החברים, אשר לא כולם מודעים לעובדה זו, על קיומו של הפטור (כ-1,300 ל"י לרב הובל באגונית קו וכ-1,600 ל"י באניות נוד, בתוספת מרכיבים שונים, כמו גם סכומים במטבע זר עליהם לא חל מס), אשר הוא המפתח להבנת הבעיה.

מענין לציין בהקשר זה את העובדה, כי החתום מטה, שהיה שותף פעיל ומודע להסכם זה אשר הקצף יצא עליו, התפטר בזמנו בעקבות הבקורת על ההסדר העמיד עצמו מחדש לבחירות הזכה באמון החברים, כולל כמה מהמוזכרים הנוכחיים.

אינני מציע, הלילה, להוציא את בעית המיסוי אל מחוץ לתחום הויכוח, אולם אין טעם להעלים חלק מן האמת ולהתעלם — רטרור אקטיבית — משהותפס במאבק רצוף, אשר כאמור החל לפני למעלה מ-20 שנה ואני, אישית, על כל פנים, גאה שהיה לי בו חלק.

מ/ר חיים צוקר

תשובה לחיים צוקר

כדי להעמיד את הקורא על דיוקם של דברים ברשימתו של מ/ר חיים צוקר ברצוננו להדגיש, שאין איש מאיתנו לוקה בשכחה. ההיפך הוא הנכון, הויתרון הטוב לגבי מעשיו של מר חיים צוקר בעבר, הוא אשר מדרוך אותנו בכל מעשינו.

בהכירנו את חיים ואת דרך מחשבותיו או יודעים שאת כל מעשיו עשה מתוך תמימות ונאיביות ולכן אין בליבנו עליו ולא כלום. מה שמפליא יותר מכל הוא, שעדיין לא נפקחו עיניו לראות את הנעשה סביבו, אולם מי יודע, יתכן גם שטועים או וסיבות אחרות מדרוכות את חיים, לאלוהים פתרונים.

לפטור אין ערך

הבה ננסה לנתח את דבריו של חיים, שכה הרבה מנסה הוא להתפאר בהם על „הישגים“, הן בענייני מיסוי והן בנושא „המועצה הלאומית לספנות“.

האם באמת הושב לו חיים, שכולם נאיבים ואינם יודעים על קיומו של הפטור והוא צריך להביאו לידיעת החברים? האם זהו כל הקרדיט שחיים מסוגל לתת לציבור הקצינים? או שמא במתכוון שכה הוא לציין ברשימתו, שיש גם דרגות אחרות (ולא רק ר/ח-מ/ר) ושגובה הפטור שלהם מסתכם בקצת יותר מכלום.

לצערנו, בתקופה זו של אינפלציה דוהרת פיתוחים חדשים לבקרים, אין למעשה כל ערך להסדר הפטור מאחר שעם כל פחות, על הימאי לשלם יותר מס וכל הסידור מתרוקן מתוכו.

כל ימאי מרגיש על בשרו את שינוי החדות של המס ומכיר בעובדת עמידתו האיננה של האיגוד אשר אך ורק בזכותו, ולאחר מאבק עז ביותר, הצליח לשמור על יחס של 4.20 ל"י — לדולר, לצורך מס ולא שש לירות לדולר כפי שרצו לכפות עלינו. עובדות אלה מוסלות את שיטת הפטור מעיקרה. עם זאת אין מנוס מהשאלה האם באמת אין חיים צוקר מכיר בעובדות חיים אלה? האם באמת זאת בסך הכל נאיביות? או שמא היחממות?

לענין המועצה

הדבר מוזכר לנו את הצעתו המפתה של מנכ"ל צים המנוח משה קשתי, לצרף את נציגי האיגוד להנהלת צים. אילו היינו מקבלים הצעה זו, הרי שהיום היינו שותפים מלאים לפרשות הפשע והשחיתות של מיכאל צור, היושב עתה בבית הסוהר.

הוא הדין לגבי מועצה לאומית לספנות, הבה וננסה לבדוק מה בעצם מציעים לנו „מה מסתתר מאחורי הצעה זו“?

הרעיון הוא להקים גוף אשר בו יהיה רוב חברות הספנות והממשלה ואנו נהיה בו במיעוט. ע"י כך, נקבל על עצמנו, כדבר מובן מאליו, כל החלטה תהיה אשר תהיה, בל נשכח, כי במציאות בה אנו חיים, הרי שגם משרד התחבורה, גם חברות הספנות וגם ההסתדרות — אחד הם, גוף אחד ומלוכד, המרכז את כל מאמציו כנגד הימאים ודוגמאות יש רבות. אוכיר רק אחת: פרשת מכירת „האימאות“ שבת כפו עלינו (מאחר והסכמנו לבוררות) את המכירה. כידוע, נעשה הכל למען הקומיסיונים והפקדת הכספים בחברות הואדוויות של מר טיבור רוזנבאום.

חיים צוקר מפרט במאמרו שורה של 14 סעיפים ציוריים ויפים

אשר אין אנו יכולים לקבלו אלא כזריית חול בעיניים או נאיביות ממדרגה ראשונה. האמת היא, כי לפני שלוש שנים לא היה כלל חיים צוקר חבר במזכירות האיגוד, אלא עסק בניהול שדה נפט בשטחים המוחזקים. עובדה זו עד כמה שזכור לנו, לא החישה קודם לכן עם תפישת החיים של חיים צוקר, אולם הבה נניח לזה (אדם רשאי לשנות גם את דעותיו).

הישגים — כמאבק מקצועי

הסעיפים הנזכרים אינם אלא מחלצות מילוליות, מלל המתגשם רק על גבי הנייר. אולם ציבור הקצינים, הנושא על שכמו את עול העבודה, מכיר את המציאות, האמת היא, שכל הישג הושג אך ורק בדרך של מאבק מקצועי. אמת זו טובה לעבר, הווה ולעתיד.

טרם ראינו שחברות הספנות ניסו לתקן עיוות מסוים ביוזמתן הן, יותר מכל עלינו להתעכב ולפרט את הסעיף שברשימתו של מר חיים צוקר: „מכשיר מוסכם לבוררות בין הצדדים“.

סעיף זה, הנראה והנשמע תמים כל כך, טומן בחובו את הסכנות הגדולות ביותר, לעצם קיומו ולעצמאותו של האיגוד, אילו היינו מקבלים על עצמנו מכשיר כזה, היה עלינו לסגור את דלתות האיגוד, וכי מה נותר לאיגוד מקצועי לעשות? לשבת ולקבל את החלטות המועצה הלאומית ולשתוק?

מה שמפליא אותנו הוא, שדוקא חיים צוקר, הידוע כ„הלוחם של הימאים“, מוכן לשים את כל יתרו על מכשיר הבוררות ולשבת בהיבוק ידיים.

האם אין עצם עובדה זו — שדוקא חיים צוקר יוצא להגן על הרעיון של הקמת מועצה לאומית לספנות (ואשר את משמעותה כה היטיב לצייר החבר אלו שפירא במאמרו „אגף הספנות והגמלים לאן“, ע"י ציטוט — „מועצות מסוג זה מקובלות בעולם הטוטליטרי דוגמת משטר הקולוגלים ביוון“).

האם אין הדבר צריך לעורר בנו מחשבות נוגות ביותר על מה שקרה לבורר זה?

בררנו במזכירות מי מהמוזכרים הנוכחיים נתן לחיים בזמנו את אמנו מחדש. גילינו שחיים טעה. אף לא אחד מהמוזכרים עשה זאת. יש לנו היסוד להניח, שלא רק המוזכרים אלא שכל ציבור הקצינים כולו לא יתן מחדש את אמנו בהיים צוקר.

ציבור זה הפסיק ללכת שולל אחרי סיסמאות נבובות וריקות מתוכן, כדוגמת מועצה לאומית לספנות. האיגוד ימשיך גם להבא לסמוך אך ורק על כוחו, וינהל כל מאבק שיראה לו, בדרכים מקובלות של איגוד מקצועי, לפי עקרונות הדמוקרטיה וברוח החלטות מועצת קציני הים בלבד.

ר/ח ישעיהו (שייקה) גרומן

חבר,

אם אינך מקבל בקביעות את הביטאון הודע נא למזכירות.

כדאי לממשלת ישראל לדעת עובדות אלה

- * פחת התחלתי בן 30% על אגיות חדשות. כולל דמי קדימה.
 - * קיוונו הפסדי מס ברווחים אישיים מהשקעות פרטיות באגיות חדשות.
 - * הנחה של 50% במס על הכנסות הסכנות מסחר חוץ.
 - * תכניות רבישנות לבניית אגיות, הכוללות סובסידיות לבנייה ולאשראי, שתואמות את קצב הגשת היעדים.
 - * מענקים, אשראי זול ופחת מואץ על השקעות במספנות.
 - * ריבית מסובסדת והלוואות נמוכות ריבית מקרנות ציבוריות למספנות על ביצוע הזמנה מבחון.
- נורבגיה
- * רזרבות חופשיות ממס של רווחים גבוהים, עבור המספנות והמפעלים.
 - * פחת מואץ במיוחד על שיפורים טכנולוגיים.
 - * פטור ממס רווחי הון להכנסה ממכירת אגיות, אם זו מושקעת באגיות אחרות.
 - * שיעורי מס הכנסה אישי נמוכים לימאים, נוסף לתטבת אחרות.
 - * מחיקת הפסדים של בעלי אגיות, הנגרמים מפירות.
- בריטניה
- * מענקים כספיים לבעלי אגיות, לרכישת אגיות חדשות (סעיף זה בוטל ב־1971).
 - * פחת מואץ וגמיש על אגיות.
 - * אשראי מסובסד לבניית אגיות, כולל הזמנות מבחון.
 - * אשראי מסובסד ופחת מואץ על מיתקני ספנות חדשים.
- צרפת
- * תכניות ארוכות טווח להגברת התפוסה של צי הסוחר, הסיוע הממשלתי מותאם ליעדים הספציפיים בתכניות.
 - * הקנה המחייבה, ששני שלישים מיבוא הנפט הגלמי יובל באגיות צרפתיות או ע"י חוכרים מאושרים.
 - * מענקים למפעלים, לרכישת אגיות חדשות.
 - * ריבית מסובסדת על הלוואות לרכישת אגיות חדשות.
 - * סובסידיה ממשלתית לפיצוי על עלות נזקים ומחלות על גבי האגיות.
 - * שיטת פחת ממשלתית המפחיתה מיסים על רווחים, במיוחד לגבי מפעלים עם השקעות חדשות וגדולות.
 - * פטור מחובת מס הכנסה על פעילות ספנות מחוץ לצרפת.
 - * סובסידיות לבניית אגיות צרפתיות.
 - * תכניות לביטוח בפני אינפלציה, עבור מספנות.
 - * פטור ממיסים לכל האגיות הנבונות, הן לצרכים מקומיים והן עבור בעלים זרים.

א. ציוויק

מיומנו של רופא: שיקום נפגעים

למיניהם. לשעבר, אחריותו של בית החולים נגמרה עם שחרור החולה לביתו או לבתי הבריאה. אולם עכשיו, אחריותו לא נפסקה. למערכת השיקום מגמה ברורה, היא לבצע כל הפעולות המתוכננות למניעת נכות אפשרית. הטיפול הרפואי נעשה בשני מישורים מקבילים: מחד — מאבחנים ומטפלים לפי שיטות המקובלות ברפואה, מאידך — נקבעת הערכה תפקודית, כלומר של היכולת הפונקציונלית שנשארה לפליטה אחרי המחלה, או הפגיעה, ובהתאם להערכת היכולת עורכים חיכוך מדעי של הפעולות הדרושות לשיקומו של הנפגע. כאשר הפגיעה היא המורית, עם אבדן שלם או חלקי של רקמות הגוף ואברים, משימת השיקום היא צמצום הנזק והקטנת מידת הנכות הנשקפת ע"י שמירה קפדנית על היכולת התפקודית שנשארה לו לנפגע בכומר תנועה, אינטלקטואלי, דיבור, בכומר המקצועי, במצב החברתי ועוד.

דוגמאות מאלמות

תהליכי השיקום מכוונים לקראת העתיד. הם משפיעים על תהליכי הריפוי לקראת הבראה מורית ותכליתית-תפקודית. עוד בהיות הנפגע במחלקת אשפוז, והפצעים טרם התרפאו, כבר מופעלת פעילות הדרגתית לחינוך ואימון הנפגע להכשרתו למקצועו לישן, או הכנתו לקראת מקצוע חדש. העיקרון הוא: על הנכה להיות בלתי תלוי בזולתו, עליו לעבוד בגבולות הנכות שלו, אבל במירב יכולתו, במקסימום ההספק אשר בכושרו.

* מקרה א': ברכו של חייל נפגעה מריס פגו. החייל סובל מצמרמורות וחום גבוה עקב זיהום המפרק, הדלקת, התפתחות והכאבים. הוא מוגבל בתנועות הברך המכאיבות. בלי הכוונה וביצוע שיקום, הברך עלולה להתרפא כליל בעזרת תרופות כגון אסטי-ביוטיקה ועוד, אבל להשאר נוקשה ותחילי יסאר נכה עקב הגבלת התנועה. תהליכי השיקום דואגים לשמירת הפקוד הברך עוד במשך שלבי הריפוי.

* מקרה ב': עובד לא נזהר בכללי הבטיחות, וידו נמעה. המנתח קובע נזק רב ברקמות הרכות, בגידים, בצממות, הוא מחליט להציל את היד ע"י קטיעה חלקית של אצבעות וכ"י. משימת השיקום לדאוג מהימים הראשונים של הריפוי, כי לפצוע תשמך היכולת המירבית לבצע תנועות במפרקי האצבעות הפגומים שנשארו לו. בשיקום יאמנו אותו להתבגר על הכאבים ולהעזר בפרקים בשימוש יומי — לאכילה, כתיבה וכדומה. בד בבד השקום מאמנו לקראת מקצוע חדש הדרוש פחות זריזות אצבעות כגון פקידות. הוראה וכ"י, כיצד מבצע השיקום את תכניתו היומית לטווח ארוך? הפעילות היא רב גונית. הידע של רופאים מומחים ממקצועות שונים מופעל, ולצידם של הרופאים מופעל צוות השיקום המורכב מאחיות, פיזיותרפיסטיות, עובדי ריפוי בעיסוק, פסיכר-לוגים, עובדים סוציאליים, מיעצים וכ"י. הכרחי והיוני הוא שיתוף פעולה מצד החולה ורצונו הפעיל להבריאו ולהשלים עם אסונו, וכן היונית היא ההבנה מבני משפחתו וסביבתו, כולל מקום עבודתו, האינטגרציה של הגורמים השונים נחפז לכות אוחד עצום להדרכת

המשך בעמ' 26

מאמר זה נכתב בידי ד"ר מרדכי יששכרי, המוכר היטב לרבים מהכריתו ולאחרים — כאמצעות בנו, חובל ראשון ויחנן יששכרי.
מאמר זה פורסם לראשונה בשקלים, בטאון התעשייה האזרחית.
אנו תקוה שגם בעתיד ישתתף ד"ר יששכרי באופן פעיל וישייר, כבטאון האיגוד.

השיקום הרפואי הוא מימד דינמי חדש, אשר הוכנס למערכת הרפואית בשלהי מלחמת העולם השנייה. לפי אומדן המדענים, חיים עכשיו כעשרים וחמישה מיליון מבוגרים המוגבלים גופנים או שכלית, בארה"ב מתחוספים מדי שנה 350,000 נכים.

הישוב שהפסד בימי עבודה הוא מאה ועשרים מיליון. הנזק הכללי בארה"ב הוא תשעה ביליון (!) דולר לשנה. הנטל הכספי והבעיה האנושית גרמו להיפוש דרכים חדשות ולהתפתחויות של שיטות יותר יעילות לעזרת המוגבלים ולשקומם.

היסטורית, האדם הקדמון לא דאג כלל לחולים ונכים, אלא היה משאירם לגורלם, או — משמידם. בתרבויות מסוימות היה זה כבוד טיקסי השמור לראש השבט, או לזקן שבחבורה. אולם, כבר אצל שוכני מערות בדרורות קדומים אנו מוצאים עדות לדאגה לבעלי מום מלידה, לחולים ונכים: נתגלו ממצאים של עצמות ומפרקים בעלי סימני מחלה. אגב, את התיאור הראשון של קבים אנו מוצאים בשנת 2380 לפני הספירה במצרים העתיקה.

השלב השלישי

בימי הביניים שמשו החולים, המצורעים והנכים כגילוי של רצון הבורא והעונשין שהוא מטיל על חוטאים. המסקנה התגונית היתה, שאין לו לאדם להתערב במעשי שמים. לעומת זאת, מרדכי מרקו פולו (1271) שראה בממלכתו של הפונגול קובליהן בתי חולים עם גאספו וטופלו חולים ונכים. כתמורה, היו המבריאים נרתמים לעבודה ובוז מסלקים את חובם כלפי הממלכה, במאה השש עשרה, היה זה המנתח הצבאי הצרפתי Abroise Pare שהיה מבצע קטיעות במהירות נפלאה (בהערך שיטות אלחוש, הדבר היה חשוב) ומצייד את הצולעים ברגליים תוחבות מעץ ומברזל, בכדי שהמקוטע יוכל לנוע.

התהליך השיקומי ידוע גם בשם "שלב שלישי". התחלת השלב ברגע שהנפגע — חולה או פצוע — מועבר לתחום אחריותו של רופא-מטפל. התהליך מסתיים בשעה שהנפגע חוזר לחיים פעילים-תקינים, המאפשרים לו לפרנס את עצמו. השלבים הקודמים לשלב השלישי בשרותי הבריאות הם זה של רפואה מונעת וזה של רפואה פעילה-קורטיבית. משימתה של הראשונה היא שמירה על חלקי התברואה ומניעת פריצות מגפות (היסונים ופיקוח על מים, מזון, ביוב, חיסול אפה וכ"י). ואילו הרפואה הפעילה עוסקת בדאגה לאשפוז, לאבחון, לסידור טיפולים שמרניים, ולביצוע ניתוחים

תשובות על השגות ועל אי דיוקים מסויימים מאד...

מר נ. אשל, בתגובתו על ביקורת עניינית שנמתחה על ידי בגיליון מס' 7, הביא לדפוס בטאונג את השגותיו, שלצערי רצופות אי-דיוקים, סילופים גסים וניסיון לפגיעה אישית — וכל זאת בשנינות עט רבה. זוהי, לעניות דעתי, הדמוגוגיה במהותה. טבעה של דמוגוגיה היא גניבת דעתו של השומע או הקורא, תוך שימוש בצנחנות לשון ואקרובטיה מילולית — וכזאת קטגורי מלהתחרות במר אשל. על כן, ארכז את תשובתי בעובדות בלבד — שלא כמר אשל — תוך נאמנות לאמת.

כבר במשפט הפתיחה של מאמרו חוטא מר אשל לאמת בקביעתו, כי לא נכחתי בסימפוזיון לכ"א ימי. לא שמעתי את דבריו, ואף נבצר ממני לקראם. נכחתי גם נכחתי באותו סימפוזיון בחברת שאר מוזיקרי האיגוד מתחילתו ועד סופו — והאזנתי כמו אזני, בין השאר, לדבריו האומללים של הנ"ל שכה חרגו מהגישה האינטיגנטית והמתקדמת שגילו מרבית הנואמים באותו סימפוזיון.

חותמת הגומי

במהלך אותו סימפוזיון אף החלפתי דברים בהפסקות, בין הדיונים, עם מר אשל, ובאחד הדיונים אף ישיבו יחדיו. מאחר שכברינו אנו חיים בקהילה קטנה, יוכלו להעיד על כך עשרות ממכרינו המשותפים שנכחו בדיונים. וחבל שבין "ידידיו" קציני חים, לא נמצא מי שיעיד לו על קביעתו הפסקית — שאינה אמת!

באותה רוח ממשיך מר אשל ומנסה להציגני כבור בענייני איגודים מקצועיים, כאיש שאינו בקיא בהיסטוריה של איגודנו, ובכלל כאדם חסר כבוד. כל זאת, משום שאיני מסכים לקביר עתו בענין "המועצה העליונה" שהוצעה על ידו כפתרון לבעייתו.

הנח דעתך, מר אשל, אינך הראשון ואף לא האחרון ששלף את "שפן" שיתוף נציגי העובדים בהנהלות ומועצות למיניהן על מנת שישמשו חותמת גומי להחלטות, שבדרך כלל אינן לטובת העובדים דוקא, ושבהן תמיד נציגי העובדים הם במיעוט. תעול זה אבד עלינו כלח כבר זמן רב, ואם ניתן למצוא נציגי עובדים בהנהלות, הרי שהם שוטים או מכורים. מדיניות איגוד קציני חים היא נגד השתתפות מסוג זה במועצות מנהלים, מאחר שכמעט לעולם לא נוכל להשפיע על החלטות בהן.

בעבר, הובעו אמנם דעות ואף הוצע שנציגי האיגוד ישותפו בדירקטוריון ציט. לו נפלו הקצינים למילכוד זה ללא ספק היינו כיום שותפים. מבחינה ציבורית ומוסרית, לעסקות ואדון וצור. בנידון זה, מר אשל, הרשה נא לי לא לקבל את הצעתך. על כן גם מחחתי ביקורת עליה ודחיתיה. לשמחתי אנו חיים בדמוקרטיה (לא עממית!) ושלא כמדינות טורטליטריות התנגדנו ונתנגד למילכוד מהסוג ש-הצעת באותו סימפוזיון, ושלמרות התכחשותך

ההתנהגותם הפוגעת של אנשי המכס

הסוחר הישראלי אני, "זוכה" ליחס פוגע ומעליב זה. האם זוהי צורת יחס של השלטונות לימאי הישראלי בתקופה בה מנהלות חברות הספנות מסע פרסום על הכדאיות הרבה שבמקצו צוע הימאי, הקצין הימי? בשעה בה נאנק צי הסוחר הישראלי מחמתה של מכת המחסור בכוח אדם בשורותיו? האם אמת היא שראוי אני ליחס משפיל זה רק מכות היותי ימאי המשרת את מולדתו בתפקיד כה קשה המצריך היחוק וניתוק ממשפחתי?

אני מביע בזאת את מחאתי החריפה על ה- עוול והעלבון שנגרמו לי דורש החורחם המהיר של קרטוני הסגירות האומללות הללו המהוות חלק מהאספקה המיועדת לאנשי צוות האניה בהפלגתה הקרובה של האניה וזאת, תוך בייור נוקב וענייני בפרשה מזוהה ומכאיבה זה.

על חויה קשה ופוגעת, מספר אריה שוארץ, כלכל ראשי במיכלית יאני במכתב ששיגר אל גובה המכס כנמל אשדוד וזה לשונו:

של האניה ובה כל הכסף שלה. גם החיפוש בארון זה לא היה קשה. 6 הקרטונים היו מונחים כך שמיד עם פתיחת הארון נגלו לכל עין, וכך, תוך התנהגות כאילו הייתי גנב, פושע או מבריח, חרצו שני המוכסים את גורל הסיגריות בהצהירם כי זוהי תפיסתה של סחורה אשר היתה מיועדת להברחה.

והמור ביותר הוא, שאחד מאנשי המכס אמר לי, כי אם היתה ברשותו "פלומבה", היה מחזיר את הסיגריות למחסן ה"בונדד" ונועל בשנית. כל האמור נערך בסערת חיפוש בלתי מרוסנת ובצורה הגסה ביותר. איני מסוגל בשום פנים ואופן להבין מה חטאי, שלאחר 20 שנות שירות כימאי בצי

אני משרת זה 20 שנה בצי הסוחר הישראלי. תפקידי עתה הוא כלכל ראשי במיכלית יאני השייכת להברת הספנות הישראלית חריקו שפינג והמפלגה תחת דגל ליברי. הדברים אשר אותם אני מביא לפניך נראים בעיני המורים ביותר ובלתי נסבלים וגרמו לי חויה קשה שכמותה איני זוכר מכל שנות השירות הימי הארוכות שלי.

בתאריך 11.6.75 הופיעו באניה שני אנשי מכס והחרימו ממני 11 קרטונים המכילים 10 חפיסות סיגריות מתוצרת חוץ, כל אחד, בטענה כי זוהי תפיסתה של סחורה המיועדת להברחה. להלן השתלשלות העניינים:

בתאריך 25.5.75 הגיעה האניה לחיפה לאחר שהייה בת חדשים ימים מחוץ לארץ. רק אחרי שבוע ימים מאז הגיעה של האניה לחיפה הופיע בה איש מכס אשר פתח את מחסן הסובין, ה"בונדד", ואיפשר לי להוציא מתוכו מנה למטרת חלוקתה בין אנשי צוות האניה. מאחז תאריך אילך, לא נפתח ה"בונדד" ואנשי האניה המשיכו לצרוך את קניינם כרגיל. לאחר שזה אול, ומאחר שלא פקד את האניה איש מכס על מנת לפתוח את ה"בונדד" כדי לאפשר חלוקתה של מנה נוספת רגילה לצוות האניה, היה עלי לדאוג לפתרונה של הבעיה כדי לא לגרום לתסיסה בקרב צוות האניה, וכך אמנם מצאתי פתרון, שאין בו עבירה כלשהי על החוק.

מספר אנשים מצוות האניה סיימו את תקופת שירותם בה ובוצע לגביהם, על פי כללי הנהלת המקובל, תהליך ירידתם מהאניה ה"פיי אוף". אך אנשים אלה לא באו מסיבות כלשהן לאניה לקבל את מנתם, לכן, ריכזתי בתאי שבאניה את קרטוני הסגירות ממנותיהם של היורדים, על מנת לחלקם בין אנשי צוות האניה אשר דרשו את מנתם. כך הצטברו בתאי, שהוא גם משרדי, 14 קרטונים של סיגריות אשר אותם לא ניסיתי כלל להחביא במקום כלשהו.

עקב השביתה בקו צינור אילת-אשקלון חלו שיבושים בלוח הזמנים של האניה ולאחר מסע דילוגים בחופי הארץ הגענו לבסוף לאשי קלון, מקום בו הטילה האניה עוגן, וכאן גם התרחש האירוע המזוה.

בתאריך 11.6.75 כאמור, הופיעו בפתח תאי שבאניה שני אנשי מכס אשר ללא כל גינונים מקובלים והסברים כלשהם ואפילו לא כפי שמחייב החוק, ובלווי קצין מהאניה, יצרו מצב שלפיו מצאתי עצמי פתאום חשוד. בעוד שני אנשי המכס תוך כדי עבודת החיפוש הקשותה שמלאכת החיפוש לא קשתה לשני המוכסים מהסיבה הפשוטה — הסיגריות לא הוחבאו כלל. 8 קרטונים היו מונחים על שולחן עבודתי ו-6 קרטונים נוספים היו מונחים בתוך ארון בגדי וחפצי האישיים שבו אף נמצאת כספתה

מה חייב הציבור לדעת על קציני-הים?

קצין חים הישראלי, המשרת באניה בדגל ישראלי, שומר על עורק החיים של המדינה המקשר אותה עם העולם החיצון. העבודה שאנו עוסקים בה היא קשה, שעות העבודה ארוכות ואנו מבצעים אותה, אגב מאבק בלתי פוסק עם איתני הטבע. האחריות המוטלת עלינו היא כבדה ואנו פועלים כל הזמן בלחצים.

חשעת מכלל 12 חודשי השנה אנו נמצאים בים ובהפסקות הקצרות כשאנו מגיעים לנמלים, עלינו להכין את האניה להמשך הפלגתה, כמעט רוב הזמן אנו רחוקים מבני משפחתנו, על כל המשחמע מכך לגבי הנשים והילדים המנותקים מראש המשפחה.

זו תמונת חייו האמיתית של קצין חים הישראלי. בשום פנים ואופן אין להשוות את אורח חייו ועבודתו עם אלה של עובד המועסק בחוף. הקצין הישראלי, שרמת שכרו ירודה בהשוואה למקובל במדינות המערב, נוטל חלק בסחר הבינלאומי. כושרו ומסירותו לתפקיד הפכו לשם דבר. ענף הספנות הוא מקור הכנסה חשוב במטבע חוץ שכה חיוני למדינה. לכל הדעות, הקצין הישראלי על כל דרגותיו תורם תרומה נכבדה ביותר לכלכלת המדינה.

נועקנו עתה, כי הריפורמה במיסוי תפגע קשות בהכנסתנו הריאלית. עלינו לציין, כי חלק משכר הימאי נועד לכיסוי הוצאותיו האישיות בעת שהותו בנמלי חוץ לארץ. אם ינסו כיום לשנות את צורת חישוב הכנסותיו של הימאי לצרכי ניכוי המס ואפילו ינסו לגלם שכרו, דהיינו להטיל על חברות הספנות לשאת בייקור הוצאות השכר, יבא הדבר, במקרים או במאותה, לחיסולו של צי הסוחר הישראלי. טבעי, שאם תעמוד בפני חברת הספנות הברירה להעסיק ימאי זר שאינו חייב במס, או ימאי ישראלי שהחברה תיאלץ לגלם שכרו לצרכי מס, החברה תבחר להעסיק ימאי זר, שבתנאים אלה יעלה לה מחצית ההוצאות לשכר.

מצד שני, אם ייאלץ הימאי עצמו לוותר על חלק מהכנסתו, בעקבות הפעלת הריפורמה, יגביר הדבר את ממדי נשירת הישראלים מהענף, שגם כיום אינה מעטה — 40% מהקצונה בצי הישראלי היא זרה. בהתייחס לכל זאת, אנו פונים לממשלה ולציבור לגלות הבנה לצרכי הימאי הישראלי ולצרכי הצי הלאומי שלנו. אנו מבקשים להביא בחשבון את התנאים המיוחדים שבהם אנו חיים ופועלים שלדאבוננו טרם התייחסה להם ועדת בן-שחר.

האיגוד הארצי לקציני-ים

חיפה, 24.7.75

על חידושו של פנקס הימאים

חידושו של פנקס הימאים שימש נושא לחליפת מכתבים בין האיגוד לבין אגף הספנות והגמלים במשרד התחבורה. להלן מכתבו של מנהל האגף, ר/ח נמרוד אשל. המכתב הוא מיום 3 ביוני 1975 והוא מהווה תשובה לפניית האיגוד בנדון, מיום 23 במאי:

1. לאחר בירור מקיף וממצה של כל ההיכטים וההשלכות של הנושא הגנו להשיב ל-פנייתכם בענין.
2. כידוע, פנקסי ימאי ממלא 3 פונקציות עיקריות:
 - (א) כמסמך שווה-ערך לדרוכן;
 - (ב) כמסמך המעיד על בעלותו של היםאי פעיל;
 - (ג) כתעודה המעידה שנתמלאו בבעליה תנאי הכשירות הכללית לשירות בכלי שיט (גיל, מצב בריאות, העדר עבר פלילי וכו'), לפי הדין.
3. באשר לפונקציה הראשונה של פנקס הימאי, כמסמך שווה-ערך לדרוכן — כידוע, אין לדרוכן מוצא למימונו, אלא לתקופת זמן מוגבלת והוא טעון חידוש. כיום, תקן פת תוקף המכסימלית של דרוכון ישראלי היא 5 שנים. מטעמים שבטיחות-המדינה הועלתה לאחרונה דרישה מצד גורמי ביטחון לצמצם את תקופת התוקף של דרוכון ישראלי, לשנה אחת בלבד. מכאן — שיש צורך בשינוי תוקפת חוקפו מוגבלת, כך חייב להיות גם דינו של כל מסמך שווה-ערך לדרוכן.
4. באשר לפונקציה השנייה של פנקסי ימאי, כמסמך המעיד על היות בעליו ימאי פעיל מלשון חוק הספנות (ימאים) תשל"ג-1973, שחוקק ע"י הכנסת וממטרותיו עולה באופן ברור, כי פנקסי ימאי ראוי להינתן ולהיות מחוקק רק ע"י אדם שהוא ימאי. מי שהחל להיות ימאי אינו ראוי להתחיל פנקס ימאי ברתוקף, שינוי תקנות אלו ראוי ויכול לבצע רק מי שהתקנה, כלומר — המחוקק. מאז הקמת המדינה הוצאו כ-25,000 פנקסי ימאים בעוד שמספר הימאים הישראלים הפעילים הוא כ-3,000 איש. אין להעלות על הדעת מצב בו עשרות אלפי אזרחים יחזיקו פנקסי ימאים שהיו בעלי תוקף רק משום שבזמן כלשהו שרתו תקופה כלשהי בצי-הסוחר הישראלי.
5. באשר לפונקציה השלישית של פנקס ימאי כתעודה המעידה כי נתמלאו בבעליה תנאי הכשירות הכללית — גם כאן נקבע הדבר בחוק הספנות (ימאים), תשל"ג-1973 (ראה סעיף 2 ו-4 לחוק). הקשר בין מצב בריאותו של הימאי לתוקף הפנקס נובע במפורש מלשון החוק, שוב לא נותר לי להפנות את החולק על כך (והטוען, "לפלישה לזכות הפרט") — לי-מוסד המחוקק העליון במדינת ישראל, אגב, הקשר הנ"ל היה קיים עוד בתקנות שהיו בתוקף לפני חקיקת חוק הספנות

האיגוד: "לא שוכנענו"

דבריו של ר/ח אשל לא נמצאו משכנעים. והאיגוד שיגר לו ב-8 ביוני 1975 מכתב המפרט את עמדת קציני הים בנושא זה:

טובת הימאים או האינטרס שלהם. אינטרס הימאים הפעילים הוא שמירת ערכו של הפנקס כמסמך מכובד, שאינו טעון חידוש שנתי של פקידין.

חוקים ותקנות שהוצאו בהשראת משרד אינם צו משמיים. לעניות דעתנו, מרבית משרד להוציא חוקים ותקנות המגבילים את הימאים ומנצח פתח רחב לחברות הספנות להתחמק מהחוק.

אי לכך, ברצוננו להודיע, שלא שוכנענו ממכתבך ודעתנו לא נחה מהסברייך. תקנות מוצאות בידי אנשים וזיתנות לשינוי. ישנם חוקים שאין הציבור יכול לעמוד בהם. ציבור קציני הים ימשיך להתנגד לכפיית התקנות ההופכות את פנקס הימאי למסמך ריק וחסר תוכן התלוי בתחומת פקידים משרדך.

במידה שלא נגיע להסכם בנדון (הענין דחוף בעינינו) נפעל לשינויו בכל הדרכים ונורה לחברינו שלא להאריך את חוקף הפנקס עם כל התוצאות הכרוכות בכך.

לצערנו, לא נוכל להסכים לדעתך, מה גם שהגך מסתמך על אינפורמציה מוטעית ומטעה. חוגי משרד הפנים מסרו, כי אף הם דחו את הצעה להגביל את תוקף הדרוכן מחמש שנים לשנה אחת, ודובר משרד הפנים אף מסר לעיתונות (ציטטה מהארץ): "הופש היציאה והתנועה — נאמר בחוגי המשרד — הוא אחד הדברים העדינים ביותר ביחס האזרח לשלטונות, ואף באופן שניתן לדרוכון הישראלי בארצות העולם החפשי; הגבלה או אי-הגבלה של הופש היציאה היא אחד ההבדלים בין מדינת משטרה לבין מדינה דמוקרטית נאמר עוד".

לשענתך, כי "מסתובבים" בארץ כ-25,000 פנקסי ימאים שאינם פעילים, הרי שאלה אינם מעניינינו (בחלקם חולקו פנקסים, לאנשי של"מ וגו') ולכני מיוחסים כדי לעקוף מיני נסיעות) — ולא אנו חילקנו אותם. אותנו, כאיגוד מק-

כותבים לנו

העיוותים שנתרו — גדלים

למרות השיפורים הגדולים והחשובים שחלו בחוזה העבודה האחרון, נותר בו עדיין עיוות מסויים שבמידה מסויימת אף הורחבו. קיים פרדוקס מסויים בשירות באניות שונות, שככל שהאניה שוהה יותר בממל ורווחתו של המשרת בה כתוצאה מכך גדולה יותר, כך גם משכורתו, עקב האפשרויות הרבות יותר לביצוע עבודות נוספות, ולשעות כוננות. לעומת זאת, ככל שהאיש שוהה זמן רב יותר בים וחיייו של המשרת בה קשים יותר, כך גם משכורתו קטנה יותר. איננו רואה צורך לפרט היות והדברים ברורים לכל מי שמפליג או הפליג, לעומת זאת, קיים דבר אחד משותף לקצינים המשרתים בשני סוגי האניות שציינתי והוא החופש השנתי. זהו כמובן עיוות נוסף, אין להעלות על הדעת שלקצין שבילה 60 אחוז מזמנו בממל יגיע אותו חופש שנתי כמו לקצין שבילה 60 אחוז מזמנו בים. הצעתך היא שהחופש השנתי תהיה פוגי קציה של הזמן אותו בילה הקצין בים, למשל — עבור כל יום בים, יקבל הקצין חצי יום חופש. בסוף כל הפלגה, ישלה רב החובל דו"ח לחברה ובה יפרט את מספר ימי הים שהפלגה (כשם ששולחים דיווח על מספר השבתות). עם דחתו של הקצין לחופשה יקבל מרב-החובל אישור שהוא שרת באניה מהפלגה מסויימת ועד להפלגה הבאה ולפי זה יחושבו לו ימי החופש.

1. לאנשים אלה אין מי שישלם לימודים ותנאים סוציאליים שונים. לכן הגיעה השעה לדאוג גם להם, למרות שהם חורגים מהתפישה שלנו הקיימת בצד ולמרות שישנן חברות שנהגות משירותם של "קצינים חופשיים" אלה.
2. אני מציע מספר הצעות שחלקן הייתי ממליץ להכניס לחוזה החדש:
 - 1. להקים לשכת עבודה כמו לצוות.
 - 2. להפוך את האיגוד לכתובת גם לאנשים אלה.
 - 3. לקיים סידור שיבטיח חק ודרגה כך, שחברות הספנות לא תוכלנה לתת פחות מזה.
 - 4. להקים קרן לימודים ל"קצינים החופשיים".
 - 5. לשלם 7 ימים המתנה מיום ה"פייאן" — זמן חיפוש אניה אחרת.
 - 6. להקים קרן לתנאים סוציאליים.

המדד הבסיסי לחופש השנתי יהיה 0 (אפס) ויגדל ביום אחד עבור כל שנת חק. כמו כן אפשר לקבוע מדד בסיסי שונה לכל אניה מיוחדת (כמו למשל בסחר נוד או באניות מכולה), אבל אלה הם פרטים משניים. העיקר הוא, שקצין הנשלח להפליג באניה שוהה זמן רב בים ושחיייו יהיו קשים יותר ושכרו קטן יותר, ימצא ניהומים בעובדה שחופשתו השנתית תהיה גדולה יותר. עלינו לזכור, שבעתיד המגמה היא לעבור לאניות מתמחות השוהות מעט מאוד בממלים והרבה זמן בים ועלינו לשאוף לכך, שיינתן עבור זה פיצוי. לפי דעתי, הפיצוי הטוב ביותר תר הן חופשות ארוכות.

קברניט א.מ. מצדה
ר/ח דוד בהן

הצעות לחוזה החדש

עם פירוקה של חברת צים קוי נוסעים עלתה בעיה של קבוצת קטנה של קצינים שהיו נעים בין החברות לפי האינטרס האישי שלהם. לקצין גים אלה, אין אבא. הם תלויים בתסדים של כל מנהל מחלקת צוות של כל חברה, ולפי רצונו או צורך השעה, הם מקבלים עבודה + תנאים כמו וחק, דרגה, או נסיעת המשפחה.

באיגוד — בטחוננו

מעט ידוע, בימים קשים אלה, מחוץ לתחומי מקצוענו, על תפקידינו וחשיבותנו. עלינו להקדיש דיש לעתידנו יתר מחשבה. כפי שציינתי במאמר קודם בביטאון אין תכניות לפיתוח הצי המס-

משולחו המזכירות

פיצויים לקצינים שהושאלו מצים

חב' צים קוי נוסעים הודיעה לאיגוד, כי בהתאם להסכם שנחתם בינה לבין האיגוד וההסתדרות, התחייבה החברה לשלם פיצויים לקצינים שהושאלו בשעתם מחברת צים וחזרה לעבוד בה.

מאחר שהקצינים האלה מעוניינים להעביר את הכספים לציים, על כל אחד מהם להתום על הוראה בלתי חוזרת המורה לציים קוי נוסעים להעביר לציים את הכספים המגיעים לו ממנה. על הקצינים האלה לגשת, איפוא, למשרד

6. לאחר בירור הצד האדמיניסטרטיבי הנוגע להארכת תוקף פנקסי ימאים — שגילם בין 18-40 חייבים בדיקה רפואית תקופתית אחת לשנתיים (להוציא מקרים שמסביבות רפואיות נקבע מועד קצר מזה לבדיקה רפואית) ובכל גיל אחר — אחת לשנה. ימאי שיש ברשותו אישור רפואי כי נבדק ונמצא מתאים לשירות בים — מוארך תוקף הפנקס שלו בתום שנתיים או שנה (הכל לפי מועד הבדיקה הרפואית התקרית) באופן אוטומטי.

בתקנות נקבעו הסדרים להארכת תוקף פנקסי ימאי שפקע בהיות הימאי מחוץ לישראל וכן להארכת תוקף הפנקס ללא בדיקה רפואית אם שהייתו של הימאי בחוץ בישראל היא קצרה כדי כך שאינה מאפשרת ביצוע הבדיקה הרפואית. משמעותית, יוצא איפוא, שאין כל הכבדה על הימאי בהליכים להארכת תוקף הפנקס.

7. אשר לטענתכם שאין זה כאלו לכבודו של ימאי ותיק להודק חידוש פנקס הימאי שלו מדי פעם, ברצוני לאמר ש-ענין זה הוא שאלה של הערכה, לעניות דעתי, למשל, המצב הוא הפוך, דוקא ביטול החובה להחדש את תוקף התעודה יגרם, בהכרח, לגידול תמכיד במספר הפנקסים ולמצב בו יצטברו במשך השנים עשרות אלפי פנקסים כאלו, אשר רובם מכ-ר ייע ימצאו דוקא בידי ימאים וכו' עבר.

פירוש הדבר אינפליציה דוהרת בפנקסי הימאי שמשמעותה — דומה לכל אינפליציה — ירידת ערכו של המסמך. אינטרס הימאים המפליגים בים הוא, איפוא, שמירת ערכו של פנקס הימאי ומניעת הפיכתו לדבר חסר-ערך ע"י בקרה בדרך הקיימת של הגבלת זמן תוקפו. הנני מקווה שהדברים יניחו את דעתכם.

גרירת חופשת מחלה

איגוד קציני הים הגיע להסכם עם חברות הספנות בנושא גרירת חופשת מחלה, אם קצינים עובר לעבוד מחברת ספנות אחת לחברה אחרת, יעמדו לזכותו חופשות המחלה ש-צבר בחברת הספנות הקודמת. המזכירות

ציים קוי נוסעים כדי להתום על הטופס הימאים.

נוחות מינהלית - או חוסר יכולת ?

חברנו ר/ח צבי שמעוני, קברניט א/מ דיאמונד, שיגר את המכתב הבא למר אהרן רמז, מנכ"ל רשות הנמלים ולגורמים נוספים:

ברצוני להפנות את תשומת לבכם למספר ליקויים בתפעול ובשירותים הניתנים לאניות הישראליות בפקודן את נמלי הארץ. ליקויים אלה, שמקורם ב"נוחות מינהלית", או יתכן בחוסר יכולת אדמיניסטרטיבית, יש ומביאים למצב הגובל בהתעללות בזעיר אנפין באנשי הצוות הישראליים.

א. תמרונים בנמלי הארץ

ההוראה לתמרון אינה ניתנת לשעה קבועה, אלא על האניה להיות מוכנה לתמרון החל בשעה מסיימת והלאה. הוראה מסוג זה, יש והיא מרתקת את אנשי הצוות לאניה, בעיקר בשעות הלילה, שעות רבות שלא לצורך.

ריבוי התמרונים בנמלי הארץ הינו בגדר שערוייה. אחוז ניכר של תמרונים אלה נעשה עקב היכנסות לאינטרסים סקטוריאליים נטולי סיבה אובייקטיבית. לדוגמה, סחורות שהגורמה עבורן גוזה, מופנים ל"קבוצות מיוחדות"; גזרות רציף של בעלי חזקה, מפונות ממטענים הדורשים עבודה כפיים.

נוסף לכך, היצמדות ל"תכנון נוח", לטווח של משמרת אחת, גורמת גם היא לריבוי התמרונים.

ריבוי התמרונים ומועדיהם הינם מעמסה ישירה (בלתי הכריחית) על אנשי הצוותים, אשר מהם מצפים לבצע הכל, בכל שעות היום והלילה.

ניצול יעיל יותר של כוח העבודה בנמל (נתב במצב הכן,

גדרות וצוותי עגינה) תוך הנהגת סדרים אדמיניסטרטיביים תקינים, מובטח שיאפשרו להתגבר על בעיות אלו.

ב. המתנה ב"תור לעבודה" של האוניות הישראליות

כשמונים אחוז מאנשי הצוות הישראליים הינם תושבי חיפה וסביבתה (ע"פ נתוני רשות שירותי הרווחה לימאים). לכן, מן הדין היה, שבאותם ימים בהם האניה שובתת מעבודה ומצפה לתורה, יהיה גמל חיפה מקום עגינתה. יש להוסיף, כי מזג האוויר במפרץ חיפה מאפשר שירות סדיר ויעיל יותר מאשר באשדוד, וכמו כן אפשרויות ההמתנה בתחומי הנמל רבות בחיפה מאשר באשדוד.

הפניית אניות לאשדוד ל"תפיסת תור" נראית בעיני כפעולה חלמאית, אם לא היתה עלולת גרידא בצוותים הישראליים. ניתן לפתור בעיה זו באמצעות הוראה אדמיניסטרטיבית חד משמעית אשר תגדיר את מועד "תפיסת התור" באשדוד גם במקרים שבהם עוגנת האניה בחיפה. על הוראה זו לכלול הן את האניות המסיימות את שינוע מטעני חיפה ומיעודות לאשדוד, והן את האניות הפוקדות לראשונה את נמלי הארץ כאשר גמל היעד שלהן הינו אשדוד (גם לאניות הנ"ל יש לאפשר לחכות לתורן בחיפה).

ג. שעת "שירות העבודה" בנמלי הארץ

סידור העבודה, הכולל את הודעת התמרון לאניות, מסתיים בנמל חיפה בסביבות השעה 12.00, ובנמל אשדוד — בסביבות השעה 13.00. התמרונים בין משמרות א' ו-ב' מבוצעים החל בשעה 14.00 ואילך. מצב זה מחייב לצורכי תמרון צפוי, להצמיד לאניה חלק מאנשי הצוות שלא לצורך.

הקדמה בלתי משמעותית של סיום "סידור העבודה" לסביבות

השעה 11.00, דבר הניתן לביצוע עם קצת רצון טוב, היתה מאפשרת תכנון כוח אדם יעיל על גבי האניה ומנועת את ריתוקם של אנשי הצוות שלא לצורך.

ד. "סגירת הנמל"

צוותי התקשרות (עגינה) בנמלי הארץ מפסיקים להפקד חצי שעה לפני מועד סיום משמרתם, ומתחילים להפקד כמחצית השעה לאחר תחילתה הרשמית של המשמרת. הריגה זו מנהלי עבודה תקינים מכבידה על צוותי האניות בביצוע התמרונים המיועדים לגמר משמרת ב' מאחר שמביאה בעקבותיה לדחיתת חלק מהתמרונים לאחר השעה 23.00. כתוצאה מכך מרותקים הימאים לאניה שעות מיותרות ומחמשת עבודת הלילה שלא לצורך. מצב זה מביא לקיפוחם של הלילות הבודדים (או הצאי הלילות) בהם ניתן לימאים להימצא בחיק משפחותיהם. יש להוסיף ולהדגיש, כי אנשי הצוותים הללו ממלאים את יום עבודתם ואף למעלה מזאת, נוסף לתמרוני הלילה.

ה. שרות סדיר מנמל אשדוד

שירות סדיר מנמל אשדוד העירה אינו קיים. חסרונו גורם להוצאות גבוהות לאנשי הצוותים (ישראלים וזרים) ואף לריתוקם שלא לצורך לאניות.

יש להפעיל מיניבוס מהנמל, כל שעה, ברוב שעות היממה לעיר אשדוד, דרך צומת דרכים שתאפשר המשך הנסיעה ליעדים אחרים. דומני, שהדבר ניתן לביצוע בלי כל הוצאה יתרה באמצעות זיכיון מוגדר לקו זה, שרבים יהיו המעוניינים בו.

הועלו בזה מספר בעיות שהגיע הזמן לפתורן ומוטב שעה אחת קודם, היסולם של מוקשים אלה בתפעולם של הנמלים יעקר מקור של מרידות בקרב הימאים, ונוסף לכך, יאפשר צימצום בהוצאות סרק של רשות הנמלים, הברות הספנות והימאים.

* * *

בין התגובות לפנייתו של ר/ח שמעוני, נתקבל גם מכתבו

של מנכ"ל רשות הנמלים, מר אהרון רמז:

1. ההוראות לאניות להיות מוכנות לתמרון "החל בשעה... ולא לשעה קבועה, ניתנות מפני שקשה לדעת מתי תחל אניה כל שהיא בתמרון ומתי תגמור אותה. לעיתים קרובות, אין האניות המיועדות לעבור מרציף לרציף או אפילו להכנס לנמל — מוכנות לבצע את התנועה בזמן, דבר הגורר איחורים לשאר האניות.

2. כבר כעת יש כמה סוגי אניות (מכולות, גרעינים, בולים, גלנוע, וכו') שנקבעו להן רציפים מיוחדים ואין מעבירים אותן מרציף לרציף, עם התפתחות הקיום והאניות והתצמדות לסוגי מטען ספציפיים

מחאה נגד הפגיעה בחופש השביתה

איגוד קציני הים מוחה בתוקף נגד הוצאת תקנות ע"י ממשלת ישראל, המאפשרות לשר התחבורה להשתמש בדרכים הפוגעות בדמוקרטיה ובחופש השביתה, שהוא עקרון המבטיח את אורח החיים הדמוקרטי של ציבור העובדים.

לא יתכן קיומם של צי הסוחר הישראלי ושל עבודה תקינה, תחת אימונים של תקנות חירום, המשרתות את האינטרסים של בעלי אניות המביאות לחיסולו של דגל ישראל ולהעברתו לדגלי נוחות ולאניות עבדים.

איגוד קציני הים, שהוא חלק אינטגרלי של ציבור בינלאומי של יורדי הים, ימצא דרכים להלחם בתופעה המתאימה לארצות טוטליות טריות.

איגוד קציני הים פונה לממשלת ישראל לביטולן של התקנות הנ"ל.

איגוד קציני הים

ילך מספר העיתונאים יורד, נוסף לירידה בעיתונאים הצפויה מהגדלת מספר הרציפים בנמלים.

3. הגדרת המועד הקובע לחישוב תור האניות נעשית על דעת לשכת הספנות — ומסיבות מסחריות גרידא. קביעת זמן תחילת התור בעת הגעת האניה לנמל שלא בו היא צריכה לעבוד יכול להביא לספנות יתרה בעיות מאשר לפתור. מכל מקום — אין אנו רואים עצמנו ממונים על הנושא ולא אנו נוכל לפתור.

4. כמקובל בכל מקום, מתחיל יום העבודה בעת הופעת העובדים במקום הריכוז הרגיל שלהם וגם מסתיים שם ואין אפשרות לשנות זאת. תמרוני האניות לאחר השעה 23.00 לא בגלל חילופי המשמרות (המתבצעים בשעה 22.00) אלא מפני שזו שעת גמר משמרת ב' לסיכום — אנו ערים לבעיות, חלק מהן הוא "שלו" ואנו משתדלים לתקן כל הניתן לתיקון. פתרון של החלק האחר אינו בידינו ועליך לפנות לגורמים המסוגלים לפעול לשיפור המצב — ושיפורו תלוי, בין היתר, גם באניות ובמפעיליהן, ימאים ועובדי החברות בחוף.

שירותי טנקרים בע"מ מנהלי ספנות עבור:

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

מאחלים שנה טובה, שנת שלום ושגשוג



מה מטריד את קצין הרדיו ?

לברוך אפטה שלום!

* להווי ידוע לך, שבטאון קציני הים לא הגיע עדיין לאגנינו ולו פעם אחת. אחד מנציגי הקצינים באיגוד אמר לי, כי תפקיד התבררה הוא וכי האיגוד שולח את החוברת לחברות, ואילו בחברה נאמר לי, כי האיגוד צריך לדאוג למשלוח. בינתיים, מי שמפסיד הם הקצינים באגניו.

* כפי שידוע לך בדואי, זכאי מכוני ראשי ל-25 דקות חפשיית מתשלום בשיחות רדיו-טלפון בחודש שהן, בתרגום לכסף ישראלי, 200.- ל"י לחודש סבין ותקליין. ואילו קצין הרדיו מקבל בסך הכל הנחה בפטור מתשלום אגרת האניה וההבדל בתשלום לשיחה בת 3 דקות בינו לבין איש צוות הוא 98 אגרות בלבד. מדוע שקצין הרדיו לא יזכה לפטור לפחות כמו זה של המכונאי הראשי? אני מקווה שלא תשיב לי שכל קציני הרדיו נהנים בין כה וכה משיחות חפשיית דרך חיפת רדיו. אולם לא לכל קציני הרדיו יש יחסים והיכרות עם העובדים בתחנת החוף. אפילו אם כן, לא תמיד אפשר לקבל שיחות ללא תשלום. לכן, במקום שחלק יקבל שיחות "מתחת לשולחן" וחלק יצטרך לשלם בכסף מלא, יש להנהיג פטור חודשי כולל בן 30 דקות.

* מדוע קצין רדיו לא יקבל אחוז מסוים מסך כל השיחות והמברקים שהוא מעביר לצוות? מדוע מלצר שני שמוכר "סלופ" צי"ס מקבל אחוזים מהמזכרים שהוא מוכר (ואין עיני צדקה בו) והסכום החודשי שהוא מגיע אליו עובר את ה-100 דולר? מדוע על סכום כולל של שיחות ומברקים של 1,000.- ל"י לחודש, לא יקבל הקצין 10%, שהם בסך הכל 100.- ל"י? הרעיון נשמע אולי אבסורדי וקצת משונה, אך במחשבה שניה הוא הגיוני וצודק מאד.

* מספר השעות הנוספות שקצין הרדיו עובד מעשית בסנקרים אמנם אינו עולה על 100 והיות והשעות הנוספות מהוות עדיין את המרכיב העיקרי במשכורת, כדי להשוות את משכורתו למשכורת של קצין שני (שמקבל 4 שעות ליום דהיינו 120 שעות לחודש, לפחות, שלעיתים רובן הן עבודות יומיות, אפשרות שאינה ניתנת לקצין הרדיו), יש להעלות את מספר השעות הנוספות לקצין רדיו שני ל-140 עות וכך יוכל להתקרב למשכורתו של קצין שני פחות ותיק ממנו בים.

* מאחר שעובדים להוריד מהאגניות את מכשיר הוידאו ולהורר שוב לסרטים, חושבני שמתחבתך להוציא חוזר לכל רבי החובלים

מיומנו של רופא — המשך מעמ' 17

עתידי של הנפגע, דהיינו לחיים תקינים — מאוזנים. על הנפגע ובני משפחתו גם להבין את מגבלותיו עקב הפגיעה ולדעת מה הם גבולות סיכוייו, ואזי גם ימנעו מלדרוש טיפולים שאינם מקדמים את הנפגע-חנכה, ואף יקבלו המלצות מציאותיות לשמירה על היכולת הקיימת לשיפור תפקודי, אשר ברוב המקרים ניתן להשיג ע"י התמדה.

אבחון והערכה שיקומית, התווית דרכי טיפול ממושכת והביצוע המתמיד והעקבי של התכנית הוא נטל כספי לא מבוטל על החברה, אבל בסופו של דבר — המאמץ משתלם. המימד החדש של השיקום, נוסף לצד ההומניטרי כדאי גם במובן התקציבי. הוא מקטין הוצאות עבור מחלה ממושכת, חוסך תשלומים עבור מחוסרי עבודה, מונע ימי אשפוז מיותרים ומחזיר ידים עובדות למשפחה, לתעשייה, למדינה.

וקציני הרדיו האומר, שקצין הרדיו אינו מקרין סרטים אלא מרצונו. היות ובחווה כתוב, שאחד מתפקידיו קצין הרבות עליו לתחוק ולתפעל את ציוד הבידור.

בהעדר מכשיר וידאו תיעלם תוספת ה-15 דולר שנכללה ב"תוספת הרבות" וגשאר עם 35 דולרים מגוחכים, במקום עם 50 דולרים מגוחכים.

אין תוספת הרבות מכסה את מספר השעות המוקדשות לנושא. קודם כל החדשות, שחשבונו הוא שעה ליום, בלי הקליטה, רק התרגום מאנגלית לעברית והדפסתן באנגלית ובעברית. יש אמנם קצינים השולטים היטב באנגלית ואצלם משך הזמן מתקצר, אולם לא כל קציני הרדיו נמצאים באותו מיגור ולכן שעה היא זמן סביר, התשלום עבור 30 שעות נוספות הוא מעל ל-90 דולר. אם ניקח בחשבון רק 20 ימי הפלגה הרי שהתשלום הוא מעל 60 דולר לחודש.

* נושאים הגורמים "כאב ראש" הם, למשל, חלוקת המכתבים, שלעיתים כרוכה ברדיפה אחרי רב-החובל כדי לקבלם ממנו, חיפוש הנמענים, חלוקת העיתונים, הספרייה, ציוד הבידור ועוד. אם ציוד הבידור מתקלקל, יש לתקן אותו ללא תשלום נוסף. ציוד הבידור שאצל רב-החובל והמכונאי הראשי גם בו צריך לספל אם יש בעיות. אם אין חדשות, מיד מתפלים עליך בשאלות ואתה צריך להסביר ומתחילות הקירות. בקיצור, כל זה גורם לכאב ראש לא קטן ולתמורה קטנה מאד.

לקצין סיפון, למשל, אין בעיות יוצאות דופן כאלה. שאינן קשורות במישרין לעבודתו. קצין המכונה כ"ל וכשיש להם בעיות מקצועיות יש להם עם מי להתחלק בהן. מה שאין כן קצין הרדיו שבעבודתו השוטפת הוא בודד וכשמתעוררות בעיות אין לו עם מי להתחלק בהן, אין לו ממי לקבל עצה. יש להעמיד את תוספת הבידור על 70 דולר לחודש בלי הוידאו. * יש לבטל פיסקה בחווה האומרת, כי רב החובל רשאי להטיל על קצין הרדיו או כל קצין אחר כל עבודה משרדית הנראית לו. קצין הרדיו אינו המזכירה הפרטית של רב-החובל ולזה, ברוב הקווים, יש זמן מספיק והותר לבצע את כל העבודות המשרדיות שהוא צריך.

* יש להלחם על כך שקצין הרדיו יקבל פיצוי ממשי על יום העבודה המפוצל "הורס" לו את כל היום ומחייב אותו ללכת כל הזמן עם "סטופר" ביד. כדוגמא אביא סדר יום די נוח יחסית בקו אילת — פרס. הדוגמא מיועדת למעשה לחברי האיגוד שאינם מתמצאים בנושא.

בתחילה אוכיר, שאסור לעזוב את התחנה בתקופות הדממה שהן פעמים בשעה.

0070 — 0090	משמרת ראשונה
7030 — 0745	ארוחת בוקר או 0750 — 0815 ויציאה למשמרת.
0090 — 1100	הפסקה
1100 — 1300	משמרת שניה
1130 — 1145	ארוחת צהרים יחד עם משמרת קצין סיפון.
1150 — 1215	או קצין הרדיו בא רבע שעה אחרי קצין הסיפון, אין מי שיגיש לו אוכל, או שיבוא לאכול בין 1200 — 1215 ומיד ירוץ למשמרת.
1300 — 1500	הפסקה
1500 — 1700	משמרת שלישית
1700 — 1900	הפסקה
1900 — 2100	משמרת רביעית.

כאמור, זהו "סדר היום" בקו נוח מאד יחסית לקוים אחרים, ובכל זאת זמני הארוחות מתנגשים בזמני המשמרות וגורמים לאי נוחות רבה. הקצין נאלץ לאכול ארוחות חטופות ולעתים לא לאכול כלל, בגלל הלחץ בעבודה. יש וצריכים לשלוח לו אוכל לתחנה ושם, במאורתי, הוא אוכל כמי "שמחוך לחוק". לעומת זאת, שאר הקצינים, היות ועבודתם תואמת את השעון המקומי ולא את שעון גריניץ', אוכלים בזמנים קבועים ובניהוחא ובימים כתיקנם אין דבר שמפריע להם. לקצין רדיו, שמפליג בקווים שבהם משנים שעות בתדירות גדולה, המצב הרבה יותר גרוע. שלא לדבר על קו המכולות ששם זו ממש קטסטרופה.

"סדר היום" שלעיל אינו כולל את השעות הנוספות שבגללם גם בקו נוח לעיתים, קצין הרדיו לא יכול לרדת לאכול.

* בקשר לתחנת האלחוט אני מעלה שוב את ההצעה שהעליתי בפני מפקח האלקטרוניקה בזמן בנייתן של שתי אגיות הציים — גינואה והאקוויטה והיא, שבתכנון התחנה ישותף קצין רדיו שלאחר שנעשו אין אפשרות לשנותם. אישית, כמעט לכל אניה שאני מגיע, אני נאלץ לבצע שינויים שונים לנוחותי, עד כמה שהיכולת מאפשר.

- כמה דוגמאות:
- מיקום לא נוח של המשרד והמקלטים.
 - מחסור במדפים נוחים לתעבורה יוצאת ונכנסת.
 - מספר מועט של חלונות. בגלל אופן החדר יש הכרח להדליק בו אור כל שעות היום.
 - כסא לא נוח ברוב המקרים.
 - מכונת כתיבה מתחת לשולחן ולא על מעמד בצד —

ועוד דברים "קטנים" שליושב בחוף הם נראים שוליים ובלתי חשובים אולם מקבלים את המימד הנכון כשנמצאים במקום. אני מקווה שהדברים יוכלו לעיון רציני ולטיפול.

סלע פלטיאל,
קצין רדיו, "וירג'ו", אילת 17.6.75

זכרון דברים

בין צים, חברת השיט הישראלית בע"מ מצד אחד, לבין האיגוד הארצי לקציני ים מצד שני,

בדבר עגינת מיכליות במפרץ הפרסי

1. בעקבות עגינה ממושכת של מיכליות במפרץ הפרסי בהמתנה לטעינה ו/או להפלגה לנמל הפריקה, תחייב את החברה בתשלום לרבי חובלים ומכונאים ראשיים ולקצינים המש"ר תים במיכליות בתשלומים הבאים שיבואו במקום הסעיפים 3.6.1 בהסכם הקיבוצי המיוחד לרבי חובלים ומכונאים ראשיים וסעיף מספר 4.8.2 בהסכם הקיבוצי המיוחד ל-קצינים.

א. ר/ח או מ/ר	19.50 \$ ליום
ב. קצינים בכירים	16.00 "
ג. קצינים שניים	12.00 "
ד. קצינים שלישיים	10.50 "

2. התשלום יחול לאחר שבעה ימי עגינה והחל מהיום השמיני.
3. התשלום יחול גם במידה והאניה במקום לעגון משוטט (cruising) בין הנמלים בהמתנה למריקה או טעינה.
4. תחולת תקפו של הסכם זה מ-1.1.75.
5. הסכם זה אינו מבטל תשלומי מצב הכן הקיימים בתוקף הסכמי העבודה ונספחיו עד היום.
6. תשלומי עגינה אלו לא יבואו במקום שעות נוספות.
7. הסכם זה הוא חלק בלתי נפרד מהסכם העבודה הקבוצי על כל נספחיו.

17.6.75

(האיגוד הארצי לקציני ים) (צ"ס) חברת השיט הישראלית בע"מ

מנו נתיבי ים בע"מ

בעלי אוניות

סוכני וחוכרי אוניות

MANO SEAWAYS LTD.

SHIPOWNERS

AGENTS, CHARTERERS, BROKERS

חיפה, שד' המגינים 39/41

טל: 537227-9

טלפקס: 4759

ת.ד. 3003



מנו נתיבי ים בע"מ
MANO SEAWAYS LTD.

WHAT THE GOVERNMENT SHOULD KNOW

While in Israel no support whatsoever is given by the government toward the development of our National Merchant Marine, foreign shipping industries receive support and help from their respective governments. That has long been the contention of the Israeli Sea Officers Union in their fight for our own flag.

Countless appeals to our government requesting legislations and aid to the shipping industry, which by building and expansion will provide jobs for our seamen and be a source of profit for our national economy, did not have any effect. What we are witnessing is a complete indifference on the part of the government, when coming to this important and vital topic. But let's see what other Maritime countries are doing in this direction.

The study of seven nations carried out by the U.S. Maritime Administration is giving a clear picture of a positive attitude by those governments in preserving and expanding their Merchant Marine. The total aid extended to the shipping industries in those countries totalled more than 2 billion dollars yearly.

The seven nations studied were: Japan, Spain, Sweden, W. Germany, Norway, France and England. Not included in the study were: Liberia, Panama and other runaway Flag Nations. Those governments offer no direct support to ships flying their flag. They are subsidized, however, to the tune of billions of dollars annually at the expense of the government of the vessel owners.

The subsidies are in form of tax evasion, lower labour and safety standards and other cost cutting advantages their owners get away with at home through use of Flag of Convenience ships. Following is the text of the Study Summary of major support techniques used by the seven nations.

JAPAN

- ★ interest subsidies to shipowners.
- ★ special depreciation allowance and other tax breaks for operators.
- ★ tax credits against earnings in foreign trades.
- ★ cheap credit to shipyards to help them get foreign shipbuilding orders.
- ★ special government credit to help Japanese operators acquire cast-off U.S. flag shipping.

SPAIN

- ★ all crude oil for domestic consumption must be imported on Spanish vessels, whenever available.

- ★ Spanish-flag preference on imports and exports by large government-owned industrial sector.
- ★ accelerated depreciation allowances for ship operators.
- ★ cheap credit for buying new vessels.
- ★ payment of shipbuilding subsidies as a fixed percentage of selling price of any vessel built in a national yard.

SWEDEN

- ★ accelerated depreciation of ships to over 100% of investment cost in some cases.
- ★ subsidized loans to shipowners.
- ★ sheltering of capital gains from ship sales if reinvested in new ships.
- ★ interest free loans and other special rescue aids to shipbuilders in financial difficulties.
- ★ subsidized interest rates on exports.
- ★ use of tax-free reserves to shelter windfall profits.

WEST GERMANY

- ★ direct construction subsidies.
- ★ interest subsidies on ship acquisition loans by domestic operators.
- ★ a 30% initial depreciation allowance on new ships, including downpayments.
- ★ write-off against personal income of tax losses from individual investments in new ships.
- ★ 50% reduction in tax payable on shipping income earned in the foreign trades.
- ★ multi-year shipbuilding programs with construction and credit subsidy adjusted to facilitate reaching program goals.
- ★ grants, cheap credit and special accelerated depreciation for investment in shipyard facilities.
- ★ interest subsidies and low interest loans from public funds to shipbuilders to facilitate foreign orders.

NORWAY

- ★ special tax free reserves of windfall profits for shipbuilders and operators.
- ★ special accelerated depreciation provision for technological improvements.
- ★ exemption of ship sales from capital gains tax if the gain is reinvested in ships.
- ★ lower personal income tax for seagoing personnel (in addition to other allowances).
- ★ writeoff of devaluation losses for shipowners.

UNITED KINGDOM

- ★ cash grants to shipowners for purchase of new ships (terminated in 1971).
- ★ accelerated, flexible depreciation of ships.

OUR UNION IS OUR GUARANTY

As we are experiencing troubled times and very little is known outside of our profession, about its role and importance due to deliberate negligence on part of public bodies and the media, serious thought must be given to the question of our professional future. As I have mentioned in a previous article, no plans for the development of our Merchant Marine have been published, — I even doubt whether any exist at all, not to speak about provisions for operation in any future emergencies to safeguard running and manning of all various kinds of ships.

If those "responsible" bodies are engaged in endless scandals and "high politics", then it is our duty to raise our voice and ask for clear plans to be worked out. An Officers' Union is not only a trade-union, and in this respect active participation in research and development is required, especially in collaboration with the Shipping Research Institute, which has so far only been passively engaged in such matters.

If we are interested in the preservation and further progress of our trade, we must play a leading role in the shaping of its future, and for this purpose we are obliged to improve continuously our own professional standard and human relations.

This is one side of the coin. The other side is the maintenance of a dynamic fighting union, able to carry out this policy with clearly defined aims kept constantly in sight. In order to fulfil this, first of all, the Unity and Integrity of our own Union must be preserved and strengthened by intensifying contacts between its members and its various sections. Open discussion should be encouraged and exchange of views promoted, but never forgetting the main purpose, which is above all the success in developing our Merchant Marine in accordance with national interests. This can only be achieved by educating ourselves and our comrades for future tasks in regard of reaching the required moral and professional level, and imposing a regime of discipline and responsibility by personal example.

Only under such conditions will our unity and moral strength be unshakable, which again will guarantee our success in the continuous struggle for social justice and fair treatment from all quarters. We believe, that by giving our Union such a shape, all others concerned, such as shipping companies and government agencies, will duly recognise our seriousness and join us in the common effort.

Capt. T. Singer

- ★ subsidized credit for shipbuilding, including foreign orders.
- ★ subsidized credit and accelerated depreciation for new shipbuilding facilities.

FRANCE

- ★ long-range programs for increasing French merchant fleet tonnage; government supports adapted to specific program goals, as required.
- ★ requirement that two-thirds of crude oil imports be carried on French-flag ships or approved charters.
- ★ grants to operators for the purchase of new ships.
- ★ interest subsidies on new ship acquisition loans.
- ★ government subsidy of the cost of injuries and illness aboard ship.
- ★ a highly accelerated national industrial depreciation system to minimize taxes on profits, especially for industries with large new investments.
- ★ exemption from income tax liability on shipping operations outside of France.
- ★ construction subsidies on French-built ships.
- ★ inflation insurance program for shipbuilders.

- ★ special tax exemptions for all ships, whether built for domestic or foreign owners.

★ ★ ★

I do hope, that more thought will be given by the government to the shipping industry, new legislation ensuring a fair share of our trade in Israeli bottoms, aid for the development of the shipping industry, tax evasion laws, which will curb down shipowners in their operating of flag of convenience ships.

Those are some of the steps needed in order to stop the gradual elimination of our National Merchant Marine. For the Government to understand the needs of the seamen and extend aid to them in the form of an early pension scheme which cannot be achieved without it, and by lowering the income tax for seagoing personnel will give an incentive to the seamen, who by the nature of their work cannot be compared to any other industrial group employed on shore. No threats against the seamen in form of emergency regulations in case of strikes, issued by the government intimidate the seamen.

A profitable National Merchant Marine cannot exist in Israel without government's aid and understanding, and that's what we are asking for.

A. Chisik

Cont'd

Sh. Ellmor, 1st Ass. Eng. R. Shamá
2nd Ass. Eng. M. Nitzani, 2nd Ass.
Eng. A. Zimlich, 2nd Ass. Z. Spiegel-
man, Electrician R. Hodtr.

These officers should be given back their deducted wages with proper apologies. As long as our relations with Owners, Histadrut and IMT are not governed by fairness and justice, no progress can be made in improving them, however hard we try. If the Histadrut is concerned with defending workers' rights, this is one opportunity to prove its true face.

Capt. T. SINGER
Haifa, 14.5.75

A THANK TO ALL

To the Israeli Sea Officers Union,
On behalf of a good appreciation of your office and your Union for giving a good action to the problem that we submit, the officers and the crew of this vessel M/V Kappa Champion are extending a many thanks to all.
Again many thanks and all the best.

Your Faithfully
Officers & Crew
M/V Kappa Champion
Eilat, April 2, 75

TO GET AWAY WITH EVERYTHING

Mr. Y. Sachs,
Marine Superintendent,
Kobe.

Dear Sir,

Coming to Hong Kong to join this vessel, the agents put me in the Mariners Club, as the vessel was due in three days time. They gave me subsistence allowance at the rate of US\$ 24 per day and made me pay for the seamen's club charges, including the charge for breakfast and lunch of the day of arrival even though I arrived at 1800 hours. When I requested the agents to clarify with the club regarding this, they refused to look into the matter.

The day after arriving in Hong Kong, I was down with high fever. On informing the agents they asked me to come over to Hong Kong side

from Kawloon side to see the doctor, even after explaining to them that I was first time in Hong Kong. Moreover, feeling giddy and weak they refused to send someone along to accompany me. It was only after I insisted that if no one is free to come, they should arrange to send the doctor here, did they agree to send one office boy. In our office I unsuccessfully requested the agents to put me up somewhere close to the doctor on Hong Kong side, so that I can get proper rest and treatment. My temperature kept rising and falling for lack of proper care and rest. My health deteriorated and the doctor suspected typhoid fever, hence he sent me for special blood test. Again

I rang up Mr. Chang, our agent, and informed him that I cannot go to the ship, being a suspected typhoid patient. He insisted that I go to the ship as she had arrived.

Onboard I reported to the captain who immediately kept me in quarantine. The paradox was that I got better care onboard and started recovering quickly. I sincerely hope that this practice is put to an end so that none of our officers meets with the same fate.

Thanking you in anticipation.

Faithfully yours

R/O M. SAMSON
M/V GOLD STREAM
Gold Star Line Ltd., Kobe 28.3

THE CAMELLIA AFFAIR

Dear Brother Chisik,
Ref: Panamanian flag
mt. "Camellia"

Many thanks for your letter of 6 July and the enclosed list of the 16 Philippine crew members.

No doubt the crew themselves expressed to you and your members their appreciation of the tremendous efforts you were all making to assist them to achieve demands for decent wages, food, working and living conditions and above all, the right to be treated as human beings.

On behalf of the other maritime unions affiliated to the ITF who have pledged themselves to fight against the use of flags of convenience and all the abuses that are made possible by their existence, we send thanks and admiration for your determined and unselfish demonstration of international solidarity in support of underprivileged and exploited fellow seafarers.

This action has further increased the respect and esteem with which you are regarded by other ITF affiliates for your wholehearted and successful participation in the campaign against flags of convenience, and helped to hammer home to shipowners, agents and charterers that ITF maritime unions are united in the fight against the exploitation of seamen of any nationality, particularly those from developing countries and areas of high unemployment, and the callous disregard for the safety of life at sea and protection of the environment displayed by so many cheap-flag operators.

We look forward to hearing from you about the debate in the Israeli Parliament.

Best regards,

B. LAUGHTON
Administrative Secretary
International Transport
Workers' Federation
London, 17th July, 1975

"CAMELIA"

The headline may suggest to our readers that in this article the flower CAMELIA will be dealt with, but our CAMELIA is a name of a ship, which during 5 long weeks became through public media a well known name in Israel as well as around the world.

The name of this fragrant flower became a symbol of exploitation, degradation and starvation for 26 Philippine seamen on board tanker *Camelia*. It became also a name of battle against inhuman disciples of profit at any price, whilst governments have stood cynically by and apparently considered that inhuman conditions, safety at sea and seamen's lives were of less importance than the possibility of giving offence to any nation which allowed its flag to be prostituted. The governments involved in this particular case were united in backing the owners of the slave ship m/t *Camelia* and her charterers. Their united stand proved that national frontiers are not obstacles when it comes to achieving profit by all means. It also proved that only the Trade Unions solidarity can back the down trodden seaman in his struggle for better conditions aboard ships.

Help to Crew

The battle for *Camelia* was fought by The Israeli Sea Officers Union representing The International Federation in Israel, in the framework of the campaign against flag of convenience ships. For 5 whole weeks we stood alone against the owners and the establishment, which in his attitude showed his true face when facing the women of truth.

The m/t *Camelia* a 34,000 t. tanker, under the flag of Panama and carrying a complement of 26 Philippine ratings and Nationalist Chinese officers, arrived at Haifa on the 15 May, 1975. The owner, a Hongkong based company under the name of Wing On Corporation (could not be traced), the Charterer — Trans-Asiatic Corporation, an Israeli owned company. These are the particulars concerning the ship. Upon arrival of the ship, I was approached by the 26 Philippine ratings, who requested our help in improving their intolerable conditions aboard ship. They complained about their wages which were between 70—120 US\$ a month and covered their food insufficient in quantity and of lowest possible quality.

The lack of basic human eating utensils: such as spoons, forks and knives. No hospitalization for sick members of the crew. Clean sheets, towels and soap not existing for them. They told me that water is issued to them three times daily. The ship was inspected by the Union representatives. What we found on board was a picture of a really slave ship. Not only the above

mentioned conditions existed, but they were understated. There we had before our eyes a picture of a public scandal. It's hard to describe the true picture on paper. The viewers of the T.V. could see it with their own eyes.

To top it, there were not on board the most elementary safety equipment, leaking life boats frozen to their daffids, the officers indifferent toward their crew members. The Union stopped the ship and requested from the owners the signing of an I.T.F. agreement, improvement of conditions and to carry out backpayments due to the crew. Our demands were flatly refused by the owner's representative who arrived from Greece — a slave driver impersonated, accompanied by the Philippine recruiting agent.

Threats of Reprisals

Both of them exerted pressures on the Philippine crew members. No hold was barred in this long struggle on the part of shipowners and their supporters. The Philippine Consul in Haifa instead of assisting the citizens of his country, threatened the crew with reprisals on their repatriation. The Panamanian Ambassador exerted pressures on the Israeli Foreign and Transport Ministry.

During the ensuing struggle there was an attempt to escape from the Haifa Harbour during a shifting. The attempt was prevented by the pilots and the Philippine crew, who dropped the anchors and stopped the ship for 3 weeks. The ship's galley and plant were shut down. The Union supplied the crew with food and all necessities during this period. Our constant appeals to the Government and Police authorities in forcing the owners to comply with the law of this country were unreplicated. The five weeks battle ended up with the intervention of the Police, which by backing the owners succeeded in intimidating the Philippine crew, which stepped down in Haifa.

The Israeli Sea Officers Union's answer was — a 24 hours strike which closed all Israeli ports. In this way we protested against interference of the Police in labour disputes. Our act should serve a warning to all those, who by chartering slave ships under Flag of Convenience are eliminating our National Merchant Marine. We cannot and we do not want to compete with them. Our answer will also be — increased fight against them.

I'm concluding this article with thanks to the Philippine crew of the *Camelia* for the gallant attitude, and the I.T.F. for their moral and material support, to our harbour pilots for their solidarity, and to all the others who supported us in this struggle for a better life for seafarers.

A Chisik

OUR UNION - PAST, PRESENT AND FUTURE

In order to face the future a Trade Union has to learn from the past. As Someone said, one who does not learn from history is bound to revive it again. I will try in this article to evaluate the state of our Union, which in December 1975 will be 3 years old. This period was a difficult one, a constant struggle to use the mildest of terms.

The Union had to resort to the strike weapon many times, in order to achieve improvements in our collective working agreement. We had inherited a very poor one, full of injustices concerning our social benefits, underpaid in wages, in one word — an intolerable one. We considered as our first duty to achieve what was due to us. It took us nearly 1½ year to conclude the present agreement. We had against us not only an inflexible adversary in the form of the past management of Zim Lines, which was leading the negotiations on behalf of all Israeli shipping companies. We had also to face the whole establishment united in condemning us.

Cont'd

that our leadership will be able to cope with it. We can count only on ourselves. Let's not have any illusion about it.

By our solidarity and by unity binding us together, we will be able to face the future. To our critics — and of course they are entitled to voice their opinions in a democratic Union, and as such we see ourselves — I can only say that I wish them best in their election campaign, but knowing them I'm very much in doubt, if they will be able to realise all their promises given to the voting members.

I'm concluding with an appeal to the members of the Union to vote wisely. Their votes will determine the future of the Israeli Sea Officers Union.

A. Chizik

A wild public campaign was conducted through the public media. We were presented to the broad public as a bunch of extortionists, dead bound on destroying The Israeli Merchant Marine.

That was the prevailing atmosphere at that time. Countless pages could be written on this subject, but I will only point out the fact, the final one which each of us knows today, that those who condemned us were the ones who tried to eliminate the Israeli Merchant Marine, a national inheritance in my personal opinion.

The public scandal which shocked the foundation of our National Company proved to every one in this country how right the Union was in our militant stand against a corrupted former management of Zim, for whom the element of gain-by-all-means was the ultimate goal.

There was no consideration whatsoever on their part concerning development of our only vital link with the outside world, in time of war as in peace, which the Merchant Marine is. What they wanted was cheap labour, manning chartered ships, under flags of convenience. The gains were transferred to tax free heavens, such as Vaduz, where all kinds of corrupted characters were investing the money in all kinds of shadow deals.

A Profitable Marine

The Israeli Officers Union fought them all the way and by its stand proved to everybody that its motto was not safeguarding its members best interests, which by the way is every self respecting Union's sacred

duty, but also the development of a modern profitable and strong Merchant Marine, which will be a benefit for the whole country.

But let us go back to the agreement which was finally concluded after a long and bitter struggle.

As one of the secretaries who served the Union since its creation and who participated in all negotiations, I can only say, that we achieved at the time of the signing improvements long overdue, in terms of wages and social benefits. I don't claim that we got everything we wanted, but each one of us knows what he got before and what he receives now. So let our members be the judges of the agreement.

I do not intend that the readers of this article will see in it a preliminary election campaign. My only intention is to present to our members the true picture of our Union activities. As I said before, we had gains, but we also had failures, and of the most important ones was the early pension scheme. We did not achieve this most vital condition, which could have given to our members an incentive and purpose in their long service at sea. Under the circumstances it was simply a "mission impossible". We did not find any partners on the part of the shipping companies or the Government, in providing funds needed in order to activate this scheme.

It can be achieved

Our demands were always rejected or sometimes empty promises were given. There is no use in blaming the former Union, which also could not achieve it during a period of a few years, I personally do not believe that without a militant stand in the future working agreement, this condition can be reached. I do hope that the shipping companies will understand us better in the next negotiations for a working agreement.

In this term there were more ur-

gent problems to be solved, in my opinion, but an early pension scheme can and has to be achieved.

The Union was active during the whole period in various directions such as, campaign against the Flag of Convenience ships, consolidating our contacts with other fraternal Unions around the world, improving the discipline onboard ships, which reached its lowest point in the past and is still lacking. We were constantly busy and still are with solving problems onboard ships. We did our utmost in safeguarding the rights of our sick members, in the framework of Miytachim. We did not spare any effort in order to find shore jobs for our members who could not continue at sea. Those are some of the tasks we were occupied with.

The picture of the Present

I have presented before our members a picture of the past and now let's deal with the present. This period started since the October War. The constant inflation which hit the world and especially our country, diminished our achievements. We had a hard fight with the Government in keeping the rate of exchange in the foreign currency part of our wages. There were constant attempts to undermine our hard won achievements, such as imposing travel tax for the seamen's families. Again the Government proved itself as totally ignorant where seamen's conditions and shipping in general are concerned. Only by our determination in opposing the tax bill before the Knesset, did we succeed in reversing this draconic step. We had to stand on guard against constant encroachment on the part of various governmental agencies trying to impose new laws and edicts directed against our rights.

Right now the Union is facing the tax reform, which will have (if carried out) an adverse effect on our real wages, to a substantial degree. Again, the Government is showing a lack of understanding in her unwillingness to recognise the seamen as a distinguished group, which cannot be compared to any other industrial workers employed ashore, when coming to taxation. Our countless appeals to the Ministry of Finance on this subject did not bear any fruit.

Their assurances that the real net wages will be upheld are empty promises in time of running inflation and constant devaluation. The Union is determined to defend our net income by all means.

Our demands to the Government on the subject of taxation for the foreign seamen employed onboard Israeli flag ships are not even considered in spite of promises given. The tax exemption for foreigners are creating a double standard of real wages for seamen doing the same work. This represents a hidden subsidy for the shipping companies and is creating an unfair competition which in the end will lead to the preference for foreigners, and a gradual elimination of our National Merchant Marine.

We did and are doing everything in order to stop a continuous transfer of our ships to the flags of convenience — a steady practice on the part of the shipping companies, which in this way are avoiding taxation.

Adaptation to changes

The attitude of the shipping companies managements toward the seamen did not changed. Now and then

new interpretations are given to the existing working agreement, and leading to new disputes between the companies and the Union. I would like to mention to our members the refusal of payments for overtime in foreign currency, which are due to us as a result of the last cost-of-living allowance. In the past it was paid and we are engaged in a formal dispute on this subject. There are many various issues the Union is engaged with, which due to lack of space I will not elaborate.

I'm coming now to the future of our Union. No doubt, we are facing it in hard times. No one can foresee it, but as in the past, we are determined to safeguard our members interests and work for improvements. The world is not a static one and so the Union has to adapt itself to new situations and conditions.

A pure trade Union, and as such we see ourselves, needs a vital condition in order to be a strong one; it needs a complete support from its members, and that's what we are asking for.

A. Chizik

OUR MAIL BAG

WE CAN NOT FORGET!

Dear Friends!

This is to inform you, that so far nothing has been heard in reply to my letters of 13.3.74 and 26.8.74, concerning unfair deductions from officers on M/V Narcis. These letters were addressed to those responsible in Zim, and copies published in the No. 6 issue of this Bulletin. The matter in question are Six Days of Wages deducted, although all officers were on board performing their duties as required by normal operation of vessel at open anchorage in winter. The only crime committed by these officers was, that they did not irresponsibly abandon the ship, as ordered by owners, and instead

choose to maintain proper routine (although galley was closed and services discontinued by ratings!), according to existing laws and regulations.

An additional anomaly, which should not be overlooked is, that no concern was shown by the Ministry of Transport for either ship's fate, if abandoned as required by her owners, nor justice being done to officers and crew!

Let me only add here the names of officers on board with me during that period (February 1974): Chief Mate, A. Shoukroun, 2nd Mate R. Noy, 3rd Mate W. Azzam, Radio officer L. Zeltviansky, Chief Engineer



* א"כ א"כ *



ציים חברת השיט הישראלית בע"מ

THE ISRAELI SEA OFFICERS BULLETIN

Column One

FORTHCOMING ELECTIONS

In the very near future general elections in our Union will take place. The members of the Israeli Sea Officers Union will elect a new Council, which in its turn will decide who will be the next secretaries of the Union for a period of three years.

It's quite a long period in our fast moving world, especially for a Union which has to face constant problems and new developments and therefore has to be prepared accordingly. In order to be able to remain an effective representative of its members, who by the nature of their work are spread out around the globe, a Union worth its name needs an intelligent, able, dedicated and militant leadership. Its leaders have to be prepared to serve the whole period of their cadency in the office.

the voting list, that they are able, determined and willing to carry the heavy load of responsibilities involved in their work. Let them not forget that good intentions are not enough, as the saying goes: "the way to hell is paved with good intentions". Whoever thinks that in the future negotiations for a working agreement, or in their daily work they will meet an eager reasonable partner across the negotiation table, is living in a fool's paradise.

To my opinion, the time factor is a very important one. It gives the elected secretaries an increased chance to learn and gain experience needed in their activities. Under no circumstances, an ever shifting rotating secretariat can be able to face an experienced adversary impersonated by the managements of the shipping companies and the establishment as a whole. In the constant struggle in which a Union is involved, the above qualities are a must in order to ensure that the Union will be a successful one able to represent the best interest of its members.

During the past 3 long years it was not the case and I don't believe that the future secretariat will have an easier work. I won't elaborate on the achievements of the present secretariat of our Union; that is for our members to judge. I will only allow myself to state, that we did everything possible for our fellow members bearing in mind the best of interests of the whole Israeli Merchant Marine. We did our utmost to safeguard our rights and were guided in our efforts by recognition that we must achieve for our members everything which was long overdue and denied to us.

To determine the future

The members of The Israeli Sea Officers Union will have to bear in mind that their votes will determine the future of the Union, which is also their own, when it comes to ensure wages, social benefits and conditions in general. For the candidates — to be sure and honest with themselves before placing their names on

Dynamic and Militant

We were, since the creation of our Union, a dynamic and militant element. A tame Union means stagnancy and is doomed, sooner or later, to face disintegration. The present times are difficult. The world crisis and running inflation are creating a new situation and it is most important

PUBLISHED BY :
THE ISRAELI SEA OFFICERS UNION

HAIFA, ISRAEL
22, HAPARSIM ST.

P. O. B. 9512
TEL. (04) 512231-2

— ● —

No. 8

AUGUST 1975

Editorial Committee :

A. CHISIK

J. GROMAN

— ● —

"Orli" press, Tel-Aviv, Tel. 32062

