

בטאון קצין הים הישראלי



מרץ 1980
 אדר תש"מ
 גליון מס' 12

בגליון זה:

- דו"ח על דיוני המועצה השלישית של האיגוד
- מי יוביל את הפחם ארצה?
- הפנסיה המוקדמת — מהי!?
- על פני שבעת הימים
- דגל זר לעומת דרכון זר
- מהם דגלי נוחות?
- סיפורה של חברה לזכר נעדרים
- זוטות ימיות

מכולה סובבת עולם

מחיפה, מאשדוד ומאילת מפליגות אניות המכולה של "צים" לנמלי הים-התיכון, אירופה, לארצות-הברית ולקנדה, לדרום-אמריקה, ליפן ולנמלי המזרח הרחוק, לאוסטרליה, לניו-זילנד ולאפריקה.

הגשר היבשתי של "צים" אילת-אשדוד, סוגר את המעגל לצים שרות מקיף סובב עולם.



צים חברת השיט הישראלית בע"מ

מעל הגשר

אם בעיה כלשהיא (הקשורה ביחסי עם האיגוד, עם חברות הספנות, עם הדירוגים וכד') מציקה לך, אל "תקטר" עם חבריך לאוניה אלא שב וכתוב לנו עליה כדי שכל חברי האיגוד ידעו על קיומה, יוכלו להתייחס אליה וייתכן שהמזכירות תוכל לבצע מבחינה מעשית אי אלו רעיונות שיר עלו על ידכם.

זאת ועוד: לא תהיה צנזורה בבטאוןנו (למעט השמצות אישיות שבגינן עלולים לתבוע אותנו לדין)... אנו מוכנים לספוג כל בקורת על היגוד וכמובן שאתם רשאים — וחייבים — לבקר תופעות אצל חברות הספנות, ההסתדרות, הממשלה ועל מי שיש לו נגיעה לנושא הספנות הישראלית, תנאי העבודה של קציני הים וכד' וכד'.

הבטאון פתוח לכל הצעה, הערה, משאלה. אנא מכם: אל תשארו אדישים! כתבו למערכת על כל נושא ש"כואב" לכם. כמו כן, כאמור לעיל, נשמח לפתוח את דפי הבטאון לחברינו העוסקים בתחום האמנות (סירת, פורת, שירה, צילום וקריקטורות).

במטרה להגביר את הקשר בין היגוד, חבריו ומשפחות החברים כאחד, הננו שמחים לבשר לכם על שינוי טכני הקשור בהפצת הבטאון: החל מגיליון זה נשלח את בטאוננו לבתי החברים ובכך נשיג שני דברים: הראשון — שכל קצין אכן יקבל את הבטאון (ולא כפי שהיה בעבר שהבטאון נשלח לאוניות ולא תמיד הגיע לידי החברים). השני — שגם אשת קציני הים וילדיו יוכלו לעיין בבטאון ולספוג משהו מהווי עבודתו של האב.

אנו מכריזים היום על תחרות צילומים נושאת פרסים. התחרות פתוחה לפני כל חבר ואין אנו מגבילים את המשתתפים בבחירת הנושאים הימיים (נוף, דמויות וכד').

בין בטאון לבטאון יראה אור "עלון איגוד קציני הים הישראלי" שיביא מידע שוטף על פעולות האיגוד.

העלונים הראשונים כבר ראו אור ואנו תקווה שהחברים קיבלום והם יותר מעודכנים בבעיות האיגוד והספנות.

תמו דיוני המועצה השלישית של איגוד קציני הים והמזכירות החדשה (הכוללת בתוכה חברים שכיחנו בקדנציה הקודמת וחברים שזו להם תקופת כהונתם הראשונה), החלה כבר בעבודתה השיגרתית, היום-יומית.

אחד הנושאים שעמד על סדר היום היה התקשורת בין המזכירות ובין הקצינים המפליגים בים. בנושא זה לא היו חילוקי דעות בין חברי המזכירות היוצאת וצירי המועצה: היה "קצר" בתקשורת בין המזכירות והקצינים המפליגים על אוניות בכל רחבי תבל.

חברים טענו שעל מנת לתקן את ה"קצר" הזה יש רק "תרופה" אחת (שבעבר הוכיחה את עצמה כטובה ובדוקה): הוצאת בטאון שיהיה דו-סיטרי, כלומר יביא מידע על פעולת המזכירים לחברים המפליגים ומצד שני יאפשר לחברים המפליגים להתבטא בכל נושא העולה על רוחם.

לאחר שהמועצה קיבלה החלטה להוציא בטאון ניגשה המזכירות ליישם אותה ואת הגליון הראשון שלנו אתם מחזיקים ברגע זה בידכם. (זה אולי פרט סמנטי אבל כדי להצביע על המשכיות ולא "למחוק" את מה שנעשה בעבר, המשכנו במספור שוטף של הבטאון)...

המזכירות החליטה עוד שהבטאון יראה אור שלושה-ארבע פעמים בשנה. החלטה זו תלויה בכם, חברי האיגוד. מערכת הבטאון — המורכבת במקרה זה מארבעת חברי המזכירות — יכולה לדאוג לדיווח שוטף של חברי המזכירות על נושאים כלליים ועל בעיות ספציפיות לכל חטיבה.

זה איננו מספיק עדיין להוציא בטאון. המשכיותו והופעתו הסדירה של בטאון איגוד קציני הים תלויה בחברי האיגוד עצמם. רק אם יהיה לנו היזון-חוזר ("פיד באק") של חברים שהתפרסם, רק אם אתם תכתבו רשימות, מאמרים, סיפורים, שירים, תשלחו לנו צילומים מעניינים או קריקטורות — רק אז נוכל להתמיד בהופעתו הסדירה של הבטאון.



בטאון קציני הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22
ת.ד. 5912
טלפון: 04-512231-2

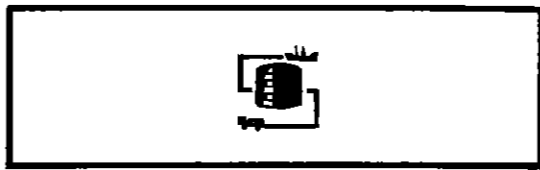
The Israeli Sea-Officer Union

ISRAEL,
HAIFA, 22, HAPARSIM ST.
P.O.B. 9512
TEL. 04-512231-2

מרץ 1980
אדר תש"מ
גליון מס' 12

המערכת:
זאב בלס
גיא גילרון
ישעיהו גרומן
יוסף פניני

עיצוב ועריכה גרפית:
סטודיו דף, חיפה
סדר: דפוס אבני



גדות-ים בע"מ מיכליות לכימיקלים

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

GADOT-YAM Ltd. CHEMICAL TANKERS

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

THE TRADERS & SHIPPERS LTD.

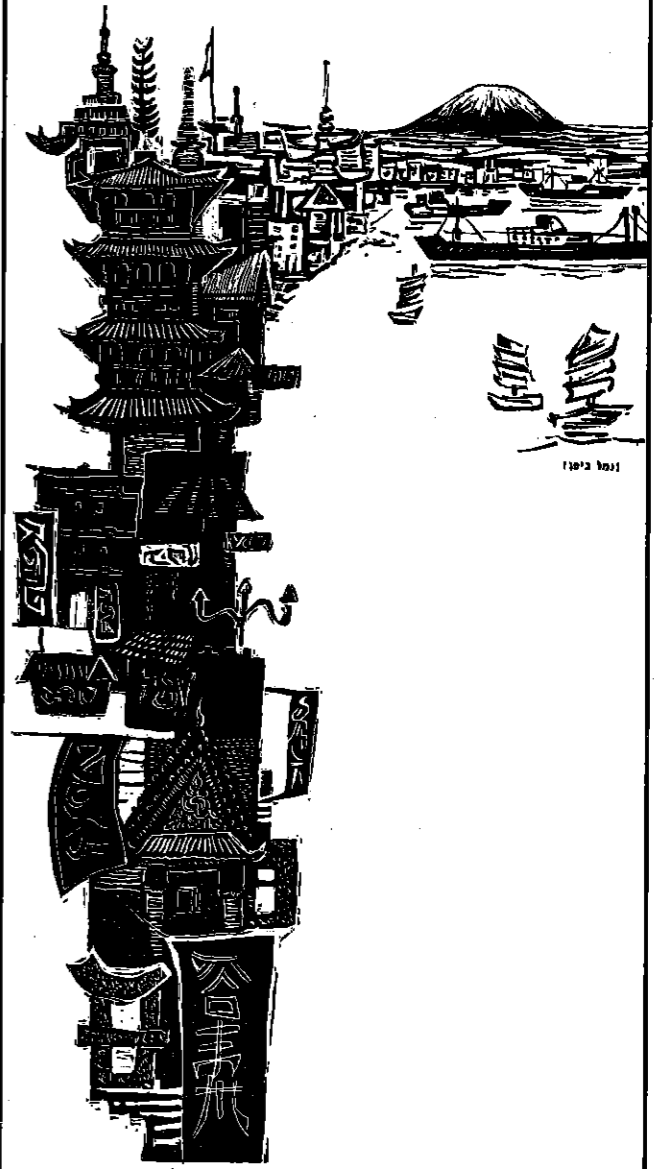
סחר וספנות בע"מ

סוכני אוניות
נוסד 1941



דרך העצמאות 43, חיפה 31033
ת.ד. 33765 — טל' 04-667913 (3 קוים)
מברקים: "SHIPPERS" טלסקס. 46824 (אנגלי)

סניף אשדוד:
שטח הנמל, ביתן 1, חדר 5 טלפון: 055-22041
טלסקס: 31825 (אנגלי) • מברקים: "SHIPPERS"



מטענים בצובר
לכל נמל ברחבי תבל



בשרות הכלכלה הישראלית

אניות משא אל-ים

המועצה השלישית של האיגוד (14.12.79-9.12.79)

יעילים למדי במשק הישראלי בכלל
ובספנות בפרט.

**כבכל נושא אחר, גם בספנות,
פיגר הטיפול בנושא האנושי אחרי
הפיתוח הטכנולוגי, כאשר הדבר
נותן אותותיו ביחסי עבודה מעור-
רים ובאיכות החיים על כלי-השיט.
בענף כלכלי עתיר-הון כמו הספנות,
הושקע אך מעט לרווחתם וסיפוק
צרכיהם של עובדי הים.**

עם גידולו המזורז של צי הסוחר
הישראלי, כתוצאה מחיפוש אפי-
קים להשקעת כספי הפיצויים ב-
שנות החמישים, התרחב ציבור
עובדי הים סביב אותו גרעין של ימ-
אים ותיקים שהכשירו עצמם ב-
אניות זרות, או ארצישראליות, של
ערב קום המדינה. לצערנו, עד היום
לא מובן לציבור הישראלי המניע
שדוחף צעיר ישראלי לבחור במקצוע
ימי, במקום להיות פקיד בנק או
כל מקצוע מקובל אחר.

הימאות כמקצוע ואורח החיים
של העוסקים בה, זרים למנטליות
של העם היהודי, ובאיזה שהוא
מקום קשה להרבה גורמים להת-
ייחס חיובית לעוסקים במקצוע
שלנו. בעשייה הציונית נרשמו הצל-
חות רבות בהרבה שטחים כאשר
היתה הסכמה רחבה, אך נראה ש-
רק מעטים הכירו בחשיבותה של
הספנות הישראלית המצוותת ב-
בחורים ישראלים.

עקב הפיתוח המואץ בשנות ה-
שישים הגיעו לים אלמנטים לא
מתאימים, ומחדלים מצד גורמים
אחרים הרחיקו מהמקצוע אנשים
טובים. כבר שמענו לא פעם פניני
לשון כגון: "מדינת ישראל זקוקה
למספר קטן של אניות ליבוא בט-3

מושב הפתיחה

ישעיהו גרומן (יו"ר):

אורחים נכבדים, חברים יקרים!
הנני מתכבד בזה לפתוח את ה-
כנס הראשון של המועצה השלישית
של איגוד קציני-הים.
אבקש מהקהל לקום לזכר חברי-
נו שנפטרו בתקופה שבין מועצה
למועצה.

בשם כל חברי המועצה הנני
שולח מכאן ברכות חמות לחברינו
המפליגים בים. כמו"כ אני מברך
את חברי המועצה היוצאת על חל-
קם בנשיאה בעול האחריות הקר-
לקטיבית ותרומתם לחיזוקו של
איגוד זה. לנבחרי המועצה השלי-
שית מאחל אני דיונים פוריים מתוך
אחריות לשמירת האינטרסים של
הימאים ושל ענף הספנות בישראל.
בשם המזכירות היוצאת של
איגוד קציני-הים, ישא דברים חבר
המועצה מכונאי ראשי שלמה אלי-
מור.

שלמה אלימור:

חברי מועצה, חברים ואורחים
נכבדים!

כינוס המועצה השלישית של ה-
איגוד הארצי לקציני-ים משמש ציון
דרך לפעילותו הארגונית של האי-
גוד וכן בספנות הישראלית. הקמתו
הנפרדת של הארגון המקצועי לקצי-
ני-ים, לא באה בעקבות מגמות בד-
לניות בציבור זה, אלא מתוך אי-
הסכמה על דרכי המאבק המקצועי
שנהגו בהם באיגוד המאוחד. לאורך
ימים נאלצו גם הקצינים לנהוג ב-
אותם כללי משחק שהוכיחו עצמם

הנבחרים

נבחרי המועצה השלישית של איגוד

קציני-הים

**חטיבת רבי-חובלים
ומכונאים ראשיים**

רבי-חובלים
מאיר ("מיקי") צ'ינסקי
ישעיהו ("שייקה") גרומן
דוד קריץ
עוזי רדיאן

מכונאים ראשיים
שלמה אלימור
זאב בלס
אריה בנדרסקי
שמואל חזנצ'יק

חטיבת הקצינים

קציני סיפון
גדעון השביט
גיאל גילרון
אלי רומנו

קציני-מכונה
אדם צ'יזיק
יוסף פניני
אריה אברהם ("לייבלה")

קציני אלחוט
יחזקאל דוד

קציני משק
לב קפלן

**המזכירות החדשה של
איגוד קציני-הים**

בתום דיוני המועצה נבחרה
מזכירות חדשה לאיגוד בהר-
כב דלקמן:

**מחטיבת רבי-חובלים
ומכונאים ראשיים:**
ר/ח ישעיהו גרומן
מ/ר זאב בלס

מחטיבת הקצינים:
חשמלאי ראשי יוסף פניני
חובל ראשון גיא גילרון



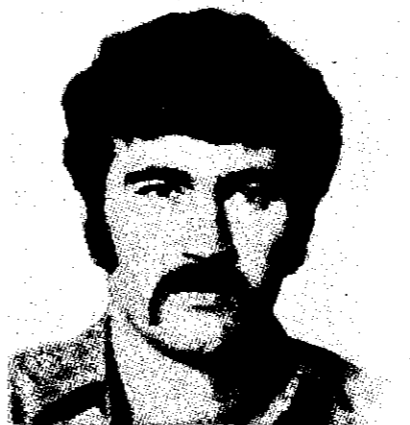
רבי-חובל ישעיהו גרומן



מכונאי ראשי בלס זאב



חשמלאי ראשי פניני יוסף



חובל ראשון גיא גילרון

דוח התפקידות

מאז החלה המזכירות הנוכחית בכהונתה, טיפלנו בעשרות בעיות
אישיות כמו גם בכמה וכמה נושאים כלליים, עליהם ברצוננו לדווח.

● **מסגרת לחוזה העבודה:** סיכמנו עם איגוד הדירוגים על כמה סעיפים
משותפים, שגם בעבר — וכנראה גם בעתיד — יהיו משותפים לשני
האיגודים. סעיפים אלו מבטיחים את שמירת הפרשיות בשכר וכן תביעה
לשיפור התנאים הסוציאליים. הסעיפים נוסחו ונשלחו לאיגוד חברות
הספנות, כאשר המו"מ המעשי התחיל בראשית חודש מרץ.

**אחת הסיבות להליכה עם הדירוגים היא הרצון להגביר את כוח
המיקוח שלנו.**

חטיבת ר/ח ומ/ר וחטיבת הקצינים העבירו כבר לעיון חברות הספנות
את הדרישות הספציפיות שלהן לשינויים בחוזה העבודה.

הזכויות הלגיטימיות של הצוערים; פתחנו בפעולות הסברה בבתי-הספר
הימיים כדי לספר לקצינים בפוטנציה על זכויותיהם וחובותיהם בעת
ההפלגות.

● **מסיבה לקצינים ב"מועדון התיאטרון":** בחודש ינואר אירגנו ב"מוע-
דון התיאטרון" "ערב סגור" לקציני-הים ורעייתיהם. היה זה ערב של
גבינות ויין עם תוכנית אמנותית עשירה.

מטרתה של מסיבה זו היא להביא ליתר גיבוש חברתי של החברים
ונוכח ההצלחה אנו מתעתדים לקיים מסיבות דומות בעתיד.

אנו רוצים להודות לחברות הספנות שסייעו במימון המסיבה והן:
"צים", "עופר", "אליים", רוזנפלד, "שירותי טנקרים", "גדות", "מריקו",
"הרשיש", "מנו" ו"ינור".

● **פנסייה קודמת:** הנושא נמסר לחישוב לאקטוארים של "מבטחים"
וחברות הספנות. בתקופה הקרובה נקבל את המימצאים שיכללו
עלות וכדאיות ואז נכנס למו"מ רציני עם החברות בקשר לפרישתם של
החברים המעוניינים בפנסייה מוקדמת.

● **"לובינג" בכנסת:** לאחרונה נפגשנו עם חברי כנסת מסיעות שונות
ובקשנו תמיכתם בנושא של המיסוי לימאים.

לידיעת החברים: הצלחנו להגדיל את הפטור היומי מ-18 דלור ל-20
דולר.

● **ביטול האפליה בצרכניית "צים":** אנו נמצאים במו"מ מתמשך עם
הנהלת "צים" בדרישה לבטל את האפליה הקיימת כיום בצרכניית החברה
ותובעים לאפשר גם למשפחות ימאים לקנות בה. הגיע הזמן לבטל את
העוול הזה של יצירת שני סוגי עובדים באותה חברה.

למעשה יש הסכמה בע"פ לדרישתנו זו אך ב"שטה" טרם נעשה דבר.

● **מי יוביל את הפחם?** יחד עם איגוד הדירוגים יצאנו למאבק שמטרתו
לשבץ את הימאים הישראלים בהובלת הפחם ארצה.

הפעם נמסור את רשות הדיבור לעיתונות ואנו מביאים בהמשך
הגליון ידיעה שפורסמה בעיתון "דבר"

זאב בלס, גיא גילרון, ישעיהו גרומן, יוסף פניני

חוני, ואם הספנות הזרה תהיה זולה בסנט אחד, היא עדיפה על הספנות הישראלית." ו"למה זקוק ימאי יותר מכוס בירה וזונת נמל?" אין אלה הן אימרות כנף שנאמרו במושב ליציים, אלא שמענו זאת משרים ומאנשי מפתח בספנות.

בתום השביתה האחרונה נעשה לראשונה נסיון להקים ועדה ציבורית, שנראה לנו שהפכה — שנתיים לאחר שהוקמה — למועדון חברתי. עם כל הכבוד לאנשים הנכבדים, חברי "ועדת גביש", מה ערכן של מסקנותיהם והמלצותיהם, כאשר לא ברור למי להגישן? נדמה לי ששר התחבורה בממשלת ישראל הינו מר לנדאו, אבל מאחר שעד היום לא היה לנו הכבוד להכירו ולהביא בפניו את השגותיו של ציבור שמכיר מקרוב את בעיות כוח-אדם הימי, קשה להאמין שיעניינו אותו ההמלצות של הועדה הנכבדה שהוקמה ע"י פיגורה פוליטית אחרת.

הארגונים הייצוגיים של הימאים הינם אפולייטים ביסודם ומגמתם לשמור על האינטרסים של ציבור זה ולעשות ככל שביכולתם לעודד ענף שעליו פרנסת חבריהם ומשפחתיים. מעולם לא שימש ציבור הימאים כמשיכה אלקטורלית למפלגות השונות, בגלל מספרו המצומצם, ולכן גם לא הצלחנו לעניין את שר ציבור רבים לעשות למען הספנות כערך לאומי.

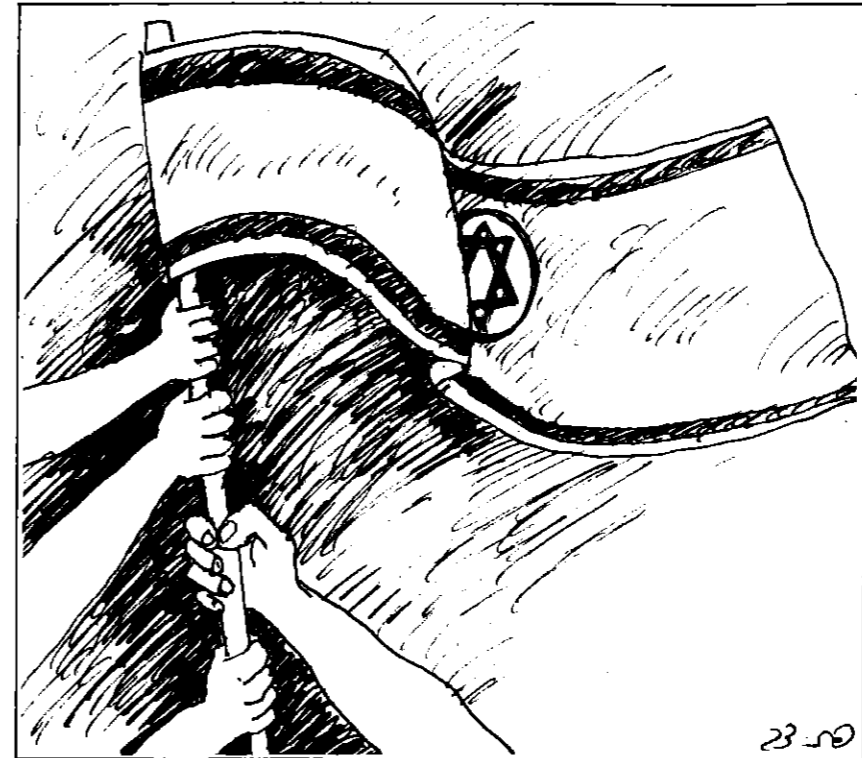
יש להצטרף על חוסר הרצון ללמוד על הנעשה במדינות אחרות, לעודד ספנות לאומית בשטח החקיקה, הקלות מיסקליות וכדומה. מדינות שמצבן הכלכלי והבטחוני טוב יותר מאשר מדינת ישראל, הבינו חשיבותה של שליטה והשפעה על הובלה ימית. בעוד אצלנו מוכנים למכור חברת ספנות לקבוצת ספקולנטים, כפי שמוכרים בית-חרושת לגרבוניס.

במלחמות ישראל הועדפו מחלקי התה שבמשרדי הממשלה על פני ימאים שעסקו בהובלה בטחוניית, ואותות מלחמה חולקו לחברות ספנות, לאניות, אך לא לימאים כפרטים.

עם תחילת יחסי השלום עם מצרים שכחו על קיומה של ספנות ישראלית, שחלקה בהובלה למערך בינגב בלתי משמעותי. במצב הספנות

בעולם, הגדלת חלקה של הספנות הישראלית בהובלה הבטחוניית הייתה בלי ספק גורמת לחסכון בדרגים למדינת ישראל ומעודדת ענף כלכלי חשוב בזמן המתאים ביותר. פרי ההדר הינו יצוא ישראלי מובהק, אולם הוא מובל באניות ישראליות בהיקף של 13 או 16 אחוז. ככל שהמצב נראה מוזר, זה המצב בנושא זה.

אנו איננו סובלים מתסביך רדיפה ובהחלט מבינים שאין כוונה כל-שהיא לפגוע בציבור הימאים, אך חוסר המודעות וההתייחסות לצרכי הימאים נתנו אותותיהם בשביתתה האחרונה, שלפחות אמוציונלית חרגה מעבר למאבק מקצועי רגיל.



גם ההסתדרות לא עלתה על עצמה ונכנסה לבעיות הימאים רק כמכבי-אש, כל פעם שפרצה שריפה. שלושה חודשים של מאבק יקר וקשה נותן אותותיו בשנתיים האחרונות של שקט תעשייתי. נראה שחברות הספנות ואיגודי הימאים גם יחד הפיקו לקחים. יתכן שתקופה של שנתיים שקטות לא נוצלה במי-לואה לעשות ככל שניתן להבראת יחסי עבודה, אך בהחלט ישנם סימנים מעודדים.

איגודי הימאים המסוכסכים בניהם החליטו לצאת למאבק משותף נגד אותו חוסר רגישות לפרובלמטיקה של ציבור שעבד שנים במערכות שחר מעוותות, הוציא זעמו במלחמות פנימיות, כאשר המעסיקים התגלו במלוא האימפוטנטיות, בהאשימים לסירוגין קבוצת עובדים זו או אחרת. לאחר יותר משנתיים ללא הסכמי עבודה ולאחר תקופה ממושכת למדי של משא ומתן, הודיעו חברות הספנות בשם הממשלה שעל הימאים להכנס לרפורמה, מבלי להבטיח אפילו את שכרם הריאלי.

לטובת כלל ציבור הימאים תוך שמירת הקונצנזוס שנוצר.

חברות הספנות עושות הרבה יותר מבעבר להעלאת הרמה המקצועית והאנושית של עובדיהן, ורגישות יותר מאשר בעבר לבעיות היגורם האנושי. בשיתוף פעולה בין הגורמים נחתם הסכם לפרישה מוקדמת של הימאים, שכולנו מקווים להוציאו לפועל כבר ב-1980. הסכמי השכר לשנת 78-79 נחתמו לפי אותם עקרונות מנחים שלגביהם היתה הסכמה בין כל הגורמים.

נסיון רציני נעשה בחברת "צים" בנושא הרווחה של הימאים, ויש להצטרף על אי-ניצול הרצון הטוב לפתרון בעיות נוספות, כגון: מצב של קביעות יתר לדירוגים ועשייה למען הרגשה של השתייכות של ימי-איים לחברת הספנות, ביחוד לגבי הסטטוס האישי שלהם כעובדים שוויוניים בחברה.

השגנו דטאנט בענף הספנות, כי-אשר כולנו, העובדים והנהלות, רואים את החיוב שבשקט התעשייתי. תי-אך אסור שתקופת השקט תש-כיח מאתנו כל אשר יש לעשות בי-ענף. אינני מכיר ענפים רבים במדינת ישראל המביאים דולרים כה רבים, וכבר התבטא שר האוצר החדש שכל המכניס דולר אחד למדינה הוא בחזקת גיבור. להיפך, לא הייתי מסתמך על דברי שר אוצר פלוני שטרח להכריז בזמן השביתה שהימאים ישתקו עשר שנים לאחר המכה שהוכו. אין כאן התמודדות בין שר פלוני וממשלה פלונית ובין ציבור עובדים. יש צורך בעידוד ובביסוס ענף כלכלי חשוב ע"י עשייה נכונה והתענינות בצרכיה של קבוצת עובדים שבחרה במקצוע מסוים ובאורח-חיים שאיננו מהמקובלים. עשייה בשטח הרווחה של העובדים, עידוד כלכלי, יבטיחו שקט תעשייתי לשנים רבות, לעומת התנכרות וחוסר התייחסות ששיגו את ההיפך. כל המשווה את מדינת ישראל ל"הלבניש" את פני הדברים חברות הספנות, שכך היה נוהגן, בדרך כלל. אנחנו הקמנו את האיגוד במטרה אחת: לשמור על האינטרסים של הקצינים והדבר לגיטימי בהחלט. זה קיים בכל העולם. ה"אשמה" בהקמת האיגוד נופלת על אלו שלא שמרו על האינטרסים

מועצה זו, שנבחרה באופן דמוקרטי, תצטרף להמשיך להאבק כמי-טב יכולתה לשמירת זכויות חבריה,



שלמה אלימור

להדריך ולעמוד לימין המזכירות שתיבחר בימים הקרובים. נאחל ל-עצמנו דיונים פוריים בימים הקרובים לטובת הציבור שנתן בנו אמונו, ולטובת הענף שעליו פרנסתנו. גם אני מצטרף למברכים את חברי ה-מועצה החדשים ואת הנבחרים מחדש. איחולי הצלחה לטובת כולנו.

י. גרומן:

רשות הדיבור לחבר צ'יזיק, ובהזדמנות זו ברצוני לברך אותו על חלקו הנכבד בהקמתו של איגוד קצינים זה ולסיום כהונתו כמזכיר לאחר קרוב לשבע שנים.

א. צ'יזיק:

האיגוד הזה קם בתהליך היסטורי, ע"י התפתחות שהיתה צריכה להביא להקמתו ואחרי אינרציה של עשרים שנה, משנה 1951, בה היו עיוותים בלי סוף. הוא לא קם בזכותו של צ'יזיק או צוקר, אלא כתוצאה מניגודים שהיו קיימים בין חברות הספנות — והייתי אומר גם של הממשלה, שתמכה במדיניות של חברות הספנות, — ובין האנשים שעבדו באניות — דירוגים וקצינים גם יחד.

האיגוד שהוקם לא היה תוצאה של סכסוך עם הדירוגים, כפי שרצו ל"הלבניש" את פני הדברים חברות הספנות, שכך היה נוהגן, בדרך כלל. אנחנו הקמנו את האיגוד במטרה אחת: לשמור על האינטרסים של הקצינים והדבר לגיטימי בהחלט. זה קיים בכל העולם. ה"אשמה" בהקמת האיגוד נופלת על אלו שלא שמרו על האינטרסים

יש להבין את הרקע לשביתה ה-מפורסמת שלנו. אנחנו נאבקנו הרבה פעמים עם הנהלות קודמות. היו שביתות ספונטניות — אניה

של הקצינים. תמיד היינו שיעיר ל-עזאזל, ותמיד אמרו לנו שהקצינים חייבים יותר וצריכים לקבל פחות, כי יש להם עתיד, הם יהיו רבי-יחיד בלים ומכונאים ראשים, ולדירוגים אין. זה היה אנאכרוניזם וזה צריך היה להגמר.

כדי לשמור על האינטרסים של חברינו, וזה מה שהאיגוד הזה עשה מראשיתו, היינו צריכים להלחם. החל מ-1972 נכנסנו למלחמות ולא פעם שמעתי מההנהלה הקודמת של "צים": "צ'יזיק, אם אתה רוצה ל-השיג משחו — אתה צריך להשבית את האניות" ואני הייתי עושה את זה, מפני שלא היתה דרך אחרת, ומאחר שהנאמנות שלי היתה כלפי החברים שבחרו בי. כך אני ראיתי את האיגוד. גם ראיתי אותו בפרספקטיבה של ספנות שהיא ספנות בינלאומית, עם רווחים בדולרים; פה לא היו ניגודי דעות.

הענף דורש מאנשים לעבוד 24 שעות ביממה, וגם היום אני הושב שהוא זקוק ליחס מיוחד במינו. מדינות העולם נותנות את היחס הזה ואני יכול לתת דוגמאות מהרבה מדינות, מהמדינות הכי מתפתחות עד מדינות פחות מתפתחות (כמו יוון). הנהלות חברות הספנות שהיו מובילות ע"י הממשלה הקודמת — היה נוהגן יותר לתת מתחת ל-שולחן, ואני לא מאשים אותן — היו נותנות מה שיכולנו להשיג לאחר מאבקים כבדים. זה היה ל-טובת הימאים שהיו מקופחים ב-החלט לפי כל הסטדנטים הבינלאומיים.

באשר לנושא הקשרים עם הממשלה. בממשלה הקודמת הצלחתי ליצור קשר עם כל שר תחבורה, ואינני יודע אם זה הועיל או לא. אבל בממשלה הנוכחית — לא הצלחתי להגיע לכך, וכנראה שאף אחד מאתנו לא יצליח בכך. אין התענינות. היתה אנארכיה בממשלה הקודמת, אבל האנארכיה ש-אנו רואים היום — זה שיא חדש! העובדה ששר התחבורה לא רוצה להיפגש אתנו צריכה להדליק אצלנו אור אדום.

יש להבין את הרקע לשביתה ה-מפורסמת שלנו. אנחנו נאבקנו הרבה פעמים עם הנהלות קודמות. היו שביתות ספונטניות — אניה



אלוף (מיל) אראל שלמה



משה לוי

עבדכם הנאמן, מייצג אותן ומנהל את המו"מ הקיבוצי אתכם. התפ- קיד של האיגוד איננו מצטמצם רק בניהול מו"מ על הסכמים קיבוציים. אנחנו רואים את אחד מתפ- קידנו — ומשתדלים לעשות יותר ויותר, וככל שאנו מתפתחים אנו עושים יותר בכיוון הזה — להחזיר את התודעה של השיבות נושא ה- ספנות לציבור, לייצג את הנושא ב- ממשלה ובמוסדות המחוקקים.

גם בתחום המו"מ על הסכם קי- בוצי, אני סבור שיש חידוש בריא בצורה זו של ייצוג המעסיקים. אני מרשה לעצמי לומר שיש יותר בט- חון בגישה אובייקטיבית מצד המע- סיקים ע"י ייצוג מרכזי כזה, ניתוק מסוים מהאינטרסים הספציפיים, הצרים או המידיים, של חברה זו או אחרת, אלא נסיון לראות יותר תמונה מאוזנת ומקיפה. אני מקווה שגם אתם מרגישים כך שיש רצון והזדמנות לגישה יותר אובייקטי- בית במו"מ.

הייתי רוצה לומר כמה מילים ל- מזכירות שהיה לי הכבוד לעבוד אתה למעלה משלוש שנים. אנחנו עברנו ביחד הרבה משברים שעוד יישארו ודאי בזכרוננו הרבה זמן. האכלנו זה את זה הרבה צפרדעים, כל אחד בתורו. אבל אני חושב ש- יצאנו מזה, שנינו, יותר מגובשים. למדנו להכיר אחד את השני, למדנו לכבד אחד את השני, למדנו קצת יותר לראות את הבעיות בעיני ה- זולת, למדנו לכבד את הזולת.

אני חושב שהמזכירות היוצאת יכולה להתברך שהיא רשמה לעצמה רשימה של הישגים מכובדים ביותר. אני לא מייחס שום חשיבות לשא- 7

צר לי לראות קצינים שהשקיע 4 שנות לימוד בעכו, עולה לשנה- שנתיים, ולאחר מכן אני פוגש אותו באיזה שהוא ג'וב בחוף. כשאני שואל אותו מה קרה, קשה לו ל- הסביר את זה. אלו הם מיטב ה- בחורים. אין כל סיבה בעולם שהים, הענף הזה שמפרנס עובדיו בכבוד, לא ימשוך את מיטב הבחורים. זה תלוי בנו. זה לא ניסים ולא הוקוס- פוקוס, זה תלוי בכל היושבים פה. הבה נאחל לעצמנו קודם כל שי- תוף פעולה, כי בלעדיו נהיה מנוצ- חים כולנו. שיתוף פעולה, בראש וב ראשונה של איגודי הימאים וחברות הספנות, לפתח, לבסס, להיטיב ול- שפר, כל זה בתנאי שיהיה שיתוף פעולה. במלחמות אין שיתוף פעור לה.

אני רוצה לאחל לחברי המזכיר- רות החדשים שייבחרו — להגביר את שיתוף הפעולה. ההסתדרות — בטוב וברע, במה שיש לה — תלווה, תשתתף, תנחה, תעוץ עצות ובלבד שהספנות תתבסס.

ברכת איגוד חברות הספנות

אלוף (מיל) שלמה אראל: אנחנו חיים בתקופה של תמור- רות. במשך השנים האחרונות — מאז המועצה הקודמת — חלו הר- בה תמורות. אחת התמורות שחב- רות הספנות התאגדו באיגוד, ואני,

משה לוי:

חברי מועצה נבחרים, חברות ספ- נות ואורחים יקרים! אני רוצה לברך את כל חברי ה- מועצה להבחרם. מובן שכל אחד מכם ודאי חדר את התחושה וה- ידע של מה שעומד לפניו. אני רוצה גם להודות לחברי המועצה היוצ- אים, ובפרט לחברי במזכירות שהיה לי העונג ללוות אותם, על שיתוף הפעולה. ללא ספק הקדנציה האחר- רונה הצטיינה בסערה שפקדה את הספנות, ויצאנו כולנו — אני מניח כולנו — לא מנצחים ולא מנוצחים; כולנו הפקנו את הלקחים המתבק- שים.

לכאורה, יהודים וים זה שני דב- רים שלא הולכים יחד. אבל, הברים, זו לא ציונות ובלי מליצות — העם הזה והמדינה הזאת הוכיחו שגם בענף הזה, שהוא לכאורה זר לעם, הוקמה ספנות לתפארת, עם כל ה- קשיים וכל העיוותים וכל המלח- מות והמאבקים. זו עובדה, של- עניות דעתי וכפי שאני מכיר את הספנות, מכסה על כל הדברים ה- אחרים. הבה נראה את הדברים באור הנכון.

בכל העולם החופשי קיימים מא- בקים, גם על מקום עבודה וגם על תנאי עבודה. אנחנו יודעים שבמדי- נות חזקות מאתנו, ענף הספנות מתחטל מכל מיני סיבות. בכל אופן, מדינת ישראל, עם הימאים היהו- דים החדשים, פיתחה ענף לתפ- ארת! ללא ספק לא הכל כשורה, ויכולנו לשקוד, לטפח, להרחיב ול- בסס. אני יודע גם שמהסערה הזאת שפקדה אותנו לפני שנה וחצי, יצאנו עם מחשבות חדשות, גם בתחום של הסכם עבודה. אני מכיר הסכמי עבודה בארצות אחר- רות, ואני מציע לכולנו לא ללכת עם רגשי נחיתות, גם בתנאי העבו- דה. מובן שיש מה לשפר. עוברת מהפכה על הספנות, והענף הזה כל כך פגיע, שהדבר הכי קטן שקורה בעולם, הענף מיד נושא בעול.

לכן, על כולנו לנהוג במשנה זה- ית — ובראש ובראשונה חברות הספנות. לצערי הגדול, גם אני לא חשתי בתרומת הממשלה לספנות, וזה אני אומר בהמעטה — לא חשנו דאגה ומחשבה לענף הזה, גם האיגודים וגם ההסתדרות.

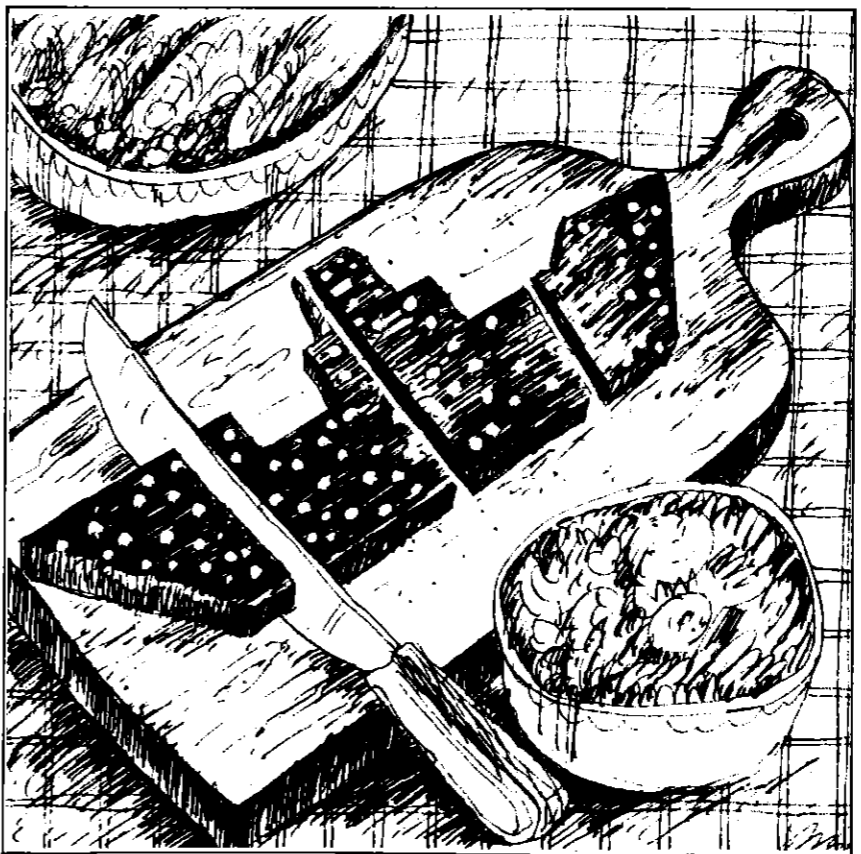
לא יותר יקרים מאשר כל אחד אחר. זר שעובד על אניה ישראלית ליטנט, אבל בכיוון זה, תסכימו אתי, יש קיפוח עצום. הממשלה, הציבור, חברות הספנות צריכים להבין שכך זה לא יכול להמשך.

אנחנו מרגישים את זה 24 שעות ב- יממה, אנחנו נעדרים מהבית, אנח- נו לא נמצאים פה באופן פיזי, ואפילו את הפטור הזה איננו מקבלים. יש בריחה מהדגל שלנו. האלמנט הזה של עבודה זולה הוא קוסם, קוסם מאד, וזה קורה בכלל בארץ. אני לא מאשים את חברות הספנות הישראליות, כי התופעה הזו קיימת בכל העולם. ברור שכושים ממקור מות מסוימים יותר זולים מאתנו, אבל לארצות ולממשלות מתקדמות שהגיעו למסקנה שהן רוצות לשמור על צי אניות שלהן, אפשר לבוא בדרישות.

עושות משהו בכיוון זה, למרות כל ההשפעה שלהן. לי היה שם של מי- ליטנט, אבל בכיוון זה, תסכימו אתי, יש קיפוח עצום. הממשלה, הציבור, חברות הספנות צריכים להבין שכך זה לא יכול להמשך. אנחנו מרגישים את זה 24 שעות ב- יממה, אנחנו נעדרים מהבית, אנח- נו לא נמצאים פה באופן פיזי, ואפילו את הפטור הזה איננו מקבלים. יש בריחה מהדגל שלנו. האלמנט הזה של עבודה זולה הוא קוסם, קוסם מאד, וזה קורה בכלל בארץ. אני לא מאשים את חברות הספנות הישראליות, כי התופעה הזו קיימת בכל העולם. ברור שכושים ממקור מות מסוימים יותר זולים מאתנו, אבל לארצות ולממשלות מתקדמות שהגיעו למסקנה שהן רוצות לשמור על צי אניות שלהן, אפשר לבוא בדרישות.

בשנה האחרונה נחקרו 520 אניות זרות שיצאו עם יצוא ישראלי. הפרי — שהוא היצוא העיקרי שלנו — רק 13% מובל באניות ישראליות. צריך להקים מחדש את הספנות הישראלית שירדה בהיקפה. יש לנו אלמנט אנושי מוכשר מאד — גם הקצינים וגם הדירוגים — ואנחנו

ברכת ההסתדרות



אחרי אניה — כדי להשיג כל דבר, והשגנו, מפני שזו היתה אז השיטה. לפחות אם לא היה לכך גיבוי, היתה שתיקה מוחלטת של ההסתדרות. הם הבינו שמאבקנו צודק, ואנחנו השגנו מה שהשגנו. בממשלה הנוכ- חית יש דממה, לא שומעים שום דבר.

בסכסוך האחרון, ראיתי התפת- חות היסטורית. היתה הצבעה דמר- קרטית, והגענו למסקנה שצריך ל- הכנס למאבק כדי להשיג חוזה עבר- דה; לא יכולנו להשיג זאת בשום דרך אחרת.

התוצאה של השביתה הזאת היתה שנעלמו כמה דברים אנאכרו- ניסטיים, כמו סעיף 13, והגענו לאי- זה קונצנזוס עם הדירוגים. תמיד רצינו לחיות בשלום על האניות, כי אם אין קונצנזוס לא יכולים להת- קיים יחסים על אניות. חברות ה- ספנות היו צריכות לעודד זאת, אך לא תמיד, לצערי, עשו כך.

אני לא יודע מי ניצח ומי לא בשביתה האחרונה. לא חשוב הנצ- חון, מפני שאנו נושאים בחתונה קתולית עם חברות הספנות. הן לא יכולות להתקיים בלי האלמנט ה- אנושי ואנחנו לא יכולים להתקיים בלי חברות הספנות.

חברות הספנות צריכות להכיר מהו האינטרס של כוח-האדם. לא תמיד זה כסף, וגם אחרי השביתה לצערי אנחנו עוד מפגרים. התפקיד של המזכירות הבאה יהיה להלחם. הגעתי למסקנה שע"י דיבורים שום דבר לא נעשה. חברות הספנות יצ- טרכו להבין את האלמנט האנושי. יהודה רותם אמר פעם שחברת "צים" הוציאה מיליונים על אניות. אבל על האלמנט האנושי, היא לא הוציאה כספים.

אנחנו שומעים ברדיו ובכלי ה- תקשורת שהננו אלמנט שמכניס דר- לרים. מאחר שכל דולר הוא מבורך, והספנות היא במקום השלישי או השני בהכנסת דולרים למדינה, מטרת הממשלה, יחד עם חברות הספנות, היתה להכניס אותנו ל- רפורמה, אולם היום אנו נתקלים באנאכרוניזם. בזמן שכל פקיד ש- יוצא לחו"ל — מקבל 65 דולר פטור, לנו נותנים 19 דולר. קיימת אי הבנה מוחלטת של הממשלה ה- זאת. אני לא רואה שחברות הספנות



יהודה רותם

גים, הדאגה לתחום הצר של השגת תנאים ותנאי שכר והסכמי עבודה יעילים.

אני מקווה שעם ההתקדמות ב- הסכמי העבודה וביחסי העבודה, המזכירות תוכל — והיא צריכה ל- הקדיש מאמצים יותר גדולים — להשתתף ביצירת אקלים מתאים לפיתוח הספנות. זו לא עבודה ש- יכול צד אחד לעשות, כולם צריכים לעשות את זה ביחד. זה צריך להע- שות בציבור וזה צריך להעשות ב- ממשלה וזה צריך להעשות במוס- דות המחקקים.

גם בחברות הספנות חייבות ל- התחולל תמורות. בעולם המודרני חברות משקיות אינן פועלות רק ב- מטרה ליצירת רווחים, אלא יש להן חובות לחברה ולמשק, יש להן חר- בות כלפי ציבור הלקוחות שלהן, יש להן חובות כלפי העובדים שלהן, הן מרכיב חיוני בתוך המערכת כולה. אני מאמין שמתחוללת אותה תמור- רה. אם התמורה תתחולל במקביל בשני הגופים האלה, שאני לא חושב שהם עומדים משני צידי המתרס, — יהיה פשוט יותר כוח ויותר עוצמה ליצור את אותם התנאים שכולנו מאמינים שיש צורך ליצור לפיתוח הספנות. והגבולות הם בלתי מוג- בלים.

אסיים ביישר-כוח למזכירות ש- יצאה, מאחל למועצה עבודה פוריה, ומחכה בכליון עיניים למזכירות ה- חדשה. מאחל לכולנו שיתוף פעולה.

הקייבולת ירדה ע"י כך שהאניות נוסעות יותר לאט.

בתחום הצובר בעולם יש היום קונויקטורה. מצד שני — אוריה משברית בעולם, יש ירידה בהזמנות למטענים. יש סכנות לדפרסיה כל- כלית במרבית ארצות העולם, וזה מין מצב משונה מאד של מה שנק- רא "סטגפלציה". הדלק התייקר כפליים במשך שנה, הריבית עלתה והענף הזה הוא ענף עתיר הון. מחי- רי הצ'רטרים עלו, ומצד שני — דמי הובלה פרט לצובר לא עלו.

תוסיפו לזה את מה שהולך ב- ארץ, ההאטה המשקית הצפויה, ל- פחות הירידה ביבוא, והיבוא אצלנו מסבסד את היצוא בספנות, אז יש כרגע סכנות גדולות מאד לפנינו. הספנות הישראלית התגברה על הסכנה הגדולה ביותר שהועמדה ב- כשאני מסתכל אל העתיד, אנחנו

לא פועלים בחלל ריק. אנחנו ענף שהוא במידה רבה ענף בינלאומי. אנחנו עובדים בעולם וגם פועלים ב- ארץ ולא מנותקים ממה שסובב אותנו. הספנות היא האספקלריה של הכלכלה. אנחנו משרתים את הסחר הבינלאומי ואת הסחר ה- ישראלי, משרתים את היבוא ואת היצוא.

בימים אלה, אנו נמצאים בתקר- פה של חוסר ודאות, של סכנות גדר- לות וסיכונים לספנות הישראלית. הסכנות הן באי-ודאות גדולה בעי- קר בקשר למשבר האנרגיה. זה תהליך שמטביע חותם חזק מאד על הכלכלה העולמית וכמובן על ה- ספנות. יש תופעה משונה מאד ה- יום בספנות: מצד אחד, אחרי חמש שנים של משבר קשה מאד, של ער- דף גדול של היצע בטונאז', של מש- בר בחברות ספנות, במספנות, לאחר שהקיבולת של המספנות הופחתה, ולאחר שחברות הספנות הקטינו את ההזמנות — הצטמצם העודף בין ההיצע והביקוש בטונאז' הער- למי. משבר האנרגיה האיץ את ה- תהליך הזה מפני שהיום הדלק הפך גורם ייצור כל כך יקר, שהרבה מה- אניות נוסעות ב"ספיד-אקונומי".

האניות של "צים" לא נוסעות ב- מהירות מלאה כי לאחר חישובים הגענו להכרה שאי אפשר להפעיל את האניות כלכלית במהירות מל- אה וזאת במרבית הקווים שלנו. זה הקטין את היצע הטונאז' מפני ש- הקייבולת ירדה ע"י כך שהאניות נוסעות יותר לאט.

בתחום הצובר בעולם יש היום קונויקטורה. מצד שני — אוריה משברית בעולם, יש ירידה בהזמנות למטענים. יש סכנות לדפרסיה כל- כלית במרבית ארצות העולם, וזה מין מצב משונה מאד של מה שנק- רא "סטגפלציה". הדלק התייקר כפליים במשך שנה, הריבית עלתה והענף הזה הוא ענף עתיר הון. מחי- רי הצ'רטרים עלו, ומצד שני — דמי הובלה פרט לצובר לא עלו.

תוסיפו לזה את מה שהולך ב- ארץ, ההאטה המשקית הצפויה, ל- פחות הירידה ביבוא, והיבוא אצלנו מסבסד את היצוא בספנות, אז יש כרגע סכנות גדולות מאד לפנינו. הספנות הישראלית התגברה על הסכנה הגדולה ביותר שהועמדה ב- כשאני מסתכל אל העתיד, אנחנו

פניה מעודה, וזוהי הסכנה הפני- מית, הסכנה של הניגודים הפני- מיים.

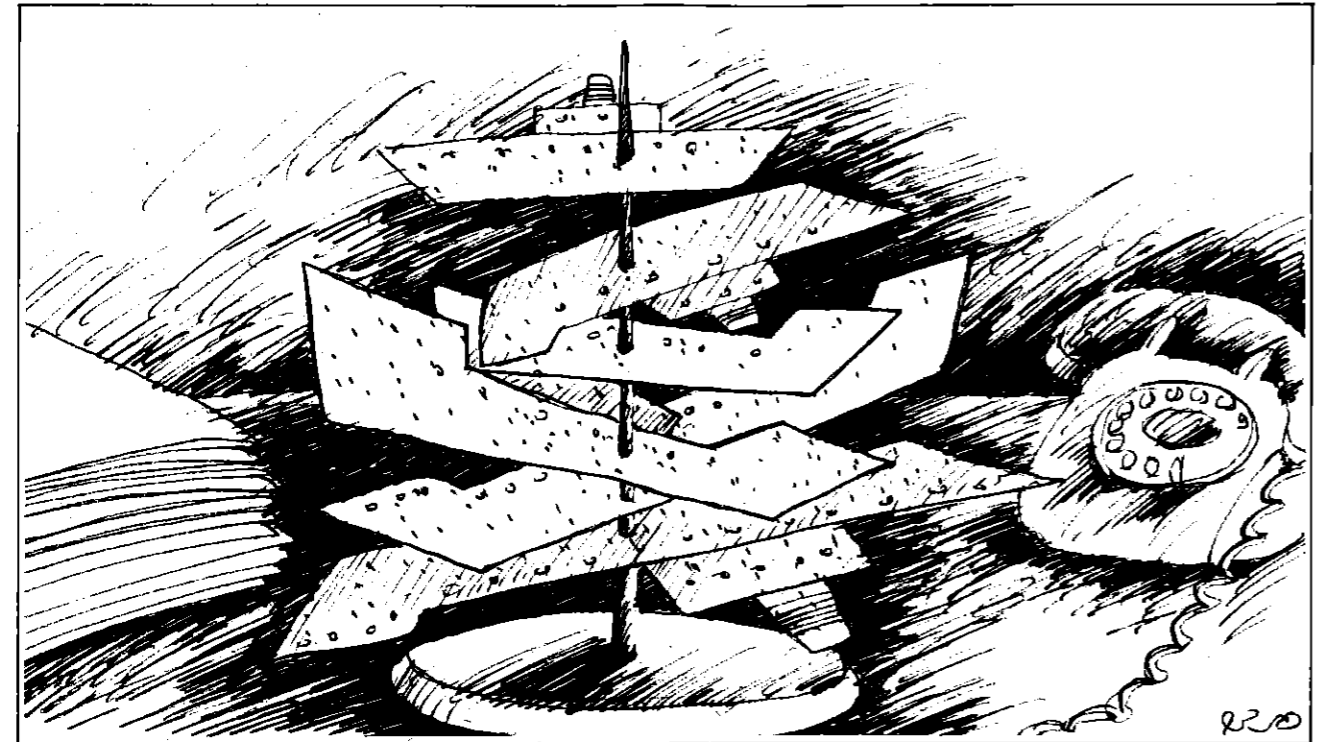
עדיין כולנו לא מרוצים, לא חב- רות הספנות, לא הקצינים, לא ה- דירוגים. בסך-הכל יש קונצנזוס של יחד, של איכות חיים יותר טוב- בה באניות, גם ביחסים של כל ה- גורמים המפעילים בספנות; יש יותר אווירה של יחד. הענין הזה הוא בעיני הדבר החשוב ביותר, כי הוא נותן תקווה להמשך הפיתוח של הענף בארץ.

הענף בארץ. אנחנו לא מדברים על פיטורי עובדים ואנחנו לא מדברים על צמ- צום. אנחנו מדברים על התגברות על הקשיים בדרך של הסתערות קדימה, כי העולם עדיין לפנינו. אנחנו מפוזרים על פני הרבה מאד אזורים סחר, וחוזרים לתחומי פעי- לות נוספים ולאזורים נוספים, אנחנו מגדילים בזה את היציבות שלנו, ויש לנו ראש גשר בעולם. זה הישג גדול מאד שמבטיח את העתיד שלנו, עם כל הקשיים.

ראשונים בתחומים שונים ועקב זה אנחנו מבייחים את מקומנו על מפת העולם בתחום הספנות.

חברת "צים", מאז שנמכרו ה- אניות הישנות, הוספנו עשר אניות בהשקעה של 150 מיליון דולר, ר- הזמנו עוד שלוש אניות. בעוד מספר חודשים נוכל להעביר את הדגל של האניות "צים-ניר-יורק" ו"צים-טוקיו" לדגל ישראלי. זה מספר מאד מאד נכבד של כלי שיט, ועוד היד נטויה.

הספקנו לבנות ולקנות מספר



ענף הספנות הוא אחד הענפים המוצלחים במדינה. הוא הצליח לפרוץ את הגבולות, הצליח לחדור לשווקים זרים, נותן יצוא של שרר- תים, נותן שרות אמין לכלכלה ה- ישראלית, אבל הוא לא תלוי רק בכלכלה הישראלית וזה אחד ההב- דלים בינו לבין ענפים אחרים. ל- ספנות הישראלית יש מקום של כבוד על מפת העולם, מעבר למש- קלה של מדינת ישראל וכלכלתה. כדי להכיר בזה צריך לצאת לחוץ לארץ, כשאתה נפגש עם גויים אתה רק מבין מה משקלה של הספנות הישראלית בעולם.

הגורל של חברות הספנות, אינר- די ימאים, ההסתדרות, הממשלה — כל מי ששותף בפעילות הזאת, זהו גורל משותף. חשוב שנכיר בערך עצמנו, וחשוב שנדע את משקלו של

במדינת ישראל אנחנו גורם גדול. לא מספיק גדול, בגלל מאבקים פני- מיים, בגלל ביטול אמינות עקב ה- שביתות והמשברים ואיבוד שווקים. אבל אנחנו הולכים ומתגברים — גם בספנות הישראלית. אם הסחר הישראלי יורד — יש לנו בעיה, אבל בעולם אנחנו גורם קטן, יש לנו ראש גשר ואנחנו תמיד יכולים לפ- צות את עצמנו. זו גדולתה של הספ- נות, לא רק מפני שאנחנו כל כך מוצלחים, אלא מפני שזה אופי ה- ענף. אנחנו עובדים בענף שהוא פתוח לפיתוח. אבל זו גם הגדולה של הנושאים בענף — הימאי היש- ראלי הוא ימאי טוב, הוא בעל מקצוע טוב, הוא יודע להתמודד עם טכנולוגיות חדשות. היוזמה היש- ראלית של חברות הספנות היא יוז- מה ברוכה. אנחנו מצליחים להיות

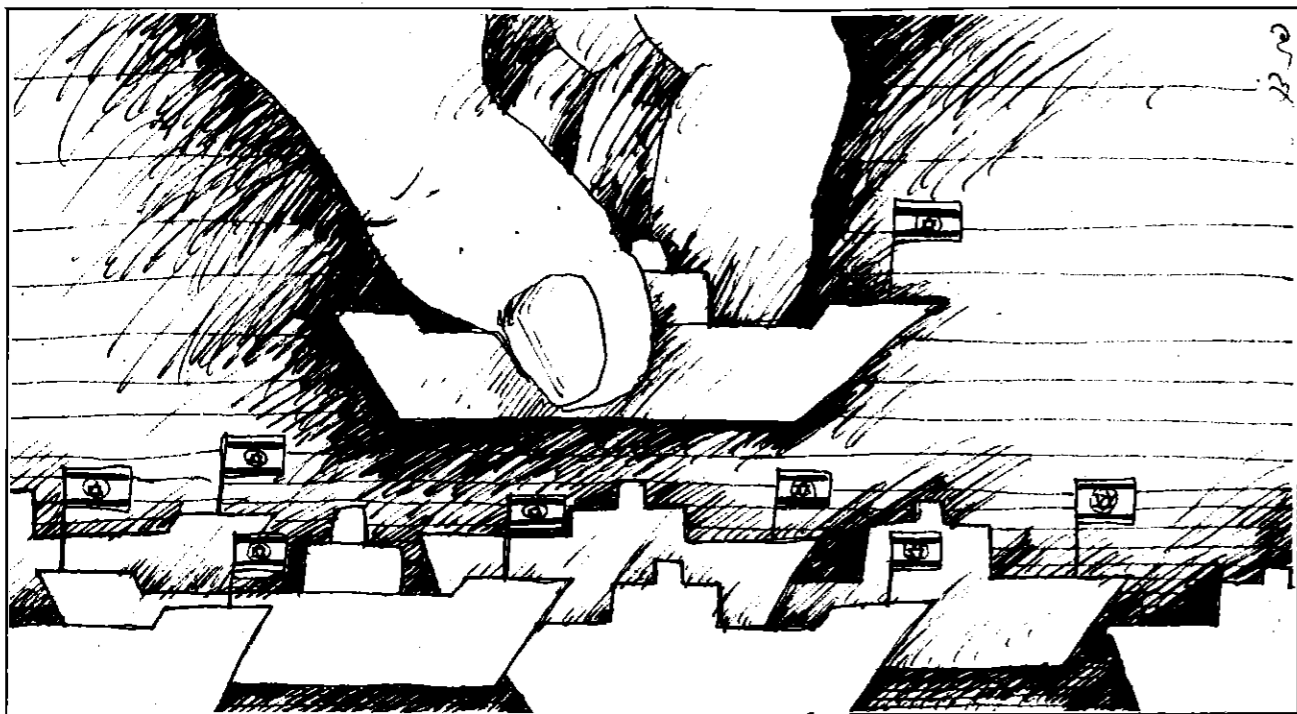
גדול מאד של אניות בזמן השפל, כשהאניות זולות, והספקנו לחדש חלק גדול מהצי שלנו, דבר שמקנה לנו עוצמה בעתיד.

אני חושב שחל שיפור באיכות החיים ובאקולוגיה של הענף הזה. אנחנו יודעים שהמשמעת באניות היא אחרת, המשטר בעבודה הוא אחר, לא כל מה שהיינו רוצים אבל יותר טוב. התחלנו לעסוק כולנו ב- דברים של איכות, אם זה בתרבות ואם זה ברווחה ואם זה בהכשרה מקצועית. רק עכשיו הענף מתחיל להעלות ארוכה למכאובים שלו. המגמה היא מגמה של הבראה.

הענף הזה היום הוא ענף עתיר הון. הוא כבר מתחיל להיות, לצע- רי, גם עתיר דלק. היום הדלק מת- חיל להיות גורם לא פחות גדול מ- אשר ההון. שקר הדבר שהענף הזה

ברכת "צים"

יהודה רותם: כשאני מסתכל על התקופה ש- חלפה, הייתי מסתפק בדבר אחד — חמש שנים, בערך מ-73 עד 78, ה- מאה השחורה" בתולדות הספנות. אני הייתי אומר משפט אחד — ל- עולם לא עוד! בכך הייתי מסתפק בלדבר על העבר. אני מקווה שאתם תסכימו אתי כי אני מתכוון לצד ה- שלילי של התקופה הזאת. כשאני מסתכל אל העתיד, אנחנו



טרוניקה, והמכונאי יצטרך לדעת לנווט את האניה. מפעילים היום את המכונה מהגשר. יש כבר טלקס באניה, וקצין הרדיו יצטרך להיות למעשה הציפי-סטיוארט ולנהל את החשבונות.

מה שראיתי שם, ומה שאני קורא על הנעשה בעולם, יש מפעילי אניות. אומרים שכבר לא יקראו לאיש רב-חובל, הוא יהיה מנהל אניה. אתם יכולים לאהוב את זה או לא — זה לא יעזור. נצטרך יחד עם שיצטרכו לדעת הרבה, ואני חושב שהימאי הישראלי הקיים יוכל ללמוד, להכשיר את עצמו ל־תפקידים הנוספים. ראיתי כבר רב חובל שהיה גם מכונאי שלישי; ראיתי אנשי מכונה שעבדו גם בסיפון; לכל אחד יהיה תא שלו, יהיה שרות

ד"ר נפתלי וידרא



למטה מ-10% באניות בבעלות ישראלית, ופוספטים — זה יהיה 4 מיליון טון, ו-8 מיליון טון פחם, 200 אלף טון יצוא חקלאי אחר שילך באניות.

אני חושב שגם ההתפתחות הבינלאומית תביא לידי כך שיצטרכו לעבור לקווי הבית. אני מקווה שתהייה מספיק אניות אחרות לקלוט את הימאים הישראליים. אני רואה איפוא אפשרות טובה לפיתוח, אם תהיה יוזמה, ואני חושב שתהיה יוזמה. אני חושב שהמשבר החרף שלמעשה גם פגע בישראל נגמר. חברה אחת גדולה הפסיקה לעבוד בגלל המשבר הגדול בספנות, שתים אחרות וכמה מהיותר קטנות החזיקו מעמד. אין לי כל ספק שהמבנה המשק כמו שהוא צריך להיות, יאפשר עשרות נוספות של אניות לצי הישראלי.

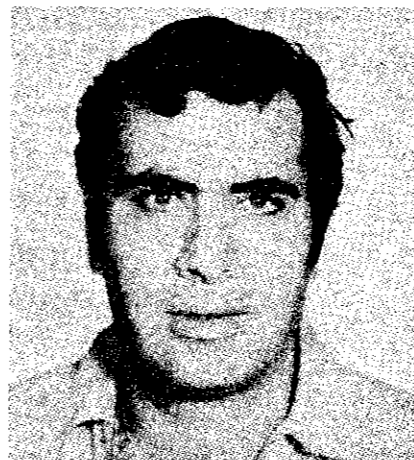
אניית שנות השמונים, שלמעשה כבר הופיעה, שונה לגמרי מהאניה שאתם רגילים לה. יהיו בה מעט מאוד אנשי צוות. אני לא חושב שכל להמשיך באניות הישנות, אם כי כבר מכרו חלק גדול. ראיתי אניה שבדית חדשה עם 16 אנשי צוות. אני חושב שזה יהיה דגם. זה אומר דבר נוסף, הפסקת ההבדלים בין קצינים ודירוגים. האניה של העתיד תהיה אניה שגם ההבדלים בין סיפוןאים ומכונאים ייעלמו, הסיפוןאי יצטרך לדעת כל כך הרבה אלק-

אני מקווה שאיגוד הקצינים ו־איגוד הדירוגים ייאבקו יחד למען מטרות משותפות, בראיה קדימה לעוד שנה, שנתיים, חמש ועשר שנים, ולא לחשוב מהיום למחר. אני מצפה להיענות מירבית מחברות הספנות. אני מאחל לכם הצלחה, לחדשים ולשנים.



ד"ר נפתלי וידרא :

לעתיד, אני מסכים עם כל אלה שאמרו שיש כר רחב לפיתוח הספנות, ודוקא היום. בספנות, צריך מעט מאוד אנשים. זה ענף עתיר הון, ענף של יצוא, ענף שלא צריך להשקיע בו כסף מהארץ, ענף שיכול לממן את עצמו כמעט מאה אחוז מחוץ-לארץ. הודות לחו"ל, יש היום מקום לפתח את קווי הבית, ואנחנו במכון עושים עכשיו עבודה על קווי הבית. אנחנו רוצים להוכיח שאפשרי להוסיף 20-30 אניות ל־הובלת דברים שלא יושפעו לדעתי מהשפל שיבוא, כפרי הדר, שירדנו



רפאל זבק ("פולי")

רות, אני מאמין שביחד נשפר את הדברים שאנו רוצים ונגיע לתנאים שאנו רוצים.

לאחר השביתה היו לנו דיונים משותפים, שבסופם יש לנו פנייה מוקדמת וחווה עבודה ששני הצדדים מכירים בהפרשיות שהיתה חסרה (אני מבין) לקצינים. זה לא היה באשמת הדירוגים כמו באשמת החברות שעשו כך.

גם אנחנו ראינו שהמצב שהיה באניות — לא יכול היה להימשך. למעשה, נלחמו שני האיגודים על גב החברות, וזה היה קל להם. אבל בסופו של דבר, שני האיגודים יצאו לדרך מנקודת ראות נכונה, אמנם לאחר משבר, אבל שיתוף פעולה חייב להיות בין שני האיגודים וזה הדבר הכי חשוב. הם לא תמיד מסכימים אתנו ואנחנו לא תמיד מסכימים אתם, אבל בדיונים ובמרו"מ בינינו — אנחנו יכולים להגיע לעמק השווה, ובכך שנוכחנו בשנה וחצי האחרונה. לעומת מה שהיה בעבר — ראינו שבמלחמות לא משיגים שום דבר.

אני מקווה שאלה שיחליפו וישבו בעתיד, גם כן נזכה לעבוד אתם בצורה פוריה. אני לא חושב שיהיה להם כל כך קל, ושלא יקפצו כל כך מהר לכסאות האלה, ביחוד שהחברות לא כל כך נדיבות כמו פה בנאור-מים; בנאומים הם נדיבים, אבל כשבאים לבקש מהם, אנחנו רואים את התוצאות בסוף. אני לא אומר שלא מקבלים, אבל לאחר מרו"מ ארוך ומייגע.

בקשר לאיכות-החיים, שכל כך הרבה דובר עליה, אני נאלץ להסכים עם קודמי.

יעכל להתפתח ע"י נחשלות וע"י ניצול העובדים, ומי שרוצה להתרווח עם זה — מתפרץ לדעתי ל־דלת פתוחה. הבעיה הזאת איננה קיימת. גם בעולם הדבר הולך ויורד, לא כל שכן הוא הולך ויורד אצלנו.



יעקב רקנטי :

חל שינוי קיצוני ביחסי העבודה בי. עצם העובדה שמאז שנסתיימה השביתה האחרונה, ציבור הימאים — הקצינים, הדירוגים ורבי-החובלים — עובד לפי הסכם קיבוצי. לגבי קצינים נחתמו שני הסכמים, פחות או יותר באותו זמן, ואני חושב שבשלו שיפורים ניכרים בתנאי עבודה, ומה שיותר חשוב מתנאי עבודה, זה גם האקלים, האווירה, היחסים. נתפננו לעסוק בתפעול אניות, בתפעול הצי מן הצד המסחרי, במקום שנעשה מלחמות יהודים. ועל זה אני מברך. אני חושב שעצם העובדה שהצלחנו לסכם עקרונות יסוד לגבי נושא כל כך מורכב וכבד כמו פנייה מוקדמת, רק מעיד על כמה אפשר להגיע לתוצאות טובות יותר אם ישנה הבנה ושיתוף פעולה.

לפני כשנה התחוללה מהפכה באיראן, שיש לה השלכות בינלאומיות מאוד כבדות. מהפכה זו גרמה לנסיגה משמעותית בצי הסוחר ופגעה לך.



רפאל זבק ("פולי") :

מה שהיום צריך לעשות — זה להסתכל קדימה, אל העתיד. אף על פי שקבלנו הרבה הבטחות מחברות הספנות שביקשו רק לתת להם זמן והם ישפרו את כל התנאים, אנחנו לא רואים ששיפור הרבה תנאים. מצד שני, אם יהיה שיתוף פעולה הדוק בין האיגודים והחבר-



יעקב רקנטי

עצמי בחדר-אוכל ואז אפשר להפ-
עיל עם 16 איש, שיקבלו משכורת
טובה. אניות חדשות גם לא תעמוד-
נה בנמלים, האנשים יקבלו חצי
שנה חופש, וחצי שנה זו תאפשר
להם ללמוד ולהכין את עצמם ל-
קריירה שניה.
עם המבט האופטימי שלי לספ-
נות הישראלית ועם המבט לשינויים
מרחיקי לכת בציונות ובתיפעול ה-
אניות, ובתקווה שאחרי שביתה
קשה כזו תהיה תקופה ארוכה של
רגיעה ושיתוף פעולה, אני מאחל
לכם הצלחה.

דו"ח המזכירות

ישעיהו גרומן :
אני חושב שיש לברך על כך שהצ-
לחנו — לאחר שמונה שנים של
דיונים — להגיע לחוזה על פנסיה
מוקדמת. כרגע עובדים האקטוארים
על הסכומים הקיימים ועל הסכו-
מים שיהיו בעתיד. כנראה שבקרוב
נקבל דיווח סופי מהם — מה מצב
הקרן — ואז המזכירות תצטרך ל-
התיישב ולקבוע באיזה קריטריונים
אנשים יפרשו לפנסיה מוקדמת.
לאחר ויכוחים רבים הגענו להס-
כמה עם החברות, שאדם שירצה
לפרוש — יפרוש, אבל השארנו אופ-
ציה לחברה — מכיון שהם טוענים,
אולי בצדק, שהם משקיעים כל כך
הרבה כסף בפנסיה — שתהיה לה
האפשרות להביא אדם שלדעתה לא
מתפקד לפני ועדה, בה יהיה נציג
איגוד הקצינים, שתצטרך להוכיח
שאדם זה באמת לא מסוגל להמ-
שיך, ואז תקבע אם הוא פורש או
לא.
**שאלה : מהם מרכיבי הפנסיה ה-
מוקדמת ?**
י. גרומן : כרגע הכוונה למשכורת
ברוטו — יסוד, משפחה, תוספת
ותק ותוספת יוקר. בעתיד הולכים
להשתנות דברים ולצאת חוקים
חדשים. ברגע שזה יהיה אקטואלי,
כנראה יהיה צורך בשינוי.

התומים עד 31 במרץ 80. המועצה
תצטרך להנחות את המזכירות מה
צריך לדרוש בחוזים הבאים. בנוגע
לשרותי רווחה, כידוע לכם, שרותי
הרווחה פשטו את הרגל, המוסד
סגור, לא פועל, יש רכוש רב בשני
הבנינים האלה. לפני שנה היה כ-
15 מיליון לירות, ועוד רכוש מושקע
בכספים בבנקים (בערך 7 מיליון
לירות). אני חושב שהיום זה בערך
30 מיליון לירות, בכסף וברכוש.
ברשות זו יש 3000 מניות : 1000
מניות מחזיקה הממשלה, 1000
מניות שני האיגודים עם ההסתדרות
ועוד 1000 מניות כל חברות הספ-
נות ביחד. הרשות תתכנס, וכנראה
בהנהלה יוחלט על פירוק ואולי על
מכירה. אם לא נזרז יחד עם האי-
גוד השני ונעשה משהו בנדון, הכסף
יהיה בידי הממשלה, יישכת, ולא
נראה מזה כלום. צריך לשבת עם
הדירוגים ולהגיע להסכמה, שלפחות
הכסף הזה — אם הרשות תתפרק
ותימכר — יושקע בבית יורדי הים.
אחד הדברים שהמזכירות נכשלה
בו הוא התקשורת. אני בטוח שפה
ידובר על כך שחסרה תקשורת.
אניות לא מקבלות דיווח מספיק
ואין עיתון. אחת ל-3 חודשים צריך
שיצא עיתון גדול, ובו אינפורמציה
על הנעשה, ויכוחים, תשובות ובקר-
רת.

אחרי שנמכרו הרבה אניות, לא
רצינו לתת סיבות לחברות להגיד :
אם אתם לא מתנהגים בסדר, לא
נכניס אניות. חתמנו — בלי לבדוק
הרבה — על כל תקן שהחברה הצי-
עה ונוכחנו לדעת שבאמת אסור
לחתום בצורה עיוורת.
המזכירות שלחה מכתבים לכל

א. ציזיק :
אדבר על כמה דברים שבזמן ה-
אחרון טיפלנו בהם. למשל, צרכניה.
לחצנו על חברת "צים" בנושא זה.
קבלנו הבטחות במשך השנים, אך
אף הבטחה לא קויימה. בסופו של
דבר קבלנו הצעה מחברת "צים" ש-
מוכנה לסדר לנו באחד הסופרמר-
קטים הנחה של 10%. לזאת טרבונו,
מפני שאני רואה בזה משהו יותר
מוראלי. אני מבקש מהמועצה ש-
תתייחס לזה. אני לא רואה הבנה
מחברת "צים", ואני חושב שזה ענין
של לחץ. במזכירות הבאה אפשר
להשיג את זה.



ככל שלא תגדל, היא תהיה אפסית
ביחס למה שיכולים לקבל היום.
בגלל זה זרזנו את החתימה על הס-
כמי העבודה. לגבי השנה הבאה
נוצרו סטנדרטים מסוימים שאני
רוצה לעמוד עליהם.
לאחר השביתה, נקבע קונצנזוס
מסוים בין הדירוגים והקצינים בנו-
שא ההפרשיות.
לא נחתם הסכם לפנסיה מוקד-
מת. הממשלה אמנם הבטיחה ב-
זמנו להכיר בקרן הימאים כקרן
גמל, אבל את האישור הזה עוד לא
קבלנו. יש לנו עיקרי תכנית לפרישה
מוקדמת. מוסכם באופן כללי בין
החברות והימאים על אחוזים שיש
להפריש. אני מאמין שכל ממשלה
בכל קונסטלציה פוליטית תתן ידה
לזה. אנחנו נוציא את זה לפועל.
הכסף ישנו. יש לנו כספים שאנו
יכולים כבר בשנה הבאה, מבחינת
הקרן, להוציא את הפנסיונרים ה-
ראשונים.
הכוונה בהסכם להכללת מרכי-
בים נוספים בשכר היא, שכל מה
שהעובד מקבל בעבודתו, ייכנס לפנ-
סיה. לגבי זה יש אספקט גם לגבי
הפנסיה המוקדמת, כי אז אנחנו
נטען שהמשכורת הקובעת לגבי ה-
פנסיה מוקדמת תהיה המשכורת
הקובעת גם לגבי הפנסיה המקיפה.
השנה, חלק מהתוספות שהיה
עלינו לקבל, הלכו לפנסיה מוקדמת.
אנחנו חושבים שעשינו צעד טוב
בכך.

לקחו ממוצע שכל אניה עומדת 5
ימים בחו"ל, הכפילו 5 פעם = 200
דולר, פלוס 7 דולר עבור כל יתר
הימים שאדם נמצא על אניה. ה-
תנאי המינימלי לפטור הוא 50 ימי
הפלגה בפועל.
פנסיה מוקדמת. — 250 מיליון
לירות יש לנו כבר בתוך הקרן. לפי
המתכונת של עכשיו, אם נקח בחש-
בון שכל שנה נכנסים כ-140 מ-
ליון לירות מהפנסיה הזאת, של
15% שמפרישים, לפי חישובים
אלה, אפשר בהחלט להפעיל את ה-
פנסיה המוקדמת.
אני חושב שאם יפרסמו באניות
את הפעולה של המזכירות מדי חר-
דש וישלחו לאניות, זה כמו עלון.
את זה אפשר לעשות במסגרת האר-
גון בפנים, מפני שהכלים ישנם לצו-
רן זה.
א. ציזיק :
אני רוצה עוד להתייחס לענין
ועדת בך-שחר. היתה לנו פגישה ב-
ירושלים עם מינהל הכנסות המדי-
נה, בענין הפטור. כשחתמנו, נאמר
לנו שברגע שהעלו את הפטור לפקי-
דים ולכל אלה שנוסעים לחוץ-
לארץ, יש לנו "קייס". הם העלו את
זה מ-18 ל-19 דולר. לפי דעתך, ה-
מועצה והמזכירות צריכות בלי הרף
ללחוץ על זה, כי זה לא עולה לחב-
רות הספנות כסף. להיפך — זה מקל
עליהן את החיים. היתה אוזן קש-
בת, ולי יש הרגשה שהן לא פעלו
מספיק בכיוון זה.

יוסף פניני :
מה שקרה בחוזה האחרון — זהו
עקרון ההצמדה. כל שנה, ב-31 ב-
מרץ, שני מרכיבים של השכר —
משכורת יסוד ותוספת יוקר —
מוצמדים לדולר. כל זה לפי השער
שיהיה ב-30 למרץ ורק לאחר מכן
תהיה תוספת לפי החוזה החדש.
כשאנחנו מדברים על תוספת, אנחנו
מדברים על תוספת דולרית ולא
"לירות".
במס הכנסה אנחנו צמודים להר-
צאות אש"ל של פקיד שנוסע לחוץ-
לארץ. בהתחלה רצו לתת לנו רק
את הימים שאנחנו בחוץ-לארץ.
ז"א בית מלון ואש"ל. אז היה יוצא
שימאי היה מקבל, אם האניה ער-
מדת יומיים בנמל בחו"ל, 100 דר-
לר. עשו את זה בשני מרכיבים,



המצב הפיננסי של האיגוד

רואה-חשבון א. פרוינד :

ראשית, קיימות שתי יחידות נפרדות — גם מבחינת הנהלת חשבון נות, גם מבחינת ניהול ואפילו מבחינת משפטית — האיגוד כאיגוד, וקרן עזר לקציניי, שזו אגודה עותומנית. בקרן עזר אני מטפל רק בדבר אחד: קבלת פטור לצורך מס הכנסה מההכנסות שיש, וההכנסות הן בעיקר מהשקעות שלכם. ההכנסות של האיגוד הן ממקור אחד בלבד, מדמי חבר. היום משלמים כ-850 קצינים דמי חבר בסכום מים שבין 120 ל-150 ל"י. בחודש זה מגיע לכ-120 אלף ל"י. הסכומים מגיעים מהחברות הגדולות בזמן, מהחברות הקטנות בפיגורים מסוימים.

ההוצאות החודשיות של האיגוד מורכבות מ-4 מרכיבים עיקריים: ההוצאות של המזכירים, הפקידות, כל הנושא הקשור באחזקת הבית, הבית באשדוד, והוצאות לא מבוטלות הקשורות באחזקת המשרדים — הדפסות, הכפלות, ניירות. נ"ר — זה השקעה גדולה למדי, ביחוד לקראת הבחירות היו הוצאות גורם לות מאד. חוץ מזה, ייעוץ משפטי, ייעוץ פיננסי, הנהלת החשבונות עצמה. יש גם הוצאות חד-פעמיות, לדוגמה — שולם סכום של 52 אלף

אליעזר פרוינד



לירות בקשר לבית הדין לעבודה; שולם סכום של 28 לירות לעו"ד שילה בקשר לבחירות. מכל הסכומים האלה, חלק גדול מוחזר ע"י ההסתדרות, בראש ובראשונה משכורת המזכירים והפקידות; זה החלק הארי של הסכום. נוסף לזה מחזירה ההסתדרות, בהתאם לרשימת הוצאות שמוגשות לה, חלק של ההוצאות.

ההוצאות שנשארות על האיגוד, חוץ מהוצאות מיוחדות וחד-פעמיות, מסתכמות ב-60 עד 70 אלף לירות בממוצע לחודש. זה מורכב מהסכומים שלא מוחזרים ע"י ההסתדרות — הייעוץ המשפטי, ה"פיננסי, תוספת מסוימת שהאיגוד משלם לפקידות וגם נקיון הבית. כלומר, היום יש לאיגוד עודף של 60 אלף לירות ברוטו, שמתוך זה מדי פעם נכנסות הוצאות גדולות שלפעמים מורידות את כל העודף מאותו חודש. מתוך העודפים הועברו 100 אלף לירות לקרן עזר, והיתר מצטבר.

שאלה: מי משלם את הנסיעות לחוץ-לארץ של אנשי המזכירות? פרוינד:

את רובן — המזכירות עצמה, אם לא החברות. אינני חושב שיש סתם נסיעות לחו"ל. שלחנו שני נתבים לכינוס בינלאומי. היתה השתתפות של האיגוד, חלק הוחזר רחלק קטן מההוצאה הזו היתה על המזכירים. אין הוצאות ניכרות לנסיעות לחו"ל. נסיעות בארץ הן סכום די נכבד, לאילת וכדומה. הנכסים שעומדים לרשות האיגוד לפי הדו"ח שלנו, מסתכמים בכ-3,5 מיליון לירות, וכוללים 3 מרכיבים: ניירות-ערך בבנק, מטבע זר בבנק ורשבון עו"ש. אלה נכסים שמצד אחד הם נכבדים מאד, אולם מצד שני כשנזכרים מה זה מיליון לירות היום וכמה זה לגבי גודל האיגוד — זה לא הרבה.

איגוד עובדים כשלעצמו, איננו חברה להשקעות ואיננו חברה למטרת רווחים. יחד עם זה, זה לגיטימי לשמור על ערך הנכסים. כמה הא-גוד רוצה לצבור ומה הוא מתכוון לעשות עם זה, זה ענין למזכירות רלמועצה.

קרן העזר קיימת לתת הלוואות לקציניי. רוב ההלוואות הן של 5

אלפי לירות. הקרן לא לוקחת ריבית בכלל. מה שלוקחים היום זה 250 לירות לכיסוי ההוצאות המינהליות. אבל בודאי שזו קרן מלכ"ר (מוסד ללא כוונת רווח) משוחררת ממס. חוץ מסכומים קטנים שכאשר יש השקעות, יש לא רק הפרשי הצמדה אלא ריבית של 3-4% שעליה יש מס של 35%. את הסכומים האלה, כבר פניתי לבנק, נקבל בחזרה לאחר שנוכר ע"י מס הכנסה כמוסד ללא כוונת רווח.

נוסף לזה נתנה הקרן בזמן ה-שבייתה 85 מענקים של 4,000 ל"י כל אחד, שזה 350 אלף ל"י. זה כסף שלא חוזר. כמו כן ניתנו מתנות לפנסיונרים ולאמנות, בתקופה זו היו שני חגים, פעמיים 400 לירות. לקרן עזר אין הוצאות, במידה שיש — זה מתכסה ע"י האיגוד. סך כל הנכסים של האיגוד, כולל קרן עזר הם: באיגוד — נזילים 3,5 מיליון ל"י (מעוגל); בקרן עזר — מיליון וחצי ל"י; הלוואות בחוץ מקרן עזר — 300 אלף לירות; אלו כספים נזילים. חוץ מזה, האיגוד שותף בשיטת בבית דלמן ובבית ה-איגוד, ב-25% בבית יורדי ים, וכן קיימת דירת מגורים באשדוד.

לגבי הפנסיה המוקדמת מנקודת ראות שלי. זה נכון שכל קופת תג מולים וכל קרן פנסיה צריכה להיות מוכרת ע"י האוצר לצורך התקנות. אין קופה שאיננה מאושרת, ולא היה לי שום ספק שגם הקופה ש-לכם תאושר באם היא תנוהל כ-ראוי. זה מחייב יצירת גוף שינהל אותה. קיים בחוק גג להפרשות ל-קרן פנסיה. הבעיה העיקרית היא לא ההכרה בקופה, אלא עמידה ב-תנאים מסוימים — צריך להשקיע וצריך להיות תחת פיקוח של גוף מתאים וכו' — ואז היא תקבל את האישור.

מ-1 באפריל הוגדלו רטרואקטיבית הפרשות הפנסיה והניכויים ל-פנסיה, מ-0.66% לעובד ל-4.4%, ומ-4.4% של החברה של 11 וחצי אחוז. נצטרך לבדוק אם החברות העבירו את הכסף בזמן, ואם הוסיפו לזה הפרשים.

תקנות ההסתדרות מאפשרות ני-כוי עד 0.4% מהשכר. דמי חבר היום הם על בסיס היסטורי. אני לא רוצה

להביע דעה אם הם גדולים או קטנים, על כל פנים קיימת אפשרות חוקית ומעשית להגדילם בלפחות כפליים. אם האיגוד משלם למישהו שכר עבודה, אז את המס משלם אותו אדם שמקבל שכר עבודה, כמו כל עובד.

שאלה: מה בקשר למדיניות השקעות? פרוינד:

מדיניות ההשקעות זה נושא ש-הוא קשה ליעוץ. דבר אחד ברור, לא האיגוד, לא קרן עזר ובודאי לא פנסיה מוקדמת, יכולים להרשות לעצמם להשקיע במשהו שהוא ספקולטורי, ולו במעט. אני חושב שעל זה אין ויכוח בכלל, והייתי משתמש במילה חריפה ואומר ש-אתם תמעלו באמון אם תעשו את זה. אעפ"י שיכול להיות שמישהו יצליח ויעשה רווח.

פנסיה מקיפה

עו"ד ישראל גיל:

החל ב-1 באפריל 1980 תחול רפורמה בקרנות הפנסיה. יש בה כמה אלמנטים — האחד, עד היום היה מספר מוגבל של אלמנטים מתוך המשכורת כוללים בחישוב הפנסיוני. ז"א המשכורת שהיתה ש-כר יסוד או שכר משולב — יסוד, ותק, יוקר, משפחה. היו כמה מקר-מות במדינת ישראל שהצליחו להכ-ניס גם פרמיות לחישוב פנסיוני.

היו מיגבלות קשות מאד בנושא הזה. חלק גדול מהמשכורת של ה-עובדים במדינה — לא היתה מבר-טחת בביטוח פנסיוני. הואיל וברוב מקומות הייצור במדינת ישראל, ב-ערך חצי או 40% מהמשכורת זה פרמיות, שעות נוספות, טלפון, רכב, הבראה, מענקי חגים וכל מיני תר-ספות כאלה, אז אדם מגיע למסקנה שארבעים, חמישים אולי ששים אחוז מהמשכורת — לא היתה פנסיה. הפנסיונרים אמרו תמיד: אנחנו יוצאים עם 70% פנסיה על הנייר, אבל בפועל מקבלים 40%



פנסיה, מפני שאנחנו מאבדים את כל התוספות שהן שווה-כסף. **התכנית החדשה הזאת קובעת, שהחל מ-1 באפריל 80 ניתן להכניס את כל מרכיבי השכר לתוך הפנסיה, חוץ משני דברים שעל זה עוד מת-נהל דיון: רכב וטלפון. אמנם תגידו לי שרכב וטלפון זה הוצאות ולא הכנסות, אבל אתם יודעים יפה מאד שאלה הוצאות שהן הכנסות, ובי הרבה מקומות עבודה התשלומים האלה הם פיקטיביים ומשתלמים לפי דרגה, ומשתלמים פיקס — בלי דיווח או עם דיווח פיקטיבי. זוהי מהפכה גדולה מאד בנושא הפנסיה, והפנסיה תהיה ריאלית. ההשלכה לגבי הימאים — לגבי כס, וגם לגבי הדירוגים — שכל מר-כיב בשכר מ-1 באפריל 80, יכול להיות מרכיב פנסיוני. למה אני אומר את המילה "יכול"? ולמה אני לא אומר "צריך"? מפני שזה לא חוק של הכנסת. לחוק של הכנסת — מוכרחים להכניע, אבל זה הסכמי עבודה. ההסתדרות נתנה גושפנקה, זה הסכם בין ההסתדרות לבין ממ-שלת ישראל, שלוש העיריות הגדו-לות, מרכז השלטון המקומי, הסוכ-**



החלטות

1) המועצה הטילה על המזכיר רות להוסיף בהסכם הפנסיה ה- מוקדמת שייחתם לאחר הכרת ה- ממשלה, תיקון לסעיף 11 בעקרון הקובע עדיפות בהמשך עבודתו של קצין בהתאם למצבו הסוציאלי, כגון: תמיכה בילדים מתחת לגיל 18, הורים קשישים, הוצאות ברי-אות של אחד מבני משפחתו החלים עליו וכד'.

2) המועצה מטילה על המזכיר רות להשלים את ההתארגנות האד-מיניסטרטיבית והמשפטית של קרן עזר לקצינייהם ולהגיש למושב הבא של המועצה את תקנון קרן העזר המאושר.

שירותי רווחה לימאים

נמסר דו"ח על ההיסטוריה של רשות שירותי רווחה לימאים, פער-לותיה, הרכוש שלה וכיצד הדרדרה רשות זו עד כדי הקפאת פעולותיה והצורך להחליט על סגירתה ופירוק נכסיה.

נאמר שבתחום זה חייבת להיות פעולה משותפת עם הדירוגים ואחת ההצעות היא למכור את שני הבני-נים של הרשות ("בית דלמן" ומש-רדי האיגוד) ולהשקיע את הכסף בשיפוץ "בית יורדיים".

חברי המועצה תמכו ברובם בהצ-עה והציעו: הקמת שני שירותי רווחה לימאים (אחד לקצינים ר-אחד לדירוגים) ובכל מקרה לקיים פעולות רווחה (מסיבות, טיולים ר-כד') למשפחות הקצינים.

החלטה:

המועצה מסמיכה את המזכירות לתמוך בפירוק שירותי רווחה ל-ימאים.

היחסים באוניות

החברים שהציעו סעיף זה דיברו על חיכוכים בין-מחלקתיים וכן על חיכוכים בין הפיקוד והקצינים ה-זוטרים. דובר על כך שעל הפיקוד לגלות יתר סובלנות כלפי הבחורים הצעירים שחלקם עזבו את היס-גלל יד חזקה ויחס קשוח.

החברים שנטלו חלק בדיון טענו שיש לאפשר לצוער ולקצין החדש 17

דיון על דו"ח המזכירות

החלטה:

להעלות את מס האיגוד ל-0.4% על המשכורת הכוללת, החל מ-1 בינואר 1980 (15 בעד, 1 נגד).

● **נוחלי הביקורת באיגוד:** הובעה דעה שרצוי להקים ועדת בקורת או מערכת גזברות שתבקר את ההכנסות, ההוצאות והדיווח.

הן חברי המזכירות היוצאת והן עו"ד ישראל גיל הסבירו כי הספ-רים פתוחים בפני כל חבר מועצה, היכול לבוא ולעיין בהם. הם לא ראו צורך בהקמת גוף נוסף.

החלטה:

בתקנון יקבע שאחד המזכירים ישמש כגזבר (רוב קולות).

● **שכרו של המזכיר הרביעי:** בפני צירי המועצה הובא תוכן מכתבה של מחלקת האדמיניסטרציה בהס-תדרות לפיה היא מממנת אתקתם של 3 מזכירים בלבד.

החלטה:

המועצה מאשרת שמשכורתו של אחד מארבעת המזכירים תמומן ע"י קופת האיגוד (פה אחד).

הצעות לתיקון התקנון

בפני חברי המועצה הונחו שורה של הצעות לתיקון התקנון של איגוד קציני-הים. הצעות אלו הן עקב הנסיון המצטבר של השנים ונועדו לפשט סעיפים מסורבליים, בלתי-מעשיים לביצוע.

הערה: לאחר אישור התיקונים נדפיס את התקנון החדש שיצורף לחוברת הבאה.

בדיון על דו"ח המזכירות, העלו חברי המועצה כמה נושאים: ● **בטאון לאיגוד:** הובעה דעה שיש צורך חיוני בהוצאת המחודשת של הבטאון כדי שהתקשורת בין המזכירים והחברים המפליגים תהיה דו-סטרית, כך שהמזכירים ידווחו על פעולותיהם והחברים יביעו בעיות המציקות להם.

חברי המזכירות הבהירו בדברי תשובתם את הבעיות הטכניות ה-קשות שניצבו בפניהם בהוצאת בט-און כמו גם את ההענות הנמוכה של החברים לכתוב לבטאון.

● **כינוסי המועצה:** נשאלה שאלה לגבי תכיפות כינוסה של המועצה בקדנציה הקודמת והאם לא היה באי-כינוסה הסדיר משום חריגה בתקנון.

חברי המזכירות היוצאת הבהירו שלפי התקנון שהיה קיים עד כה לא היתה חריגה בנושא של הכרזת השביתה וכן של זימון המועצה.

● **תשלום דמי חבר לאיגוד:** לחב-רי המועצה הוסבר מה הנימוקים שהניעו את המזכירות היוצאת לה-ציע לגבות את דמי החבר בשיעור של 0.4% על כל המשכורת (ולא רק על שכר היסוד, כפי שהיה עד כה): משכורת למזכיר רביעי (שלא ממור-מן ע"י ההסתדרות), משכורת ליועץ המשפטי ולרואה החשבון, מאבק משפטי הצפוי לאיגוד בנושא של מי-סוי זרים (שיחייב אולי פניה ל-בג"צ) הופעתו הסדירה של הבטאון ועוד.

ש"מבטחים" משלמת פנסיות כל כך גבוהות כמו לימאים. אם אתם עוד תכללו את תוספת הים ואת כל ה-מרכיבים האחרים לתוך הפנסיה, תהיינה לכם פנסיות יפות מאד מאד.

אתם יכולים לשאול מדוע ההס-תדרות נזעקה פתאום והחליטה ל-הכניס שיפורים כאלה? ראשית, אם מכניסים את המרכיבים לפנסיה, קרנות הפנסיה מקבלות יותר מש-אבים, יותר כסף. ההפרשות יותר גדולות, לפעמים יש הבדל של 40-50 אחוז. זה הרבה כסף. דבר שני, עומד בקרוב להכנס לתוקפו חוק פנסיה ממלכתי. הואיל והפנסיה הממלכ-תית תאפשר גם ביטוח בקרנות פר-טיות, — בקרנות של חברות ביטוח בבנקים, למי שלא שייך לציבור עובדים מאורגן — אז ההסתדרות רוצה מראש לנטרל את האפשרות הזאת ולהציג תכניות יפות כדי למשוך את המבוטחים.

שים האחרונים בדרגה. עכשיו החליפו את השיטה וקבעו — כל שנה, מהתחלת חברות הער-בד בקרן הפנסיה, יעשו לפי הממור-צע של אותה שנה.

המזכירות היתה בועד הפועל של ההסתדרות, במדור לפנסיה, וטענו שזה עלול לקפח קצינים, מפני שמי שהיה רב-חובל היה פעם גם ימאי דירוג, והשכר שלו היה יותר קטן, והוא היה שני, שלישי, או רביעי. הוא היה רוצה שהמשכורת תהיה לפי רב-חובל ולא לפי פרופורציות של דירוג או של קצין שלישי. הס-אפריל 78 יעשו הקלה לאלה שהם היום חברים בקרנות פנסיה, כמו-כס, ואת כל השנים הקודמות יצל-מו לפי הדגם של 1978. אבל מ-1978 ואילך, יעשו לפי המשכורת של אותה שנה, בפרופורציה לשכר המ-מוצע.

אצלכם, למשל, חלה מהפכה בכך שמשכורת חוף עלתה בצורה משמ-עותית מאד מאד. אין תקדים לה

בלי ספק אחד המאבקים של ה-איגוד הזה, שיקבל לבטח תמיכה מצד מוסדות ההסתדרות מפני שהם חתמו על ההסכמים, זה הכל-לת כל המרכיבים.

כתוב כאן שהפנסיה תהיה צמור-דה למדד יוקר המחיה ולא לתו-ספת היוקר. גם זה הישג גדול לפני-סיווגים. הם קבלו תוספות יוקר, והרי התוספת היא 70% עד תקרה של 22 אלף לירות. הפנסיונרים השיגו הסכם שהפנסיה שלהם צמור-דה למדד יוקר המחיה כפי שהוא נקבע ע"י הלשכה המרכזית לסט-טיסטיקה. ז"א הם מקבלים יותר מאשר עובדים פעילים.

יש פה חישוב חדש של פנסיה. עד היום הפנסיה היתה מחושבת לפי המשכורת האחרונה של העובד, ממוצע דרגות של שלוש השנים ה-אחרונות. אם בשלוש השנים האח-רונות עלית מחובל ראשון לרב-חובל, אז עשו לך ממוצע של הדרגות שלך ב-36 החודשים האחרונים, כי פחדו שיקפצו את העובדים בחוד-

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

M/V "DHALIT" — א/מ דלית

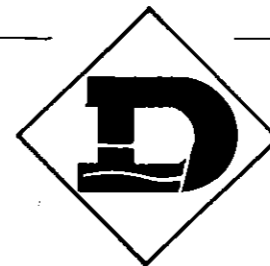
ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים בצובר בע"מ

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

M/V "ARNON" — א/מ ארנון

מפעילי אוניות בשירות הספנות הישראלית

104, Haatzmaut Road, Haifa
P.O.B. 74
Telephone: 53 32 61
Telex: 46663, 46714, 46867



חיפה, דרך העצמאות 104
ת.ד. 74
טלפון: 53 32 61
טלסק: 46663, 46714, 46867

ללמוד תחילה את המקצוע; חבר אחר טען שלא כולם שומרים על כללי האתיקה המקצועית ומקפידים על כללי ניהול תקינים, כלומר צריך להוציא את המקסימום עבור האוניה והחברה אבל בלי לפגוע בזכויות הפרט.

חבר אחר יצא נגד אותם רבי-חובלים ומכונאים ראשיים הרואים ב-איגוד מכשיר לטפל בבעיות משמעותיות פרטיות בלי צורך לערב את החברה. ר/ח שרוצה את הגנת האיגוד צריך גם לקבל את מרות האיגוד בנושא זה.

הדעה הכללית היתה שיצירת יחסי חברות באוניות בין רבי-חובלים וקצינים היא מתפקידו של האיגוד, תוף שיתוף פעולה עם חברות הספנות. כמו כן הסתמנה הסכמה שמוטב לפתור את הבעיות בארץ — ע"י האיגוד או החברות — ולא בלב ים. הפרות משמעת חמורות יש להעביר לטיפולו של משרד התחבורה. הוצע להבחר באיזה תחומים האיגוד מטפל ובאיזה תחומים הוא לא מתערב.

מעמד הקדטים במסגרת האיגוד והאוניה

בנושא זה היתה תמימות דעים בין כל החברים שהשתתפו בדיון ב-סעיף זה: הקדטים, שהם קצינים פוטנציאליים, מנוצלים לרעה, נתורנים לעיתים לשרירות ליבו של ר/ח או מ/ר ולכן זכאים להגנת האיגוד. מאידך, נשמעו דברי בקורת על רמתם המקצועית של הקדטים המגיעים כיום לאוניות.

החלטה:
איגוד קציני-הים ידאג לאינטרסים הלגיטימיים של הקדטים ויפנה לחברות הספנות בתביעה לשמור על זכויותיהם.

מערכת היחסים בין עובדי הים והחוף

נטען כי נעשו נסיונות להעביר את המפקחים הימיים לסגל חברת "צים" ולשלול מהם את הסטטוס של ימאים. חבר התריע על כך שמכ-רז בחברת "צים" מופץ קודם כל בין פקידי החברה ורק אח"כ נשלח לים. בכך, שוללים למעשה מרבי-

חובלים ומכונאים ראשיים ותיקים לגשת למכרז ולזכות בתפקיד המתאים להם.

הוצע לתבוע מחברת "צים" לתת זכות שווה לימאים להתמודד במכרז על כל ג'וב עם אנשי החוף.

ומה עוד אמרו חברי המועצה? היו שהזכירו את "ועדת אלמזלנינו" ו"ועדת שמר", שתי ועדות הסתדרות תיות שחקרו שמכרז אחד יוצא לים ואחד לחוף, אך מסקנותיהן לא מומשו עד היום. אחרים טענו שהתנהגות זו היא עלבון לקצינים ויש לנקוט באמצעים כדי לשנותה.

החלטה:
המועצה תאבק בכל האמצעים העומדים לרשותה להכרה בעקרון של מכרזים שווים לכל.

קביעת תקנים לאוניות

עמדת המזכירות היוצאת היתה לא לאשר תקן של אוניה מבלי לר-אותה תחילה. על רקע זה היו כבר לאיגוד מאבקים עם "צים".

הוסבר לצירי המועצה שבכל ה-עולם הולכים לקראת תקנים מצומצמים וגם האיגוד לא יוכל למנוע זאת. מאידך, יש תופעה שהיא אופ-ינית רק למדינת ישראל: מנתקים את מערכת השכר ממערכת התקנים. במלים אחרות: יותר מאמץ

לרבי-החובל, ויותר מאמץ למכונאי הראשי, יותר מאמץ לכולם אבל מבלי להוסיף שכר.

האיגוד ימשיך להיות ליברלי ב-נושא התקנים, יסכים לצמצם תקנים לקצינים במידת האפשר אבל יחד עם זאת לא להטיל על הקצונה משימות בלתי אפשריות.

החברים שביקשו את רשות הדי-בור בסעיף זה הצביעו על הצורך לקבוע את התקנים על סמך האר-טומציה של האוניה, להתייחס גם לתקן של הדירוגים ועוד.

החלטה:
המועצה מסכימה את המזכירות לדרוש שקביעת התקנים תעשה ב-התאם למוסכם ולא לאשר תקנים ללא בדיקה ודיונים ממצים כפי ש-מוגדר בהסכם העבודה.

משמעת באוניות

דעת החברים בנושא זה היתה שהאיגוד לא יכול להבליג על עבירות משמעתיות והוא ישמור לעצמו את האופציה להודיע לקצינים באר-ניה לסרב להפליג עם "גורמים שלי-ליים".

חבר אחר הציע כללי התנהגות מחייבים באוניות שהם אשר יוכלו למנוע הרבה עבירות משמעתיות. כללים אלו ניתן להקנות באמצעות

בתי-הספר ומשרד התחבורה. הצעות נוספות שהועלו: להטיל על חטיבת רבי-חובלים להסביר ל-חבריה את חובותיהם כלפי האיגוד והקצינים; להקים ועדת משמעת פריטטית בין איגוד הקצינים ואיגוד הדירוגים; להקטין את הלחצים באוניות ולשפר את הרווחה בהן (מגורים, מזון וכד'); לשפר את היחס לקדטים; לחייב את חברות הספנות לשלוח את רבי-החובלים לקורסים של פסיכולוגיה חברתית ולתת לר/ח כלים לטפל בבעיות חברתיות; לפרסם את פסקי-הדין של ועדות המשמעת.

משרות חופיות לילדי קצינים

"זוהי גאוה משפחתית לאפשר לבני ימאים להצטרף לעבודה בחב-רת "צים" ויש לטפח את הגאוה במקום העבודה ולהבטיח מקומות עבודה לבני ימאים" — אמר אחד מחברי המועצה.

חברי המועצה קבלו על העדפה שיש לבני הפקידים על פני בני הימאים ונציג המזכירות היוצאת ענה כי בעקבות פניית המזכירות למנכ"ל "צים" הקים דירקטוריון החברה את "ועדת יודין" שטיפלה בנושא זה והגישה מסקנותיה לדירקטוריון.

יש לתבוע שדו"ח זה יפורסם ברבים. היחסים בין האיגוד והממשלה

חברי המזכירות היוצאת מסרו כי על סמך נסיונם המצטבר יש לש-אוף להקמת "לובי" בכנסת ובמפל-גות למען בעיות הימאים, כשם שיש "לובי" לחברות הספנות, המסייע להן להעביר נושאים שונים בכנסת ובממשלה.

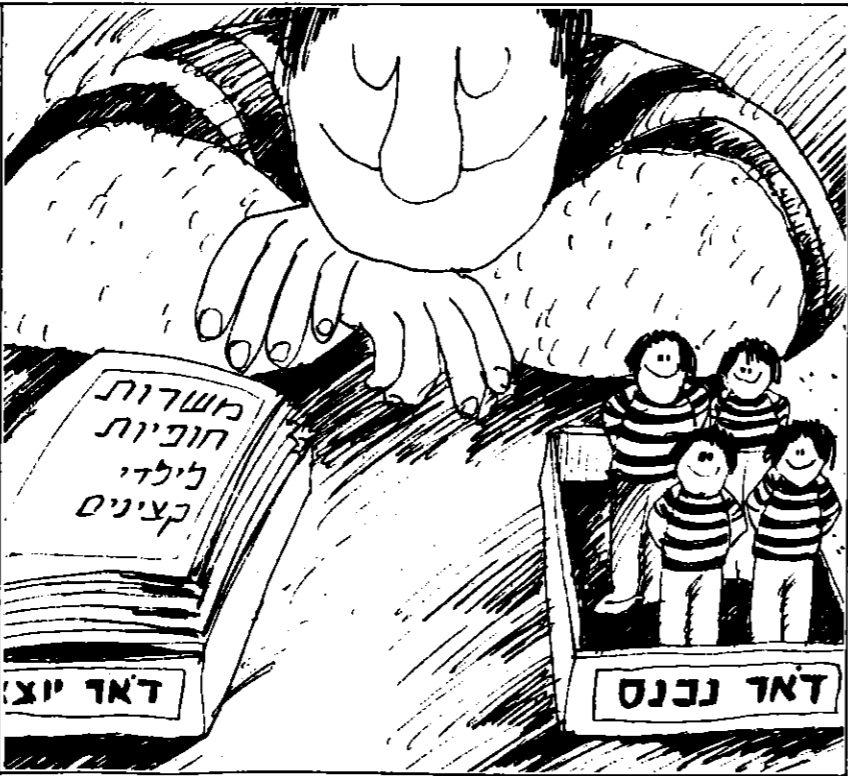
אי. טי. אף.

חברי המועצה הציעו להמליץ בפני האי.טי.אף. למנות את אדם צ'יזיק כנציגו בארץ והזכירו כי אר-גון בן-לאומי זה מטפל לא רק בדג-לי נוחות, אלא בכל הבעיות של ה-ימאים הזרים בישראל.

החלטה:
המועצה ממליצה בפני אי.טי.אף. למנות את אדם צ'יזיק כנציג ב-ארץ. המזכירות תדאג לכל הסידור-ים הטכניים הדרושים.

מיסוי ימאים זרים

הטענה היתה שהימאים הזרים מקבלים (בנטו) משכורת כפולה מזו של הישראלים ועד היום לא שילמו



מיסים. בנושא תשלום המסים היו פניות לשרים, לחברי כנסת, לנציגי מפלגות וליועץ המשפטי של הממ-שלה — אך דבר לא עזר והחומה לא נשברה.

הוזכר כי ברוב המדינות המער-ביות — גרמניה, שבדיה, יוון ועוד — משלמים ימאים זרים מסים. המזכירות התייעצה עם עו"ד גיל והובר לה שיש רק דרך אחת, הדרך המשפטית של פניה לבג"צ.

עו"ד ישראל גיל אמר בסוגיה זו כי פקודת מס ההכנסה במדינת יש-ראל אומרת שכל מעביד ישראלי ה-מעסיק זרים, חייב לגבות ממנו מס הכנסה והפתרון הוא לפנות לבג"צ ולבקש צו על תנאי נגד שר האוצר שיבוא וינמק מדוע הוא לא גובה מיסים מהימאים הזרים.

הפניה לבג"צ תסתמך על הטיעור-עונים הבאים: אני נפגע מאחר שאוצר המדינה מאבד — ע"י אי הגביה — מיליוני ל"י.

גורמים לדלדול ימאים ישרא-ליים באוניות ישראליות מאחר שזול יותר להעסיק ימאים זרים.

הדבר גורם, מבחינה חברתית, לדמורליזציה באוניות.

כל חברי המועצה שנטלו חלק ב-דיון זה תמכו בהצעה לפנות לערכ-אות, תבעו הגדרה ברורה — לשם הכרה של "מפעל מאושר" — של אוניה ישראלית וימאי ישראלי ועוד.

החלטה:
המועצה הטילה על המזכירות לפנות לבג"צ בענין מיסוי זרים.

אירגון הגימלאים של קציני הים

על שולחן המועצה הונח תזכירו של דב גלין, יו"ר אירגון הגימלאים של קציני הים. בתזכיר נאמר: קציני הים — רובם קצינים ותי-קים — אשר יצאו לגימלאות, אחרי שנים רבות של שרות נאמן ומסור לחברת "צים" שציפו ליחס אוהד והוגן מצד החברה בטיפול בסידור-רים לקראת ובזמן יציאתם לגימל-אות. לצערנו אנו קובעים שלא כן היה הדבר ברוב המקרים. להלן פירוט הטענות:



1. חלקי משרה:

קופת הגמל "מבטחים" אחרי ש- חישה את הפנסיה המגיעה לימ- אים הגימלאים, לפי שנות השירות בים, בהתאם למסמכים ביחס ל- שירות וגם חופשות וחופשות שב- תות שהוכנו עבור "מבטחים" ע"י אגף הצוות ב"צים" (וגם ע"י חברות הספנות האחרות) מצאה לנחוץ ל- הפחית משכר הפנסיה של הקצינים הגימלאים (בין 5%-15%) בנימוק שעבור תקופות מסוימות לא הוע- ברו תגמולים עבור הקצינים האלה ע"י החברות. "מבטחים" לא קיבלה את טענת הימאים שבידיהם הוכ- חות שאמנם התשלומים לתגמולים נוכו ממשכורתם במקור, בתקופת עבודתם בים וגם בחופשות למיניהן, כפי שמוכיחים תלושי המשכורת שבידיהם. טענת "מבטחים" הינה שאמנם יתכן שהתגמולים נוכו מה- ימאי אולם אצלם אין הוכחה ש- "צים" העבירה להם התשלומים המגיעים עבור כל הימאים בכל ה- זמנים. פנייתנו בנדון לאגף הצוות

נענתה שטענת "מבטחים" אינה צודקת וכי הם בטוחים שהתשל- מים נעשו עבור כלל הימאים עבור כל תקופת שירותם בחברה. היות וזו לא היתה תשובה מספקת עבור "מבטחים", ממשיכה זו לנכות את האחוזים האמורים לפנסית הגימל- אים.

אחרי פניות נוספות לאגף הצוות, החליט גוף זה למסור את הטיפול בדבר למומחה קרנות גמל לשם בירור הבעיה.

טענתנו היא שאנחנו הגימלאים איננו צד בויכוח בין "מבטחים" ל- "צים" באשר אין באפשרותנו להר- כיח אם אמנם כספי התגמולים הועברו או לאו ל"מבטחים". דבר אחד ברור לנו, שהתגמולים שאנו היינו חייבים בהם, נוכו מאתנו ב- מקור אוטומטית, הן בתקופת שירו- תנו באניות והן בחופשות, כולל חופשות מחלה. יתירה מזו: נכויי תגמולים נעשו לעתים קרובות פע- מיים, כאשר הקצין המיר את חופ- שותיו בכסף והמשיך להפליג בים. דרישתנו היא: שחברת "צים"

תראה זאת כחובתה להסדיר את עניינה עם "מבטחים" ובינתיים תורה ל"מבטחים" לשלם לקצינים הגימלאים את מלוא סכום הפנסיה בהתאם לשנות שירותם בחברה.

2. נכוי תגמולים ממטבע זר

ההסכם למעבר לפנסיה מקיפה החל מתאריך 1.1.1967 בין האיגוד, חברות הספנות ו"מבטחים" קבע שהתגמולים שינוכו משכר הימאים יחולו גם על מרכיב מטבע זר. תג- מולים אלה נוכו עד אמצע 1972. מאז 1972 הופסק נוהל זה והתגמ- לים שנוכו ומנכים מהימאים הם רק ממרכיבי המשכורת הישראלית: שכר יסוד, תוספת ותק, תוספת יוקר ותוספת משפחה. לנו, לימאים, לא הוסבר למה הפסיקו לנכות ממ- ריב מטבע זר באמצע 1972. בשעתו, לא התנגדנו לכלול את מרכיב מטבע זר בתגמולים, היות וזה היה מגדיל את הפנסיה העתידה, ע"י הכללת מרכיב זה לפנסיה. לעת, כמובן מחר שבת הפנסיה לפי 4 המרכיבים של

3. פיצויי פרישה:

המשכורת בלירות ישראליות בלבד. מובן מאליו שאיננו טוענים כעת לכלול בפנסיה גם את מרכיב מטבע זר. אולם חלק התגמולים שנוכה בזמנו ממרכיב מטבע זר, הוא רכז שנו. אנו תובעים כעת להיטיב ע"י סכומים אלה את אחוזי הפנסיה המגיעה לנו. החברה שהיתה שות- פה לנכויים אלה, חייבת לעזור לנו בתביעתנו הנ"ל מ"מבטחים".

תאריך צאתו לגימלאות של ה- קצין ידוע מראש ברוב המקרים. סביר היה להניח שעם יציאתו של הקצין לגימלה יהיו כל חשבונותיו - כולל הפיצויים - מוכנים עבר- רו. בדיעבד לא כך הדבר. רק אחרי יציאתו של הקצין לגימלה, מתח- לים להכין חשבוננו, כך שאת הפי- צויים הוא מקבל מספר חודשים יותר מאוחר.

יוצא, אפוא, שהימאי מפסיד סכומים גדולים בתנאי האינפלציה הדוהרת היום. החברה נדרשת ל- שלם לגימלאים ריבית והצמדה עבור תקופת השהית תשלום הפיצויים.

4. "גדיש"

בשנת 1977 השקיעה החברה את כספי הפיצויים של הימאים בקרן הגמל של בנק הפועלים: "גדיש". עם צאתו של הקצין לגימלה, ערכו את חשבון הפיצויים המגיע לו עבור שנות עבודתו בחברה, ניכו מזה את סכום החסכון שהצטבר בשבילו ב- "גדיש", כולל רבית והצמדה, עד ליום הפסקת העסקתו בחברה. את היתרה הוא מקבל במזומנים מה-

שירותי טנקרים בע"מ

תל-אביב, רח' אחוזת בית 6, טל. 6-651923-03

מנהלי ספנות עבור:

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



יקבלו בחזרה את הכספים שהם הפרישו וגם הכספים שהחברות הפ- רישו בגינם, בעת יציאתם לגימלה. בראשית 1979 הושג הסכם בין ה- חברות ואיגודי הימאים להחזיר את כספי הקרן לימאים שיצאו לגימ- לאות. כאשר, אחרי חישובים ארו- כים, הוחזרו הכספים מהקרן לימ- אים ע"י חברת "צים", התברר שה- ימאים הגימלאים מקבלים רק 2.17% במקום 3% שהם השקיעו בעצמם וההפרשות שהשקיעה החב- רה בגין הימאים. דרישתנו היא: לקבל את כל הכספים המגיעים לנו, כפי שהתחייבו הצדדים בעת החתי- מה על הסכם הקמת ה"קרן לפני- סיה מוקדמת".

לאחר השלמה בע"פ של יו"ר אר- גון הגימלאים הציגו לו חברי המו- עצה שאלות רבות הקשורות לקיפו- חם של הפנסיונרים ותבעו לעשות הכל למען יופסק קיפוח משווע זה. החלטה:

המועצה מטילה על המזכירות ל- ממון את ההוצאות המשפטיות של הגימלאים להשגת זכויותיהם. הת- מיכה הכספית מותנית בהשגת פסי- קה עקרונית בגין כל הגימלאים ה- מכירה בפירוט אוניות לתשלומים לקרן פנסיה בעת עבודתם בחברות הספנות. באם יתקבלו תשלומים ב- עקבות הטיפול המשפטי, יתחייבו הגימלאים להפריש 10% מהתשלום לקופת אירגונם, לצורך טיפול שוטף בבעיות הגימלאים.

חברה. עד כאן הכל בסדר. אולם ב- התחשב בעובדה שיתרת הפיצויים אינה משולמת לימאי מיד עם הפ- סקת העסקתו, אלא מספר חודשים יותר מאוחר, כפי שהוסבר לעיל - מנכה החברה בזמן התשלום לא רק את הסכום שנחסך עבורו ב"גדיש" עד יום פרישתו מהעבודה, אלא גם את הרבית וההצמדה שנצטברו ב- "גדיש" מיום צאתו לגימלה ועד ל- תאריך התשלום של יתרת הפי- צויים. זה גרם הפסד ניכר אצל כל הימאים ובכמה מקרים זה מדובר ברבבות לירות.

אנו דורשים מהחברה לתקן את העיוות הזה בהקדם.

5. פנסיה מוקדמת:

במעבר מפנסיה תקציבית לפנסיה מקיפה, ויתרו הימאים על 72% מ- פיצויי פיטורים החל מ-1.1.67. ל- זכותם נשארו 28% הנותרים.

בספטמבר 1971 הוקמה ה"קרן לפנסיה מוקדמת". הימאים ויתרו אז על 28% הנותרים מזכות הפי- צויים שלהם, המהווים 2.33% ממש- כורתם החודשית בנוסף לאחוזי ה- פיצויים, המהווים כאמור לעיל 2.33% משכרם, הפרישו הימאים עוד 0.67% משכרם, שנוכה במקור משכרם מדי חודש בחודשו. בס"ה היתה השתתפות הימאים ב-3% מ- שכרם. חברות הספנות התחייבו להפריש לקרן 4.5% בגין כל הימ- אים. בהתחשב שמספר די רב של ימאים היו כבר בגיל מתקדם בזמן הקמת הקרן, ולא יוכלו ליהנות מ- פנסיה מוקדמת, נקבע בהסכם בין החברות והאיגוד, כי ימאים אלה



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

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

חיפה, ת.ד. 33448 - טלפון: 04-66 61 38 מברקים: "PALAM"

בעלי האניות "החלוץ 2" "דרור 2" "פלמח 2" (צים סידני)

Advertisement for Bank Leumi featuring an image of a tennis racket and ball. Text includes: 'בבנק לאומי, הרשת הבנקאית הישראלית הגדולה בעולם, כסף הוא לא משחק. כסף הוא ענין רציני.' and 'בנק לאומי נמנה זה שנים על קבוצת 100 הבנקים הגדולים בעולם ועדיין אין בעיה בנקאית. ולו הקטנה ביותר. שהבנק איננו מטפל בה רשת בנק לאומי פרושה על פני 5 יבשות תכל עם 354 סניפים בישראל ו-42 משרדים ברחבי העולם, והכל כדי לספק את השרותים הבנקאיים שאתה זקוק להם.' Bank Leumi logo and name are also present.

מי יוביל את הפחם ארצה?

איגודי הימאים לממשלה:

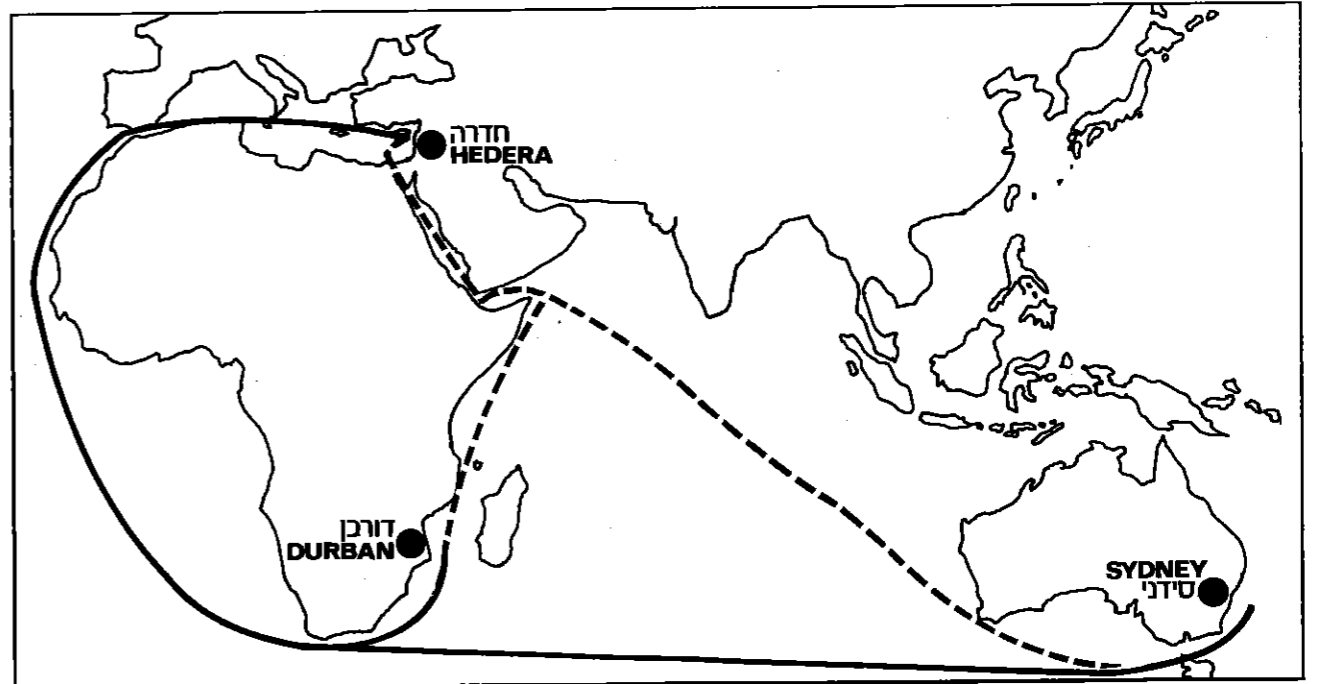
אל תאשרו הסכם הובלת פחם בין חברת החשמל והחברה האמריקנית "נביוס"

המזכירים של איגודי הימאים בארץ קראו לממשלה לא לאשר את ההסכם להובלת הפחם בין חברת החשמל לבין החברה האמריקאית "נביוס", והודיעו, כי "לא יאפשרו חיים קלים" לחברה זרה, שתוביל פחם לארץ באניות שלא יהיו מאו-יישות בימאים ישראלים.

במסיבת עיתונאים שנערכה בחיפה מסרו המזכירים, י. גרומן, ז. בלס וש. אביטן, כי האיגודים דורשים שהפחם יובל באניות ישראליות מצוותות ישראליות מצוותות בישראלים. במקרה הגרוע יסכימו האיגודים להובלת הפחם על-ידי חברות זרות, בתנאי שהצוותים יהיו ישראלים. המזכירים מסרו שיבה-רו את עמדתם לחברה האמרי-

הנושא יובא לוועדת הכלכלה
בהמשך דבריהם מסרו המזכירים שהנושא יועלה לדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת וכי שר האנרגיה והתשתית הבטיח להם שההסכם עם האמריקאים לא יאושר לפני הדיון הזה. כן אמרו, שגורמים זרים נוהגים להפר חוזים ולא להוביל מטענים לארץ בזמנים של משבר בי-איזור, בעוד שימאים ישראלים ממשיכים להוביל בכל התנאים. "השאלה היא אם יהיה או לא יהיה חשמל בארץ, והערובה לכך היא בהובלת הפחם בידי ישראלים" אמרו.

בתשובה לשאלות הכתבים מסרו המזכירים, שחברת "אטלנטיק" שבעלות ברנר ומרידור עומדת להגיש הצעה לחברת החשמל. לחברת "אטלנטיק" אפשרות לבנות שלוש אניות-פחם במספנה רומנית, בתנאי שהיא תזכה בחוזה ההובלה. החברות "צ'ים" ו"אליים" עומדות להגיש הצעת משותפת. ("דבר" 15.2.80)



הפלגות להובלת פחם מאוסטרליה ומדרום-אפריקה לחדרה.

א. דרך הים האדום ותעלת סואץ, אוסטרליה-חדרה כ-9000 מיל ימי, כ-25 ימי הפלגה.
ב. מסביב לאפריקה והים התיכון, אוסטרליה-חדרה כ-12,500 מיל ימי, כ-35 ימי הפלגה.
ג. דרום-אפריקה-חדרה כ-8,100 מיל ימי כ-23 ימי הפלגה.

הפנסיה המוקדמת

מהי מאת: טויד ישראל גיל היוטן המשפטי של איגוד קציני הים

האם תהיה פנסיה מוקדמת לימאים?

על השאלה הנ"ל תשובתי היא: אני מקווה שכן, באשר התקרבו לאחרונה להגשמת מטרה חשובה זו מאשר אי פעם.

אנמק את הנימה האופטימית שבדברי:

לפני חודשים אחדים נחתם זכרון דברים בין איגוד קציני הים, איגוד הימאים הדירוגיים, ההסתדרות ה-כללית ואיגוד חברות הספנות ובו אושרה במפורש הסכמת ארבעה גופים אלה לעקרונות תכנית הפנסיה המוקדמת.

העקרון הראשון והמרכזי קובע שכל ימאי זכאי לפרוש לפנסיה מוקדמת החל מגיל 55 בתנאי שצבר 25 שנות ותק בקרן הפנסיה של "מבטחים" מעבודתו בים בחברות ספנות ישראליות.

מה פירוש "25 שנות ותק" אלה? — הכוונה לותק בקרן הפנסיה המקיפה של "מבטחים", ותק קודם בקרן פנסיה יסוד (זיק-נה) של "מבטחים" וותק קודם עוד יותר בקופת התגמולים של הימאים אשר קדמה להצטרפות הימאים ל-"מבטחים". כזכור לותיקים, אלה שהיו חברים בזמנו בקופת התגמול לים הנ"ל, כספי הקופה הועברו ל-"מבטחים" כדי להקנות לימאי ותק בקרן הפנסיה שלה בעד אותן שנים. לצורך חישוב 25 שנות ותק ב-"מבטחים" יילקחו בחשבון כל שנות חברות הימאים (אם יש לו כאלה) באחד משלושה השלבים הללו: קופת תגמולים, ותק בפנסית יסוד וותק בפנסיה מקיפה.

"קרן פנסיה מוקדמת"

נניח שקצין בצי הסוחר הגיע לגיל 55 עם ותק של 25 שנים ב-"מבטחים", כאמור לעיל, והחליט לפרוש לפנסיה מוקדמת. את תשלומי הפנסיה החודשית (שגובהה טרם נקבע, כיוון שהדבר תלוי בבדיקות כספיות אקטואריות שונות הנעשות ממש בשבועות אלה) יקבל מ-"קרן הפנסיה המוקדמת" (שתהא גוף משפטי עצמאי) עד הגיעו לגיל 65, הוא גיל הפרישה הרגיל בישראל.

בהגיעו לגיל 65 תעבור האחריות לתשלום הזיקנה לאותו קצין אל "מבטחים" מכספיה שלה. ז.א. ש-"קרן הפנסיה המוקדמת" תממן רק 120 תשלומי פנסיה, לכל היותר. ועוד נקודה: אם, חלילה, נפטר הקצין או נעשה נכה בתקופה זו של 10 שנים — ישוב תעבור האחריות לתשלום פנסיות-שאירים לשאיריו או פנסית נכות לקצין אל קרן הפנסיה של "מבטחים".

כזכור לכם, מזה שנים מפרישות חברות הספנות מצד אחד, והימאים מצד שני, לתכנית הפנסיה ה-מוקדמת, כדי ליצור רוזבות מתאימות לצורך תשלומי הפנסיה, שהרי רק מי שטרם בערב שבת יאכל ב-שבת. הכספים שנצטברו בתכנית זו יועברו לקרן הפנסיה המוקדמת.

איך תמומן הקרן בעתיד?
בעתיד, תמומן הקרן ע"י הפרשות חודשיות של 15.5% מהמשכורת החודשית. מזה תפריש החברה 11%, והימאי — 4.5%. כלומר, ה-פרופורציה של הפרשות לקרן היא: החברה מפרישה 71% מכלל הפרשה החודשית, והימאי — 29%.

כיוון שהימאים ממשיכים וימ-שיכו להיות חברים בקרן פנסיה מקיפה של "מבטחים" — יימשכו הפרשות ההדדיות של שני הצדדים ל-"מבטחים" בשיעורים שנהגו עד עכשיו, דהיינו: החברה 11% והימאי 5%, סה"כ 16% (למען הדיוק בכוונתנו לדרוש הפחתת הפרשות השוטפות ל-"מבטחים", אך זו סוגיה לעצמה).

ז.א. שסך כל הפרשות הן למטרות הפנסיה המקיפה והן למטרות הפנסיה המוקדמת יהיה ניכר: 22% מצד החברה ו-9.5% מצד הימאי. כדי לפטור הפרשות אלה ממס הכנסה (בהיותן עולות על התקרה ה-מותרת) — פנו החברות והאיגודים לשלטונות המס בבקשה להכיר ב-חיוניותה של תכנית הפנסיה ה-מוקדמת ולפטור הפרשות המוזר-מות אליה ממיסוי מיותר. נקווה שניענה בחיוב.

בסיכום:
שנים על שנים מחליטות מועצות שני איגודי הימאים על הצורך ב-פרישה מוקדמת של הימאי בשל תנאי עבודתו הקשים בים, בשל הבלאי המואץ הקשור בכך, בשל הניתוק מהמשפחה, מהידידים ומ-המדינה, ובשל הנשירה רבת הממדיים מהעבודה בים. בכוחה של תכנית להקניית פנסיה מוקדמת נדיבה — לעצור או למנוע תהליכים אלה, ורק נותר לברך: שהחיינו וקיימנו והיגיענו לזמן הזה. ולואי שנברך בקרוב מאד על המוגמר.

על פני שבעת הימים



חברת "שירותי טנקרים" תוביל הפחם לחדרה

חברת "שירותי טנקרים" שהיא בבעלות הממשלה ו"החברה לישר" אל" קיבלה לידיה את הארגון, הניחול וההתיאום של הובלת הפחם לתחנות הכוח החדשות בארץ ולצרכים אחרים. החלטה על כך נתקבלה באחרונה על-ידי הממשלה בתיאום עם גורמים הנוגעים בדבר. ממקור מהימן נודע לי, כי שתי מיכליות ישראליות בנות 100,000 טון, מתאימות להובלת הפחם. הואיל ובשלב הראשון, בעוד כשנה, ייזקקו לכמויות מוגבלות של הפחם (בשביל היחידות הראשונות של תחנת הכוח בחדרה) יספיקו שתי המיכליות בתוספת ספינה אחת או שתיים למלאכה זו. בשלב שני, כי אשר ייזקקו ל-3.5 מיליון טונות פחם בשביל התחנה בחדרה יעסקו בהובלתו שבע ספינות בעלות מעמס ממוצע של 100,000 טונות האחת.

חברות הספנות מבקשות שקט תעשייתי בנמלים

בישיבה של ועדת הצפיפות בנמלים, ביקשו נציגי חברות הספנות שרשות הנמלים תתחייב לשקט תעשייתי לתקופת החורף, כדי למנוע הטלת היטל צפיפות על מטענים במכולות המגיעים לנמלי הארץ. לאחרונה העבירו נציגי חברות הספנות אזהרה בנידון (כמתחייב עקב פי ההסכם), בעקבות סנקציות של פועלים בנמל אשדוד. מחשש בפני עיכוב אניות המכור לה באשדוד, מסיטים באחרונה בעלי האניות לנמל חיפה גם אניות מכולה, שנועדו לפריקה בנמל הדרומי. כתוצאה מכך יש בחיפה ריכוז גדול יחסית של אניות מכולה והן מתעכבות יתר על המידה.

אושרה תוספת "כוננות על" למפקחים הימיים

המוסד לבוררות מוסכמת בשרותים ציבוריים, בראשותו של ה"שופט צ. ברנזון, פסק בימים אלה, שלמפקחים הימיים של משרד התיחבורה מגיעה התוספת של "כוננות על" שאושרה לפקידים בכירים במשרדים ממשלתיים. המפקחים הימיים כולם רבי-חובלים או מכרנאים ראשיים. התוספת תינתן להם רטרואקטיבית מאפריל 1979. בעקבות החלטת הוועדה בראשותו של השופט צ. ברנזון החליטה גם רשות הנמלים להיענות לתביעת הנתבים המועסקים על-ידיה בנמליה ואישרה להם את התוספת של "כוננות על". בכך חוסלו הסכסוכים עם שתי קבוצות עובדים אלה במשרד התיחבורה וברשות הנמלים.

פנקס הימאי של משה לוי נשלל לצמיתות

אגף הספנות והנמלים שוב פסל לצמיתות את פנקס הימאי של רב המלחים משה לוי שהיה מזכיר ב"איגוד הימאים הדירוגיים. זכותו של משה לוי לשרת בימשללה ממנו באורח אדמיניסטרטיבי על-ידי המפקח הראשי על הימאים, משום שהורשע בשנה האחרונה, בבתי המשפט בגין שלוש עבירות פליליות (בעיקר איומים והתפרעויות). הוא נפסל בהתייחס לסעיפים 7-8 של חוק ספנות ימאים. (מתנאי הענקת פנקס ימאי: העדר עבר פלילי ושמירה על חוקי המדינה). משה לוי יכול להגיש ערר בפני מנהל אגף הספנות, תוך 15 יום. בעבר כבר נשלל משה לוי פנקס הימאי שלו לצמיתות, אולם שר התיחבורה דאז, מר משה כרמל, חנן אותו.

הוכפלה תנועת המכולות בגשר היבשתי

היקף ההובלות של מכולות בגשר היבשתי אל אילת וממנה לנמל אשדוד גדל בשנת 1979 לעומת השנה הקודמת ביותר מפי שניים. לדברי מנכ"ל אילת-קוויתובלה, מר משה בוגניס, הובלו בשנת 1979 ב"ממוצע כל חודש בקווי הגשר היבשתי כ-1500 מכולות, לעומת כ-700 מכולות בלבד שנה קודם לכן. לדעת מנכ"ל חברת התובלה, את גידול הפעילות בגשר היבשתי יש לרשום בעיקר לאכות שיפור השירותים של חברת "צים" ושל רשות הנמלים, בכל הקשור לטיפול במכרות. בעקבות השיפורים שחלו בנושא, החלו כמה חברות בין-לאומיות להוביל את מטעניהן מאירופה למזרח הרחוק ובכיוון ההפוך דרך ה"גשר", במקום דרך תעלת סואץ. יש לציין שההובלה דרך הגשר היבשתי — ובמיוחד מאילת צפונה — מסובסדת במידה ניכרת על-ידי הממשלה.

לדעת מר בוגניס, לו סיעה הממשלה לחברות התובלה ברכישת משאיות ענק נוספות, היה אפשר להגדיל במידה נוספת את היקף הפעילות, הן בנמל אילת והן בגשר היבשתי.

הפסדים בגלל המתנה מיותרת של אניות גרעיניים בנמל חיפה

הפסדים של מאות אלפי דולרים נגרמים בשבועות האחרונים לקופת המדינה בגלל המתנת-יתר של אניות-צובר מובילות גרעיניים במפרץ חיפה בתור לפריקה בממגורות "דגון". מהנהלת "דגון" נמסר, שהממגורות יכולות לפרוק מטען של 35,000 טונות תוך כשלוש שנים ימים, אך הממגורות מלאות,

והדבר בולם את פריקת האניות. הממגורות סתומות משום שמשרד התמ"ת אינו מעביר את הגרעינים אל פנים הארץ. מהמשרד נמסר, שהפקק נגרם בשל שיבוש לוח ההפלגות של האניות, בשל שיבושים בתנועת רכבות המשא המובילות גרעיניים ובשל הירידה בביקוש למספוא ולגריעיניים אחרים בארץ עקב הצמצום בייצור החלב ומוצרים אחרים. ההפסדים נגרמים גם למועצה לשיווק פרי הדר, משום שרבות מן האניות שהיא חכרה ממתניות ב"מפרץ בתור לרציף החדרים. המתנת היתר של האניות נגרמה בין השאר בגלל מזג האוויר הגשום, שהביא להפסקות בעבודה בנמל.

"צים" סיימה את שנת 1979 ברווח מזערי

"צים" סיימה את שנת 1979 ברווח מזערי. ההכנסות שלה בשנה זו הסתכמו ב-630 מיליון דולרים, אף שחזתה רק 550 מיליון דולר, אולם העלויות בתשומות מנעו רווחים גדולים יותר. פרטים אלה נמסרו בפגישה של מנכ"ל "צים", יהודה רותם, עם כתבי ספנות. עוד נמסר, כי לשנת 1980 מתכננים תקציב מאוזן והכנסה של 700 מיליון דולר. יותר מ-60 אחוז מפעילות "צים" היא ב"שווקים בין-לאומיים ולכן מושפעת החברה השפעה שולית מהמיתון הכלכלי בארץ. משנת 1973 גדל כוח-האדם בחברה ב-40 אחוז בעוד שפעילות החברה הושלשה ולכן אין צורך בפיטורים. עדיין חסרים לחברה קציני אניות, וקרוב לוודאי שלא תהיה רוויה בדירוגים.

בשנת 1979 נוספו לחברה 7 אניות חדישות וציוד, כגון מכולות, שמחירים 100 מיליון דולר והוזמנו שלוש אניות מכולה חדשות ב-105 מיליון דולר נוספים. באביב יועברו לדגל ישראלי ולצוותים ישראליים שתי אניות מכולה גדולות שפעלו עד כה בדגל זר, מטעמי נוחיות פי-

ננסית. כאשר תתממש הנורמליזציה בין מצרים לבין ישראל ומצרים ותרצה להשתמש בשירותי "צים", תוכל החברה לספק שירותיה מיד ולתור עלת מסחרית לשני הצדדים, אמר מנכ"ל "צים". על הובלת גרעיניים וההאשמות שהטיח צבי רוזנפלד הגיב יהודה רותם בכך, שהמובילים ומחירי ה"הובלות נקבעו על-פי מכרז ממשלתי שהשתתפו בו גורמים רבים. "צים" מתחרה בגורמים שונים בארץ וב"עולם וכל גורם אחר יכול להתחרות בה, כמקובל בענף.

וידרא: הממשלה מונעת מהספנות להדביק קצב היצוא

הספנות הישראלית איננה מצליחה להדביק את קצב היצוא, בשל חוסר התחשבות ותמיכה ממשלית. תיבת. בעוד שבשנת 1978 היה פדיון היצוא של הספנות הישראלית 578 מיליון דולר, שהיוו 16.8 אחוז מ"כלל פדיון היצוא, הרי בשנת 1979 הסתכם פדיון היצוא של הספנות הישראלית ב-712 מיליון דולר, ש"היו 11 אחוז מכלל פדיון היצוא הישראלי. חלקה של הספנות הישראלית בסחר הימי הישראלי פחת מ-65 אחוז בשנת 1975 ל-38 אחוז בשנת 1978. פרטים אלה מסר ד"ר נפתלי וידרא, מנהל המכון הישראלי לחקר הספנות, בהרצאה במועדון הימי ב"חיפה. הוא ציין, שהספנות הישראלית התרחבה בקווים בין-לאומיים. אך אין הדבר מצדיק הצטמצמות בקווים-הבית. המרצה קבל על היחס האדיש של הממשלה כלפי הספנות הישראלית, ולדוגמה ציין, שזה שנתיים פועל אגף הספנות והנמלים ללא מנהל. הממשלה אינה עוזרת לענף ולא מסבסדת אותו, והוא מגייס את כספיו בשוק הבין-לאומי בלבד, אך עם זאת הוא חייב לשלם מס עסקים לממשלה.

באשר לתחזית לשנות ה-80, אמר ד"ר וידרא, כי משבר הדלק יחריף. כתוצאה מכך תעבור הספנות לשימוש בספינות יותר גדולות ויותר איטיות, אשר צורכות פחות דלק, וכן תחזור לשימוש בפחם, ואפילו במפרשות, כדי לחסוך בדלק.

"אדריאטיקה" מפסיקה את פעילותה בארץ אחרי 100 שנה

אניית הנוסעים האיטלקית "אס" פרסו ליבורנו", סיימה את הפלגו תיה לישראל, ובכך הושם קץ לפעילותה בארץ של חברת הספנות הממשלתית האיטלקית "אדריאטיקה", שפעלה כאן כמאה שנה. החברה התחילה שרותה בקו בי-הסעת עולי רגל לארץ הקודש. להפסקת הפלגותיה של ה"אס" פרסו ליבורנו" אין סיבה מדינית — אמר סוכנה האחרון בארץ של אדריאטיקה, מר איזי רוזנפלד. הקו לישראל גרם הפסדים לחברה, מסר, ועל כן החליטה להפסיקו. באחרונה השביתו ימאי ה"אס" פרסו ליבורנו" כמה פעמים את אנייתם, כדי ללחוץ על החברה שתמשיך להפעילה.

נבלמה הירידה בתנועת המטענים בנמל אילת

בין החודשים אפריל—אוגוסט

1979, תנועת המטענים דרך נמל אילת גדלה ב-12 אחוז. עליה זו באה לאחר ירידה ארוכה שבאה בעקבות פתיחת תעלת סואץ למטענים ישראלים. אחד מהצעדים שאפשרו שפור המצב בנמל אילת היה הקמת חברת ספנות חדשה "עציון" שייבאה מטענים לישראל דרך נמל אילת. גורם נוסף היה שיפור התרבלה היבשתית אשר לעתים היתה צואר בקבוק. כיום משאיות מחכות לאניה ולא ההפך כפי שהיה המצב לפני כן. כמו כן הגדלת יעילות העבודה אפשרה הורדת תעריפי הנמל דבר שגרם ליבואנים להוביל את מטעניהם דרך אילת במקום דרך תעלת סואץ. אם הנמל ימשיך לפעול ברמה הנוכחית בתוספת שנוע המטענים לבניית הפרוייקטים הצבאיים בנגב, הוא עשוי לסיים את השנה ברווחים לאחר מספר שנים של הפסדים. פיתוח מסוים של הנמל נראה באופק, בחודש דצמבר אניות נוסעים יתחילו לפקוד את נמל אילת, ויוקם מסוף זמני. למרות העובדה שישנה תעסוקה מלאה עתה בנמל, הנהלת הנמל מקווה להוריד את מספר העובדים מ-440 ל-400 עד אפריל 1980.

התכניות לעתיד הקרוב לא כוללות הקמת מסילת הרכבת סדום—אילת אשר תקשר את אילת עם שאר המדינה באמצעות מסילת רכבת, ויתכן שתהפוך את היצוא היבוא דרך נמל אילת כדאי לערוך מת נמלי הים התיכון. לפי טענת שר התחבורה נפח המטענים הנרדחי העובר דרך נמל אילת לא מצדיק בניית מסילת ברזל.

עודף ההצע באניות צובר ירד כמעט כדי מחצית

עודף ההצע באניות צובר ירד כמעט כדי מחצית ב-1979 בהתאם ל-Fearnley and Egers עודף ההצע מגיע עתה ל-40 מיליון טון לעומת 70 מיליון טון בתחילת 1979. לפי הערכות של Fearnley and Egers הצי הקיים של מיכליות, אניות צובר ואניות מעורבות הגיע ל-513 מיליון טון באמצע 1979 ומתוך זה מועסקים כ-460 מיליון טון.

53 מיליון טון הנוספים כוללים 21 מיליון טון של אניות מובטלות, 24 מיליון טון הפועלים במהירות מוקטנת ו-8 מיליון טון של אניות ממתונות. בחודש ספטמבר ירד נפח אניות מובטלות אלה ב-11 מיליון טון ולפי Fearnley עודף הטונג' הגיע ל-42 מיליון טון, גם אם לא נתפרסמו נתונים מדויקים על ירידה בנפח האניות הפועלות במהירות מוקטנת או העומדות בנמלים, ערדף הטונג' ירד עתה מתחת ל-40 מיליון טון.

Fearnley טוען שנתוחים הנעשים מפריזים בנפח עודף הטונג'. הנתונים על נסיעה במהירות מוקטנת לא משקפים את השפעת עליית מחירי הדלק על המהירות. לדעתם מצב הספנות טוב לאין שעור לעומת מה שצפו התחזיות השונות. אחד העניינים שתרם פחות משצפו להורדת עודף הטונג' הוא גריטת אניות.

ארדו ספנות בטי"מ

סוכני אניות בקוים סדירים למערב, צפון אירופה, אנגליה, דרום ארה"ב באניות מכולה ואניות קונבנציונליות. שטעון ושרות משולב ים/אוויר.

המשרד הראשי: רח' קפלן 8, תל-אביב
טלפונים 259296 (3 קוים)

אשדוד, עורך הנמל, ביתן מס' 7
טלפונים: 1, 2, 3, 5, 33190

חיפה, שער פלמר 1
טלפונים 7, 8, 664366



מכירת אניות לגריטה ירדה בחרדש ספטמבר 1979 ל-200,000 טון לעומת 900,000 טון באוגוסט וב-9 החודשים הראשונים של שנת 1979 נמכרו לגריטה 8.3 מיליון טון של אניות שכללו 4.5 מיליון טון מיכליות ואניות מעורבות ו-3.8 מיליון טון של אניות מטען יבש, לעומת סך כולל של 15.4 מיליון טון שנמכרו לגריטה בתקופה המקבילה ב-1978.

Fearnley מציין שגריטת אניות למטען יבש ב-9 החודשים הראשונים עולה במעט על הגריטה ב-1978 ואלו גריטת מיכליות נמוכה ב-שני שלישי.

אניות צובר חדשות — השקעה טובה יותר

בהתאם ל-Fearnley and Egers, אניות צובר חדשות מהוות עתה השקעה טובה יותר לעומת מיכליות פופולריות בגודל בינוני. הם מזהירים שתעריפי חכירות למועד לזמן בינוני וארוך, למרות השיפורים שחלו לאחרונה, אינם חזקים דיים להבטיח תשואה על מחירי בניית אניות, אף-על-פי שהפער, בין תעריפי ההובלה הדרושים לכסות את ההשקעה בבניית אניות חדשות הנו נמוך יותר למעשה עבור אניות מכרה צובר.

מחירי אניות צובר בגודל בינוני "ידי שניה" עלו במידה כזו שכדאי עתה לשקול את האלטרנטיבה של בניית אניות חדשות בהתאם ל-Fearnley and Egers. אף-על-פי-כן רוב ההזמנות לאחרונה ממספנות פרטיות התבססו על הצפיות לעלית תעריפים בשוק מסוים או על בסיס חוזה חכירה שנועד לענות על הצורך של בעלי מטענים מסוימים בקיבולת לטווח הארוך.

לפני שנה לחוכרי אניית צובר בת 116,000 טון מעמס, המניפה דגל בריטי, שנבנתה בשנת 1973, היתה אופציה לקנות את האניה ב-5.8 מיליון דולר ואילו לאחרונה האניה נמכרה לקונה בארה"ב תמורת 18.2 מיליון דולר.

בו בזמן שמחירי אניות צובר ומיכליות ירד שניה עלו במידה ניכרת

במשך השנה, מחירי האניות המשוך משות עם בינת סיפונים עלו רק במידה מועטה. מאידך נראה שיפור מה בשוק האניות הישנות והגדולות יותר, אשר לא דורשים השקעת הון מרובה. למשל, אניה בת 13,000 טון, מטיפוס אניות הקו, שנבנתה ב-1962, השיגה מחיר של 1.5 מיליון דולר ואניה של 14,500 טון שנבנתה ב-1966 השיגה מחיר של 2,3 מיליון דולר.

גדל חלקה של סין בסחר הימי העולמי

H. P. Drewry מוסר כי חלקה של סין בסחר הימי העולמי עשוי לגדול בעתיד הקרוב כיוון שתכניתם היא להגדיל את צי הסוחר. כיום חלקה של סין בסחר הימי העולמי הנו עדיין לא משמעותי, כשיבוא המטען היבש מגיע רק ל-3—2 אחוז ויצוא המטען היבש לא עולה על 1 אחוז מהסחר העולמי של מטען צובר יבש. בו בזמן שיצוא הדלק של סין הינו עדיין בחיתוליו והסחר שלה בסחורות של צובר לא משמעותי במונחים עולמיים, תכנית החידוש הפיתוח תגדיל את חלקה של סין אם גם במידה צנועה, בסחר הימי העולמי. לאחר שישופק הביקוש של סין ליבוא מכוונות וציוד לא יכול גדול היבוא להוציא מטעני צובר עיקריים.

בטווח הקצר היצוא של סין עשוי להיות מוגבל ליצוא דלק ומוצרי בתוספת פחם וכמויות קטנות של אורז ומלח. אך בטווח הארוך סין עשויה להפוך לגורם חשוב ביצוא מוצרים תעשייתיים.

פעולה להרחבת גבולות נמלי ישראל

הנהלת רשות הנמלים פועלת להרחבת גבולות את גבולות הנמל לים כדי ליצור מרחב עורפי אשר יאפשר פיתוח לטווח ארוך. אנשי ועדת הפיתוח של הרשות סימנו שטחים שונים בקרבת נמל חיפה אשר לדעתם יש להכלילם ללא די-

חוי בתחום הנמל. מדובר ברצועות חוף באזור הסמוך לנמל הקישון, וכן בשטחים נכרים במזרח הנמל. במקביל עובדים מתכננים המקבילים עיזוד מהנהלת עיריית חיפה על פרוייקט ליבוש שטחים ליד הנמל כדי לבצע עליהם בבוא הזמן מפעלים בעלי חשיבות לעתידה של חיפה כעיר תיירות ונופש.

לגבי נמל אשדוד החליטה רשות הנמלים לעשות למען יכללו בשטח הנמל שטחי קרקע רציניים בצפון למתקני הנמל הקיימים. רזרבה קרקעית זו דרושה לדעת מתכנני נמל אשדוד כדי שיהיו שטחים מתאימים להרחבתו של נמל אשדוד לאחר שיושלמו פעולות הפיתוח הקיימות. במשרד ראש הממשלה מתאימים באהדה לתוכנית ההרחבה היומרתיות של רשות הנמלים. גם הרשויות המקומיות הנוגעות בדבר אינן מתעלמות מן העובדה כי בטול התוכנית להקים את הנמל הדרומי בימית, מחייב את פיתוח המואץ של נמלי אשדוד וחיפה כדי לענות על הצרכים הגדלים.

"ינור" מרחיבה שרותיה בים התיכון

נודע על התרחבות נוספת בקו הים התיכון של חברת "ינור" — שרותי ים בע"מ. החברה המפעילה בהצלחה קו סדיר קבוע בים התיכון בין הנמלים ברצלונה—מרסיל—ליבורנו—לימסול—אשדוד/חיפה אז השנה השניה ברציפות עומדת עתה בפני הכנסת אניה נוספת לקו. האניה "יעל" (לשעבר "פנייה"), בת 4,500 טון מעמס ונפח מטען מתחת לסיפון של 200,000 רגל מער-קב, מתמחה במטען ממושטח / מטען מעונב / מכוניות נוסעים ב"יעל רד", ונושאת גם מטען כללי. באניה 2 מנופים בני 8 טון כל אחד, ומנוף אחד של 5 טון.

האניה מצטרפת לאניה "לי-שרון" הפועלת כבר בקו זה וביחד תיגבר תדירות הפקידות של האניות בנמלים ותיעשה אחת ל-14—15 יום.

האניה "יעל", בדגל ישראלי, נכנסה לשרות הקו החל מהשבוע הראשון של חודש דצמבר 1979.



היום, אנו חיים במדינה, שנים מספר מאז שנכנסה לתוקפה הרפורמה, שעקרונית לא מתירה פטור ממס, ועתונאים למיניהם טבעו את מטבע הלשון "מס אמת", צילום המצב החדש הוא: הימאי הישראלי עולה לחברת הספנות יקר יותר מאשר עמיתו הזר. זאת, למרות העובדה שאין הבדל גדול בין מה שהימאי — הישראלי או הזר — לוקח (בנטו) הביתה.

בזהירות אני רוצה לגעת בענין מסויים שרבים יגדירו אותו: "מס-סרי" או "בלתי מוסרי" והוא ה-זיקה שיש לאדם לארצו שלו. ראש הממשלה לשעבר, יצחק רבין, הגדיר לא מזמן "יורדים" כ"נפולת של נמושות" בנורבגיה, למשל, ידועים בעלי אניות כקנאים לדגל הנורבגי יותר מבעלי אניות אחרים. אבל ב-מקומותינו, להפעיל אניה בדגל זר זה לא פסול, וההסבר הסביר הוא בעיקר מדיני. קשה להתנבא היום כמה ואיזה אניות "ישראליות" תנפנה דגל זר אלמלא הצידוק ה-מדיני לכך, אבל סביר להניח שבעלי אניות אלו או אחרים, יעדיפו דגל זר במקרים מסוימים.

מה יקרה אם ימאי ישראלי יהפך ל... ניגרי?

נניח שיום בהיר אחד, החברה בה אנו חיים, לא תראה שום פסול בכך שימאי ישראלי יקום ויצטרף לאניה זרה, בדגל זר, בחברה זרה, במדינה אחרת. כלומר, יציע את עצמו בשוק העבודה כימאי זול, ב-דיוק כפי שימאים זרים מציעים את עצמם כאן, אצלנו. בעצם, גם אם זה יקרה, זה לא משהו מיוחד.

עבור קבוצה קטנה, ונניח שקבוצה זו היא הימאים, כל הענין המוסרי "פשט את הרגל".

כל אחד והמחיר שלו

לכל דבר יש את המחיר האמיתי שלו; אם השכר המקובל של טיי-סים בעלי סמיכות של מדינה נאר-רה — אין הכוונה ל-TICKET ליברי — הוא כך וכך, לא יעזור ל"אל-על" או להסתדרות או לאוצר שום דבר. אם לא טייסים ישראלים הם יצטר-כו להשתמש בשירותיהם של טייסים אחרים שלא יהיו יותר זולים.

במקרה של ימאים — מבלי ל-הכנס לניתוח ההבדלים האובייק-טיביים הקיימים בין טייסים לימ-אים — יש לחברות הספנות סיבה טובה להעדיף את הימאים הזרים. זה לגיטימי, ואין כל סיבה לבוא לחברות הספנות בטענות.

מה שקרה הוא: כפי שבחברות קדומות היו דתות ומיתוסים שונים, כך גם היום, ממסדים שונים (ואולי איגוד הימאים בתוכם?) ירתעו מל-ארגן "הגירה" למעונינים ועזרה ב-סידור ניירות (דגל זר) של מדינה זרה כדי להימנע מתשלום המיסים לאוצר הישראלי. דרך אגב: לא ש-יש למישהו משהו נגד האוצר על המיסים שהוא גובה, אבל מצב ה-ענינים כפי שהוא כיום הוא מעוות, ומקנה לימאי הזר יתרון שלא מגיע לו.

כפי שלחברת ספנות המכבדת את עצמה אין מה להתבייש על שאני-ר-תיה מפליגות ומניפות דגל זר, וב-ודאי מנצלות הטבות מסוימות ה-כרוכות בכך, אין כל סיבה להתבייש לשאת דרכון זר ולהופיע בשוק ה-עבודה כימאי זול, מבלי שההכנסה הפנויה (הנטו) תיפגע.

בעצם, עדיף מצב שונה — מצב שיהיה חדיחלק וברור. אבל צריך שיהיה ברור ל"כל המעונינים" — לכל מכה יש תרופה!

האם זו בושה שימאי ישראלי יחזיק דרכון זר?

לאותם אנשים בחברה הישרא-לית שאינם ימאים — היושבים ל-בטח בביתם ונהנים משרותיו הטר-בים של הימאי הישראלי — אשר יבואו ויגידו לימאי הישראלי שעליו להתבייש על הדרכון הזר, יש לענות להם שהם בעצמם צריכים להת-בייש, בדיוק כפי שדורות רבים לפנייהם היו צריכים עובדי-אלילים להתבייש בעבודת האלילים או כל הדתיים בני ימינו אשר טוענים "כ-זה ראה וקדש".

מוצר, או תהליך מקומי לעומת ה-זר, ע"י סובסידיות או מכס מגן באופן זמני, עד שהנושא האמור מתיצב, ומסוגל להיות רווחי בזכות עצמו. אבל לא להיפך.

בין הגורמים החיצוניים המונעים מהספנות הישראלית להיות חיר-בית ונורמלית, לפחות כפי שאנו רואים במדינות אחרות, יש לענין המדובר במאמר זה, מקום כבוד.

"קצין ראשון"
(השם שמור במערכה)

בזמן שבמשרד החינוך עובדים היום על תכנית בחינות בגרות המ-בוססת על "היכולת לחשוב" במקום על כושר שינון ("כזה ראה וקדש") — ולמרבה האירוניה שר החינוך הנוכחי הוא אדם דתי או מי שחושב שזכותו לקרוא לאחרים, שלא הצ-ליחו למצוא את מקומם בארץ "נפולת של נמושות" בעוד הוא עצמו תפס ג'וב של ראש ממשלה. כל אלה שאינם ימאים וחושבים שצריך להתבייש ב"תרגיל" שכזה, עליהם להתבייש בעצמם, על שנתנו את ידם, אם בפועל ואם כרוב דומם למצב מעוות שנכפה ע"י בירוקרטים אשר נתנו פירוש מוטעה לכוונות טובות, מצב המפריע לחיי עבודה ויצירה בהרמוניה, של מגזר מסוים (הספנות) בחברה הישראלית.

יתרון מלאכותי לימאים הזרים

למעשה, אנו עדים למצב בו יש יתרון לעובדים זרים, יתרון שהוא מלאכותי ונקבע בתוקף חוק. בכלכלה נורמלית יש מקרים בהם החוק אמור להפלות לטובה מפעל,

אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



משרד ראשי — חיפה,

דרך העצמאות 104 ת.ד. 1755 טל. 510221/5 מברקים: „עופרב" טלקס: 04-610



סניף תל-אביב

רחוב היסוד 1 ת.ד. 409 טל. 827669 828796

טבלת שכר ריאלי המבטיחה לימאי שכר הוגן ולוחם — באמצעות נציגיו ברחבי העולם — להחתמת בעלי האניות המשיטות דגלי נוחות על חוזהים אלה. מיליוני דולרים שולמו בדרך זו כהחזר שכר לימאים המועסקים באניות. מטרתה העיקרית של לוחמה זו היא להחזיר אניות לצי הלאומי, להבטיח שכר הוגן לימאים ולמנוע שאניות שאינן עונות לתקן הבינלאומי תפלגנה בים. חשוב להזכיר כאן, כי איגוד קציני הים הישראלי התחשב במצב הדין מיוחד של מדינת ישראל מבחינה פוליטית ובטחונת והסכים להשטת מספר אניות תחת דגל נוחות, אולם בתנאי שיאוישו ע"י צוותות ישראליות ובשכר עפ"י חוזה העבודה האליים ובשכר עפ"י חוזה העבודה החתום ע"י האיגוד. הסבר מתאים נמסר לארגון התובלה הבינלאומי. האיגוד הארצי לקציני ים צויין לשבח כאחד התורמים היעילים ביותר בלוחמה בתופעה זו ויעשה הכל גם בעתיד לשמור על האינטרסים הלגיטימיים של הספנות הישראלית וימאיה.

אדם ציזיק
מפקח אי.טי.אף. בישראל
מטעם איגוד קציני הים הישראלי

אם רווחים מוגדלים המושגים כמרבית ביותר קלות אם משיטים אניות בדגלי נוחות, עם צוות לא מאומן, המקבל שכר ירוד ובאניות מיושנות, שאינן עומדות בתקן. במצב הכלכלי הקשה בו נתונה כיום ישראל, כשמדי יום מתרעע שר האוצר שכל דולר מביא ברכה למדינה, דולרים יקרים אלה אינם מגיעים ארצה, היות שבעלי האניות לא משלמים מסים למדינה. הממשלה חייבת לעצור תהליך זה.

על המדינה לעשות למען פיתוח צי לאומי איתן, המאויש ע"י צוותות ישראליות, שהוכיחו עצמם לא אחת בתקופות משבר ומלחמה, בהן אניות נוחות וזרות לא פקדו את נמלי הארץ ולא עמדו בהתחייבויותיהן. הימאי הישראלי אמין, בעל מקצוע מעולה ומסוגל לעמוד בתחרות מקצועית על בסיס רווחי.

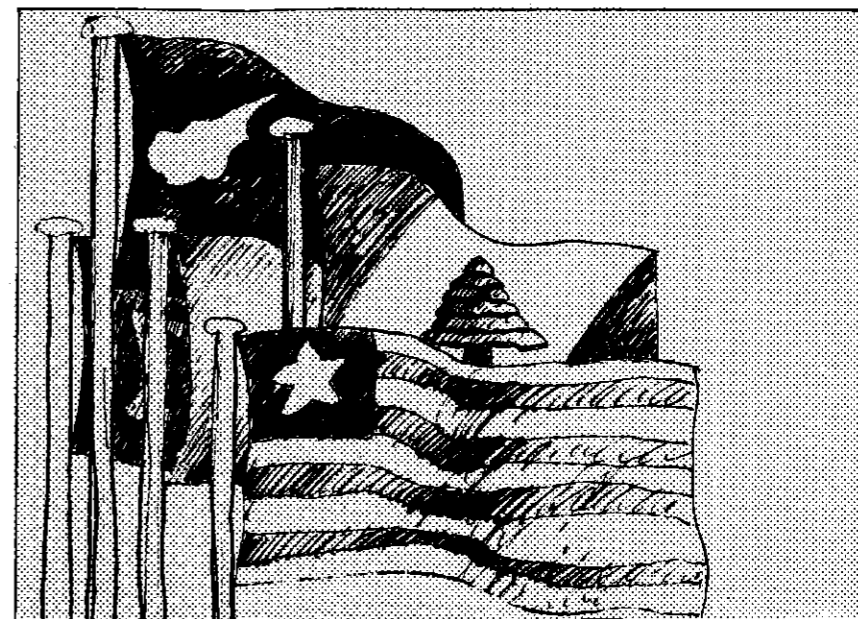
פעולות האי.טי.אף.
איגוד קציני הים הישראלי הצטרף עם הקמתו לארגון התובלה הבינלאומי (אי.טי.אף.) ומהווה כיום חוליה פעילה יחד עם איגודים נאורים אחרים בעולם, בלוחמה נגד אניות הנושאות דגלי נוחות. הארגון הבינלאומי לתובלה יזם

עלידי בעלי האניות לדגלי נוחות, עם כל הכרוך בכך. מאות אניות הועברו בדרך זו לדגלי נוחות ואוישו ע"י צוותי נרחבות בתנאים המסכנים את חיי הימאים המועסקים בהן. אניות רבות (מיכליות) מזהמות את מי האוקיינוסים, כי אינן עונות לתקן הבטיחות הבינלאומי. הצוותים מצויידים בתעודות הסמכה פיקטיביות, הנקנות בתשלום, וכמובן שכישוריהם אינם עומדים בתקן. 90% מהאניות שטבעו בשנים האחרונות הניפו דגלי נוחות, קובעת סטטיסטיקה מוסמכת.

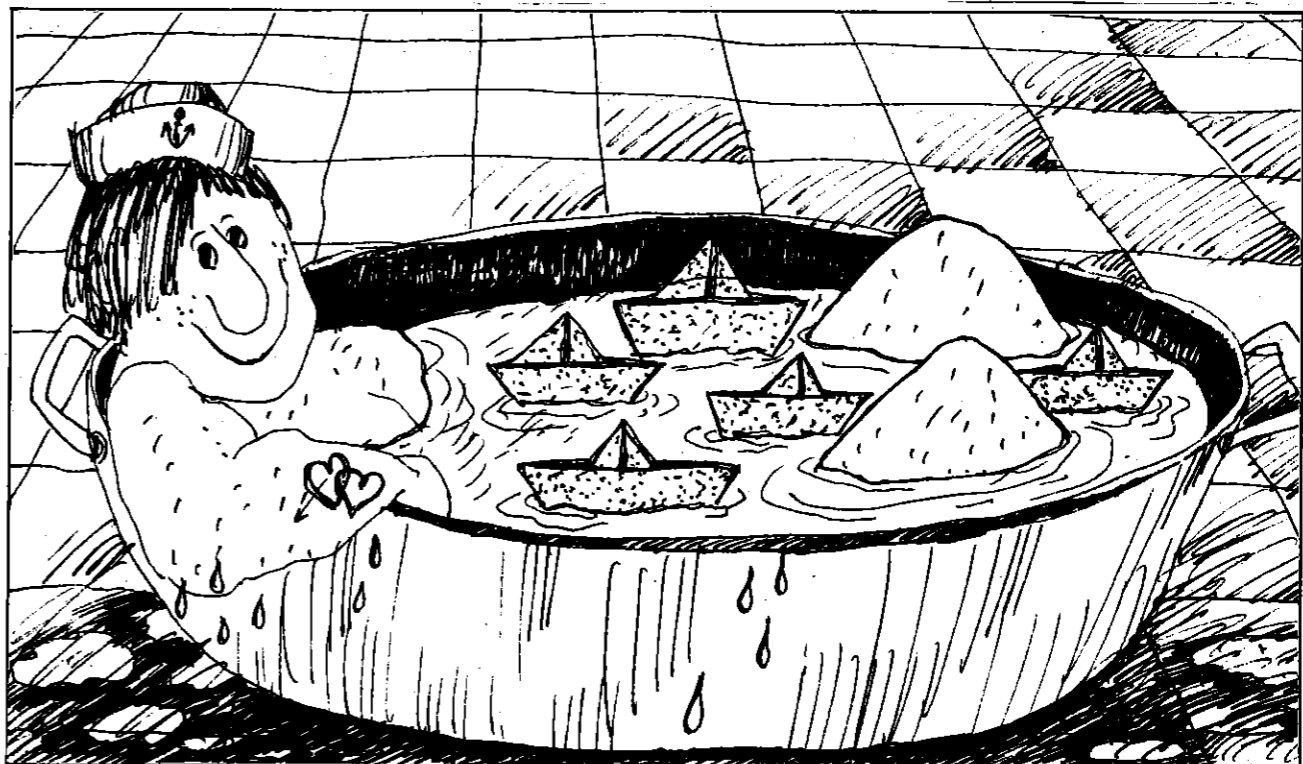
גם בישראל יש דגלי נוחות
ישראל, למרבה הצער, אינה יוצאת דופן בשטח זה. חברות הספנות הישראליות מקימות חברות ספנות מדומות במדינות דגלי הנוחות, כשייצוגן הבלעדי במדינות אלו היא תיבת דואר ממוספרת. אניות אלו מופעלות ע"י צוותי נוחות זרים שאין להם כל זיקה למדינת ישראל, מלבד מקרים חריגים, מטעמים כלכליים ובטחוניים, באישור האיגוד. הסיסמה "כחול-לבן", ריקה כאן מתוכן, כי לא התרומה הלאומית עומדת לנגד עיני בעלי האניות, כי

מה הן אניות נוחות? אניות נוחות אינן מניפות דגל לאומי, מטעמי נוחות של בעלי האניות. דבר זה מאפשר השקעת הון ללא פיקוח ציבורי או כל פיקוח אחר. בעלי האניות אינם משלמים מסים במדינותיהם ואינם מעסיקים ליבריה, פנמה, קפריסין, לבנון וסומליה הינן חלק מהארצות המאפשרות הנפת דגלן על אניות הנורחות והאת תמורת תשלום מינימלי. **מדינות אלו הפכו לסמל בענף הספנות לניצול ימאים ע"י תשלום שכר ירוד, העסקת אניות שאינן עומדות בתקן בטיחותי או כל תקן אחר של אמנות בינלאומית.**

עם קיומן של אניות נוחות מעסיקות ימאים מהמאגרים של ארצות לא מפותחות — המקבלים שכר ירוד, אינם מאורגנים ובמקרים רבים עובדים בתנאים תת-אנושיים — מהווה תחרות בלתי הוגנת בימאים וקצינים מוסמכים ומאורגנים, מארצות בהן קיימת מסורת של ספנות, הכפופים להסכמי ותנאי עבודה הוגנים, שהושגו לאחר מאבק של שנים ע"י איגודיהם. ימאים אלה עומדים בפני הסכנה של אובדן פרנסתם על סיפוני אניות הסוחר הלאומיות שלהם, המועברות



דגל נוחות והמלחמה נגדו



תנאים מיוחדים לקצינים בשירות צי הסוחר הישראלי

רמון בטוח ופינוסים בע"מ

יועצים וחתמים בכל ענפי הביטוח שרות יעיל ונאמן

28 שנות נסיון בכל ענפי הביטוח: ביטוח אש, פריצה, דירות ומבנים, מכוניות, צד שלישי ועוד...

ביטוח חיים, תכנון פינוסי למשפחה

משרד ראשי: ת"א, רח' החשמלנים 90
טל. 03-255163-4-5

סניף חיפה: רח' הנמל 33
טל. 04-644318, 644364, 661637

חוזה השלום

השלום הצפוי ופתיחת תעלת סואץ ישפיעו ללא ספק על הספנות הישראלית. פתיחת התעלה תוסיף לחברת "צים" גמישות וכל מדינה ערבית נוספת שתגיע להסדר עם ישראל תוכל להתחבר לרשת הבינלאומית של "צים". אם תהיה אי פעם רגיעה כללית באיזור, יבוא לידי ביטוי היתרון הגיאוגרפי של ישראל היושבת על פרשת דרכים של שלוש יבשות והקשרים התחבורתיים של האיזור ביס, ביבשה ובאוויר יתפתחו וישגו לתועלת כל האיזור.

במסגרת תוכניותיה לחידוש הצי, מכרה החברה בשנת 1978 מספר ניכר מאניותיה הישנות והן הוחלפו באניות חדישות. לאחרונה החליטה החברה על תוכנית בנייה חדשה של כ-15 אניות, בהשקעה כוללת של כ-300 מיליון דולר, אשר תבצע תוך 3 שנים. אלו תהיינה ברובן: אניות מתמחות, חדישות וגדולות, מכולה, רב-תכליתיות וגם צובר. תוכנית זו היא בשלבי ביצוע. "צים" מפעילה כיום כ-70,000 מכולות, מהן 30,000 בבעלותה והיתר בחכירה. ההשקעה הכוללת ב-10 מכולות מסתכמת בכ-60 מיליון דולר. בתוכנית החברה לבנות ב-10 תקופה הקרובה עוד כ-8,500 מכולות בהשקעה כוללת של כ-20 מיליון דולר.

ימית ובהן: "אלחוט-ים" (המס' פקת ומשפצת ציוד קשר ואלקטרוניקה), "לים" (חברת אספקה ל-אניות), "קדם" (חברת הגשר היבשתי), חברות עמילות מכס, בתי מלאכה ומסופים. אחד הקווים המרכזיים של פעילות "צים" הוא "קו שלש היבשות", שבו מפעילה החברה 10 "אניות-אם" חדישות ועוד 10 אניות-הזנה המביאות מכולות מאזורי סחר מרוחקים אל נמלי הפקידה של אניות המכולה הגדולות. "צים" היתה אחת החברות הראשונות שהפעילו שרותי מכולות חדישים בקווים הבינלאומיים בין ארה"ב והמזרח הרחוק ובכך השכיח לה להתבסס בשחר זה בזמן ובכלים המתאימים ביותר. שרותי המכולות של החברה מחברים את ישראל למערכת הובלה מתוחכמת מארצות רבות: תורכיה, רומניה, יוון, איטליה, צרפת, ספרד, אנגליה, קנדה, ארה"ב, הולנד, הממלכה המאוחדת, דרום-אמריקה, יפן, קוריאה, טיוואן, אוסטרליה ועוד.

בתהליך ההמכלה שבה החלה החברה בעוד זמן — ובמסגרת המגמה הכללית בספנות לעבור לשיטות הובלה מתמחות גם בקווי הים התיכון — המכילה "צים" אניות והכניסה לקווי הים התיכון אניות גלנוע. אניות אלו משרתות בהובלות מתמחות, את נמלי הים התיכון, צפון אירופה ודרום אירופה. שרותי אילת מפעילים (במקביל לאניות הקונבנציונליות) שרות מכר לות המקשר את אילת לנמלי המזרח הרחוק ואוסטרליה. כמו כן פועלים שרותי מכולה בקווי אילת מזרח אפריקה, דרום אפריקה ו-הודו.

פיתוח

בסוף שנת 1974 השלימה חברת "צים" את תוכנית הפיתוח הראשונה נית שלה, עליה החליטה בתחילת 1970 ושכללה בניית ורכישת כ-20 אניות בהשקעה כוללת של כ-250 מיליון דולר. תוכנית זו ויתר תוכניות הפיתוח של החברה עברו ב-1974 משך הזמן שינויים ובדיקות מחודשות בהתאם להתפתחויות השחר הבינלאומי והישראלי, בהתאם ל-1974 נסיון שנרכש ובהתאם לאפשרויות החברה הן מבהינה כספית והן מבחינה ארגונית. בשלב שני, בסוף 1974, הוחלט על בניית כ-14 אניות. שלב זה הסתיים אף הוא לא מזמן.

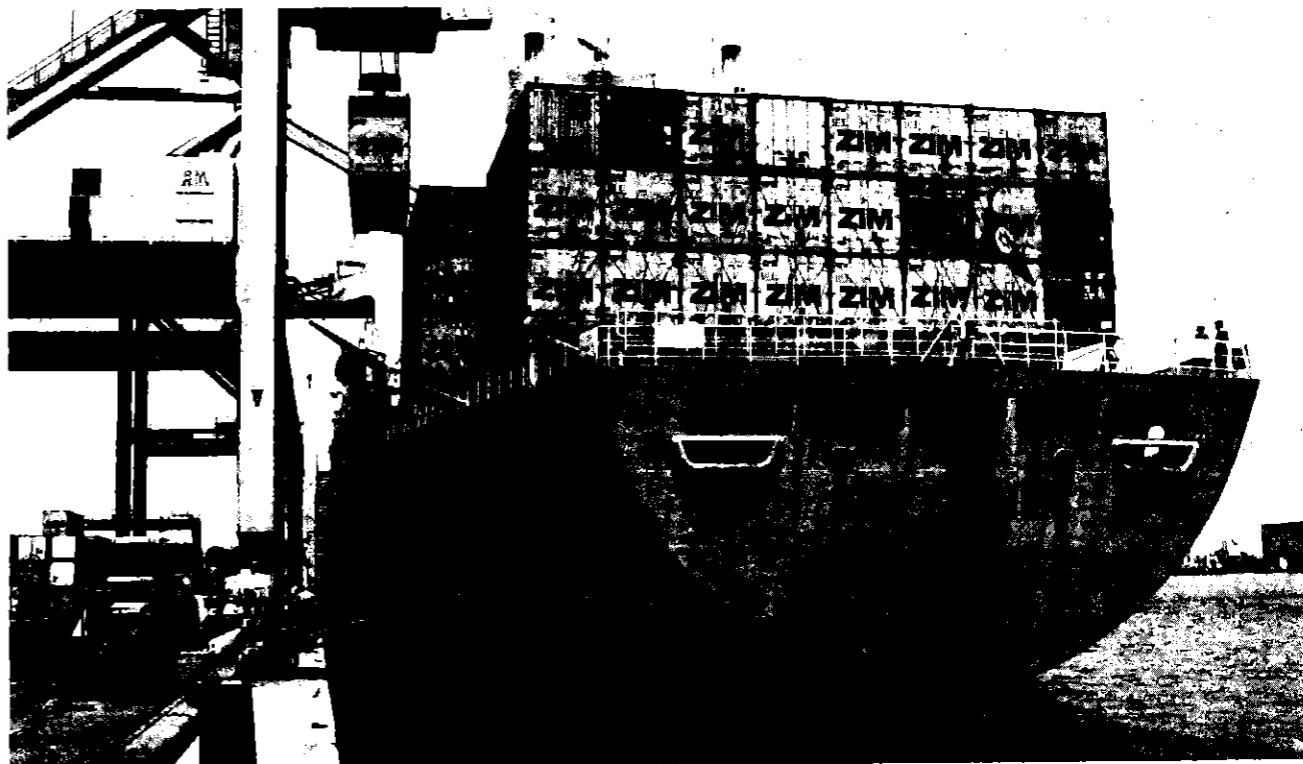
הערת המערכת:

בגליון זה אנו פותחים במדור חדש "סיפורה של חברה". הפעם הבאנו את סיפור חברה של חברת "צים" ובגליונות הבאים נקיף את כל חברות הספנות הישראליות.

סיפורה של חברה



צים חברת השיט הישראלית בע"מ



חברת השיט הישראלית "צים" נוסדה ביוני 1945 ע"י הסוכנות היהודית והח"ל. במרוצת השנים הצטרפו הממשלה ו"החברה לישראל" וכיום מחולקות מניות החברה בין "החברה לישראל" (50%), ממשלת ישראל (40%) וההסתדרות (10%).

בתחילה, היה עיקר עיסוקה של החברה בהובלת עולים ונוסעים ול-כן הופעלו על-ידיה אניות נוסעים בלבד. לאחר הקמת המדינה, ב-1948, עברה החברה יותר ויותר להובלת מטעני יבוא ויצוא אחרים בעיקר לצרכי המדינה.

החברה מפעילה כיום כ-100 אניות במעמס כולל של כ-2.4 מיליון טון, ליון טון, מזה 2.1 מיליון טון בבעלות והיתר בחכירה. רוב האניות מתמחות וחדישות ביותר והן משקפות את מיגוון הפעילות של חברת "צים", העוסקת הן בספנות קו

פעילות החברה — ספנות קווים ומכולות

"צים", שהינה החברה הישראלית העיקרית המקיימת קווי ספנות לישראל וממנה, מפעילה כיום 20 קווי ספנות קבועים וסדירים מ-ישראל לכל פינות תבל: מהמזרח הרחוק ואוסטרליה ועד ליבשת אפריקה המערבית והמזרחית, צפון אמריקה, דרום אמריקה, סקנדינביה, נמלי הים השחור, הים הטיהני וניהם התיכון. קיום ספנות קוים מפותחת מבטיח יציבות ומשרת את המשק. בנוסף לכך, עוסקת החברה בהובלות צובר, דלק ולמעשה ברוב סוגי הפעילות הימית. במתן שירותיה נעזרת החברה ב-38 סניפים וכ-250 סוכנים בחוף לארץ. כמו כן יש לחברה כ-30 חברות-בת הקשורות — במישרין או בעקיפין — בנושא התחבורה ה-



רשת סניפי בנק הפועלים עומדת לרשות לקוחותינו 24 שעות מסביב לעולם. שלוחות בנק הפועלים בחו"ל מועלות בירחית, בני-יורק, לוס-אנג'לס, לונדון, סאריס, בואנוס איירס ובמרכזים חסיגניים גדולים בעולם. לרשות הלקוחות עומד צוות מקצועי מעולה ומיומן בכל עיסקי מטבע זר, יעוץ פיננסי ויעוץ למסחר ולהשקעות בירלאומיים. תמיכה תאגודית מבטאת את הנדל המואץ והנמרץ של חיקף פעילות הבנק בעולם ואת שירותים והרחבתם של השירותים הפיננסיים ללקוחותינו. כספניולתך קשורה בארצות נוספות תוכל תמיד לפנות אל הבנק שלך מעבר לים.

לכל לקוח שלנו יש בנק מעבר לים.

בוא לגדול אתנו

בנק הפועלים

לזכר ועדריים

ר/ח מרטין אקדיש ז"ל



נולד בגרמניה בשנת 1916. עבר הכשרה ציונית ימית בהמבורג בשנת 1934. התחיל את הקריירה הימית שלו בהמבורג על גורת של חברת "בוכ-רד".

הגיע לארץ בפעם הראשונה כנער-סיפון על האונייה "עתיד". הוא הגיע לנמל יפו, אך לא הצליח לקבל רשיון-כניסה (סרטיפיקט) לארץ ולכן המשיך שיד להפליג בקו גרמניה-פלשתינה. רק בשנת 1937 כאשר הניפו דגל פלשתינאי על אוניות חברת "עתיד", הצליח לקבל דרכון פלשתינאי, שאיפשר לו להתיישב בארץ-ישראל. מרטין עבד 13 שנה על אוניות חברת "עתיד" — "עתיד", "עמל", "עליזה", "עמוס" — וחינך דור ימאים (רב-חובל נמרוד אשל ואחרים) שעסקו אח"כ בעליה ב'.

לאחר שעבר את כל הקורסים והבחינות אצל השלטונות הבריטיים הוסמך בשנת 1947 כרב-חובל. בשנת 1948 הפך לנתב בנמל חיפה ויחד עם חבריו משה אברמסקי, פול רוזנטל, שיינמן ועוד היוו את הגרעין היהודי הראשון שהפעיל את הנמל לאחר קום המדינה.

עסק רבות בחינוך הימי ובין היתר נתן שיעורים בביתו כדי למנוע צעירים יהודים לנסוע לחו"ל על מנת

להבחין. כמו כן היה מורה למקצועות הימאות בבית-הספר הימי בהדר-ה-קרמל.

עם הקמת אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה, יסד את המחלקה הטכנית ושימש כמנהלה הראשון. תרם רבות ליצירת תקנות בענייני הסמכה ובטיחות, היה מיוזמי הצטרפות מדינת ישראל לאמנות בין-לאומיות המטפלות בספנות העולמית ויסד תיעוד בין-לאומי לאוניות צי הסוחר הישראלי.

עם הרחבת אגף הספנות והנמלים נתמנה למפקח ראשי לכלי שיט ושימש בתפקיד זה עד שנת 1975. בתפקידו זה מיסד רישוי כלי שיט ובדיקתם, תקנות של פיקוח על בניית אוניות ישראליות במספנות זרות (במיוחד כאשר נבנו אוניות ישראליות בגרמניה במסגרת הסכם השי-לומים), תרם להתקנת אמצעי-בטיחות מירביים באוניות הנוסעים שלנו ועוד.

בשנים האחרונות שימש כמפקח ראשי על הימאים וזאת בתקופה הסוערת של סכסוכי עבודה חמורים בצי הסוחר הישראלי. משך שנים רבות היה נושא הבטיחות ה"ביבי" שלו, כאשר הטיעון שלו היה שלא בעזרת חוקים ניתן לאכוף על הימאים את השימוש בנעלי בטיחות, משקפיי-מגן וכפפות-מגן אלא רק בעזרת חינוך, פלקטים וסיפורונים למיניהם.

ר/ח מרטין אקדיש ז"ל הוא אשר יסד את ועדת הבטיחות המרכזית לצי הסוחר הישראלי והיה היוזם שלה (בהתנדבות) משך כל שנות קיומה. רק באפריל 1979, עם פרישתו לגימלאות מאגף הספנות, נתמנה למרכז הועדה בשכר ועסק בכך עד יומו האחרון. בין הישגיו בתחום זה: עריכת תחרות בטיחותית שנתית לימאים ואוניות, פירסומת דו-לשונית (תחילה עברית ואח"כ אנגלית) בכל פרסומי הועדה, הקניית נושא כביודאש במסגרת קורסים ב-חיל-הים ועוד.

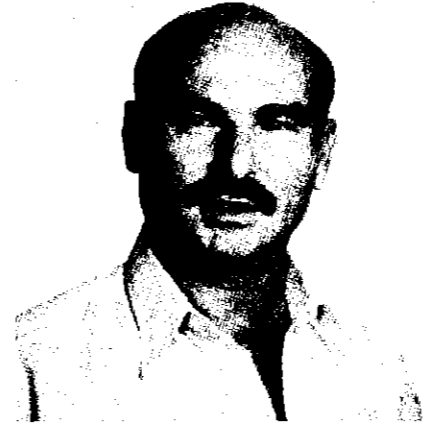
נפטר ב-16.12.79 לאחר התקף לב. הניח אשה, שתי בנות ושני נכדים.

מרטין היה אדם נוח לבריות. תמיד מוכן לעזור והיה נכון להטות אוזן לחידושים ושיפורים שהוצעו ע"י הכפופים לו. הוא סלד מ"מלחמות היהודים" והתרחק מהן.

הוא פעל לא רק לשיפור איכות החיים באוניות, אלא גם על היבשה כאזרח מן השורה. במכתבים שהיה שולח לעירייה ולמשרד הממשלה היה מתריע על כללך ב"כרמלית", חוסר במקום חניה ליד סניף ה"דואר באחוזה, מרצפות שבורות במרכז המסחרי בקריית-אליעזר וכד'. מרטין היה בעל אופקים רחבים אהב לקרוא ספרים, בעיקר ספרי היסטוריה וגיאוגרפיה. היה בעל טוב ואב למופת.

יהי זכרו ברוך! **רינה הררי**

רב-חובל אהרון מרני ורעייתו זוהרה ז"ל



"בחייהם ובמותם לא נפרדו...". זה קרה להם בדרך טרגית ביותר, בדרך בה היו רגילים להגיע לביתם. הפעם לא הגיעו, תאונת דרכים קטלנית ניתקה את פתיל-חייהם בטרם עת.

מרני היה יזידי הטוב מתקופת נעורו, כאשר נפגשנו בחוף הירקון

בצריף של הפלוגה הימית, בשיוטים בסירות ובקורסים הימיים בקיס-ריה, טנטורה ועתלית. יחד עברנו דרך ארוכה ולאחרונה בעבודתנו המשותפת באגף הספנות והנמלים, עד ליום האסון. רוחו הטובה, ה-חברית והנעימה, המשפיעה על סביבתה — תחסר לנו מאד.

נולד בארץ ב-1929. את חינוכו הימי הבסיסי קיבל בביה"ס ה"ימי שליד הטכניון בחיפה. בנעורו היה פעיל בחינוך הימי לבני הנעורים בפלוגה הימית של ה"פועל", ואח"כ היה למדריך ומפקד סירה מצליח.

שירת בפ"לים. בעצמו של מאבק הישוב לעליה חופשית, השתתף בפעולות המוסד לעליה ב' ועסק בהורדת מעפילים בחופי הארץ הנעולים ושמורים ע"י הצי הבריטי באותה עת.

בסיום שרותו הצבאי — כקצין צעיר בחיל הים ומיד לאחר מלחמת השחרור — הצטרף לצי הסוחר הישראלי בדרגת מלח-מתחיל (O.S.) ושירת באניות ללא הפסקה עד להסכמתו לדרגת חר-

בל שני. באותה תקופה בנה את ביתו ומשפחתו בחוף ימה של מכמורת והתקבל כמורה לימאות בביה"ס "מבואות-ים". מחזורים רבים של נערים מתחנכים על תורתו הימית ודוגמתו האישית היא להם לדרך — ביחיל הים, בספינות הדיג ובצי ה-סוחר הישראלי. הוא ידע לטעת בהם לא רק תורה, כי אם גם אהבה לים. לאחר מספר שנים ב"מבואות-ים" חזר מרני והמשיך להפליג ולהתקדם במקצועו וקיבל הסמכה לדרגת רב-חובל. הוא הגשים חלומו בקבלו לראשונה פיקוד על אנייה.

בתחילת שנות ה-60 הצטרף ל-סגל עובדי הים שבאגף הספנות והנמלים. מדריך קדטים וקציני-ים בקורסים במכון להכשרה ימית של משרד התחבורה. במרוצת הזמן התמנה כראש ענף ה-סיפון במכון זה ותרם להרחבתו של הידע הימי בצי הסוחר הישראלי. לאחר שנים מספר בהדרכת חובלים, קיבל על עצמו, לתקופה

קצרה, את הנהגתו של איגוד הימאים. תוך מילוי תפקידיו ה-שונים אין הוא מנתק את עצמו מהפלגות באניות, חוזר ומביא אתו חידושים למערכת ההכשרה הימית.

בתחילת שנות ה-70 ובעשור ה-אחרון לחייו היה לבוחן ראשי וליושב ראש הועדה המקצועית ליד המועצה להסמכת ימאים — ועדת הסיפון. ב-1978 ייצג את ישראל בוועידה הבינלאומית של I.M.C.O. (המוסד הבינלאומית של לספנות). ועידה זו הכינה את האמנה הבינלאומית להכשרה ו-הסמכת ימאים. בשנת 1979 ראה צורך לחזור לאהבתו הראשונה — חינוך הנוער לים, וקיבל את הזמנת משרד החינוך והתרבות להיות למנהל ביה"ס "מבואות-ים" במכמורת.

ב-16 לדצמבר 1979 באו והתקברו צו רבים מהידידים והחברים ללוחם בדרכים האחרונה במקום קבורתם בקריית-טבעון.

יהי זכרו ברוך! **זאב פריד**



KEMPALI SHIPPING AGENCIES LTD.
AGENTS, CHARACTERS & BROKERS

קמפלי סוכנות אניות בע"מ
סוכנים וחוכרי אניות

משרד ראשי: ת"א, רח' רוזנבאום 4
ת.ד. 36599 — טל. 03-293116
טלקס: 341311

סינימס: חיפה, שער פלמר 1, טל. 04-667507
ת.ד. 33137

אשדוד, עורף הנמל, טל. 055-32699
ת.ד. 4902

HEAD OFFICE: TEL-AVIV, 4, ROSENBAUM ST., P.O.B. 36599
TEL. 03-293116, TELEX 341311, CABLES KLIPSHIP
BRANCHES:
HAIFA, 1, PALMER'S GATE, P.O.B. 33137, TEL. 04-667507
ASHDOD, PORT AREA, P.O.B. 4092, TEL. 055-32699

שרות אניות בלתי תלוי דרום אפריקה/ישראל
INDEPENDENT SOUTH AFRICA/ISRAEL SERVICE

מריקו שיפינג לימיטד

MARICO SHIPPING LTD.

בת-גלים / חיפה רחוב פנת-גן 2, ת.ד. 8005
2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Haifa

TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מנהלים ומפעילים של מיכליות ואניות אחרות
מפעילים למעלה מ-600,000 טון מעמס.

נחשפה "התרמית הגדולה ביותר בספנות"

24 מיליון דולר דמי-ביטוח תמורת המיכלית ויותר מ-60 מיליון דולר תמורת מיטענה — 193,000 טון נפט.

"מעשה התרמית הגדול ביותר בתולדות הימאות" נחשף בחקירת נסיבות טביעתה של מיכלית הענק "סאלאם". המיכלית, שנפחה הגיע לכ-214 אלף טונות, טבעה ב-17 בינואר השנה ליד חופי סנגאל. החקירה העלתה חשד, כי האניה טבעה בכוונה תחילה כדי לגבות "מכוויית" לאיטליה.

זמן קצר לאחר ההפלגה נראתה המיכלית ליד החוף הסנגאלי כש- היא נוטה על צידה וטובעת. מיכלית בריטית שעברה בסמוך למקום, אספה את כל 24 אנשי הצוות של המיכלית הטובעת.

רבי-חובלה של ה"סאלם" סיפר לקברניט הבריטי כי יום קודם לכן ארע פיצוץ בספינתו. כבר בשלב זה נתעוררו חשדות בעיקר סביב השאלה מדוע לא שיגר רבי-חובלה קריאות לעזרה ("ס.א.ו.ס.") בעת שאנייתו היתה נתונה במצוקה.

את סיפור המעשה השלים ימאי טוניסאי ששרת על המיכלית. הוא גילה כי מטען הנפט שהיה במיכלית פורק בחוף דרום-אפריקה, בחש-איות, לפני הטביעה — ובעת טביעתה היו מיכלי ה"סאלם" מלאים במי ים.

על נסיבות הטביעה סיפר הימאי הטוניסאי כי היתה התפוצצות מס-תורית והאניה טבעה לאט, משך כ-30 שעות, כשרבי-חובלה והקציני יים אינם עושים דבר כדי להצילה.

46 יום ניטלטלו באוקיינוס 3 נוסעי סירה שנפגעה

במשך 46 ימים ניטלטלו שלושה תושבי הוואי על גלי האוקיינוס ב-סירת-מיפרש זעירה מצויידת במנוע עזר, שאורכה 10 מטרים בלבד. ה-סירה ניזקה בסערות וניסחפה עם הגלים ללא כל אפשרות לכוון אותה.

ביום ה-46 ראו נוסעי הסירה אנית-משא במרחק כ-16 ק"מ מהם. הם עשו מאמצים נואשים למשוך את תשומת-ליבם של ימאי האניה — אך תחילה לא עלה הדבר ב-ידם. כמוצא אחרון התכוונו לקפוץ הימה עם חגורות ההצלה שלהם ולהעלות את סירתם באש — מתוך תקווה שהלהבה והעשן ימשכו את תשומת-ליבם של אנשי האניה. אבל לפני שהספיקו לעשות זאת הבחינו בהם: האניה שינתה כיוון, הגיעה אליהם ואספה אותם. הדבר היה ב-10 בינואר במרחק 640 ק"מ מ-הונולוולו, צפונית-מזרחית לאי ג'ונ-סון.

השלושה — ג'ון מרטין ליבספק בן 43, בנו מרטין ג'וזף וצרפתי בן 28, כריסטיאן גילמוטו — הגיעו עם האניה ללימה בירת פרו ושם סיפרו את הקורות אותם.

"במשך כל ההרפתקה שלנו לא איבדנו את התקווה", סיפר ליב-ספק. "אף לרגע אחד לא חשבנו שלא נצליח לצאת מזה בשלום. אולם היה זה נס מן השמים שימאי "טלו" ראו את סירתנו הזעירה מ-מרחק 16 ק"מ."

לדבריו הצליחו השלושה להשאר בחיים לאחר שקלטו מי גשמים ל-שתיה וקבעו לעצמם משטר קיצוב קפדני באורז ובשעועית שהיו ברשו-תם. הם גם דגו דגים ואפילו לכדו שני כרישים, אשר בשרם בישלו על כירת נפט שהיתה ברשותם.

השלושה הפליגו מהוואי ב-24 בנובמבר, מתוך כוונה להגיע לאיי מרשל — מרחק של 4,000 ק"מ. ה-צרות התחילו ב-15 בדצמבר, כאשר ניקלעו לסערה שגרמה נזק לסירה ושברה את ההגה.

כתוצאה מן הסערה גם ניבעו סדקים בסירה ומים החלו לדלוף לתוכה, אך חומר-קצף פלאסטי ש-היה מותקן מתחת לסיופון איפשר לסירה להמשיך ולצוף.

המלחים חולצו ורבי-חובלה נשאר עם 12 מיליון ביצים

במיבצע משותף של דרום אפרי-קה ומוזאמביק, שתי מדינות שאינן מקיימות ביניהן קשרים דיפלומא-טיים, חולצו במסוק 12 מלחים מ-סיפון אנית הקירור הדאנית "פאפ אייס" שעלתה על שרטון ליד חופי מוזאמביק.

דרום אפריקה נענתה לבקשת דנמארק להציל את הספינים בתנאי שמטוסי דרום אפריקה יתודלקו במוזאמביק כדי שיוכלו לשוב ל-בסיסם.

מוזאמביק הסכימה להסדר זה והמסוק פינה את המלחים. רק רב-החובל נותר על הסיפון עם מטען של 12 מיליון ביצים. בקופנהאגן נמסר כי אם לא תחולץ הספינה מ-השרטון, ייזרקו הביצים לים.

אניה "נטלה" עימה גשר עם כל אשר עליו

אניה בת 27 אלף טון שעברה ב-ערפל הכבד במיצר המפריד בין שבדיה והאי טיורנו, כ-40 ק"מ צפונית לגוטנברג, נתקלה בנסיבות שעדיין לא הובררו בגשר הענק, מן הגדולים בשבדיה, ו"נטלה" אותו עימה. הגשר, שגובהו כ-40 מטר ואורכו כ-400 מטר, חיבר את האי עם היבשה והוקם לפני 25 שנים.

מלחי האניה נשלחו לכביש ל-עצור את המכוניות בעוד מועד, אך רק לאחר 40 דקות עלה הדבר ב-ידיהם וכידי המשטרה. בינתיים הי-דרדו לתהום מכוניות רבות וחוש-שים לחייהם של לפחות 13 אנשים. 240 מטרים של הגשר הענק נעלמו במים.

"שודדיים פעילים במזרח הים התיכון"

כל מי שסבור כי עידן שודדי-הים חלף-עבר מן העולם אינו אלא טו-עה. שבועון-הספנות השבדי "לאפ" מסר, כי באגן המזרחי של הים ה-תיכון — לא הרחק מישראל — נשדדו מאז 1977 קרוב ל-100 אניות ומרביתן נעלמו וגורלן לא נודע.

לדברי השבועון החליטו 15 חב-רות ספנות להקים משמר של ספי-נות תותחים אשר יסיירו באזור ה-ים התיכון, ממשלת לבנון כבר הס-כימה להצעה זו ויתכן כי נמל ביירות ישמש כנמל-בית לצי ספינות התותחים הללו, אשר לא יניפו דגל של כל מדינה שהיא.

נמסר כי חברת הביטוח "לוידיס" הסכימה להשתתף בהוצאות מימור-נו של הכוח הימי הזה. זאת נוכח העובדה, שהנזק הניגרם על-ידי שודדי-הים מגיע לכדי 500 מיליון דולר לשנה.

מספנות בשבדיה ונורבגיה כבר הודיעו על הסכמתן לבנות את ספי-נות התותחים הדרושות בשביל ה-כוח הימי המתוכנן.

מזל טוב

בר-מצווה

מ/1 בן עטר עופר
מ/ר שוורץ ישראל
מ/2 פישר שלמה

חתונה

ק. רדיו פוקס יהודה
חש' ראשי רובינשטיין אבל
חובל/1 השביט גדעון
מ/ר בנדרסקי אריה (חבת)

הולדת בן או בת

מ/1 לוי אברהם	תאומות
מ/2 נבעה ויקטור	בת
ק. 2 גרוס דניאל	בת
ק. 1 שמש דוד	בן
מ/ר גד זית	בן ובת
גזבר בלייר זאב	בת
חובל 1 ענבל מאיר	בת
ק. 2 סיסו שמואל	בן
חובל 1 חזן אלברט	בת
ק. רדיו הרשקוביץ אריה	בת
חובל 1 אפרתי צבי	בן
ק. 2 דדו הרצל	בן
ק. 2 אשכנזי יעקב	בן

