

קצין הים הישראלי בטאון



כסלו תשמ"ג
דצמבר 1982
גליון מס' 18

בגליון זה:

- "מי צריך איגוד מיליטנטי"?
- על דא ועל הא ולקראת מה
- מערכת יחסי העבודה בצי הסוחר הישראלי
- הרהורים מן הים
- היא הוא והים
- רעיונות והצעות לחוזה העבודה החדש
- לקט מפסקי-דין של ביה"ד הארצי לימאים.
- המדורים הקבועים.





בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22
ת.ד. 9512
טלפון: 04-512231-2
מברקים: איסופגרם
מיקוד 35 662

THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

ISRAEL,
HAIFA,
22, HAPARSIM ST.
P.O.B. 9512
TEL. 04-512231-2
TELEGRAM:
ISSOFFGRAM
ZIP CODE 35 662

גליון מס' 18
כסלו תשמ"ג
דצמבר 1982

המערכת:
שלמה אלימור
גיא גילרון
אפרים מרקוביץ
יוסף פניני

צילום השער: באדיבותו של לוגסי אביגל

עיצוב ועריכה גרפית:
סטודיו דף, חיפה
סדר: "ידע סלע" ת"א בע"מ



מעל הגשר

בטאון זה רואה אור בסימן הבחירות לועידת איגוד קציני הים. החברים שביקשו לפרסם את דבריהם הציגו את דעותיהם כראות עיניהם ולפי מיטב כשרונם. נאמנים למדיניות הפרסום שלנו אנו מביאים לדפוס את הנכתב כלשונו, כולל דברים שלא ירדנו לסוף דעתם של הכותבים.

המוזכרות המשמשת כמערכת איננה מתפלמסת עם דברי הברם המצביעים על מחדליה וזאת בגלל חוסך האפשרות לדון בנושאים נכבדים במסגרת הערות שוליים.

על אף האמור, חרגנו מכלל זה לגבי דברים המתעלמים מהעובדות מחוסר ידיעה או במכוון.

לחברים שהגישו מועמדותם למועצת חטיבתם יש להזכיר את הכלל "נאה דורש ונאה מקיים".

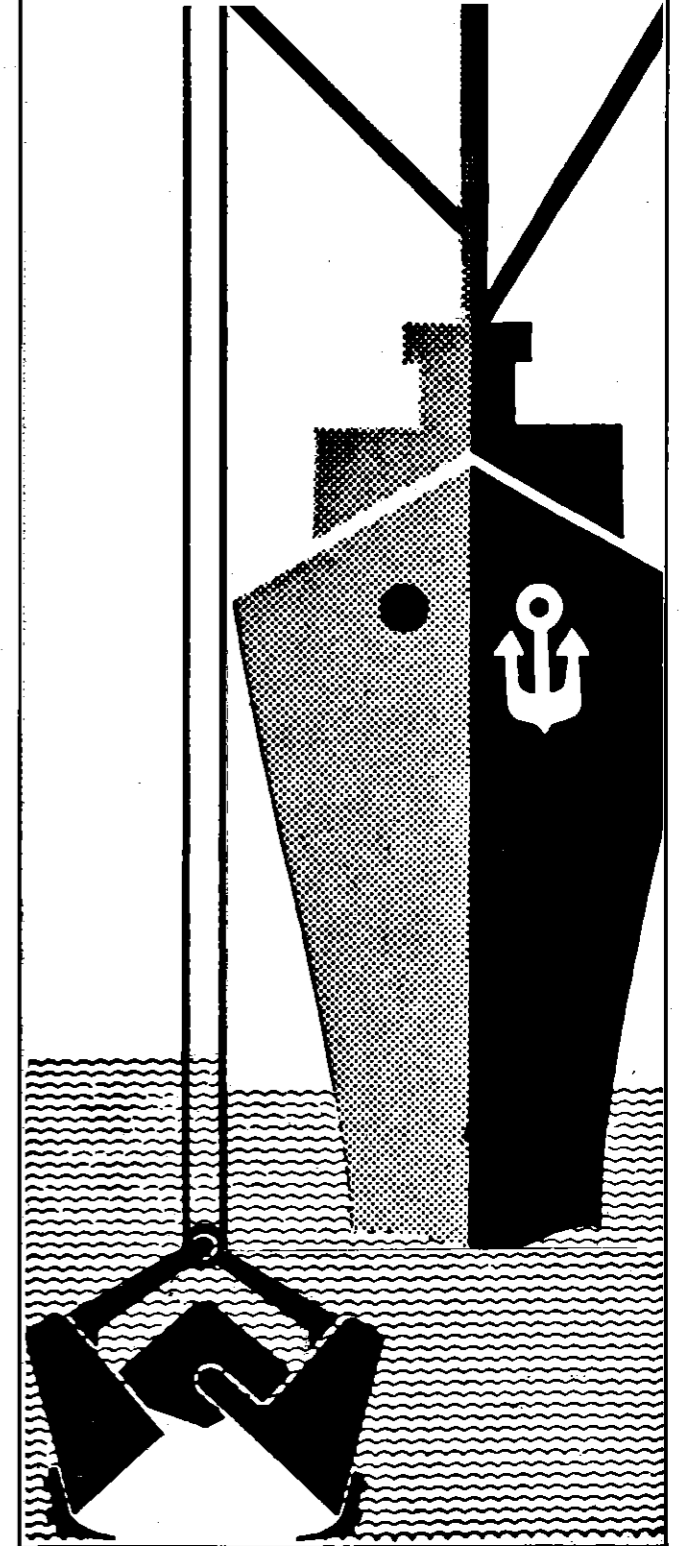
כעוסקים במלאכה בשנים האחרונות הכרנו את המגבלות של מערכת כשלנו וגם מודעים אנו להצלחותינו וכשלונותינו כאחת. על אלו שיפעלו בקדנציה הבאה, כנבחרו ציבור הקצינים, תוטל החובה לבחון מצבים לגופו של ענין ולפעול להשגת המטרות המוצגות על ידם כשטר לבחוריהם.

כמיטב המסורת הדמוקרטית הנהוגה אצלנו יש לקוות שנצליח לבחור לייצוג באיגודנו בחברים בעלי כוונות כנות וכישורים להנהיג את האיגוד בצורה נבונה לטובת ציבור הימאים וענף הספנות הישראלי כאחד.

המערכת.

אניות משא

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלי



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

טלקס: TARCO 46603

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

סוכני אוניות

נוסד 1941



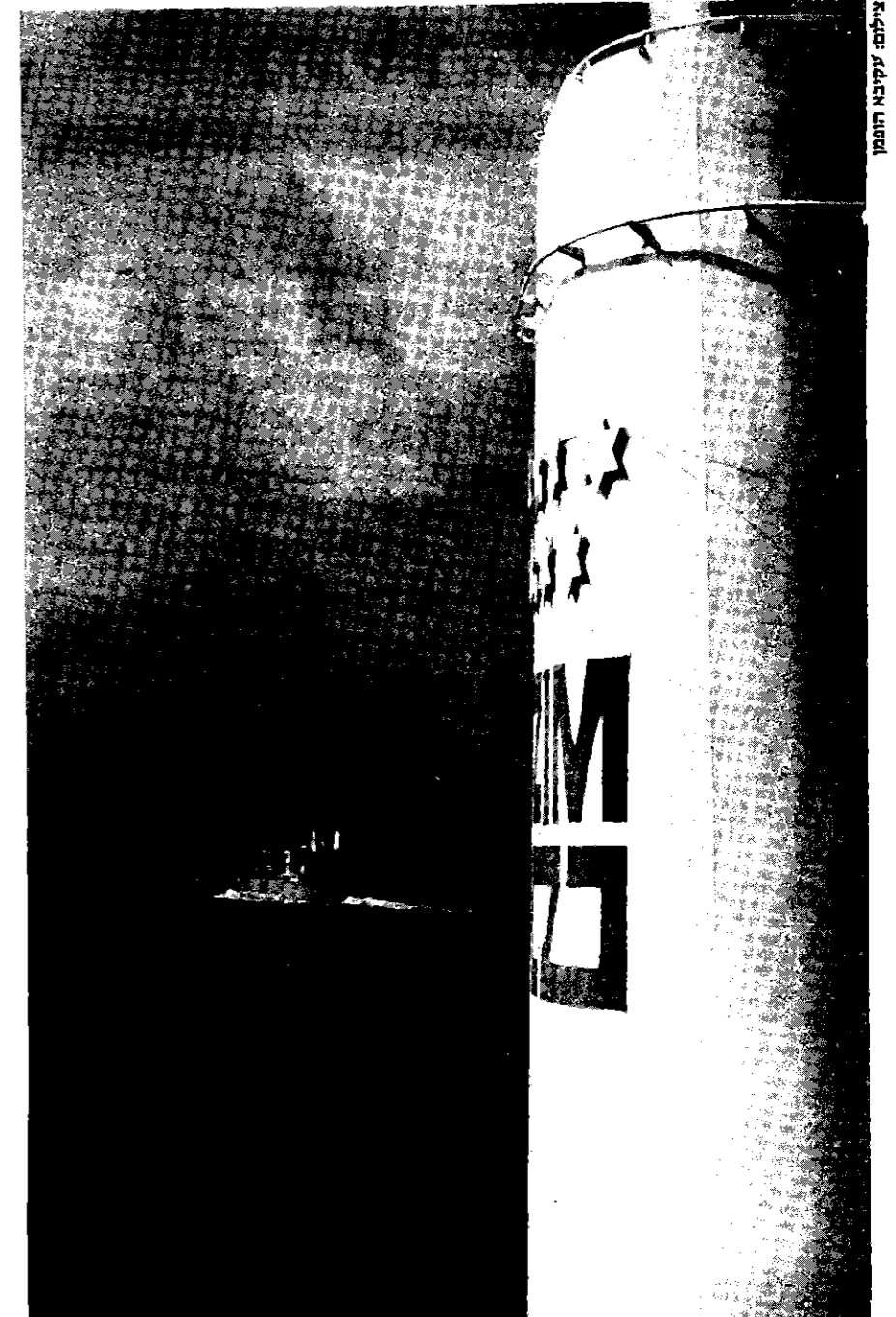
דרך העצמאות 43, חיפה 31 033
ת.ד. 33765 — טל 04-66 79 13 (3 קוים)
מברקים: "SHIPPERS" טלקס. 46824 (אנגלי)

סניף אשדוד:

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

מי צריך איגוד מיליטנטי?

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ



צילום: עשירא חוממן

מאחד שר/ח מרקוביץ משמש כמזכיר באיגוד, ברצונו להעיר שהרשימה היא על דעתו האישית של כותבה ואיננה מחייבת את שאר חברי המזכירות. בהיות ר/ח מרקוביץ אחד המועמדים למועצת החטיבה יש להתייחס למאמרו כאל יתר מאמרי המועמדים שחלקם רואה את אור במדור זה. המערכת.

כשהתחלתי לכהן בתפקיד מזכיר חטיבת ר/ח ומ/ר, בסוף פברואר 1982, שמעתי מכמה מחברי חטיבתנו התבטאויות בנוסח "הו הו, עכשיו יהיה לנו איגוד מיליטנטי". התבטאויות אלה (בין השאר גם מפי כמה מידידי האישיים) לא הושמעו בנימה של תקווה, כי אם בנימה של חשש מפני הבאות. מאז, הקדשתי מחשבה מרובה לנושאים הבאים:
א - מהו בעצם "איגוד מיליטנטי"?
ב - האם זה "טוב ליהודים או רע ליהודים"?
ג - האם האיגוד בשנה האחרונה אכן היה "מיליטנטי"?

● איגוד מקצועי בתקופת שפע.
מבלי להתייחס לתרגום המדויק של המושג הלועזי "מיליטנטי" (שספק אם ניתן לתרגמו במדויק לעברית), בדרך כלל כשאומרים על אדם או קבוצה שהם מיליטנטיים, הכוונה לכך שהם תוקפניים. איגוד עובדים חייב, לדעתי, להתאים את גישתו למצב הכללי במקום שבו הוא מתקיים, וכן למצב הספציפי בתחום שבו עובדים חבריו.

בפעילות השוטפת, הצלחנו לשמור על זכויותיהם המלאות של חברינו (ואני מדבר כרגע לפחות על אותם חברי חטיבת ר/ח ומ/ר אשר הביאו את בעיותיהם בפנינו).

● העמקת הקו המיליטנטי
לא היה אפילו מקרה אחד שבו הצליחו חברות ספנות או משרד התחבורה לפגוע באחד מחברינו - למרות שבכמה מקרים נכנסנו לעימות חזק עם הממסד. יחד עם זאת, לא השבתנו בפועל אפילו אניה אחת השנה.

אמנם, כפי שהתבטא בפני מנהל אגף הצוות ב"צים": "זה נכון שיש שקט תעשייתי, אך אנו ("צים") פועלים כמו שחבר חדה מנחת על צווארו".

תשובתי לכך היא זו: על המנהלים הגדולים לדעת שיש ביקורת ובקרה גם על מעשיהם ומחלליהם והם אינם יכולים להרשות לעצמם. לפעול ככל העולה על רוחם, על חשבון קציני האוניות ורביי החובלים.

דוגמא נוספת היא נטייתו של אגף הספנות במשרד התחבורה, להקריב כשעיר לעזאזל רביי חובלים ומכונאים ראשיים כדי לחפות בכך על מחדלי המשרד.

בפעילות התקיפה שלנו הן כלפי מנהל האגף, והן כלפי משרד התחבורה, באופן כללי, הורדנו במידה גדולה את הלחץ המופרז שהופעל על חברינו.

אם אנסה עכשיו להשיב על שלוש השאלות שהעליתי בתחילת דברי הרי שזו דעתי:

א - "איגוד מיליטנטי" הוא גוף תוקפני ויזום (לא פסיבי).

ב. בימים אלה, לא רק "טוב ליהודים" אלא חובה היא שיהיה לנו "איגוד מיליטנטי" (כמובן, מבלי לחרוג מגבולות ההיגיון והאחריות).

ג. בשנה האחרונה אכן פעלנו במידה מסויימת של "מיליטנטיות", אך עדיין יש מקום להגביר את הקצב. (לדוגמא: עדיין לא הפעלנו מספיק לחץ - כולל כמובן אני עצמי - בנושא הפטור ממסוי, הפגסיה המוקדמת, תעסוקת זרים, אניות שבעלות ישראלית תחת דגלי נוחות ועוד).

אני תקווה, שלאחר הבחירות, המזכירים החדשים - ויהיו מי שיהיו - ימשיכו את הקו "המיליטנטי" ואף יעמיקו אותו.

יחד עם זאת, על האיגוד להיות זהיר ומתוחכם, כדי שלא לגרום להרס מוחלט של מקור ההכנסה וכן כדי שלא לספק למעסיקים עילה לשבור לגמרי את האיגוד ולחסל את אשר כבר הושג בעבר (כגון במקרה "אל-על").

מן האמור לעיל, ברור שאיגוד מקצועי יעיל, הוא זה אשר גישתו פרגמטית, וחבריו, ובפרט נציגיו, מסוגלים לשנות את גישתם במהירות, בהתאם למצב הכלכלי של המשק בו הם חיים.

● המשבר בעולם הספנות ואיגוד חזק.

באם נתייחס עכשיו למצב הספציפי של איגוד קציני הים כיום, נדמה שעל עובדה אחת אין מחלוקת: מצב הספנות בעולם כולו, כולל במדינת ישראל, הוא בשפל עמוק. חברות ענק בעולם מתמוטטות ורבות אחרות מקטינות את מספר אניותיהן באופן דרסטי.

יחד עם זאת, יש לספנות הישראלית יתרונות מסויימים. חברות ספנות ישראליות מחזיקות מעמד ופה ושם אפילו מרויחות משהו.

באווירה הכללית בארץ: גישת הממשלה הנוכחית לבעיות יחסי עבודה וגישתו של משרד התחבורה אל נושא הספנות הישראלית, מחייבים לדעתי, איגוד חזק, תוקפני ויזום. יש כמובן להיזהר מאוד מצעדים חסרי אחריות, אך אסור בשום אופן לוותר להימסד בנושאים שאינם משמעותיים לחברות הספנות, מבחינת עלות התיפעול.

איגוד מיקצועי חזק יכול (ולדעתי גם חייב) להתערב בנושאים כגון בטיחות, בזבוז יתר של הנהלות, פקידי חוף והתנהגות משרדי ממשלה בענייני ספנות (וכל מה שקשור במושג שחיתות מימסדית).

באם נתח את פעולות המזכירות הנוכחית, נראה לי שלפחות במידה מסויימת פעלנו בצורה תוקפנית מספיק כדי שהמימסד הספנותי לא יתעלם מקיומנו. יחד עם זאת הצלחנו לשמור על גמישות ולא נרמנו הפסדים לחברות הספנות.

כדי להמחיש זאת אתן מספר דוגמאות: התמנו עם חברות הספנות על הסכם העבודה לשנת 82/3 בתוך חודשיים בלבד, דבר אשר עזר לחברות לקבוע את קווי פעולתן במישור המסחרי והתפעולי, מבלי לחשוש לשיבושים בתיפעול השוטף. יחד עם זאת, קיבלנו העלאה גבוהה (יחסית לשאר המשק) במטבע הישראלי, ושמרנו על שכרנו הדולרי מפני שחיקה.

בתנאים של שפע כלכלי כללי, יש להניח שהמעסיקים בעצמם יהיו יותר נוחים להיענות לתביעות שונות של העובדיים, גם ללא צורך במאבק מקצועי עיקש מצד האחרונים.

במקרים כאלה, העובדים יכולים להרשות לעצמם יותר נייחות, הן מבחינת בחירת עיסוק יותר נוח ויותר משתלם, והן מבחינת אפשרות להמתין זמן מה ללא תעסוקה עד שתמצא תעסוקה הולמת.

ההיגיון הפשוט מחייב שבתנאים כאלה (של שפע) אין צורך באיגוד מקצועי תוקפני, אלא מתון ודיפלומטי, שכן ניתן כאמור להשיג הטבות רבות ובקלות יחסית - כיוון שיש למעסיקים מהיכן לתת.

לא רק שיש למעסיקים מהיכן לתת, אלא שיש להם גם הרבה מה להפסיד במקרה של שיבושי עבודה, כך שבדרך כלל יעדיפו להימנע מעימות עם העובדים.

למרבה הצער, המציאות הוכיחה כי במקרים רבים, דווקא בתקופות של שפע קמו איגודים מקצועיים שונים שמתוך חמדנות וחוסר אחריות, החלו לשבש את השקט התעשייתי בתחום עיסוקם, על מנת לקבל נתח כמה שיותר גדול בעוגת השפע הכללי. לא פעם תרם מצב כזה לנפילתם של מפעלים או חברות בעיצומה של גאות כלכלית כללית.

● ובתקופת שפל כלכלי

לעומת זאת, במקרים של שפל כלכלי, קשה יותר, כמובן, מצבם של העובדים, וכן חייבת להיות שונה גישתו של האיגוד המקצועי.

בתקופות שפל, קטנים רווחיהם של המעסיקים ולפעמים הם אפילו מפסידים. כמובן שאינם נוטים, במקרים כאלה, להיטיב את תנאי העובדים, ומנסים אפילו להוריד בתנאים (לדוגמא - שחיקת השכר הריאלי).

איגוד מקצועי אינו יכול או להרשות לעצמו להסתפק בגישה דיפלומטית, כי באמת קשה למעסיקים להוסיף על שכרם של העובדים, ויש לשכנע אותם לכך גם ע"י הפעלת לחצים.

הקושי במקרה כזה הוא למצוא את שביל הזהב בין לחץ, שהוא חזק מספיק כדי לשכנע את המעסיק לקבל את תביעות העובדים, לבין לחץ חזק מדי, אשר עלול למוטט את המעסיק לגמרי ולחסל בכך סופית את מקור הפרנסה.

על האיגוד המקצועי להיות, במקרים אלה, תוקפני למדי והחלטי, כדי שהמעסיקים לא יזלזלו בתביעותיו, ולא ישימו אותן במקום נמוך בסדר העדיפויות שלהם.

על דא ועל הא ולקראת מה

מאת: ר/ח צבי שמעוני

האומנם מסלפים את דמותו או אך ורק משקפים אותה?
"MIRROR, MIRROR, ON THE WALL WHO'S THE FAIREST OF THEM ALL?"
אמרה המכשפה המכוערת בטרם ניפצה את הראי.

יסיק כל אחד מאתנו את מסקנותיו. ובכן, לקראת מה? עלינו להחליט אם להילחם בתופעות עצמן ולא בראי המשקף אותן, או למלא פינו מים, להיאגף ולהצדיק עצמנו בזאת ששאר העולם אינו יפה מאתנו.

ואולי נתנחם בכך שאותו תעלול של נסיון שבירת הראי מבוצע בימים אלה, במידה גדושה עוד יותר של אטימות ומרץ, ע"י ממשלתה הנבחרת של ישראל.

• תדמית

בעיית תדמיתו של קצין הים צצה מבין דפיו השונים של הבטאון האחרון. למקרא הדברים, התעורר בי רצון לתת לעט להשתולל, התעורר מעין מחנק של אדם הכלוא ברשתם של בני שבטו. שבת, אשר בחייו היום יומיים, - הפגום, הוא האהוב עליהם, ונוח להם לדשדש בביצתו אך משנתפש בקלקלתו, שופך הוא חמתו על לוכדיו, ולא על אנשיו אשר הביאוהו למצב זה. מבעד לדפי הבטאון בוקעות אנוחות על סילוף דמותו של הימאי.

• תנאים איכותיים - תמורה - פנייה מוקדמת
חברות הספנות זכו לשקט תעשייתי במשך השנים האחרונות. לשקט תעשייתי ממושך מעין זה זכו אך ורק תעשיות ברדודות בעולם כולו. זכו - אמרתי, ולא זכינו. ובגלל מה זכו בדבר? על דרך השלילה, בגלל איזולתנו בעבר מאחר, ולא ידענו לנצל את נשק השביתה בדרך מבוקרת ורציונאלית.

זאת על דרך השלילה. ומה על דרך החיוב?
נתנו להם שקט תעשייתי, תוך ציפיה לתגמול. נאמר מפורשות - לתשלום עבור השקט הממושך.

האומנם נתנו לנו חברות הספנות תמורה הוגנת? האומנם ניתנה תמורה כל שהיא? מסופקני.

ואסכם: א) תנאי חייו של הקצין על גבי האונייה, הורעו. לחץ העבודה גבר; האפשרות להפליג עם בני המשפחה התמעטה; השירות שהיה מקבל התדרדר.

ב) התמורה החומרית לא הפכה למשמעותית יותר, ועתה היא בתהליך שחיקה רצינית.

ג) תחושת מחנק הכליאה בתחומי המקצוע שבהר בנעוריו רבה יותר. וכאן, דומני, הגעתי לעיקר.

במידה רבה, ניתן השקט התעשייתי כדי לאפשר את ביצועה של הפנייה המוקדמת. התמורה לעבודה הימית הינה דלה ומעוררת מחשבה שאין מה להפסיד. לכן, אין דבר המקשר אותן לעבודתן הימית, למעביד, בעבותות של אחריות הדדית. ידוע לכלנו כי אין חברות הספנות האשמות הבלעדיות בדבר. אולם, האחריות לביצוע חלה עליהן, אם בעזרת הממשלה, ואם בלעדית.

האחריות להצבת גבול לסחבת חלה על איגודי הימאים. חובתם לעשות זאת במחשבה פוריה ובלחץ בלתי פוסק עד לביצוע.

כל נושא שיועלה על ידי חברות הספנות בשטח ההתייעלות, כל נושא שעשוי להגביר את רווחי החברה (או בדרך השלילה, למעט נזקים), צריך להידחות על ידי איגודי הימאים, עד לאחר ביצועה של הפנייה המוקדמת.

• בטיחות

ל"אורם" של האסונות המצטברים, שארעו בעת האחרונה בצי הסוחר, זכה נושא הבטיחות לטיפול מסולף.

הפכו את המונח בטיחות ל"פרה קדושה", וזאת מבלי להבין את עקרון הבטיחות בים.

מה היא בטיחות במקרה חירום, במקרה המתקרב למקרה חירום, או בחיי היום-יום שתפקידם להכין אותך למקרה חירום?

מה היא? ואשיב - לקיחת סיכון מועט למניעתו של אסון גדול יותר. כאן ההתחלה וכאן הסוף.

את זאת, דומני, איש אינו מבין - לא הצוותות, לא הפונקציונרים למיניהם, ואף לא ועדות החקירה הצצות כפטריות.

אפרט: מאחר והבטיחות הפכה ל"פרה קדושה", יצר הדבר אפשרות להסתיר מאחוריה שרצים רבים של רצון לנוחיות מופרזת, חוסר יכולת פיזית, חוסר יכולת מקצועית, חוסר נכונות לסיכון מועט העשוי במקרים רבים למונע אסון כבד. הגיע הדבר למצב אבסורדי כאשר מעט נתיזי מים ותנודה קלה של האונייה מביאים להסתגרותם של אנשי הצוות באיזורי המגורים וסירובם לצאת לחלקים האחרים של האונייה. הכל במעטה .. "זה לא בטוח".

אין סכנה גדולה מזו לאונייה. להערכתי, יתכן ואסון אחד, הגדול מכולם, יכול היה להימנע, באם דרך המחשבה היתה הפוכה. היינו, יש לקחת סיכונים.

סיכון מחושב כמובן. הזוכרים אתם את אותם הימים בהם הזדחלנו בסערות אדירות בין מצבורי המטען הנעים בבטן האונייה, כדי לחזק את קישוריהם... זכור כי בשעת הסערה עצמה, היינו נוהגים לבדוק את פתחי המחסנים ואת קדמת האונייה פעמיים ביום, ובאם היה צורך, אף יותר. מנענו אסונות כבדים.

• היש מקום לרוטציה בעבודה הימית והחופית.

מה לרוטציה זו ולשמירת האופי האנושי של עבודתנו, אין אני מבין -

לעצם העניין:

א) מעבר לעבודת חוף - כן.
ב) חזרה מעבודת חוף לעבודת ים - לא.

ג) רוטציה - לא ולא.

אפרט קצרות:

א) הימאי אינו חייב לכבול עצמו לים. בתקופה מסוימת בחייו זכותו להינתק מהווי החיים הימי ולהשתלב בענף שיש לו בסיס טוב להתקדם בו - היינו ענף הספנות.

ב) השתלב הימאי בעבודה חופית ועבר בה את תקופת הנסיון ולא חזר לים - אין מקום לחזור ולקלטו בים. זאת מאחר שדרך ההתקדמות בים צריכה להיות פתוחה לצעירים, וכך יש להתור להורדת הגיל הממוצע של אנשי הצוותות, למענה של הרמה המקצועית ולמען הבטיחות באונייה (ועל זה בהמשך).

ג) ידוע לכלנו כי עוברת תקופה, לעתים ארוכה, עד אשר האדם מביא את מירב התועלת למקום העבודה החדש. לכלנו סיפורים על מפקחים, מנהלי תפעול וכו', ששלמו עבודתם "דמי לימוד", יש וגבוהים עד שהפכו ל"סבירים". (אין הדבר שונה אצל נושאי תפקידים מרכזיים באונייה).

רוטציה תגרום לחוסר יעילות והפסדים רציניים, או למשכורת חנים, למשתלבים ברוטציה. השאלה הינה האם זו מטרותנו.

צילום: עקיבא חזמן

רעיונות והצעות לחווה עבודה 83/84

מאת: ר/ח דוד כהן
א.מ. "צים קליפורניה"

הענקת אוטונומיה רבה יותר לאגיה כיחידה אוטונומית ע"י הגדלת הסמכויות המוענקות הן לרבי-החובלים והן למכונאים הראשיים. הגברת ההתייעצות איתם לפני קבלת החלטות במשרד, החלטות שבמקרים רבים גורמות לנזקים ולהפסדים מחוסר אינפורמציה ותיאום. לדעתנו יש לבחון באהדה את האפשרויות לשיתוף פעולה עם חברות הספנות לשם הגברת חוסנה וכישר תחרותה של הספנות הישראלית. לגבי הצעות לחווה עבודה. עם השתכללותה של הספנות המודרנית, המעבר לאוניות מתוחכמות ומחיריות, הגברת הסבב שלהן וקיצור שהותן בממלים, גדלה התפוקה של כל אגיה בעשרות אחוזים. הספנות נמנית כיום עם התעשיות, למרות שהיא בעצם מספקת שירותים, וזה בדומה ל"תעשיית" התיירות שגם היא מספקת שירותים. על מנת להגיע למצב זה, השקיעו חברות הספנות ורשות הנמלים הון עתק ומאמץ טכנוני כביר, אולם כיום, עקב הגידול העצום בתפוקה, הן נהנות מהשקעתן.

• התייעלות וחסכון
נכונות זו של ציבור הימאים איננה מלאה ובלתי מותנית. היא מותנית בכמה גורמים:
1) הקמת ועדה משותפת לחברות הספנות ולאיגוד שתבדוק לא רק היכן ניתן לצמצם באוניות אלא כיצד, ובעיקר, ניתן לצמצם בצוות החוץ המוגזם, באבטלה הסמוייה הגורמת ל"אכילת" הרווחים שנעשים ע"י האניות.
יש להשוות את ה-OVERHEAD של חברות הספנות בהשוואה לחברות ספנות זרות אחרות, על מנת שיושג צמצום וחסכון בהוצאות משרדיות.
2) בעוד שהחסכון שיושג מהוה רווח נקי לחברות הספנות, אין הדבר כך לגבי הימאים. המיסוי הגבוה השורר בארץ מהוה גורם המדכא כל רצון להתייעלות ולעבודה נוספת. מכל דולאר שמרויח הימאי עליו לשלם כ-60 סנט לאוצר. בצדק רב אומרים הימאים שבשביל רוח שולי של 40 סנט לא כדאי להתאמץ. יש לפיכך למצוא דרך שחלק גדול יותר מהחסכון יגיע לידי הימאים.

חווה העבודה האחרון (82/83), לא כלל תוספות שכר לא לקצינים ולא לדירוגים, אלא רק ניסה לשמור על הכנסתם עקב הירידה בערך הדולאר (בארה"ב לפחות) גם זה לא נשמר במלואו, אבל זו היתה המגמה הכללית.
החווה לא כלל תוספות שכר לא בגלל שנציגי האיגוד לא רצו בכך או ש"התביישו" לדרוש. הדבר נבע מן המשבר המתמשך בספנות העולמית, משבר שגרם להתמוטטותן של חברות ספנות גדולות וותיקות ולסגירתן של חברות ספנות בארצות בעלות מסורת ימית כגון אנגליה, הולנד, גרמניה ויפן.
כאמור, הכירו נציגי האיגודים בעובדה זו והלכו לקראת חברות בספנות. ניתן לומר שציבור הימאים מוכן ללכת הלאה לקראת חברות הספנות ע"י נכונותו לצמצום צוותות והקטנת ההוצאות באניות. צמצום ההוצאות יכול להיות מושג ע"י בדיקת כל הוצאה באניה באם היא חיונית, מניעת אובדן ציוד ובזבוז, שמירה על הרכוש הקיים, ביצוע עבודת אחזקה שונות שכיום מבוצעות ע"י קבלני חוץ, חסכון בדלק.

• צי מזדקן
כוונתי לא באוניות, אלא בנו, המפעילים אותן. סביר, שתהליך זה באם לא נמנהר למנוע אותו הוא - יימשך. הדבר אינו בריא, אינו רצוי ומסוכן. פשוט מאוד. אדם מזדקן, אין מקומו בים. אין הוא משתלב בחברה סביבו העבודה בים, הינה לעתים קרובות מתישה, קשה, ואין הוא מסוגל לבצע. לא אחת, נושא הוא צרור של מחלות שמיוקומן ליד סניף קופת חולים, ולא בלב האטלנטיק. בקיצור: הוא מהווה מטרד וסכנה לאוניה, והים מהווה סכנה לו. כאשר מספר המזדקנים רב וכאשר הגיל הממוצע על גבי האוניה עולה, מותרת גם מידת הסכנה. כן, יודע אני, אתה, על אף שנותיק צעיר הינך.

• קווי בית
כוונתי לאוניות קונבנציונליות המפליגות בים התיכון. מטענים קיימים - קוי בית אין. נודה: אין המעסיקים יכולים לשאת בנטל ההוצאות הבטיחותיות, הוצאות תחזוקת האוניה והתשלומים הישירים לצוותות ישראלים.
באם ברצוננו בקווי בית, עלינו ליזום יחד עם המעסיק (בעיני במקרה זה חברת "צים") - ובשיתוף משרד התחבורה - דרכים להקטנת ההוצאות.
דומני שהפירוש לדבר הוא:
א. הורדת הרמה הבטיחותית - אותו "עודף שומן" שאינו עוזר אלא מבחינה פסיכולוגית.
ב. הורדה ברמת התחזוקה, שהיא בחלקה השירות שאיש צוות אחד נותן לשוני, וכל אנשי הצוות נותנים לאחזקתה ובטחונה המדומה של האוניה תוך ביצוע עבודות שאינן הכרחיות.
ג. בעקבות הדברים הללו: צמצום באנשי הצוות - ברור, כפי שצויין, תוך הפחתה במעמס העבודה ולא הגברתו. ברור גם כי כוונתי היא אך ורק לקווי הבית, ואך ורק לאחר פתרון של בעיות בווערות יותר, כפי שציינתי בחלקים קודמים של רשימה זו.

• ייצוג חטיבת חוף
באופן טבעי, בעיקר בחטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים, משקלם של אנשי החוף עולה. בשטח הייצוגי נוצר מצב מוזר. אין

לעובדי החוף ייצוג ישיר במועצת האיגוד ובמזכירות. דומה כי ניטרלו את עובדי החוף, כדי שלא ישפיעו על החלטות האיגוד. אולם לא כך הדבר. עובדי החוף בוחרים את חברי המועצה. דומני שלא אגזים אם אציין שכל חבר מועצה מחטיבת רבי חובלים-מכונאים ראשיים, נבחר בהתאם לרצונם של חברי החטיבה העובדים בחוף. ברור שפעולת המזכירות מושפעת ממצב זה. המצב אינו רצוי לחברי החטיבה המפליגים והוא אינו הוגן לחברי החטיבה עובדי החוף. דומני שיש מקום ל"שרייף" לחברי החטיבה העובדים בחוף מקום במועצה. הם יבחרו את נציגם למועצה, תוך הימנעות מבחירת חברי מועצה אחרים, שעליהם להיות אך ורק נציגיו של החלק המפליג.

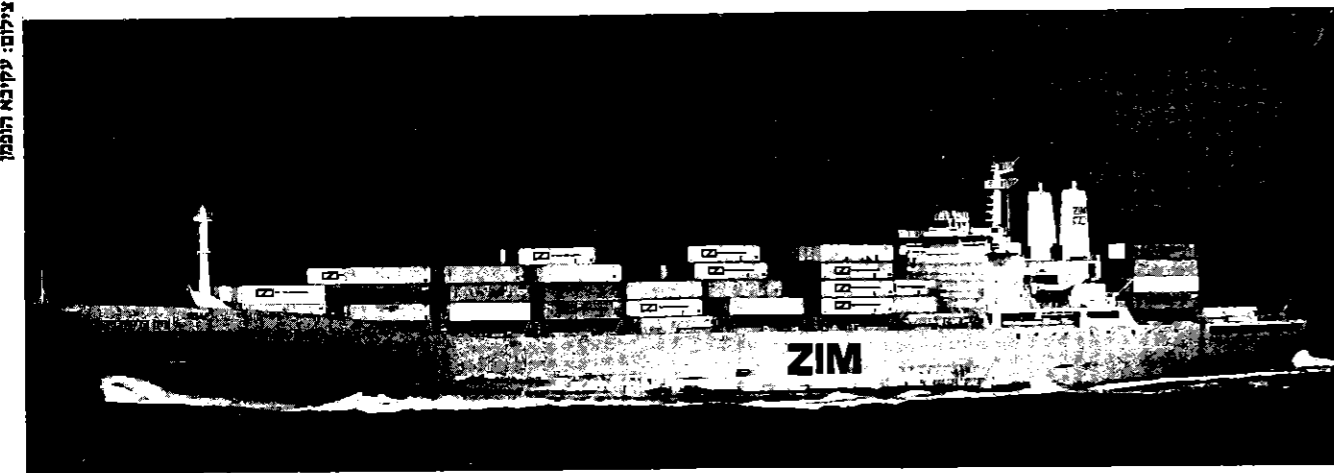
• ולקראת מה
בעבר, ההליכה לים היתה בחירה באורח חיים נחשק. הצד המקצועי היה דבר מישני. מאמין אני כי הוא לא היה גורם ממשי בבחירת הים כאורח חיים. אט אט, ובשנים האחרונות בקצב מהיר, מסיבות הידועות לכולנו, התמונה הולכת ומשתנה. אומר - השתנתה.
אורח החיים בים אינו מועדף על ידי הימאים על פני אורח החיים החופי, אלא היפוכו של דבר. הבסיס לעבודה הימית הינו מקצועי. המניע להמשיך בעבודה בים ולהצטרפות (עדיין) של כוחות חדשים, הוא מקצועי, כשהתמורה הכלכלית מהווה את הגורם הראשוני המכריע.
כלומר, אין האדם בראש וראשונה ימאי, אלא הינו קודם כל, נתב, מכונאי, איש תחזוקה, מומחה למטענים, טבח וכו'.

העבודה בים היא מקצוע המחייב אורח חיים לא רצוי.
כאשר זה המצב, ברור שדרכי ההתקשרות למקצוע, ומשקלה של התמורה, אינה יכולה להיות מושווית למקצועות אחרים. משום כך, שיקול הפרישה המוקדמת מאורח חיים בלתי רצוי, קיים במצטרף החדש ורובץ בכל כובדו על הימאי הוותיק.

אחזור ואעלה דברים נדושים מקובלים על כולנו, ודומני גם על שאר גורמי הספנות: באם רוצים כי יהיו ימאים, על הימאי לקבל תמורה פחות או יותר הוגנת על הקרבתו, וברור כי יש -

א) לאפשר לימאי פרישה מוקדמת.
ב) על השכר להיות הולם.
ג) הרוטציה בין עבודה וחופשה חייבת להיות סבירה.
לדעתי, על האיגוד לעמוד על ביצועם של התנאים הבאים, שהם תנאי לקיומה של ספנות ישראלית: 1. מקומות עבודה חופיים המהווים המשך ישיר של מסלול העבודה לימאים, אשר לאחר 10-15 שנים, ומינוימום 5 שנים בתפקידם האחרון, יחליטו לפרוש.
2. פגישת מוקדמת לימאים שהם בעלי ותק ימי של כ-25 שנים.
3. קיצור מועדי ההפלה. כלומר, רוטציה שתאפשר לימאי שהייה תכופה יותר בביתו (ארבעה חודשי הינתקות, ניראות לי בלתי אנושיים).
4. תמורה כספית שתבטא בכך שעד לפרישתו, ישתכר קצין הים פי 2 בממוצע שנותי מאשר עמיתו בחוף.

• אחרים כבר הגיעו לזאת
זה שנים רבות פועלים האיגודים להשגת התמורה המצוינת. גורמי הספנות מודים בכורה שבהענקת תמורה מעין זו, אולם הנושאים אינם מסוכמים ורבים היתדות הננעצים בגלגלי העגלה. נפשנו כבר נקעה בזאת. באם תוך תקופה קצרה, לא יסוכם המוסכם, דומני כי עלינו לפנות לדור הצעיר ולבאר להם כי אין עתיד בצי הסוחר הישראלי. עלינו לחשוב במונחים של העברת הצי הישראלי לידיים פילפיניות וסיניות. יהיה עלינו להודות: "דפקו אותנו" - אולם אין זה הוגן מצידנו באם לא נזהיר את הדור הצעיר מפני אותה מכשלה שאנו נלכדנו בה.
יהיה עלינו לפעול לפירוקן של מסגרות ההכשרה הימית, מסגרות הפיקוח הטכני והמקצועי (על מי נפקח? על צוותות סיניים בדגלים פנמיים?). בזאת נחסוך למדינה הון עתק ולצעירים עוגמת נפש מרובה.
בטרם פורענות, הבה נתאזר עוז, אנו ושאר הגורמים הקובעים בספנות, למניעתה של התמוטטות זו על ידי בניית מערך חיים ימי, אשר יתאים לאופיו הנוכחי של צי הסוחר. כל זאת, כדי שנוכל, בלב שקט, להמליץ עליו לפני דור העתודה.



צילום: עקיבא הוממן

היחידים שהשקיעו, וממשיכים להשקיע מאמץ פיזי ונפשי עצום – ואינם מקבלים תמורה נאותה להשקעתם – הם הימאים. אין להשוות כלל עבודה על אניה לפני 10 שנים להיום.

לפני כ-10 שנים "בילתה" האוניה ויחד איתה צוותה, כמובן – למעלה מ-60% מוזמנה בנמלים. כאשר היו מגיעים לנמל היה זה בדרך כלל לתקופה של 3 ימים ועד שבוע. האנשים היו רגועים ולא היו מתחים באניות. תקופת השירות הארוכה תרמה להיווצרות הווי וקשרים בין אנשים והאניה היתה מעין בית. אנשים נהנו מהחיים בים ומההפלגות.

כל זאת לא קיים כיום. לא רק שהשהייה בנמל קצרה מאוד – (מתוך הפלגה של 104 ימים נמצאת האניה בנמל רק 19 יום, כלומר פחות מ-20% ממשך ההפלגה. בתקופה זו האניה פוקדת כ-30 נמלים, דהיינו ממוצע שהייה של פחות מיום בנמל) – אלא שכל הפלגה היא "חזרה". לא נוצר קשר בין אנשים, לא נוצר הווי והאווירה איננה מה שהיתה פעם.

כל זאת מוביל להיווצרות מתחים פיזיים ונפשיים קשים המכבידים עוד יותר על התפקוד השלו והרגוע. ומה הפיצוי לכל זה? תוספת שכר קטנה ועלויה שברובה הגדול חוזרת היישר לכיסו של שר האוצר.

מה אם כן הפיתרון? הפתרון לדעתי הוא הגדלת מספר ימי החופשה. אנו צריכים לשאוף לכך שעבור כל יום נסיעה בים יקבל הימאי יום חופש. דהיינו, חצי שנה הפלגה וחצי שנה חופשה.

היות ותוספת החופש הנדרשת לשם כך היא גדולה, יש לשאוף להגיע לכך בהדרגה. בשלב ראשון יש לחתור לכך, וכבר בחוזה העבודה הבא, לשבוע עבודה בן 5 ימים, ממש כפי שהוא קיים בתעשייה האווירית. אין כל סיבה מדוע ש"בתעשייה הימית" לא יעברו גם כן לשבוע עבודה בן 5 ימים.

בשלב ראשון יש להמשיך בשבוע בן 45 שעות עבודה, כלומר יום העבודה יתחיל ב-08.00 ויסיים בשעה 18.00. גם ארוחת ערב תוגש בשעה 18.00. ימים שישי ושבת יהיו ימי מנוחה. מי שיעבוד בימים אלה יקבל יום חופש נוסף. היות ויש 52 ימי שישי בשנה, הרי שהחופש השנתי יגדל ל-52 יום וזהו לדעתי צעד ראשון וחשוב לקראת המטרה שצינתי לעיל.

אני מודע לעובדה שישנם אנשים שאינם מעוניינים בכל-כך הרבה חופש ומעדיפים מסיבה זו או אחרת להפליג.

לא לו אני יכול לומר שאילו יהיה הרבה חופש לאנשים שרוצים בכך, יתעורר מחסור בכוח אדם פעיל שאותו יוכלו למלא אלו שרוצים להפליג.

• פטור יחסי במקום מוחלט

נושא נוסף הוא משכורתיהם של רבי-החובלים ומ/ר. משכורתם של רבי-חובל בדרגה 1, בקו שלוש היבשות נמוכה כיום ויאלית מכפי שהייתה לפני כ-6 שנים. היא נמוכה במאות דולרים ואין פוצה פה ומצפץ.

הסיבה העיקרית לכך היא שיטת הפטור ה"סוציאליסטית" שבה הפטור לנער סיפון שווה לסכום הפטור המגיע לרבי-חובל.

בעוד שהאש"ל של כל הדירוגים וחלק מהקצינים הזוטרים פטור רובו ככולו ממש עקב הפטור, הרי שרבי-חובלים ומכ" ראשיים צריכים להמיר כ-300 דולר לחודש מהאש"ל כדי לכסות את השלילי הנובע מהפטור הנמוך, המביא את שיעורי המס לסכומים אגדתיים.

אינו בא בטענות אל חברות הספנות שאינן מכסות את השלילי, כלומר מגלמות אותו, אבל אני כן בא אליהן בטענות שהן אינן עושות מאומה כדי לשנות מצב מתפיר זה.

היכן נשמע שדמי אש"ל שאינם נחשבים לשכר (אלא רק לצרכי מס לצערנו) ינוצלו וישמשו כמקור לכיסוי חובות למס הכנסה? ממה נובעת השויוניות הזו בפטור על האש"ל? כלום שויוניות זו קיימת באיזההא שטח אחר בחיינו? כלום דמי האש"ל של פקיד זוטרי ופקיד בכיר בחו"ל זהים? כלום קיימת שויוניות בתשלום מס הכנסה בין רבי-חובל לנער הסיפון? אני רואה כאחד המאבקים הראשיים של האיגודים – המאבק על שינוי בפטור והפיכתו לסכום יחסי במקום מוחלט. למאבק זה יש לצאת בשיתוף מלא עם איגוד חברות הספנות.

• דוטציה בין תפקידי ים וחוף

רעיון נוסף שברצוני להעלות הוא רעיון הרוטציה בין תפקידי ים וחוף לרבי-חובלים ומכונאים ראשיים. הרעיון הוא שתתנהל רוטציה בין המפקחים בחוף לבין המפליגים בים. הרוטציה תתחלק ל-3 שלבים: (א) חמישה חודשי הפלגה בשנה. (ב) ארבעה חודשי עבודה במשרד. (ג) 3 חודשי חופש.

יתרונות הרוטציה הם כדלקמן: (1) המפקחים שיושבים זמן רב במשרד נוטים לשכוח את הבעיות באניות ואינם

מתעדכנים בחידושים התכופים ובשינויים שחלים. (2) רבי-חובלים והמכונאים הראשיים נוטים להסתגר בבעיות אונייתם, לא תמיד רואים את התמונה בכללותה ואינם מבינים תמיד את הבעיות של יושבי המשרד.

הרוטציה תעזור הן לשיפור בהבנה והן לעדכון מבחינה מקצועית של המפקחים.

(3) לאנשים המפליגים בים תהיה אפשרות להיות בבית 7 חודשים במקום 4 כיום.

(4) לאנשים העובדים במשרד תגדל ההכנסה השנתית וכן גם יגדל החופש השנתי העומד לרשותם. (3 חודשים במקום חודש).

(5) חברות בספנות לא יפסידו מכך היות ותגבור ההבנה, הקומוניקציה ושיתוף הפעולה בין המשרד לאניות יגביר ללא ספק את יעילות הפעלת המערכת ויחסוך כסף רב לחברות. כמו כן, השכר שהיו צריכות לשלם כחופש שנתי לרבי-חובלים ישולם ברובו תמורת עבודה במשרד.

בשלב שני אפשר יהיה להחיל את הסידור על העובדים במשרד התחבורה, במכון להכשרה ובנתבים. כיום הסידור לדאבונא הוא חד-סטרטי בלבד – העובדים הנ"ל באים להפליג מידי פעם (דבר שהוא חיובי כשלעצמו) ואילו עובדי הים אינם יכולים למלא את מקומם.

לדעתי, רעיון הרוטציה איננו רק בחזקת רעיון, אלא הוא בר-ביצוע. כדי למנוע את ה"בלאגן" הנובע מהחילופים במשרד, המחליף המיועד ייכנס לתפקידו כחודשיים לפני מועד ההחלפה ויעבוד בחפיפה עם המוחלף. עם צאתו של זה להפלגה או לחופשה ייכנס עובד נוסף למשרד כך שכל תפקיד שמאייש אותו אדם אחד יאיישו אותו שניים. במשך הזמן, לאחר שהאנשים ילמדו היטב את העבודה, תקופת החפיפה תוכל להתקצר במידה ניכרת.

נושא נוסף הוא חיזוק שיתוף הפעולה בין איגוד קציני הים לבין ועד עובדי החוף. ישנם אינטרסים משותפים שקל יותר להשיגם ע"י שיתוף פעולה (כגון קניות בהנחה למופעים, בחנויות, ומוצרים שונים. שכל שהגוף גדול יותר, כלומר מייצג ציבור עובדים גדול יותר, ההנחות משמעותיות יותר).

הרהורים מן הים

מאת: ר/ח דניס יורדן, א.מ. "אשכול"

כמו רבים אחרים קראתי ברגשות מעורבים על כונת המזכירות להצטמצם השנה בחוזה העבודה "בשמירה על הקיים". זאת כנראה, לא במעט, בזכות ה"פזמון" החוזר זה שנים של חברת "צים" על "המצב הקשה בספנות" – דבר שלא מנע ממנה גם הפעם לסיים את השנה ברוח ואף להזמין אניות חדשות (כן ירבו)

יסלחו לי חברי במזכירות על שלא ירדתי לסוף דעתם בפרוש המושג: "שמירה על הקיים". מאחר והנושא לא פורט הרי שבהכרח צצים אצלי סימוני שאלה רבים: האם הכונה ל"הקפיא" את השכר ולהסתפק בתוספת היוקר באם/וכאשר תנתן לכלל העובדים? לגבינו, הימאים, לא יהיה לכך כל ערך, שכן ערכו של המרכיב הדולרי בשכרנו עולה ללא הרף לצרכי מסוי ועם כל תוספת הניתנת במשק אנו מוצאים עצמנו רק עם "שלילי" יותר גדול.

ידוע הוא שאין מערכת המסוי בנויה לימאים ואין הוא לוקחת בחשבון את עלות המחירים וירידת כוח הקנייה של שכרנו בחוץ, לכן, אנו מסיימים כיום כל הפלגה עם חוב "שלילי" המגיע לא פעם למאות אלפי לירות לאדם...

זאת ועוד: עקב צמצום מספר האניות אנו מוצאים עצמנו תקופות ממושכות בחוף – אם בחופש מאולץ ואם ב"המתנה" – כאשר שכרנו או יורד לשליש. עובדה היא שרבים מן הפקידים במשרד עוברים בתקופה זו בשכרם את רבי-החובל שלא לדבר על הקצינים הנמוכים יותר אשר אינם יכולים בתקופה זו, בשום אופן, ל"גמור" עם משפחתם את החודש.

יוצא מכך, בהכרח, שמעט הדולרים שנחסכו בעבודה קשה בים "נטחנים" בתקופות ההמתנה בחוף ומה שקורה באמת זה ידידה משמעותית בהכנסתם הריאלית של כל העובדים ביסו לא נשאר אלא לתהות: מה המוטיבציה שנשארה לשרת באניות?



צילום: עקיבא חפמן

הצי הישראלי לאן?

מאיר מיוסט חובל ראשון א.מ. "אשל"

ולמרות משכורתו הנמוכה יותר, הולך ונדחק החוצה מענף זה מכורח הנסיבות. על הממשלה לתת דעתה לנושא ובעיקר זה מתפקידו של שר התחבורה. הממשלה לא צריכה לעסוק רק בכיבוי שרפות כבמקרה של "אל על" אלא יש לאתר את מוקדי הבעיה ולהתמודד איתה, ויפה שעה אחת קודם.

זה המקום לציין שבמלחמת יום כיפור, למרות כל הרעש בכלי התקשורת בענייני הרכבת האוירית לארץ, רק 7% מהתצרוכת הביטחונית של ישראל הובאה לארץ בדרך האויר ואילו יתר 93% הובאו בדרך הים ע"י אניות ישראליות. אמנם נתון זה לא קיבל כל ביטוי בכלי התקשורת אולם אל לנו להתעלם ממנו. מצב זה, שבו נתון הצי הים, אינו יכול להמשך לאורך ימים. בעוד הצי משווע לרענון השורות בדור המשך של קצינים צעירים ובעוד חברות הספנות ממשיכות להעסיק ימאים זרים על פני ימאים ישראלים, הרי שהצי הולך ודועך. אם התחבורה האוירית בארץ נמצאת במצב קשה, הושבני שמן הראוי לשים לב שהתחבורה הימית לא תגיע לאותו המצב.

לכן, תיטיב הממשלה לעשות באם תוריד את המיסוי לימאים, או אף תבטלו

בימים אלו, של שפל כבד בענף הספנות בעולם, עדיין מצליחות חברות הספנות הישראליות לצוף על פני המים ולהחזיק את עצמן. זה לא רק בזכות בעלי האניות והחברות, אלא יש לזקוף זאת גם לזכותם של הפיקוד והצוותות באניות. להזוה ידוע, ויעידו על כך בעלי חברות הספנות בארץ, כי הימאי הישראלי אם בקצין או דרוג - הוא משכמו ומעלה ברמתו המקצועית, מעל לכל הימאים הזרים המשרתים באניות ישראליות. אולם למרות זאת נאלצים בעלי האניות להעסיק ימאים זרים וזאת עקב העלות הנמוכה שלהם.

היום, כאשר מותחילה להסתמן אבטלה חלקית אצל הימאים הישראליים, ממשיכות חברות הספנות להעסיק ימאים זרים בגלל מניעים כלכליים. זאת, למרות שימאי ישראלי מקבל משכורת נמוכה יותר מהימאי הזר. המיסוי הגבוה שמשלמים בעלי האניות על ימאים ישראלים יקר יותר בעוד שעל ימאים זרים אין משלמים מיסים כלל. יוצא שהימאי הישראלי הוא יקר יותר לחברה למרות שהכנסתו נמוכה יותר משל הזר. המסקנה איפוא שימאי ישראלי, למרות היותו בעל יכולת גבוהה מזו של הזר

כלל, כמו שנעשה לגבי כל הישראלים הנמצאים בשליחויות בחו"ל, אשר אינם משלמים מיסים על האש"ל שלהם, כך יצאו כל הצדדים נשכרים: א. הימאים אשר משכורתם תגדל, דבר שימשוך אנשים צעירים וכוח חדש לים. ב. חברות הספנות, אשר יצוותו את האניות בצוותות ישראלים שהם יעילים ומהימנים יותר מהזרים, ואשר יהיו בעלי אותה עלות מבחינה כלכלית. ג. הממשלה אף היא תצא נשכרת מכיוון שכל הכסף הזר יוכנס לארץ ולא יצא ממנה בידי ימאים זרים, כפי שזה קורה כעת.

באם הורדת המיסוי על הימאים תשרת את כל הצדדים הנוגעים, מדוע אין שרי האוצר והתחבורה מטפלים בכך מדוע לחכות עד אשר יוצרו מצבי לחץ בקרב ציבור הימאים תדמית הימאים בציבור הישראלי היתה ירודה מאוד. מאז 1978 לא היו "בעיות" עם הימאים והשקט התעשייתי נשמר בענף זה. זה לא אומר שמצב זה יכול להימשך לעד ועדיף יהיה לטפל בבעיה כעת, לפני שיהיה מאוחר מדי.



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

הצעות למועצה החדשה

דוד יחזקאל קצין רדיו ראשי

לקראת סוף הקדנציה של מועצת איגוד הקצינים הנוכחית יש בפי הצעות וקווים מנחים למועצה הבאה:

- יש לעשות מאמץ רציני לחיקון שכר היסוד בהשוואה לערך הדולר לפחות כל 3 חודשים, במקום פעם בשנה.
- כעת כשברוב חלקי העולם המערבי המגמה הכללית היא לצמצם את מס' שעות העבודה בשבוע מתחת ל-40 שעות, אנו עדיין מפגרים אחריהם בכ-5 שעות בשבוע. 5 השעות המיותרות הנ"ל

יכולות היו להינתן כחצי יום חופש או טוב יותר היה לבטל כליל שעות נוספות ביום שישי ולהוסיף כל זאת בתור יום חופש נוסף, כפי שניתן עבור שבתות וחגים.

3. רובם הגדול של הקצינים בעד חופשות רבות יותר.

זה יכול היה להעשות כפי שזכר לעיל בסעיף 2.

דרכים נוספות: להעניק יום וחצי חופש עבור שנת ותק אחרי 10 שנים ויומים עבור שנת ותק אחרי 20 שנים, או להנהיג שיטת "לונג סרביס ליב", שיטה שבה יש חודש חופש נוסף אחרי כל 5 שנות שרות.

מספר רבי חובלים ומכונאים ראשים הביעו חששות של שימוש לרעה בחופשות ע"י החברה. נוכל להוסיף הערה לפיה לא תוכל החברה להכריח אף קצין להשאר בחופש מעל ל-5 חודשים בשנה.

4. הגדלת השתתפות החברה בקרן השתלמות לקצינים מ-5 אחוזים ל-7.5 אחוזים.

5. יש לשנות את ההסדר לתשלום הלימודים האקדמיים לילדי הקצינים.

המקסימום שיכול קצין לקבל אחרי 10

שנות ותק הוא 80 אחוזים, בעוד רבי-חובלים ומכונאים ראשים מקבלים 100% וחלק מעובדי החוף מקבלים מעל 100 אחוז. האין ילדינו זכאים לאותם התנאים כשאר ילדי החברה?

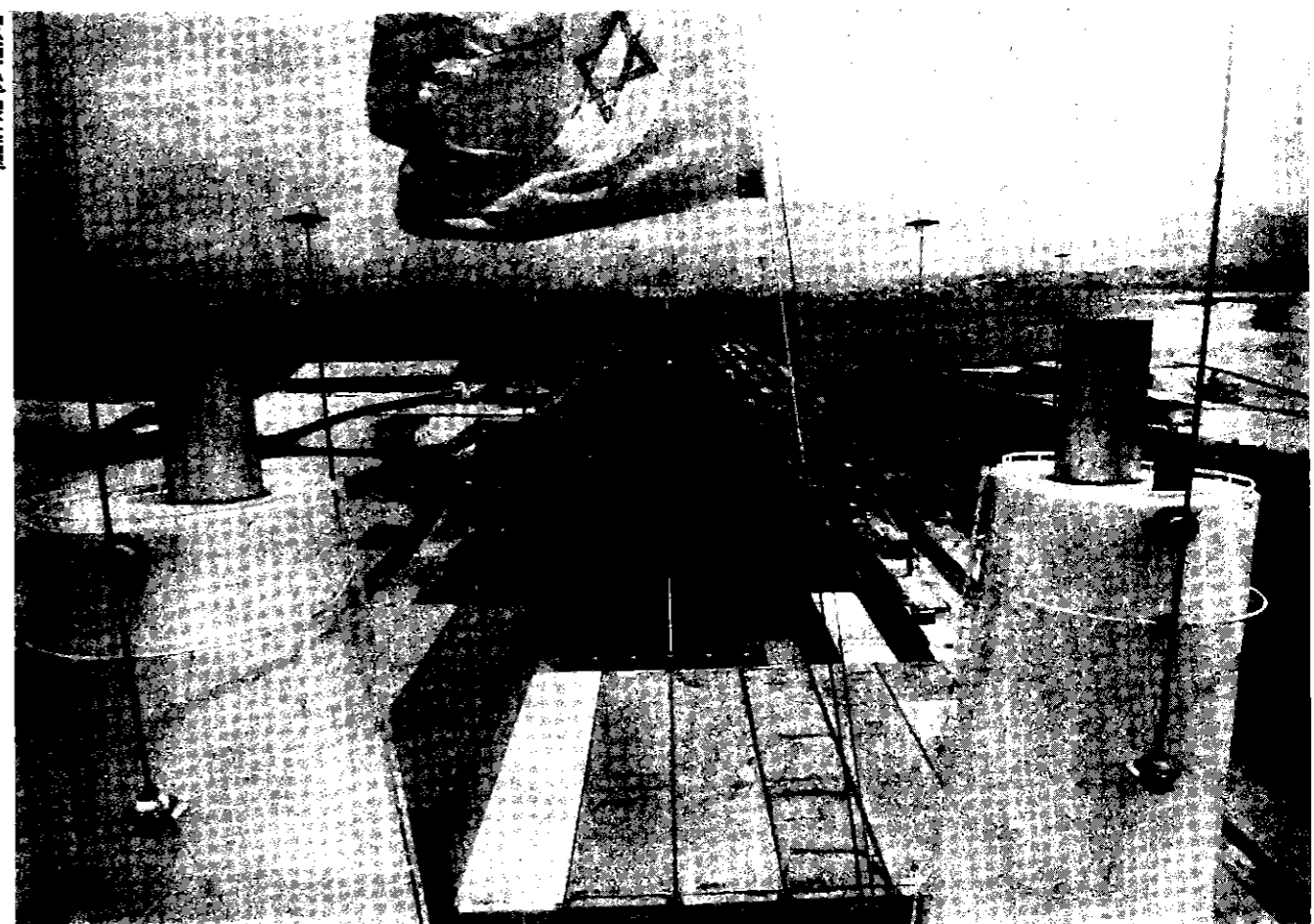
נושא נוסף לחשיבה הוא התשלום עבור גני ילדים, שהיום, הוא לא נמוך בהרבה משכר הלימודים באוניברסיטאות.

6. חופש לימודים עבור קורס צריך להינתן למשך כל אורך הקורס.

7. יש לתת פיצוי מסויים עבור ימי מחלה שלא נוצלו.

רבות מהנקודות הנ"ל הועלו כשתנאי שכר נדונו בעבר, אך החברות עומדות בסירובן, ואנו נאלצים לקבל את החוזה בהעלאת שכר בלבד.

לבסוף אני מגיע לנושא המאכזב ביותר עבורי והוא תוספת ים לקציני רדיו ראשיים. על אף שההצעה נתקבלה פה אחד במועצה, מסרבת החברה לחלוטין להשוות את תוספת הים של קציני האלחוט הראשיים לזה של חשמלאים ראשיים. נוכל רק להמשיך לבקש זאת בתקווה שיום אחד תסכים החברה לתקן אי צדק זה.



פיקוח חומץ

מערכת יחסי העבודה בצי הסוחר הישראלי (א')

הפער בין המודרניזציה הטכנולוגית לבין התרבות הימית בצי הישראלי

יש לראות את המהפך שחל בצי הסוחר הישראלי מאז שהוכנסה המודרניזציה הטכנולוגית באוניות מ-1967. תקופה זו מתחילה, לכאורה, מהאוניה "חביבה", אשר היתה הראשונה שהפליגה בחדר מכוונות בלתי מאויש 16 שעות ביממה.

עוד בראשית דרכה נתקלנו בבעיות ביחסי העבודה. אחד המכונאים הראשיים עזב את האניה מאחר ולא האמין שהיא מסוגלת להפליג ללא איוש חדר המכוונות. היבט אחר היה כאשר רבי-החובל סירב לשלם תוספת שכר למכונאים עבור משמרות-ים, (8 דולר דאז), בטענה שהמכונאי הראשי עובר את משמורתו של רב החובל, למרות שהדבר היה מעוגן בהסכם בין האיגוד המקצועי לבין החברה.

מעצבי ומתכנני יסום המודרניזציה הטכנולוגית לא ראו את ההשפעה שהיבט הסוציולוגי והפסיכולוגי יכול להביא על תהליך התפתחות יחסי העבודה בקרב אוכלוסית העובדים בסגל הימי.

לאחר 15 שנות פיתוח מורגש פער מדהים בין המוביליות במודרניזציה הטכנולוגית לבין התרבות הימית בצי הסוחר הישראלי. כאשר נאמר "תרבות ימית" זוהי מערכת של סמלים וסימונים ומוסכמות אשר האדם זקוק להם כדי לתפקד בסביבה שהוא נמצא בה כאשר קיימת אינטראקציה להסכמה הדדית לערכים.

התרבות בקהילה הימית הקיימת היא ירושה מהצי הבריטי שהובאה לצי הסוחר הישראלי עם דור המיסדים וכך היא נשארה. לצי מודרני אנו זקוקים לתרבות ימית מודרנית ומתקדמת. תהליך התפתחותה של התרבות הימית מדוכאת על ידי רבדים מסוימים של הקהילה הימית, הן החופית והן הימית.

• דוגמאות ל"תרבות ימית" אמחיש זאת במספר דוגמאות:

ב-1974 שובצתי לאניה "איריס" בתפקיד מכונאי ראשי. שם עבדתי ארבע שנים. באחת התקופות נשלח אלי צוער חשמל, בוגר הפקולטה להנדסת חשמל ובקרה בטכניון בחיפה. שמתתי מאד שאדם בעל פרטנציאל כזה נשלח לאניה. הוא קיבל את מלוא הסיוע וההדרכה הן ממני והן מחשמלאי האניה. לאחר הכשרתו, המלצתי לקדמו לדרגת חשמלאי ולשבצו על האניה "איריס" ואכן כך היה. כאשר הוא עבד תחת פיקודי הייתי מאד שבע רצון מדרך עבודתו בפתרון בעיות החשמל בעזרת

טבלאות אמת, ובקשתיו להכין מערך של טבלאות כאלה עבור מספר מכוונות. לאחר תקופה מחזורית אחת הועבר מהאניה "איריס" לאוניות המיכל הגדולות. כאשר הסתייגתי מזה נאמר לי כי עבור אוניות אלו הוא מתאים. חשמלאי זה החזיק מעמד הפלגה אחת בלבד, כחודש ימים, והתפטור מהחברה ומהאוניות בכלל.

לימים, פגשתיו באקראי ברחוב. כאשר גוללתי מיקרה זה עמו נודע לי שהוא עובד בגלל נזיפתו מהממונים עליו כי הוא יושב בחדרו וכותב כל הזמן ואין הוא מחליף נורות שרופות בשיפוליים בחדר המכוונות. לכן הוא נעלב עמוקות ולא ראה את מקומו בתרבות מדכאת זו.

ברצוני לציין שעל אוניות המיכל הגדולות היו מסיקים ונגבים לרוב, שעבודתם ברוב הזמן היתה קרצוף ורצפות חדרי המכוונות ומשכורתם הגיעה למימדים מדהימים ועברה את משכורתו של החשמלאי. כאן ברצוני להדגיש כי אילו ניתנה עזרה לחשמלאי זה כדי להחליף מנורות אלה על ידי המסיקים, אין לי ספק שהיו מבצעים זאת בשמחה רבה כדי להתפטור מהמטאטא.

בניתוח הסוציומטרי של מקרה זה אנו רואים שבמקום להביא למוביליות אנכית כלפי מעלה, של הערכים ביחסים ובמתן העבודות, כלומר לתת למסיק להחליף מנורות בשיפוליים בהשגחת מהנדס החשמל, הורדה רמתו של מהנדס החשמל. כאן נראה דיכוי משווע של חידוש התרבות הימית כפי שהיא באה לידי ביטוי בהיררכיה הימית.

לצערי הרב ניתן למלא ספר עביכרס על מקרים דומים ושונים בקרב הדרגות השונות כאשר מקרים אלה מהווים חוליה אחת בשרשרת הכללית של המערך הימי והחופי.

מקרה נוסף: נשלח מברק מאחת האוניות לאגף מסוים בזו הלשון: "מבקש לקבל אינפורמציה על מי למלא שמן במונפי המטען". מברק זה נתקבל באסוציאציה מדהימה: מה? הוא לא מכיר את עבודתו. אחת ההצעות שהועלתה היא לשלוח חזרה מברק בו ישאל את אחד העובדים הנמוכים ביותר בהיררכיה באניה על מי למלא שמן.

הניתוח הסוציומטרי של מקרה זה הוא: הפיקוד על האניה רצה לקבל לגיטימציה סמכותית פורמאלית, לסמכות בלתי פורמאלית שנתעוררה על האניה. כאן נראית בוזדאות החוליה המעורערת שכביכול צריכה לקשר בין המערך החופי והימי של מערכת היחסים והציפיות וניכור בסמכויות של הפיקוד על האניה.

מקרים רבים כגון אלו - ודומים להם - ניתן לראות ולהביא לדפוס, אבל לא זו המטרה של רשימה זו.

● פלורליזם תרבותי באוניות

היבט נוסף אשר מביא לדיכוי של התרבות הימית הוא חוק השיפוט המשמעותי בצי הסוחר הישראלי. כאן יש לחלק את העושים שימוש בחוק זה לשלוש קטגוריות והן:

א. אלה העושים שימוש נכון בחוק זה.

ב. אלה שאינם משתמשים בחוק בכלל.

ג. אלה שמפריזים בשימוש בחוק.

בקטגוריה א' נמנים מעטים, כאשר לקטגוריות ב' וג' הם מקור לדס־פונקציה מהותית בשימוש בחוק השיפוט המשמעותי, אשר בא להוריד את עקומת העבירות, כאשר במציאות אין הדבר כך.

לכאורה, נוצר מצב חדש אשר לא היה קיים לפני החלת חוק זה והוא עלית עבירות המשמעת בקרב אוכלוסית הקצינים, מ־1975 - בה היו מקרים בודדים בלבד של עבירות - לרמתה דהיום, כפי שהיא באה לידי ביטוי עלידי הפירסומים של המפקח הימי.

כל הארגומנטים המוזכרים לעיל הם הנרמים של יצירת מצב אנומלי במערכת היחסים התרבותית והחברתית הקיימת, היוצרת פלורליזם תרבותי. במילים אחרות: בכל אניה קיימות נורמות וערכים

אחרים הבאים לידי ביטוי עלידי פיקוד האניה, כאשר הם בדרך כלל קיצוניים במהותם ומצדדים בסמכותיות וריכוזיות מופרזת מחד של קבוצה אחת ומאידך לדמוקרטיזם ופזיזם יתר של הקבוצה השנייה.

מאחר וניידות העובדים באוכלוסיה הימית, מאניה לאניה, היא בתדירות גבוהה מאד - ארבע פעמים בשנה לפחות - גורם הדבר לדה־סוציאליזציה של האוכלוסיה הניידת, קושי להסתגלות ורה־סוציאליזציה במערכת חדשה בזמן קצר יחסית באניה השנייה.

כאשר הפרט אינו מזדהה עם המערכת נוצר מצב של דגריסיה, המוליך ומפתח אנטגוניזם חברתי. למצב המעודער הקיים במערכת היחסים, מיותר להדגיש שוב שבמצבים אלה לא מתפתחת תרבות מודרנית ימית.

● גישור פערים

כדי לגשר על פער זה יש לראות במיצב המשותף בתהליך פיתוח המודרניזציה והתחדשותה של התרבות הימית, בפורמאליזציה והאחדה של הערכים והנורמות. במילים אחרות תרבות אחת לכל האניות. אז - ורק אז - תהיה זהות ומוטיבציה לערכים ולתרבות מודרנית ומתפתחת.

אלה החושבים שגישור הפער יבוא רק עלידי למידת הבעיות בקורסים וכו',

טועים טעות מרה, מאחר שתרבות וחידוש בתרבויות נובעים ובאים מקרב האוכלוסיה העובדת בעצמה ובהסכמה הדדית.

תרבות איננה יכולה להיות כפויה מלמעלה עלידי מומחי אירגונים וכו', כי אם צומחת, מוכתבת ומוסכמת עלידי החברים עצמם, כאשר הם נעזרים במומחי אירגונים ומקבלים לגיטימציה מלמעלה ולא ההיפך.

טענות אלה מקבלות חיזוק עלידי מחקרי התורן לעלית פריון העבודה בקרב קבוצות עובדים.

הדרך לגישור פערים, על מנת להגיע לקונצנזוס חברתי ותרבותי בקרב האוכלוסיה הימית, צריכה להעשות בשני שלבים יסודיים שהם:

1. שלב לימוד הבעיה והגדרתה.

2. שלב ביצוע ופתרון הבעיה.

על־מנת להגשים את שני השלבים המוזכרים לעיל, יש להקים צוותות עבודה מקרב המערך הימי והחופי כאשר הם מונחים עלידי מומחה.

בוודאי יהיו מקטרגים רבים בטענה שקיים "קובץ נוהלים" וה"בלור־בוק". שני אלה אינם משקפים את המציאות העכשווית וכן קיימים ליקויים רבים אשר נוגדים את כללי התקשורת הבסיסית והם בניגוד לתורת הארגונים.

(רשימה ראשונה בסידרה).

בעקבות UNCLOS III

מאת אפרים גלסברג * (א.מ. "אסאק")

במים טריטוריאליים אלא אם האוניה נמצאת במעבר בין מים פנימיים לים הפתוח ולא הספיקה לצאת מהמים הטריטוריאליים כאשר החל המרדף.

● איזור סמוך

בעקבות כשלון ועידת האג תבעו מדינות רבות להכיר בסמכותן על האיזור הסמוך למים הטריטוריאליים שלהן, ואכן, באמנת ג'נבה נקבע שכל מדינה רשאית לקבוע איזור סמוך שרוחבו לא יעלה על 12 מייל. באמנה הנוכחית נקבע שרוחב איזור זה לא יעלה על 24 מייל מקו הבסיס.

סמכות מדינת החופים באיזור זה מצומצמת ל־4 תחומים בלבד: התחום הפיזיקלי, מכס, הגירה ותברואה. הסמכויות הן למנוע מראש את הפרת חוקי המדינה ולהעניש עבריינים באיזור הסמוך אחרי ביצוע העברה.

● איזור כלכלי בלעדי

על פי האמנה החדשה כל מדינה חופית יכולה להכריז על איזור המשתרע עד למרחק של 200 מייל כעל איזור כלכלי בלעדי. באזור זה נשמרת למדינת החופים זכויות ריבוניות לניהול אוצרות הטבע על הקרקע ובתת־הקרקע וכמו כן זכות בלעדית להקים איים מלכותיים ולישבם באזרחיה. האיים יהיו תחת

הטריטוריאליים כטוב בעיניה. מדינות דרום אמריקה הגדילו לעשות וקבעו מרחקים של עד 200 מייל.

ב־1958 UNCLOS שהתכנסה ב־1958 בג'נבה התקבלה אמנה בדבר המים הטריטוריאליים והאיזור הסמוך. הצעת הפרשה לקבוע את רוחב המים ל־6 פלוס 6 מיל (איזור סמוך) לא התקבלה ולכן שאלת רוחב הרצועה נשארה פתוחה עד עתה. מצב בלתי נסבל זה גרם למתיחות בין מדינות באזורים שונים כגון "מלחמת הדיג" בין בריטניה ואיסלנד, מעצר ספינות דיג אמריקאיות בפרו וצ'ילה ולאחרונה הפלת מטוסים לובים במפרץ סידרה.

באמנה החדשה נקבע שרוחב המים הטריטוריאליים לא יעלה על 12 מייל. בתחום זה נשמרת למדינת החופים ריבונות מלאה וזכויות דייג בלעדיות, ולאוניות זרות נשמרת זכות מעבר בתום לב.

למדינת החופים סמכות שיפוט מוגבלת באוניות זרות הנמצאות במים טריטוריאליים. אפשר לעצור ולנהל תקירה באוניה הנושאת דגל זר רק כאשר: א) האניה היתה מעורבת בפעולות חתרנות, סחר בסמים או הברחות. ב) האוניה ביצעה פשע "המתפשט" לעבר מדינת החופים (זיהום ים). ר"ג) כאשר רב־החובל ביקש את עזרת השלטונות. אסור לעצור אדם המבוקש בגין עברה פלילית בעת מעבר אוניה זרה בתום לב

ועידת האו"ם השלישית לגיטוח דיני הים III UNCLOS נסתיימה בחודש אפריל האחרון בחתימה על טיוטת אמנה. ועידה זו שנמשכה מ־1974 עסקה בכינוס כל הדינים הקשורים לימים והנושא המרכזי היה קביעת זכויות המדינות על שטחי הים השונים.

על פי טיוטת האמנה יחולקו הימים לאזורים הבאים:

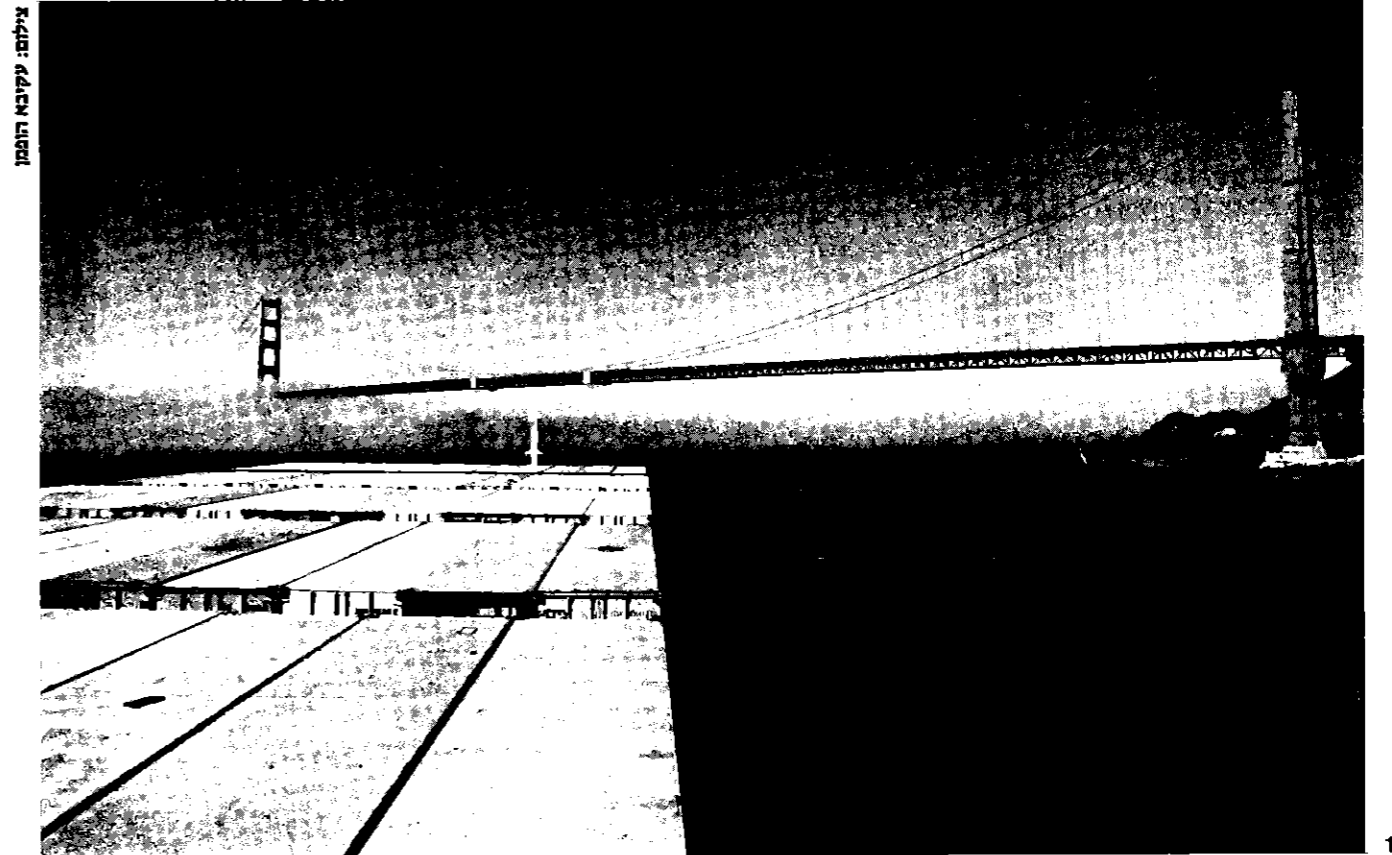
- א. מים טריטוריאליים (TERRITORIAL SEA)
- ב. איזור סמוך (CONTIGUOUS ZONE)
- ג. איזור כלכלי בלעדי (EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE)
- ד. שוניית היבשת (CONTINENTAL SHELF)
- ה. הים הפתוח (HIGH SEAS)

בהמשך הרשימה אתיחס לכל אחד מהאזורים הנ"ל. המרחקים שאציין הם מרחקים מקסימליים וגמדיים מקו בסיס הנמצא בגקורת השפל של חוף מדינה.

עד המאה ה־20 נחשבה רצועה בת 3 מיל כחלק מהתחום הטריטוריאלי של כל המדינה.

בועידת הים הראשונה שנערכה בהאג ב־1930, התגלו חלוקי דעות חריפים, בעיקר בין המדינות הימיות הגדולות לבין המדינות ה"חדשות" (דאז), כאשר לרוחב הרצועה. הועידה "התפוצצה" מבלי להגיע לכלל הסכמה. כתוצאה מכך קבעה כל מדינה את רוחב המים

U.N. CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA. *
** סטודנט בפקולטה למשפטים, ת"א



על־מנת להגשים את שני השלבים המוזכרים לעיל, יש להקים צוותות עבודה מקרב המערך הימי והחופי כאשר הם מונחים עלידי מומחה.

● מים טריטוריאליים

סמכות שיפוט בלעדית של מדינת החופים אך אין לאי מים טריטוריאליים, להוציא רצועת בטחון ברוחב של 500 מטר סביב האי.

למדינת החופים זכות מלאה לפקח על הדיג באזור, להוציא רשיונות דיג ולחלק מכסות דגה למדינות השונות, אבל היא חייבת להתחשב באינטרסים ההיסטוריים של מדינות אחרות באזור. לפי סעיף זה איסלנד לא תוכל לאסור כליל על דייגים בריטיים את הדיג באיזור, אך תוכל להגבילם בתקנות ובהסכמים כדי לשמור את הדגה.

האמנה מאפשרת למדינת החופים לכפות את חוקיה ותקנותיה המיוחדים על האיזור, ע"י מעצר אוניות וצוותיהן, אבל אין להעניש עבריינים בעונשי מאסר ויש להסתפק בהטלת קנסות.

לגבי אוניות סוחר ומטוסים, עיקרון חופש הימים נשמר באזור ועל מדינת החופים להתחשב באינטרסים של אוניות העוברות באזור.

● שונית היבשת

נושא שונית היבשת הועלה לראשונה ב-1945 בהכרזתו של הנשיא טרומן לפיה רואה ארה"ב את שונית היבשת באזור הסמוך לחופיה כשייך לה בלעדית.

"דוקטרינת טרומן" אומצה ע"י מדינות רבות וניתנה לה גושפנקא רשמית באמנת ג'נבה. נקבע שלמדינת החופים זכות ריבונית בלעדית על קרקע הים גם מחוץ למים הטריטוריאליים עד לעומק של 200 מטר מתחת לפני הים, או עד לעומק המאפשר ניצול למעשה של אוצרות הטבע.

באמנה החדשה הורחב מאוד שטח השונית ובתנאים מסויימים הוא עשוי להגיע עד למרחק של 350 מייל מהחוף או עד למרחק של 100 מייל מקו העומק של 2500 מטר.

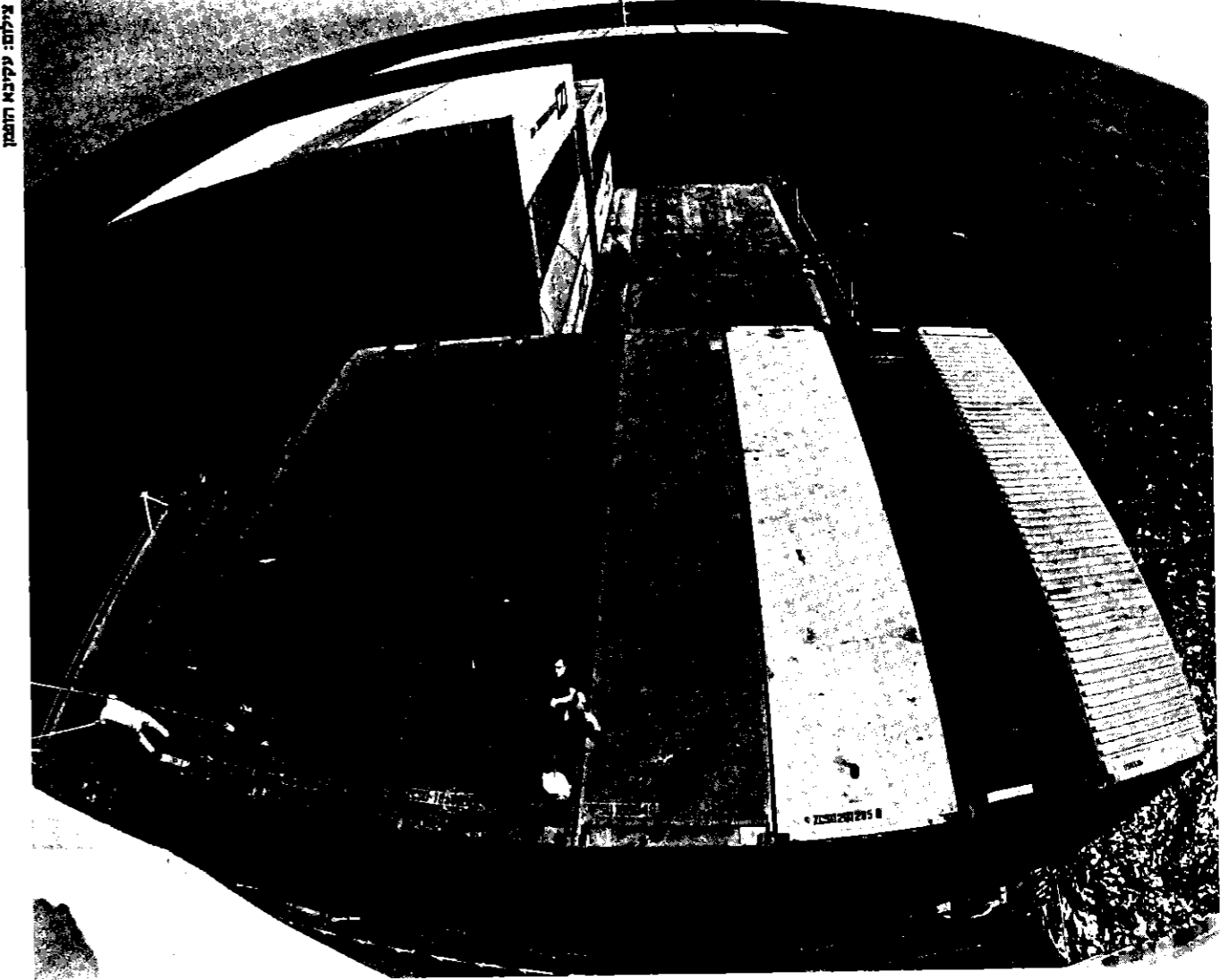
למדינת החופים זכות אך ורק על קרקע המים באזור ולא על המים שמעליהם או הדגה באזור. כמו כן מותר לכל מדינה להניח באזור כבלים תת-ימיים.

● הים הפתוח

כל שטחי המים שאינם כלולים באחד הסעיפים הנ"ל ואינם חלק ממים פנימיים נקראים "הים הפתוח". איזור זה חופשי מכל ריבונות ועקרון "חופש הימים" שולט בו.

קרקע הים ואוצרות הטבע בים הפתוח נמסרו לניהולה של רשות מיוחדת שתוקם ע"י האו"ם. הרשות תדאג לניצול האוצרות ושימור הדגה לטובת כלל האנושות ובעיקר תדאג לאינטרסים של המדינות המתפתחות.

כפי שראינו האמנה החדשה מחלקת את הריבונות והשליטה באוצרות הטבע על כל פיסת מים בעולמנו והאפשרות למצוא אי בודד, חופשי מריבונות וסדר תרבותי, הפכה לנחלת העבר. (מאמר ראשון בסידרה)



צילום: עקיבא חזקוני

18

אנו מפרסמים להלן מספר פסקי דין שניתנו בבית-הדין המשמעתי הנוגעים לחברינו הקצינים.

כוונתנו בפרסום זה היא להציג את פעולתו של בית-הדין ולהתייחס למסקנות המשפטיות כמדריך לקביעת נורמות התנהגות בצי הסוחר הישראלי.

נראה שיש צורך של מעקב מתמיד ע"י כל הגורמים הנוגעים בדבר לאחר השיפוט המשמעתי וכן לאמץ כל מסקנה העשויה לשפר את איכות החיים על האוניות. המערכת.

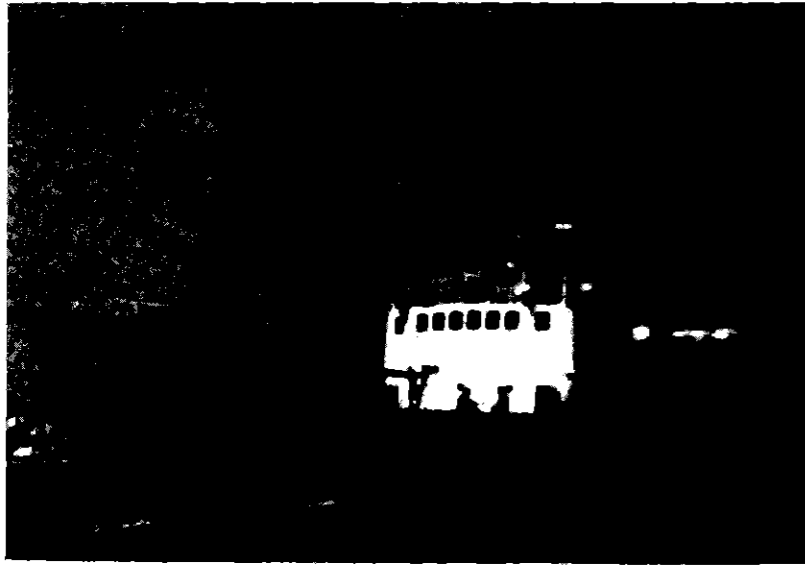
**פסקי דין
ובחרים אשר
נתנו לאחרונה
בבית-הדין
המשמעתי
הארצי לימאים
שליד אגף
הספנות
במשרד
התחבורה**

בעריכת עו"ד ר. חן, אב בית-הדין

1. מכונאי ראשון - שתיית משקאות אלכוהוליים באניה - 30 חדשי פסילה משרות בכלי שיט.

עובדות המקרה: מכונאי ראשון מסויים, שתה לשכרה ולאחר מכן תקף אחד מחבריו. הנאשם טען, להגנתו, כי היה שיכור לא ידע את אשר הוא עושה ולכן אין להענישו.

הדור השפטי והסחמט רוג'י



ספינת האימונים של בית הספר לקציני ים עכו. ר"ח זאב היס



כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקציני ים עכו

המטרה

בית הספר שם לו למטרה לחנך נוער ישראלי לקצונה בחיל הים ובצי הסוחר, ולהכשירו למילוי תפקידים ע"י הדרכה בתורת המקצוע ובעבודה מעשית. בתחומי החינוך החברתי והישול האופיי שואף בית הספר לטפח בנערים הרגשת אהבה למולדת, יחסי גאווה, חיבה למקצוע, הרגלים נאותים בחיי צוות ויחסי חברה הוגנים.

מגמות

בבית הספר שלוש מגמות: שייט, מכונאות ימית ואלקטרוניקה ימית. תכנית הלימודים הכללית זהה בכל המגמות.

מגמת השייט נלמדים המקצועות: נווט, ימאות, אסטרונומיה, מטאורולוגיה, רישום מפות, בנית אניות, מכניקה של האניה, חשמל, אלקטרוניקה, אוטומציה. **מגמת המכונאות הימית:** מכונות חום, תרמודימיקה טכנולוגיה, בנין אניות, שרטוט טכני, חוזק חמרים, אלקטרומכניקה, אלקטרוניקה, אוטומציה. בתכנית הלימודים של כל מגמה כלולה עבודה מעשית: לשייטים — ימאות מעשית בכלי שייט, למכונאים — עיבוד שבבי, רתכות ומכונאות.

סגל ההוראה וההדרכה עוזר לקדטים בפעולות התרבות כגון, חוגים, הרצאות, מסיבות, טיולים ומסעות. בבית הספר קיימת ספרייה, חדר עיון ומעבדות העומדים לרשות התלמידים יחד עם צוות הדרכה.

סדרי ההרשמה

על המועמדים להביא למשרד בית הספר או לשלוח אליו בדואר:

1. שאלון הרשמה ממולא בדייקנות וחתום (ניתן לקבלו בניה"ס).
 2. תעודת לידה המעידה על גיל המועמד (14-16).
 3. תלוש רישום ובו מספר הזהוי המדויק של המועמד.
 4. תעודת ציונים של שנה"ל הנוכחית או אישור בית הספר הכולל ציונים.
 5. 6 תמונות פספורט (על גב כל אחת ירושם המועמד את שמו).
 6. חוות דעת היועץ הפסיכולוגי מטעם המחלקה לחינוך במקום המגורים.
 7. חוות דעת של המורה היועצת.
- בגמר שנת הלימודים יצטרף הנרשם להמציא תעודת גמר רשמית של בית הספר היסודי או תעודת הסיום של כיתה ט'.

בית הדין פסק: במקרה של עבירת משמעת באניה, החוק מקנה לרבי-החובל את הסמכות להחליט אם להעניק סמכות לעצמו או למפקח. ברגע שרבי-החובל החליט להעביר את הענין למפקח — מוקנות למפקח בלבד הסמכויות לזון בענין ואין רבי-החובל מוסמך עוד להתערב בענין או לשנות החלטתו. לפיכך "החלטתו" השניה של רבי-החובל בטלה ומבוטלת ויש לראותה כאילו לא נעשתה ולהעביר הנושא לדיון בפני המפקח הארצי על הימאים.

בעקבות פסק הדין: הוגשה תלונה נגד רבי-החובל בדרישה להעמידו לדיון משמעת על מעשה ביטול החלטתו הראשונה.

מסקנה: מרגע שרבי-החובל החליט להעביר את הדיון למפקח, אין לו עוד כוח משפטי לשנות את החלטתו וכל נסיון כזה עשוי לסבכו בעצמו בהליכים משמעתיים. החלטה זו חשובה למניעת פתח להפעלת לחצים על רבי-החובלים לשינוי החלטותיהם.

5. **שלילת חופשת חוף ימית — סמכות רבי-חובל.**

עובדות המקרה: רבי-חובל מסויים, שלל מימאי חופשת חוף ורשם את הדבר ביומן האניה. בהגיע האניה לנמל, ישב הימאי מספר ימים, ולאחר מכן ירד לחוף ללא רשות ותוך סירוב לפקודה להשאיר באניה, לאחר שסיים עבודתו באותו יום. הימאי הועמד לדיון על התנהגותו הנ"ל.

בית הדין פסק: הימאי זוכה מכל אשמה. לרבי-החובל סמכות לשלול חופשת חוף למשך 72 שעות בלבד. רבי-החובל הנ"ל התכוון (ובכל אופן פעל) לשלול מהימאי את חופשת החוף במשך יותר מ-72 שעות, ובכך קיים ימאי מעצר בלתי חוקי. הימאי היה רשאי לנקוט בכל אמצעי סביר כדי להשתחרר ממעצר בלתי חוקי זה וכך אמנם עשה.

המסקנה: רצוי כי רבי-החובלים ירענו וזכרום, מדי פעם בפעם, ביחס לסמכות הענישה הנתונה בידיהם ויקפידו לא לעבור על גבולות סמכויותיהם.

הנדרשות מבעל תפקיד כזה. על-כן מצפים ממכונאי ראשי כי ידע לעמוד במצבי לחץ ומצוקה, שכן חיי הצוות יכולים להיות תלויים בקור רוחו ובתושייתו. לפיכך, מול הכבוד הרב שאנו רוכשים לבעל מעמד כזה קיימת ציפיה להתנהגות מתאימה והולמת. הנאשם נכשל במקרה הנדון ולא עמד בלחצים האישיים והמקצועיים אשר הופעלו עליו.

העונש: בהתחשב בשרותו הממושך ללא דופי של הנאשם, הוחלט להסתפק בעונש של 4 חודשים פסילה מלשרת על כלי שייט ובנויפה המשתמעת מפסק הדין.

הערה לחברת "צים": בית-הדין הביא לידיעת חברת "צים" בפסק דינו כי נטענו במהלך משפט זה טענות קשות בדבר קיפוח משפחות הימאים במניעת אספקה חיונית לנשים ולילדים אשר הפליגו עמם. **מסקנה:** המערכת המשמעית באניה בנויה על ביורו בעיות בדרך מקובלת ובצנורות המקובלים. בהשתמשו באלימות ל"פתרון" בעיה — מנסר הקצין את הענף עליו הוא עצמו יושב.

3. **רב חובל — אימוני כלי ידי בכלי נשק שלא בהתאם להוראות.**

עובדות המקרה: רבי-חובל מסויים, הפעיל אקדה בגשר אניה לשם אמוני קליעה למטרה.

בית-הדין פסק: לא הובאו בפני בית-הדין ההוראות המחייבות בדבר אימוני נשק באניות, אך אין ספק שרב החובל נהג שלא כשורה.

העונש: בגלל הסיבה הטכנית הנ"ל, נמנע בית-הדין להטיל עונש אשר היה מטיל אילו היו לפניו ההוראות והסתפק בנויפה, בתקווה ובאמונה כי מדובר בכשלון חד-פעמי ותוך הבעת מורת רוח מהתנהגותו של הנאשם.

מסקנה: החיים באניות מתנהלים בהתאם להוראות וכללים. קצין בכיר הנוהג בניגוד להוראות — מזמין הפרת הוראות על ידי הכפופים לו ומנסר את הענף עליו הוא יושב.

4. **ביטול החלטת רבי-חובל להעביר דיון משמעת למפקח על הימאים.**

עובדות המקרה: בפני רבי-חובל מסויים הובא קצין לדיון משמעת. רבי-החובל החליט להעביר את הדיון בפני המפקח הראשי על הימאים. בהגיע האניה לנמל נערך מפגש עם גורמים שונים ובעקבות מפגש זה החליט רבי-החובל לבטל החלטתו הקודמת ולזון בעצמו במקרה. התובע שליד אגף הספנות ערער על החלטה אחרונה זו.

בית הדין פסק: כל אדם חייב לדעת כי בהיותו שיכור הוא מאבד את שיקול הדעת הרגיל שלו והוא עלול לעשות מעשים אשר באופן רגיל לא היה עושה. כל אדם בוגר יודע, מנסיונו האישי, מה היא הנקודה במהלך שתיית אלכוהול בה הוא מאבד את שיקול דעתו הרגיל ועליו לחדול לשתות בהרגישו כי הוא מתקרב לנקודה זו. אדם שאינו מפסיק בנקודה זו — אחראי לכל מעשיו לאחר מכן, עקב היכנסו מדעת לתוך מצב של חוסר דעת. על אחת כמה וכמה אמורים הדברים בימאי.

כלי שייט הוא מכשיר מסוכן, מלא חומרים דליקים ומסוכנים, ונמצא מחוץ לאלמנט הטבעי של האדם. האניה נתונה להשפעת סערות, מוג אויר וסכנות שונות אשר לא תמיד ניתן לחזותן מראש. כל ימאי באניה עשוי להקרא למלא תפקיד בכל עת. **אסור לימאי לשים עצמו במצב אשר בו לא יכול להשמע להוראות ולא יוכל לבצע תפקידו, שכן במצבים מסויימים עלולים חיייהם של חבריו לצוות להיות תלויים בהפקודו הנכון.**

העונש: בהתחשב בכך שהנאשם שרת בצי הסוחר 6 שנים ללא תלונות, בהתחשב בהמלצות הטובות של הממונים עליו וביחוד בהתחשב בעובדה כי הנאשם הודה במעשיו ולא ניסה להתחמק מתוצאותיהן, החליט בית-הדין להקל על הנאשם, וגזר עליו עונש של 30 חודשי פסילה משרות על כלי שייט, מזה 5 חודשים בפועל ו-25 חודשים על תנאי למשך 3 שנים.

המסקנה: יש להזהר מאוד בשתיית משקאות אלכוהוליים בעת שרות באניה. רצוי להזור מכך בכלל, ומי שמרגיש כורח לכך — אם מתוך הרגל ואם מתוך סיבות חברתיות — חשוב כי ימשיך לשלוט במצב לכל אורך הדרך וידע מתי להפסיק. ככל שדרגתו של ימאי גבוהה יותר, כן גדולה מידת האחריות הנדרשת ממנו. שנים ארוכות של מאמצים והכשרה מקצועית עשויים לרדת לטמיון עקב שתיית יתר, וחבל.

2. **מכונאי ראשי — אלימות כלפי כלכל ראשי — התנהגות קצינים בכירים, 4 חודשי פסילה משרות בכלי שייט.**

עובדות המקרה: מכונאי ראשי מסויים תקף את הכלכל הראשי באניה, על רקע תחושת קיפוח בנושאי אספקת חלב ואבקת כביסה למשפחות הקצינים אשר הפליגו עמם. המותקף נחבל באופן ממשי ונזקק לטיפול רפואי.

בית הדין פסק: מכונאי ראשי הינו תואר החייב לעורר בלב כל אדם הערכה וכבוד. מי שקרוב לנושאי ים ואניות יודע מה הן התכונות האישיות והמקצועיות

בימים א'—ה' בשעות 0800—1400
ביום ו' 0800—1300
או בכתב:

כתובת: עכו, ת.ד. 66

טלפון: 04-916166-7-8 מיקוד 24 100

בפניה אישית, נא להביא את פנקס הזהוי של ההורה
בו רשום המועמד.

אנו מביאים לידיעתכם נוסח מכתבים של עורכי-הדין גיל ושיפמן המציג את עמדת האיגודים לגבי התיקון לחוק הספנות המוצע ע"י משרד התחבורה.

לא יעלה על הדעת להחזיר את הגלגל שלוש שנה אחורנית בנושא זכותם של הימאים להיות מיוצגים ישירות על ידי נציגיהם הנבחרים.

מיותר לציין שזאבק בכל האמצעים שלדשותינו לסכל חקיקה הנוגדת את זכותו הטבעית של כל ציבור עובדים ליצוג מקצועי.

אנו מכריזים על כל תיקון בחוק הבא ליעל את המערכת השיפוטית ולחזק פעילות ספנותיה אך מתנגדים בתוקף לפגיעה בזכויות לוגיטימיות עליהן יהיו הימאים מוכנים להאבק כפי שכבר עשו בעבר.

המערכת.



תיקון חוק הספנות הבא לפגוע במעמדם של איגודי הימאים

לכבוד לשכת היועץ המשפטי של משרד התחבורה ירושלים.

א.ג.
הנדון: חוק הספנות (ימאים) - תיקון מס' 3 הנגזר מתכבדים לפנות אליכם כדלקמן בשם שני איגודי הימאים: האיגוד הארצי לקציני הים והאיגוד הארצי לימאים הדירוגיים, בעקבות מכתבכם אליהם מיום 3.11.82 (מס' 1/4/25/3) בחתימת עו"ד חנוך בענין "בית הדין המשמעתי לימאים".

אנו מצטערים לציין שהאמור במכתבו הנ"ל של עו"ד חנוך אינו תואם את האמור בגוף הצעת החוק, ונושא זה עורר תגובה חריפה בקרב שני האיגודים. במכתב הנ"ל נאמר בקטע (ב) כי הנוסח המקוצר של חוק הספנות (ימאים) (תיקון מספר 3) "הכולל את מבוקשכם ואשר אינו כולל בתוכו את כל אותם נושאים אשר היו שרויים במחלוקת בין ההסתדרות ובין משרד התחבורה (יישוב סכסוכי עבודה וכיו"ב)".

אלא שמהצעת החוק שהומצאה לנו מסתבר שהיפך הגמור: כלול בה סעיף 3 הבא להחליף את סעיף 89 לחוק העיקרי ע"י קביעת הלכות חדשות ומחמירות מאוד בתחום זה של יחסי עבודה: בנוסח הקיים של סעיף 89 לחוק נאמר כי "הצדדים בסכסוך עבודה הם מצד אחד בעל כלי השיט או קברניטו הפועל בשמו, ומצד שני ארגון העובדים היציג שהוא צד להסכם הקיבוצי החל על אנשי צוות שבסכסוך (להלן - ארגון העובדים) או ועד העובדים הפועל מטעמו של אותו ארגון עובדים (להלן - ועד העובדים), ובאין הסכם קיבוצי כאמור - ארגון העובדים המייצג את רוב העובדים שהסכסוך נוגע להם או ועד העובדים הפועל מטעמו של אותו ארגון עובדים, ובאין ארגון כאמור - הנציגות שנבחרה ע"י רוב אנשי הצוות שבסכסוך". עד כאן לשון הסעיף בחוק הקיים.

עכשיו אתם מציעים בתיקון מס' 3 לשנות ניסוח זה ולקבוע כי "הצדדים בסכסוך עבודה הם מצד אחד בעל כלי השיט או קברניטו הפועל בשמו ומצד שני ארגון העובדים המוסמך כמשמעותו בפרק הרביעי לחוק יישוב סכסוכי עבודה, או ועד העובדים הפועל מטעמו של אותו ארגון עובדים" וכי.

10 מלים "תמימות" אלה, כביכול, "ארגון העובדים המוסמך כמשמעותו בפרק הרביעי לחוק יישוב סכסוכי עבודה" הן סלע המחלוקת בינינו והן משנות "סדרי בראשית" ביחסי העבודה בענף הספנות וללא שום צורך. משמעותן היא ששני איגודי הימאים יהיו מנוטרלים לחלוטין בעתיד מכל טיפול והתערבות סכסוכי עבודה בכלי שיט שנחגלעו בהיותם מחוץ לנמל בישראל (סעיף 88 לחוק). טיפול והתערבות כאמור יהיו אך ורק בסמכות בית הועד הפועל של ההסתדרות בתל-אביב בהיותו "ארגון עובדים כולל".

אל נא תשכחו כי שני איגודי הימאים הנ"ל הם בגדר "הסתדרות מקצועית ארצית" כמשמעותה בחוקת ההסתדרות ויש לה סמכות מלאה הן לגבי תתימת

הסכמים קיבוציים עם חברות הספנות - אבל אינם מוסמכים כלל לטפל בסכסוכי עבודה, אפילו מיזעריים, הפורצים על אניה בחו"ל. כמו קטין שטרם הגיע לפרקו - מונים אל האבא, כך גם כאן: ידלגו על האיגודים ויפנו לבית הועד הפועל בת"א.

כיצד משתלב מצב דברים זה עם האמור במכתבו הנ"ל של עו"ד חנוך כי הצעת החוק דגן אינה כוללת את כל אותם הנושאים אשר היו שרויים במחלוקת, כגון יישוב סכסוכי עבודה? האם כותב המכתב לא קרא את סעיף מספר 3 בהצעת החוק?

יתר על כן: מדוע הצעת החוק מתייחסת בכלל לפרק הרביעי של חוק יישוב סכסוכי עבודה (הנקרא "הסכם קיבוצי בשירות ציבורי") - כאשר ענף הספנות אינו בכלל "שירות ציבורי"? אין זה סביר להתייחס בחקיקה למערכת הוראות ספציפיות החלה על גופים מסויימים - כאשר מדובר במי שאינם משתייכים כלל לאותם גופים.

בדברי ההסבר להצעת החוק הנ"ל אתם עושים עוול לשני האיגודים: ראשית, אתם כותבים כי שני האיגודים איבדו את הזיקה אל המוסד המרכזי של ארגון העובדים, קרי הועד הפועל של

ההסתדרות, ובכל הכבוד זה אינו נכון כלל. ההיפך הוא הנכון. שני האיגודים פועלים בהרמוניה עם האגף לאיגוד מקצועי בועד הפועל ומקיימים עם ראשיו התייעצויות וישיבות תכופות בכל נושא ונושא וסרים למשמעתו והנחיותיו.

שנית, אתם כותבים כי היו שיבושי עבודה בצי שנבעו מהתחרות בין האיגודים. קביעה זו היא בעלת ערך היסטורי, כיוון שמוה שנים אחדות קיים שקט תעשייתי בצי הסוחר, ושני האיגודים מתואמים ביניהם בנושאים של מדיניות מקצועית ועקרונות ביחסי עבודה עם החברות.

קיים בין האיגודים לבין החברות הסכם קיבוצי בדבר יישוב חילוקי דעות בעזרת צוות בוררים מוסכמים - וכל הצדדים גומרים את ההלל על הסדר ובין זה המונע הרבה סכסוכים בין הצדדים. לא הבינונו מדוע דוקא עכשיו, בתקופה של שקט תעשייתי ממושך, בחרתם לזרוק "פצצת עשן" זו ע"י ניטרול האיגודים מסמכויותיהם הלגיטימיות?

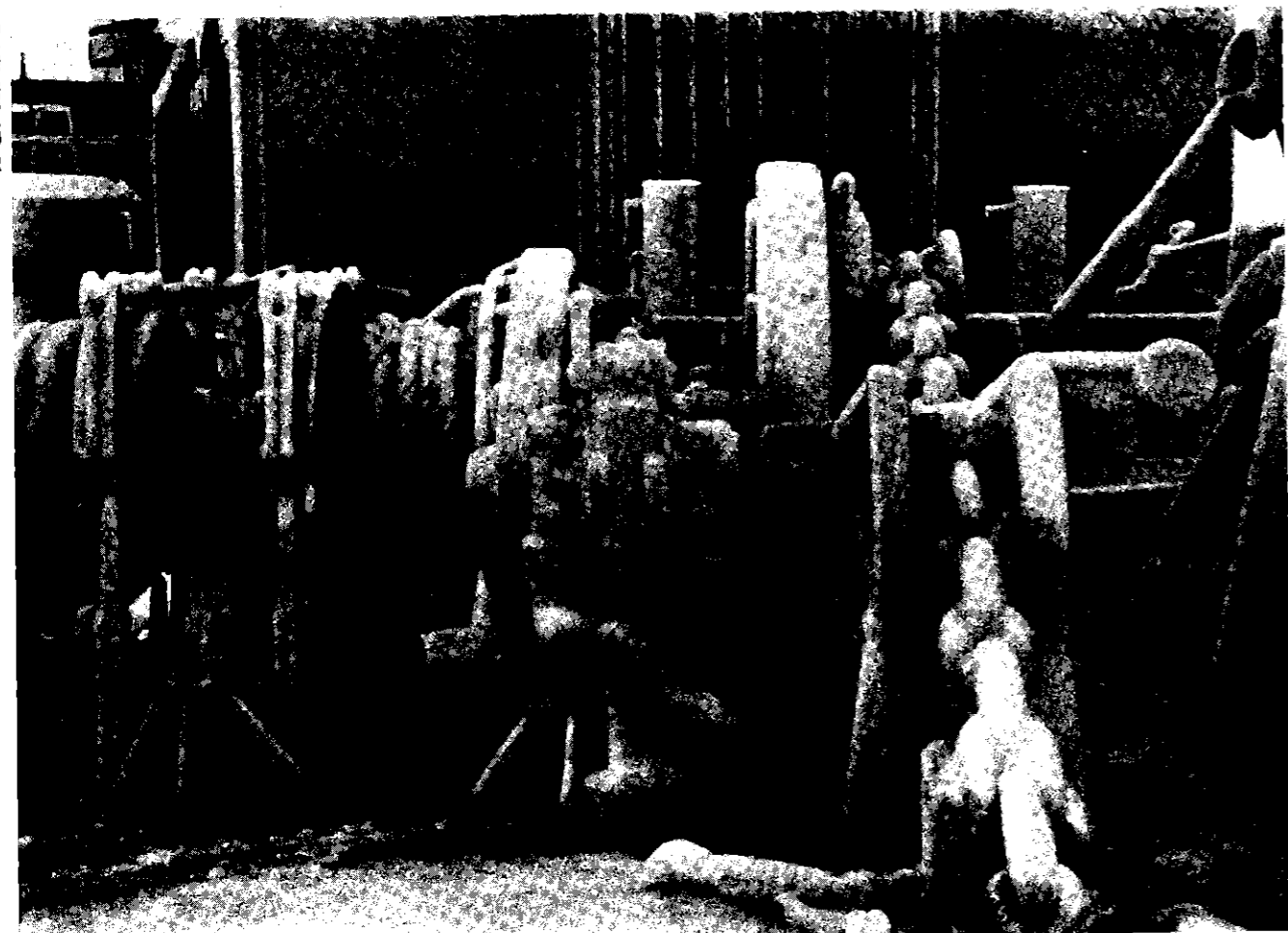
שני האיגודים מבקשים ודורשים כי תהיו נאמנים למכתבכם הנ"ל: שתוציאו מהצעת החוק את סעיף 3 בהיותו שנוי במחלוקת.

מטרת ההצעה היא ליעל את תפקוד ביה"ד המשמעתי - וזו מטרה נכבדה כשלעצמה, שאין לערוב בה דברים שלא ממין העניין.

אם לא תקבל דרישה זו של האיגודים - הם יאלצו שלא ברצונם לפתוח במערכה צבדית ומקצועית בנושא זה. בלי ספק יגבר או קולם של אותם ימאים וקצינים השואלים זה מכבר מדוע אין שני האיגודים מקיימים מסגרות עצמאיות של איגודים מקצועיים, בלי השתייכות ל"ארגון עובדים כולל", על מנת שמגבלה חוקית כגון הנ"ל לא תחול עליהם ודי לחכימא. אין זה מן התבונה לתת נשק בידי גורמים כאלה כאשר שני האיגודים מהווים חלק מהמסגרת ההסתדרותית, מצב התואם גם את האינטרסים של חברות הספנות. נא תשובתכם למכתב זה בכל ההקדם.

ישראל גיל עו"ד
בשם איגוד קציני הים

ברוך שיפמן, עו"ד
בשם איגוד הימאים הדירוגיים



א.ג. תמונה: א.ג. תמונה: א.ג.

אני סבור ש...

היחס בין משפחות הימאים וחברות הספנות

מנקודת ראותי האישית, ברצוני להוסיף ולספר כמה תמחה אני, פעמים רבות, במה "חטאנו" שתנאי עבודת בעלינו לא מקנים לנו אותן זכויות כמו לעובדי החברה שנמצאים על החוף וזוכים בהטבות וזכויות (מקומות קניה זולים יותר, השתתפות בהוצאות רכב, טלפון וכו').

כאשר הימאים נמצאים על הים - מצב בני משפחותיהם קשה בהרבה יותר משל משפחות קציני הקבע, שזכויותיהן כל כך רבות. האם אתם, בחברת ספנות לאומית שהעבודה בה מוגדרת כחלוציות - לא חייבים לנו זאת?

אכן, עומדת לרשותנו מחלקה לשרותי רווחה שעובדיה מודים (בשיחותי הארוכות עמם) שכוחם מוגבל והם להועיל כמעט שאינם יכולים. האם לי, כאם ל-3 ילדים קטנים, טיול מוזל למצרים יועיל במשהו? מאידך, כשאבא לבקש שיעזרו לי למצוא שמרטף על מנת שאוכל לצאת לסדר עניינים בהעדרו של בעלי - איענה שאין זה מתפקידם. היש הגיון בכך ששיחת טלפון, שהיא כה חיונית לשמירת המורל שלנו, היא "תענוג" יקר כל כך ומדוע המשכורת על הים היא כל כך לא בפרופורציה לעומת משכורת החוף?

בקיצור, הרבה פעמים אני מחפשת קו מנחה, הגיוני במערכת היחסים שלנו - משפחות הימאים - עם חברות הספנות ואינני מוצאת אותו (לעניות דעתי).

משום כך בקוראי את מאמרו של ר/ח אשל ובהיווכחי ביחסו לרעיון הרוטציה ולאפשרות לעבודות חוף, שהן חסומות בגלל המדיניות, ואם לא "נדבקים" אליהן הרי שאין אפשרות לחזור אל החוף יותר - מעודד אותי לחשוב שאולי יש פתח

לאפשרות של שיפור איכות חיינו ושלפחות הקו המנחה יביא בחובו שינויים. אם לא היום - אז לפחות מחר. רבקה גולדריי אשת קצין

אצלם ואצלנו...

להלן קטע מתוך: "THE SEA" עיתון המיסיון לימאים: "דו"ח סטטיסטי אשר פורסם זה עתה ע"י US MARINE INDEX BUREAU מוסר שגילם של הימאים המפליגים באניות ארה"ב הוא גדול עתה בשנה מהמוצע של 52, שהיה בשנה שעברה. הנתונים לשנת 1981 מראים שמספר המחלות והפציעות הוא כפול, ומקרי המוות כמעט פי ארבעה בקרב ימאים מעל גיל 40, בהשוואה לקבוצות גיל צעירות יותר".

בהמשך: "כוח עבודה מזדקן מגדיל את ההוצאות הרפואיות, דמי הבטוח והתחייבויות אחרות..."

אינני יודע מהו גילם הממוצע של הימאים שלנו ומהו יחס המחלות, הפציעות ומקרי המוות אצלנו. ברור דבר אחד: גיל מתקדם אינו תורם לבטיחות ויעילות באניות, וודאי שאין בריאותם של הימאים משתפרת עם הגיל. האם אין המוסדות המשהים את הפנסיה המוקדמת לימאים מבינים עובדות אלה, או שמא הם פשוט מחכים שנתפגר לפני שנספיק לצאת לפנסיה?

יששכר געש "צים סידני"

העתקת אניות בנמלי הארץ.

דומני שמיום שהפסיקו את התשלום עבור שעות נוספות, הפכו אנו, הימאים, לשעיר לעזאזל בעיני התמרוגים והעתקת האניות בנמלי הארץ.

כל אניה ישראלית הפוקדת את נמלי הארץ חייבת בתמרון אחד לפחות לאחר שעות העבודה, וזה יוצא בדרך כלל לאחר השעה 22.00 או בערבי חג ושבתות. עלינו להתרוצץ באניה במשך כל זמן שהותנו בנמל, כדי להעתיק את האניה ממקום למקום ואילו זמן למשפחותינו ולצרכינו האישיים - אין לאף אחד.

חושבני שעל האיגוד לדרוש את הפסקת התמרוגים בצורה זו, ואם זה אינו בר-בצוע, הרי צריך לדאוג שנקבל תמורה עבור השעות הללו, עבור ההמתנה וכן עבור הנסיעות שהן בדרך כלל בזמנים שאין תחבורה ציבורית.

אנו נקראים להיות מוכנים לתווזה החל משעת גמר העבודה עד שמגיע תורנו, וזה לפעמים דורש שעות ארוכות של המתנה. כלומר עלינו לעבוד הרבה יותר בנמל הבית, וכן גם להרוויח פחות בגלל העדר הפטור.

לדעתי, עלינו לדרוש שיקימו צוות חופי להעתקת אניות במתכונת של צוות חוף הקיים היום. עדיף לנצל צוות זה לשם העתקת האניות ולדאוג שאנשי הצוות המפליגים, יוכלו לנצל את הזמן המוגבל הזה לצורכיהם האישיים.

שאלה נוספת: מדוע לא מעתיקים אניות אמריקאיות בנמלי הארץ? האם אנו "ימאים סוג ב'" בארצנו אנו?

מאיר מיזסע חובל ראשון א. מ. "אשל"

הסדר קניות בהיפרשוק - מס שפתיים

לאחרונה, שמח להודיענו מנהל אגף הצוות של חברת "צים" באיגרתו, כי החברה הגיעה להסדר קניות עם חנויות היפרשוק בארץ, על מתן הנחה לימאים.



צילום: לונסי אביניל

אני סבור ש...

אני סבור ש...

כל זאת, כתחליף לקניית בצרכנית "צים" שקיימת רק עבור עובדי "צים" ולא עבור עובדיה "החורגים" של החברה, קרי הימאים.

לדעתי, הסדר זה אינו אלא מס שפתיים שנאלצת החברה לשלם לנו במקום הסדר בצרכנית. זהו לעג לרש מכיוון שלהסדר כזה יכול להגיע כל אחד בכוחות עצמו וללא עזרת החברה, והשתתפותה של החברה בנושא מבחינה כלכלית היא מיזערית, אם בכלל. מלבד זאת, וזה אשר באמת קובע לגבינו, הימאים, ניצבת השאלה אם אכן נרוויח משהו מהסדר זה. לפי סקרי השווקים שנעשו ע"י כתבי עתונות וכתבי "כלבוטק" בטלוויזיה, המחירים בחנויות היפרשוק בארץ הם מעל הממוצע במשק הכללי. נקודה נוספת היא שכל ימאי ינהג מן ההנחה רק באם ינצל את תלושי הקניה במלואם באותו חודש, שאם לא כן הרי שהוא מסבסד את ההיפרשוק, מכיוון שאי אפשר להחזיר תלושים שלא השתמשו בהם, וככל שלא משתמשים בהם הרי שערכם יורד. עקב סוג עבודתנו הרי שלא נראה לי כי נצליח להסתדר עם הסדר זה ולנצל את התלושים במלואם בזמן המוקצב כשהם עדיין "ריווחיים". אינני יודע מה מדת מעורבותו של האיגוד בהסדר זה, אולם מספיק שהוא נתן את הסכמתו בשתיקה להסדר, וזה אינו מוסיף לנו כבוד.

מאיר מיוסט
חובל ראשון
א.מ. "אשל"

הימאים ומבצע "שלום הגליל"

לא פעם אנו נשאלים – ולא מתייחסים – להתנהגותו של איש צוות באוניה ישראלית, אשר ארצו נלחמת בגבולותיה, או במקרה שלנו בגבולה הצפוני של מדינת ישראל. איש זה מופתע בדרך כלל, בגלל כמה סיבות מובנות מאליהן, אבל טוב להזכיר ולנתח (במעט), כי הן מהוות למעשה חלק מכלל המרכיבים העושים אותו אדם שונה משאר בני-האדם העובדים בסביבתם הטבעית, שהיא החוף, הבית וכד'.

אחת הסיבות החשובות ביותר היא חוסר האינפורמציה הסדירה וניתוקו הכמעט מוחלט מאמצעי תקשורת כמו הטלוויזיה והרדיו, במיוחד אם אוניתו שטה בלב האוקיינוס האטלנטי. סיבה שניה: אי-שיתופו, בחוויה נפשית ופיסית, לקראת אפשרות של מלחמה, כאשר אותה חוויה כוללת גם את מעורבותו במה שמתרחש סביבו אפילו אם מעורבות זו נוגדת את רצונו, את דעת חבריו, שכניו או בני משפחתו – מגייסים גם אותו. לכן, יש מעורבות מלאה בינו ובין החברה שבה הוא חי.

באוניה אין מגייסים איש ומשום כך אין שותפות פעילה במאמץ המלחמתי ובמה שנעשה סביבו. יתרה מכך: גם הרגשת הרצינות של המאורעות, שהיא

חשובה כמו המלחמה, כמעט ואינה קיימת. אפשר להסביר זאת בגלל אופיים של סידרי החיים באוניה. בשבילנו, החיים מתוכננים מראש – ולפרקי זמן קצרים – מנמל הבית וחזרה וחזור חלילה.

אז, בפתאומיות, אתה נזרק אל תוך הדרמה שבמלחמה, ללא כל הכנה או התראה מוקדמת. יום אחד אתה קם בבוקר ומודיעים לך שאצלך במדינה פרצה מלחמה (!!!) למה כיצד? היכן? אין מענה לאין-סוף שאלות כי האינפורמציה היא קצרה, מגיעה ממקורות שונים ולא תמיד מדוייקת.

עקב הברוטליות שבהעברת האינפורמציה ותוכנה הקשה, נוצר מצב מנוגד לכל כללי ההתנהגות של אדם הנמצא בסביבתו הטבעית. כאן, באוניה, התגובות הן שונות ורק לאחר יום-יומיים מתחילים לקלוט את משמעות הדברים. **אחת הבעיות הנוצרות עקב חוסר אינפורמציה מלאה היא נטיה – לפחות אצל חלק מהאנשים – להגזים בגודל המאורעות, דבר הגורם למתיחות הולכת וגוברת.** כל זאת, כאמור, מחוסר נתונים רצופים וסדירים. כמובן שהמרחק העצום בינינו ובין מקור הדאגה (קרי:מדינת ישראל) גם הוא גורם המשפיע על אופן פעילות החשיבה של האדם.

אתן דוגמה קצרה של איש צוות שאמר לי: "בודאי באיזור מגורי יהיו חסרים אדם או שנים שגפלו בקרבות, אם יחשוב כל ימאי בלב ים בצורה כזאת, כי אז יהיה מדובר באלפי חללים ולא בעשרות או במאות.

כדאי לתת את הדעת על נושא זה, כדי למצוא לו פתרון הולם.

ארמנד אלחרד
קצין מכונה שני
א.מ. "תל-אביב"

תגובה למכתבו של עורך "מבט" מיכה לימור

שלי עם ימאים ומשפחותיהם, מכל הדרגים, רחבה בהרבה מזו שלו – ומה ששמעתי מפי כל ידידי, מכרי וחברי לעבודה, ללא יוצא מהכלל, רק חיזק את הטענות אותן העליתי במכתב התגובה למשדר ההוא.

למעשה, התגובות ששמעתי מימאים אחרים היו הסיבות העיקריות שהניאו אותי לכתיבת המכתב. קצינים ספרו לי שהתביישו לצאת לרחוב בבוקר שלמחרת המשדר ואני מוכן להציגם בפני מר לימור.

מאוד סקרן אני לדעת מי היו האנשים ששבו והודו למר לימור על המשדר (מלבד אלו שהופיעו במשדר עצמו).

בודאי שנודעקתי למראה הקצין הראשון שהוצג במשדר הזה באורך עלוב ומשפיל כל כך ודווקא מפני שהוא קצין ראשון, בעל דרגה ימית בכירה שלדרביו משקל רב בעיני צופה ממוצע.

דבריו, דעותיו ודמותו של בעל דרגה בכירה, המוצגים בכלי תקשורת המוני ממלכתי, חייבים להיות כאלה המייצגים את דעת הרוב ואני חוזר ללא הסוס על קביעתי ממכתבי הראשון שדמותו, דיעותיו ופליטות הפה של הקצין הראשון כפי שהוצגו במשדר גרמו נזק נוסף לתדמיתו.

מי כמו איש טלוויזיה מקצועי ומנוסה יודע שלקהל צופי הטלוויזיה יש טעם משלו. אף צופה לא מעוניין לשמוע שימאים הם אנשים ככל בני-האדם, העובדים קשה מאוד לפנסתם וקשורים קשר אמיץ למשפחותיהם על אף הריחוק (ואולי בגללו). זה לא "אטרקטיבי" מספיק לצופה ממוצע. תן לו ספור "פיקנט" על סמים והברחות והתעניינותו תרקייע שחקים – זה מתאים לתדמית.

מסיבה זו, ברור גם מדוע הדמויות של רבי-חובל הקצין השני והשלישי שהוצגו

נראה ממכתב תגובתו של מר לימור ("קצין הים הישראלי" מס' 17) למכתבי, שהתייחס בחלקו למשדר המפורסם מהא.מ. "יוסטון", שגם הוא אימץ את הכלל ש"ההתקפה היא ההגנה הטובה ביותר".

אישית, הייתי מעדיף מצד אישיות טלוויזיונית בכירה כמוהו תגובה יותר עניינית, נטולת התקפות אישיות, שכן דומני שלשנינו יש אינטרס משותף – קידום התדמית של הימאים והימאות בישראל.

מר לימור צודק. יש לי בעייה – מאוד מטריד אותי היחס הנחות לו זוכים הימאים באופן מסורתי ואני בהחלט מודעק ואודעק בכל פעם שהטיפול בנושא הנוגע לי אישית ייעשה בצורה שיש בה טעם לפגם ויוסיף נדבך נוסף אל קיר הזלזול בימאים.

מר לימור דואג לשבח עצמו על יצירתו מהא.מ. "יוסטון" והוא מזכיר מכתבי תודה ששוגרו אליו. מעניין, מר לימור בודאי מתאר לעצמו שקשת ההכריות

במשדר לא היו עניין מיוחד לצופה הטלוויזיה הניטראלי. ולכן הצגת דמותם – החיובית לכל הדיעות – לא היתה אפקטיבית וגם לא השיגה תוצאה חיובית מבחינת הימאי הישראלי. לעומתם, דמות הקצין הראשון, שהוצגה לדעתי באור שלילי ביותר, עוררה תגובה וענין מידיים.

כלומר, אם מטרת משדר זה היתה לענין את הציבור הרחב בספנות הישראלית להגביר את המודעות אליה, להדגיש את הפוטנציאל הרב הטמון בה ולנסות למשוך כוח אדם טוב הרי שמטרה זו הוחטאה באופן בולט למדי ועל כן יצאתי חוצץ נגד משדר זה.

לסיום, ברצוני להוסיף כי יש לי בסיס איתן להניח שמר לימור יכול ומעוניין לשרת היטב את האינטרס של הספנות והימאים הישראליים (ולו רק כאישיים לשעבר) ולכן הייתי פונה אליו בהצעה: "כמי שהתחיל מצווה ואומרים לו גמור" יש מקום לערוך משדרי טלוויזיה נוספים ואולי סרט ארוך שיוכלו לשרת את העניין הנדון טוב יותר מהמשדר שנערך על הא/מ "יוסטון" ושהשאייר טעם מר בפינות רבים.

רבי-חובל דורון טריפון
קברניט א/מ "אסאק"

הערת המערכת:

במכתב זה סיימנו את הויכוח סביב אותו משדר טלוויזיה, ומקווים גם אנו, כרב חובל טריפון, שהטלוויזיה תתקן את המעוות.

סיפור ימי



היא הוא והים

(מוקדש למי שאפשר לי חוויה שכזאת)

היא אולי כעסה קצת, לפעמים, על האיש היקר שלה, שעזב אותה והפליג לים הפתוח.

אולי כעסה קצת, על האיש שלה, שהיה רחוק דווקא כאשר היא היתה צריכה אותו כל-כך.

אולי כעסה, שדווקא כשרצתה לשאול אותו משהו, להתייעץ, לברר – הוא היה שם, בים...

קצת כעסה, שעה שהיתה צריכה לבוא לאניה, לשבת בקבינה, להפגש אתו – פגישה של כמה שעות, ואחריה – עוד חודש, או שניים של מרחקים...

אמת, אהבה את הפגישות המחודשות בשובו מהפלגה. אהבה את ההווי, את המפגשים של כמה מהימאים ביחד, את הסיפורים על ארצות ומקומות מוזרים ויפים. אהבה להאזין, להיות מרותקת, לשמוע סיפורי הרפתקאות עליזים, מצחיקים או עצובים. כן, אהבה גם את המתנות שהביא לה, בשובו.

אך יותר מכל, רצתה אותו שיהיה לידה. שיהיה איתה. כמה פעמים ניסתה לשכנע אותו ש"זהו". יש אשה שאוהבת. ניסתה להסביר כמה קשות הפרידות, כמה קשה להשאיר לבד ולהשאיר רתוקה אל יבשות רחוקות, אל המרחקים. ביקשה התחננה. רצתה שיעזוב את הים ויהיה איתה. תמיד. לא רק כמו אורח שבו ליומיים, שלושה, או אפילו שבוע, ואחרי-כך נעלם ומתרחק...

הוא שמע והבין. הוא הסביר שגם לו קשות הפרידות. גם הוא השכיל לתאר את ההרגשה בימים הראשונים להפלגה, שעות מעטות אחרי הפרידה מזו שאהב. תאר את עוצמת הגעגועים, הסביר כמה

היה רוצה להשאיר איתה, אלא... לא. הוא לא יכול לו – לים.

כבחבלי קסמים הוא נמשך. אפילו שרצה לרדת מהאניה, להפסיק עם ההפלגות, לא יכול. ניסה לתרץ את חוסר הפשרה שלו במליון תירוצים – אך לא אחד מהם קלע למטרה. אף לא אחד מהם נתן תשובה לו או לה...

היא ראתה את עצמה בתחרות עם הים, עם האניה. פחדה לחשוב שהים, האניה, הם המנצחים בתחרות והיא המפסידה. היא הרגישה את עצמה מספר שניים בחלוקת מנת האהבה הגדושה שלו.

החליטה להתמודד עם יריביה. רצתה להכיר אותם, לדעת במה כוחם. חשבה לנצח אותם, להבין את גודל כוחם ולהתעלות עליהם...

ואז –

– הצטרפה להפלגה.

היתה עדה לתכונות של טרם יציאה

לים. טרם הפלגה.

עלתה לאניה. פעם ראשונה על גרם המדרגות הצר. עלתה לגשר, ירדה לחדר המכונות. הסתכלה. נעצה עיניים שואלות. תוהות, מחפשות, כמתוך קנאה או סקרנות גרידא. ישבה בתא, וכמעט חשבה שבעצם, השד. אינו נורא כל-כך, ומה זה בסך-הכל אניה... וים...

ואז, עוד רבע שעה להפלגה. הרגישה את התכונה המסויימת, את ההתרגשות הכמוסה האופפת את כולם. ראתה גם זאבי ים ותזיקים שכבר הפסיקו לספור את מספר ההפלגות, ראתה גם אותם מתרגשים משהו. איזו תכונה מוזרה. שפתיים שרק ימאים מבינים פשרה

לרגע, היא שכחה אותו. כה נלהבת היתה. כה נרגשת. כל-כך היא והים עם האושר הכמוס, עם הרוח המלטפת בפנים.

לא פחות נלהבת היתה באשמורת הבוקר הראשונה. ראתה את השחר המפציע אט-אט, את הילת הזוהר המוכסף על פס הים הכחול, את קרני השמש האדומות, הבוקעות, מפלסות, פורצות דרכן מבין העננים...

כך בכל ימי ההפלגה. בכל יום, חוותה מחדש חוויות. כל יום היתה עדה להתגלות מחודשת של פלאי הטבע, ראתה גלים גבוהים ורועמים, ראתה גלים שקטים ועדינים. ראתה כוכבים, ירח, שמש – באלפי צבעים וגוונים.

אושר פנימי מילא והציף אותה, ושלווה אדירה נסכה בה, נוכח הכחול העמוק, נוכח הכוח המסיבי של האניה. נשבתה בקסמם של כל אלו, נשבתה בקסמה של העוצמה הזאת, הכוח הזה, המפלס דרכו בים, באצילות מסויימת... כך יום ועוד יום, ועוד יום.

היא נעצבה, כשהגיעו הביתה. לנמל. ראתה את כתמי השמן על המים, ראתה את המערבולת שיוצר מרחף האניה, ראתה מרחוק, על רכס ההר – את העיר שאהבה... את הבית.

נעצבה, שההפלגה הסתיימה. אולי בעצם היא נעצבה בגלל שהבינה. הבינה את פשר המשיכה הזאת לים. הבינה את

הימאי שלה, שנשבה במגנטיות זו. היא ידעה שאי אפשר לו, לים. אי אפשר לה, לעוצמה הזו המטלטלת כמינורה על פני הגלים. כן, עכשיו היא יודעת שאין רבים היכולים להכריע שני יריבים אלו...

היא אולי, עוד כועסת כשהוא מפליג. כשהוא מתרחק.

כן, היא, כתמיד, כואבת ועצובה בכל פרידה נוספת. אבל עכשיו היא יודעת ומבינה. יודעת שגם היא שבויה בקסמים אלו. יודעת שהפסידה בתחרות עם יריביה, ויותר מזה – הצטרפה לרבים רבים אשר נלכדו ברשת קסמים מופלאה זו...

ריבי

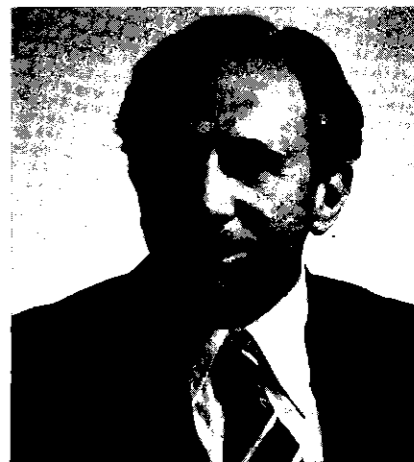
צילום: לונסי אביגיל



לזכר נעדרים



חלפה שנה לפטירתו ללא עת של חברינו אדם ציוק ז"ל קצינים ותיק, מזכיר איגוד קציני הים ומפקח אירגון התובלה הבינלאומית בישראל. ציוק לחם ללא חת לזכויות הימאים, אדם לא בשמו בלבד אלא גם באישיותו.



מ/ר בנימין בן נחום ז"ל
בן-נחום נולד בגרמניה בשנת 1918. ילדותו ונעוריו עברו עליו בתקופה הקשה של גרמניה, לאחר מלחמת העולם הראשונה ותחילת הנציאזם. בשנת 1936 הצטרף להכשרה ועלה

ארצה. בארץ, וכנס לקיבוץ גליליים שליד הרצליה. בקיבוץ הועסק בעבודות חוץ בנמלים - כסבל - ושם קיבל את הדחף להיות ימאי. הוא הצטרף לאונייה פולנית כגריר, סבל בה מאנטישמיות ועבר לעבוד באוניות הולנדיות ואחרי כן בבריטיות. כיליד גרמניה ועל אף היותו יהודי פלשתינאי - היה חשוף להגבלות שונות ומשונות. בנימין ניצל בעת שאונייתו טורפדה ליד חוף אלג'יריה. הוא הועלה לדרגת מכונאי שלישי באונייה בריטית והחל להתכונן למבחני מכונאי שני (כיום זה מקביל לראשון). עבור שרותו בצי הסוחר הבריטי בעת מלחמת העולם זכה בחמישה אותות שרות מהאדמירליות הבריטית.

ב-1945 התחתן עם אשתו גיזה ועמד במבחנים לדרגת מכונאי ראשון. בעת מלחמת השחרור תור ארצה. בשנת 1948 הועסק בשיקום תחנות שאיבת המים בירושלים, שהיו עד אז מתוחזקות בידי ערבים.

בשנת 1952 הצטרף לחברת "מקורות" ועבר לעבוד בהקמת המכונות במיפעל תמוע. ב-1957 גברה עליו משיכתו לים והוא החל להפליג באוניות "צים". בתחילת שנות השישים נשלח ליפן כמנהל טכני למזרח הרחוק, שם עשה עבודה מצויינת (כדרכו), משך שנים רבות.

חזר ארצה ב-1980 ושובץ במנהל ההנדסה אחראי על בקרת גזקים וכל הבעיות הנלוות לכך. בנימין היה אדם נוח לבריות, חבר נאמן וטוב שמעולם לא עלב באנשים. את עבודתו עשה תמיד בשקט וביעילות וביצע את כל תפקידיו על הצד הטוב ביותר. גם חיי המשפחה שלו היו טובים ומאושרים לכל אורך הדרך.

הוא נפטר באופן פתאומי זמן קצר לפני יציאתו לפנסיה ולפני ביצוע חלומו: טיול ארוך ליפן, ארץ שבה חי ופעל שנים רבות שם רכש גם ידידים מבני המקום, דבר שמעט אירופאים זכו לו.

השאיר אחריו אלמנה, ושני בנים. יהי זכרו ברוך.

לדמותו

עם פתיחת קוי המזרח הרחוק של חברת "צים" כגון GOLD STAR LINE שפעלה מהמזרח הרחוק, לנמלי דרום ומערב אפריקה וPACIFIC STAR LINE שפעלה מהמזרח הרחוק לנמלי ארצות הברית, ואוניותיהן לא הגיעו לנמלי הארץ, הוחלט לשלוח מפקחים מהארץ לטפל באחזקתן והפעלתן התקינה של האוניות המפליגות בקוים אלה, היות והתחרות בין החברות השונות שפעלו בקוים אלה היתה חזקה וקשה והיה הכרח לשמור על לוח זמנים קבוע ואמין. מ/ר בן נחום ז"ל, נשלח בשנת 1962 להצטרף לח"מ שכבר פעל שם וביחד היוו את צוות הפיקוח הראשון של החברה, שמקומה היה במשרד GOLD STAR LINE בקובה, יפן.

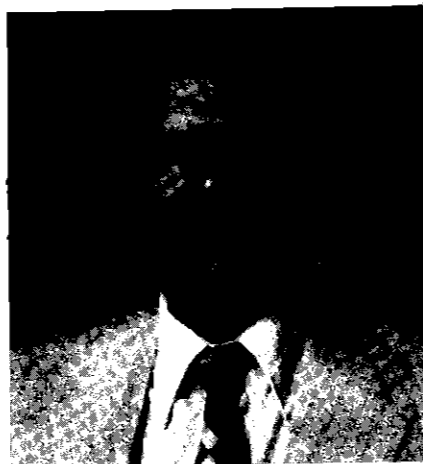
היה אדם מוכשר וחרוץ, מסור מאוד לתפקידו ונאמן לחברה. הוא ביצע את תפקידו בכשרון רב. הרמה הטכנית של האוניות בקוים אלה היתה טובה ותקינה בכל עת ולוח הזמנים נשמר בקפדנות. היה אהוב מאוד על היפנים, וקיבל מהם את מלוא שיתוף הפעולה בעת הצורך. שיתוף פעולה זה סייע לו רבות לבצע את תפקידו ביעילות ובחסכון וכמובן שהיה לתועלת רבה לחברה.

הודות לאישיותו החביבה והידע הרב שלו בהנדסה ימית הוא היה מקובל מאוד בחוגי הספנות המקומיים, בחברות הסיווג השונות, במספנות המקומיות ובחברות הספנות הזרות שפעלו במזרח הרחוק.

היה איש משפחה טוב ומסור, ידיד טוב, חבר נאמן ואיש חברה מקובל. מותו בטרם עת הוא אבידה גדולה למשפחתו, לחברה, ולכל ידידיו וחבריו הרבים.

יהי זכרו ברוך.

ר/ח א. אפשטיין



לזכרו של ר/ח אמנון שטרנברג ז"ל
מלך שלי

אב נפלא, בעל אהוב

מלכנו, זכרך לא ימוש

לועם הליכותיך נר לרגלנו

וטוב לבך לנצח לעינינו

לשמתך הלכה לעד, צרורה בצרור חיינו.

אשתו וילדיו.



שמעון ("מושי") כץ ז"ל

"מושי" נולד בגרמניה ובילדותו עלה עם הוריו ארצה.

יחד עם אביו היה בין ראשוני ומפתחי ענף דיג הבריכות. עוד בהיותו נער, הצטרף לצי הסוחר המנדטורי, בו שירת עד קום המדינה.

בקום המדינה התנדב לפלמ"ח ועקב כישוריו הימיים עבר לחיל הים. בחיל הים שירת כ-20 שנה בדרגות פיקוד שונות, בתפקידים קרביים ומבצעיים. בצאתו לגמלאות הצטרף מחדש לצי הסוחר בו שירת עד שנפגעה בריאותו.

"מושי" היה מפקד וחבר לדוגמא. כל מי שבא איתו במגע חש את קרינת החברות הנאמנה. חייליו העריכוהו לא רק כמפקד אלא גם כמחנך, כאדם וכבעל סוד לבעיותיהם.

חבריו הותיקים בצי הסוחר, זוכרים אותו בשיירות לטוברוק. הצעירים זוכרים אותו כימאי למופת.

יהי זכרו ברוך!



ר/ח יהודה ("יודקה") גוימן ז"ל

ר/ח גוימן ז"ל נולד ב-1929 בחיפה לאברהם ורבקה גוימן, יוצאי רוסיה ומולין. אביו היה מסגר ואמו מורה לעברית.

הוא למד בבית-הספר "זכרון יוסף" על הכרמל והתחיל את דרכו בים בגיל 12, כחניך ב"זבולון". כנער עבד בבניית סירות בנמל חיפה.

במלחמת השיחרור נלחם בשורות החי"ש בכיבוש צפת ואחר כך עבר לחיל הים.

ב-1953 החל להפליג בצי המסחרי כמלח על "הנרייטה סולד", עלה בסולם בדרגות וב-1963 הוסמך לרב-חובל.

הוא הפליג בחברת "צים" עד 1968, עת ירד לאילת כרב-חובל הנמל ונתב. עבד תקופת מה גם כנתב באבורדוס. ערב פרוץ מלחמת יום הכיפורים (ב-1973) היה בהפלגה כרב חובל על ה"פטריה" באבורדוס והעביר את המיכלית בשלום לאילת, כשמעליו טסים מסוקים ואוירוניים מצריים בדרכם לסיני.

מ-1972 ועד לפטירתו עבד כנתב בנמל חיפה.

לדמותו

קשה לכתוב על חבר שאיננו עוד. "יודקה", כך הכרנו אותו לפני יותר משלושים שנה: רזה, זריז, תמיד עם חיוך על השפתים ובדיחה מוכנה.

כך הוא היה אז, כשהתחיל את דרכו בים וכך הוא נשאר עד יומו האחרון. גם כשהיה תשוש, ואחר ניתוח, לא סר ממנו ההומור שבו, כפי שהעידו קמטי הצחוק סביב לעינו המרצדות.

במחיצתו של "יודקה" ניתן היה להרגיש את גאותו למקצוע, בו בחר - הימאות. הוא חי ונשם את הימאות הישראלית, אותה אהב.

בעבודה עם "יודקה" ניתן היה לחוש את השיתוף של בעל המקצוע אשר מוכן תמיד לשתף פעולה, ליעץ ולקבל עצה. על "יודקה" כחבר ניתן היה לסמוך בכל עת ואת ההרגשה הזו הוא נטע בקרב פיקודיו באניות בהן הפליג.

אנו אבדנו חבר יקר. נמל חיפה איבד בעל מקצוע מעולה והימאות הישראלית את אחד ממעצבי דמותה ובוניה.

יהי זכרו ברוך!

חבריו לעבודה



**אנו משתתפים באבלם של
חברינו ומשפחותיהם באסונם הכבד.**

ר/ח משה אלון – בנפול בנו ז"ל

ר/ח משה חמי – במות בנו ז"ל

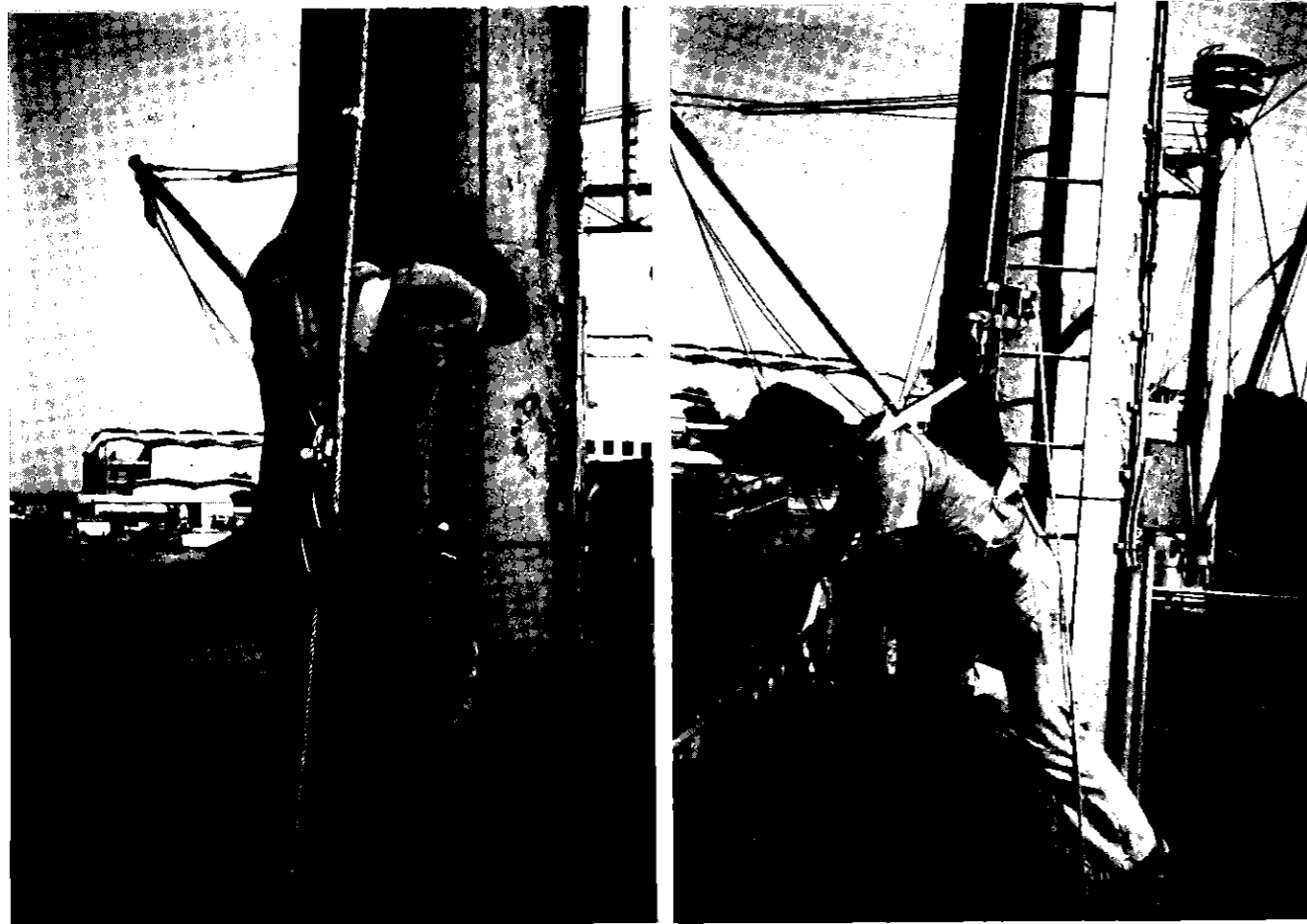
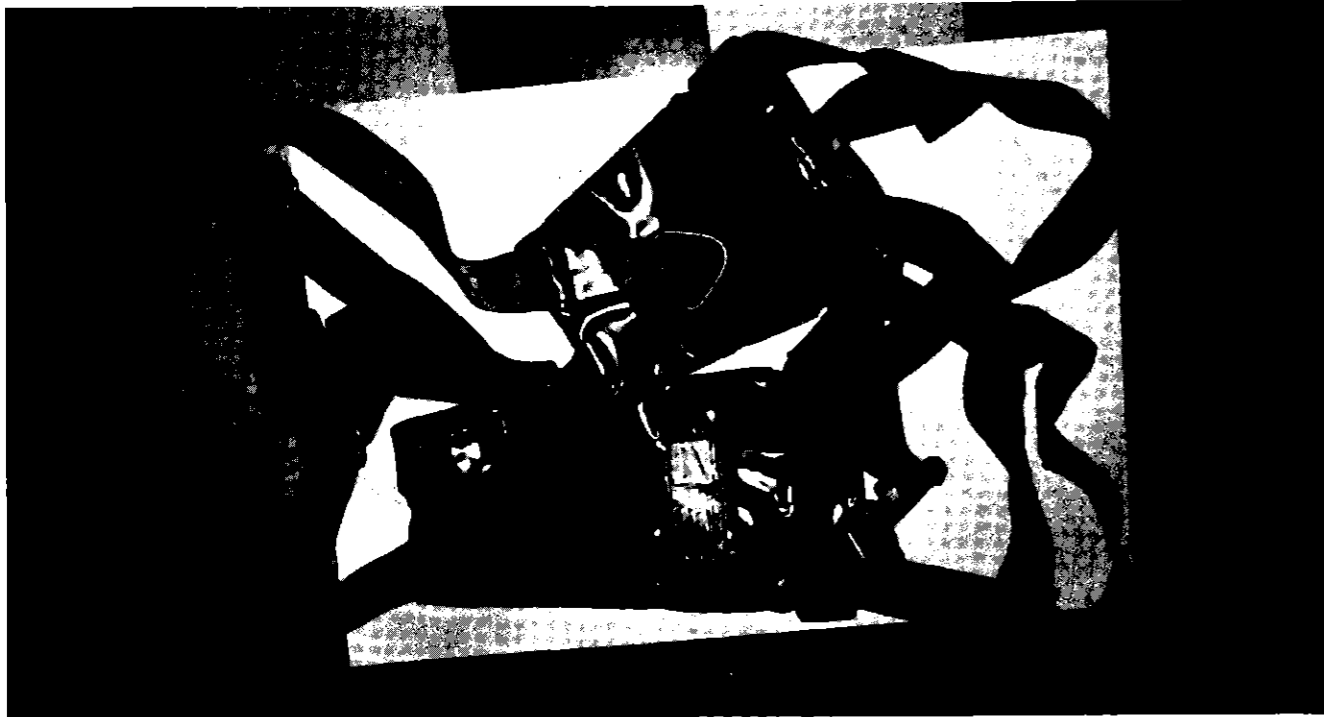
ר/ח ג'ורג' נויגבורן – במות בנו ז"ל

איגוד קציני הים הישראלי

הודעה

איגוד קציני הים ואיגוד הימאים הדירוגיים החליטו להנציח את זכרם של חברינו נספי "מצדה" וכל יתר הימאים שנספו בים ומקום קבורתם לא נודע. השתתפותם של הימאים לצורך הקמת אנדרטה על שטח שהוקצב ע"י עיריית חיפה מסתכמת בתרומה של יומיים חופשה ממצבור החופשות העומדות לרשותם של כל הימאים. כמובן שכל המתנגד להתרמה זו רשאי לקבל את ערכם של ימים אלו בפנייתו אל האיגודים. אנו משוכנעים שכל חברינו יענו ליוזמת האיגודים להנציח לראשונה את זכרם של ימאי צי הסוחר.

רתמה שמשקלה 1.5 ק"ג בלבד - מסוג "בארו הפברן"



ניסוי מעשי באחד המכשירים, בשילוב רתמת בטיחות.

במכשירים אלה משתמשים בשילוב עם חגורות בטיחות או רתמות בטיחות. יתרון של רתמות הבטיחות הוא בכך שבמקרה והאדם המאובטח נימצא במצב של חוסר הכרה הוא ישאר במצב אנכי עד לחילוץ, בו בזמן שבחגורה רגילה הוא עלול להתהפך ואם היא אינה הדוקה כראוי אף להתחלק התוצה.

ציוד אבטחה מפני נפילה מגובה

יתרון הרתמות
 רתמות אלו, אשר לכמה מהן יש שתי לולאות תפישה, יכולות לשמש גם לחילוץ נפגעים ממקומות צרים כגון חדרי משאבות, מיכלים צרים ומחסנים. לפני זמן מה בוצע על תרני האניה "דדו" ניסוי מעשי באחד ממכשירים אלו, בשילוב עם רתמת בטיחות.

הניסוי נערך עם מכשיר מתוצרת "אברסט קומלוק" בעל משקל קטן ביותר, אשר חובר לרתמת בטיחות מתוצרת BARROW HEPBURN. רתמה זו משקלה 1.5 ק"ג בלבד. משקל זה כמעט ואינו מורגש, מאחר והוא מתחלק על כל הגוף ומאפשר תנועה חופשית.

בשלב ראשון יש לאבטח את החבל העובר דרך המכשיר במקום שהוא גבוה ממקום העבודה. מאחר והמכשיר עם הרתמה כבר מחובר עליך, הרי בזמן הטיפוס למעלה, ברגע שחברת את קצה החבל למקומו, הנך מאובטח ויכול לעלות ולרדת באופן חופשי, כל זמן שהדבר נעשה במהירות עבודה רגילה.

ברגע שהמהירות עולה על המקובל כמו למשל נפילה, ננעל החבל אוטומטית והנפילה נעצרת במרחק קצר ביותר. הלחצים הנוצרים מנפילה זו מתחלקים על הגוף כולו בעזרת הרתמה.

לדעתנו, אין לאפשר באניה עבודות בגובה ללא אבטחה מסוג כזה. מספרם של מכשירים אלה יהיה תואם את מספר האנשים העוסקים בעבודות בגובה ברימנית.

חייבת להיות דרישה חדימשמעית מהצוות להשתמש ברתמה ובעצור אוטומטי, למרות הדקה וחצי של כזבו זמן ואי נוחות (מדומה) בלבישתם.

מובן שהתוצרת שהזכרתי אינה מחייבת ובודאי קיימות חברות אחרות המייצרות מכשירים טובים מסוג זה. לבסוף, רצוי לא להיות בעל נסיון מר בשטח זה, למרות האימרה "אין חכם כבעל נסיון".

מפעם לפעם אנו שומעים על תאונה קשה שקרתה לימאי זה או אחר עקב נפילה מפיגום, מתורן או למחסן האניה בעת שהיה עסוק בעבודות צביעה, ניקוי או אחזקה.

לשמחתי, התאונות מסוג זה שאנו שומעים עליהן אינן רבות, אבל התוצאות הן כה חמורות לאלה שנפגעו ויש לדאוג לכך שגם אלה לא תקרינה. ברצוני להוסיף שעל כמה תאונות בשטח זה, שמספרו לבטח גדול בהרבה, אין אנו שומעים כלל.

חגורות הבטיחות

חגורות הבטיחות הרגילות, המוכרות לנו באניה, יעילות לסוג מסויים של עבודות שאינן מצריכות תנועה רבה וחופשית בכיוון מעלה או מטה.

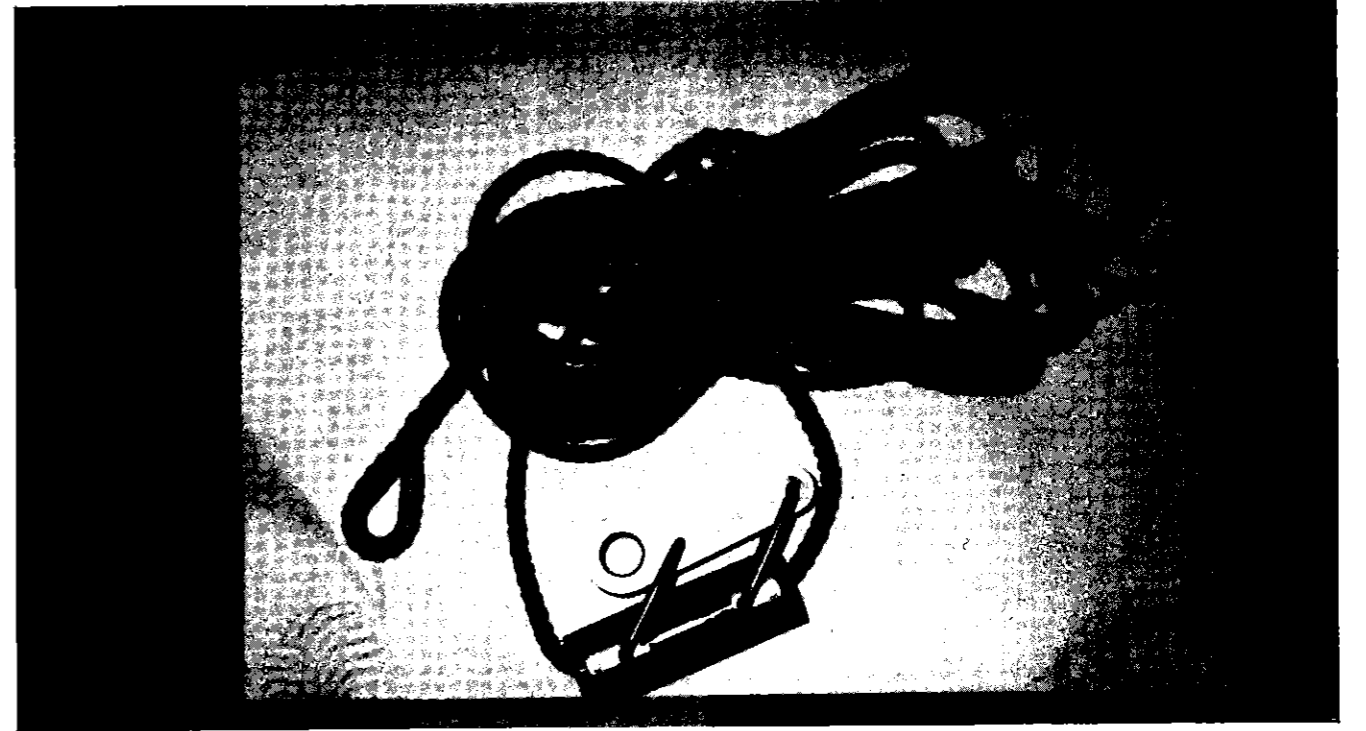
במידה והן דרושות לאבטחת עובד הזקוק לתנועה חופשית כזאת, יש צורך באדם נוסף שישגיח על חבל האבטחה, ישחרר או ימתח אותו בהקדם. התוצאה היא: לרוב מוותרים בכלל על אבטחה כזו, האדם המשגיח אינו עירני מספיק לנעשה על הפיגום, או על פעולותיו של העובד המאובטח.

לכן פותחו סוגי אבטחות שמונעות נפילת אדם העובד בגובה, ללא תלות במשגיח תמידי. מכשיר כזה עוצר את האדם המשתמש בו, במקרה של נפילה לאחר מרחק קצר ביותר, ומונע על ידי כך זעזוע קשה הכרוך בעצירה פתאומית.

אזור הבטיחות

מאת: ר/ח א. קרזנבום
 מדריך ומרכז ועדת הבטיחות של הצי

מכשיר מסוג "אברסט קומלוג"



על המיגום הזה גם אני לא עולה.



מקום עבודה בטוח ב:100

להובלה הימית אין תחליף. גם כיום
 בונה צי הסוחר אוניות חדשות.
 זהו עולם של סחר חופשי. זהו העולם בשבילך!
 קציני צי הסוחר נהנים ממעמד
 ויתרונות כמותם לא תמצא במקומות
 עבודה אחרים:

- הכנסה גבוהה (חלק במט"ח) ותוספות
- מסלול קידום מהיר ביותר
- רכישת מקצוע מבוקש והשתלמויות בתנאים מועדפים בתשלום
- עתיד כלכלי בטוח ושירותי רווחה למשפחה
- ביקורים בעולם
- ענין וסיפוק

קצין בצי הסוחר

גבר צעיר! אם שירתת בצה"ל, אתה בעל
 תעודת בגרות או תעודת גמר של 12
 שנות לימוד (תיכון עיוני או מקצועי)
 ובריאותך תקינה, כדאי שתפנה מיד
 לרשות לחינוך והכשרה ימיים:

בחיפה — רח' נתן (קייזרמן) 11,
 ליד כיכר פריס,
 בימים א'—ו' בשעות 8.00—14.00.
בתל-אביב — במגדל שלום, רח' אחד העם 9,
 קומה 28, בימי ב', בשעות 9.00—14.00.
 עוד קורסים יפתחו בחודש הבא:

• לחובלים • לקציני מכונה • לקציני חשמל
עכשיו — זה בשבילך

לנוחיותך תוכל גם לשלוח התלוש

לכבוד הרשות לחינוך והכשרה ימיים, ת.ד. 1909, חיפה

אבקש פרטים בקשר לקורס _____ שמי _____

כתובתי _____

גילי _____ השכלתי _____

חיפה, שר' המגנים 39/41
 ת.ד. 3003 טל.קס: 5/46814
 טל. 9-537227-04

אשרדוד עורך הנמל
 ביתן 11 חדרים 3-1
 ת.ד. 4043 טל.קס: 31856
 055-24011.70



מנו
 נתיבי-ים בט"ח

סוכנים כלליים בארץ
 לאניות המכליגות בקוים
 קבועים בנמלי הים התיכון
 שרות וצוף לים האדריאטי
 ולים השחור.

בטלי אניות
 סוכני אניות
 חוכרי אניות
 מנהלי אניות

MANO SEAWAYS LTD.

מזל טוב

להולדת בן או בת

- עיברי ארז - בן
- אשכנזי חיים - בן
- גוריון יוסף - בת
- הלוחם אריה - בת
- אביגיל שלמה - בת
- זיטוק ברנרד - בן
- דיקמן גד - בן
- ליבר שאול - בן
- ימיני סימון טוב - בת
- איזנבק לודביג - בת
- הרן יוסף - בן
- לוי אברהם - בן
- שריקי משה - בן
- יוליאן גלעד - בן
- אביטל רענן - בן

לנישואים

- פנקר יואל
- שלמה חיים לב
- מלמד - (הבת)
- פרץ אלי - (הבן)
- שחף אלי - (הבת)

לבר מצווה של בניהם

- נבעה ויקטור - בר מצווה
- שטרלינג אברהם - בת מצווה
- אביטל שול - בר מצווה
- דני הר פז - בר מצווה
- בהט יובל - בר מצווה
- לוי יעקב - בת מצווה
- אפשטיין אלימלך - בת מצווה.



atlantic אטלנטיק

אטלנטיק חברה לדייג וספנות בע"מ

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

חברות בת:

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

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

ינור שדותי ים בע"מ

כתובתנו:

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

מספרי הטלפון

במשרדנו הראשי בחיפה הם:
04-523281-2-3

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

M/V "DHALIT" — א/מ דלית
M/V GEN. M. MAKLEFF א.מ. ר/א מ. מקלף

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
טלסקס : 46867, 46714, 46663



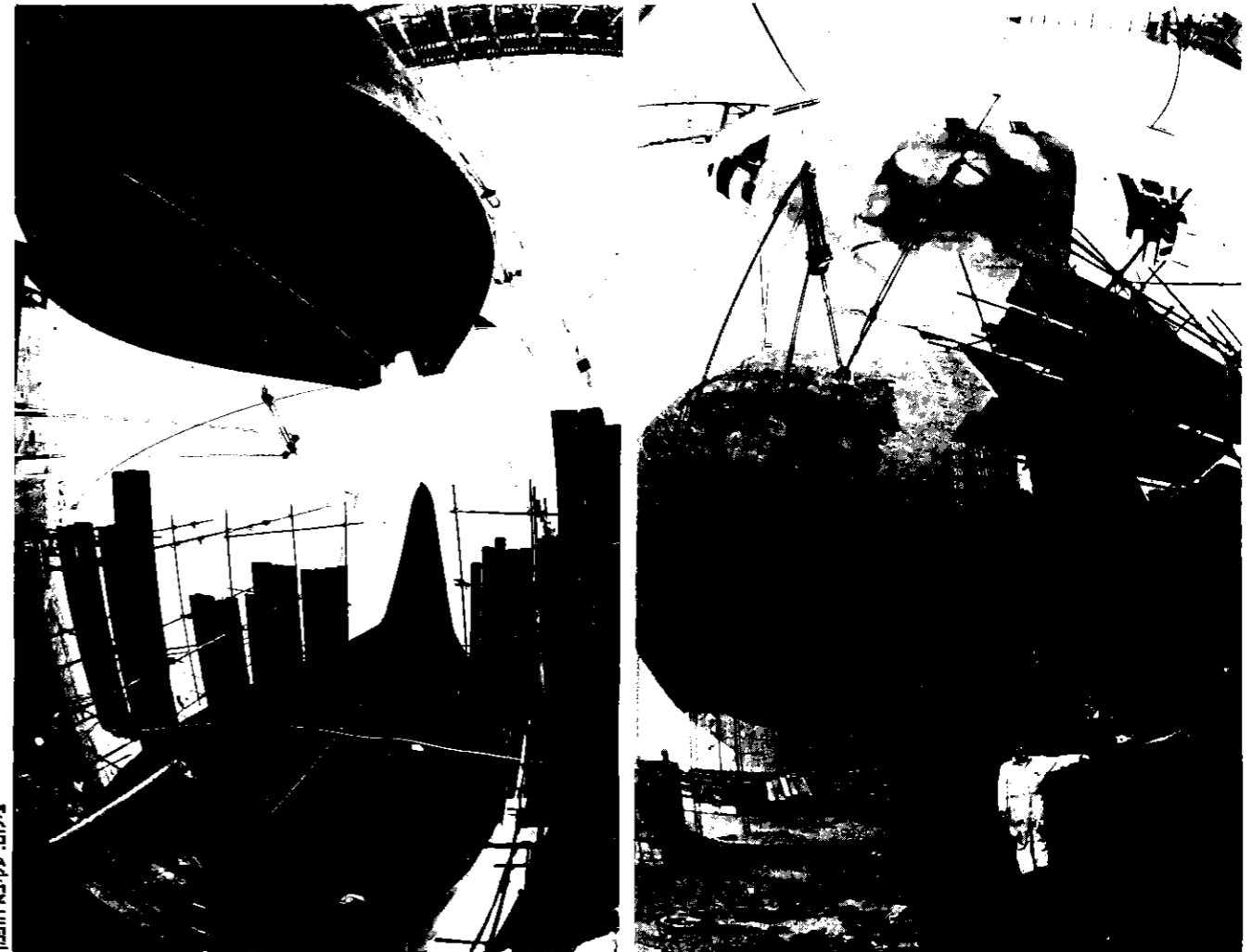
בת-גלים / חיפה רחוב פנת'גן 2, ת.ד. 8005
2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Haifa
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3

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

CHEMICAL TANKERS

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

מפעילי אניות
Ship Operators



צילום: עקיבא חומבר

