

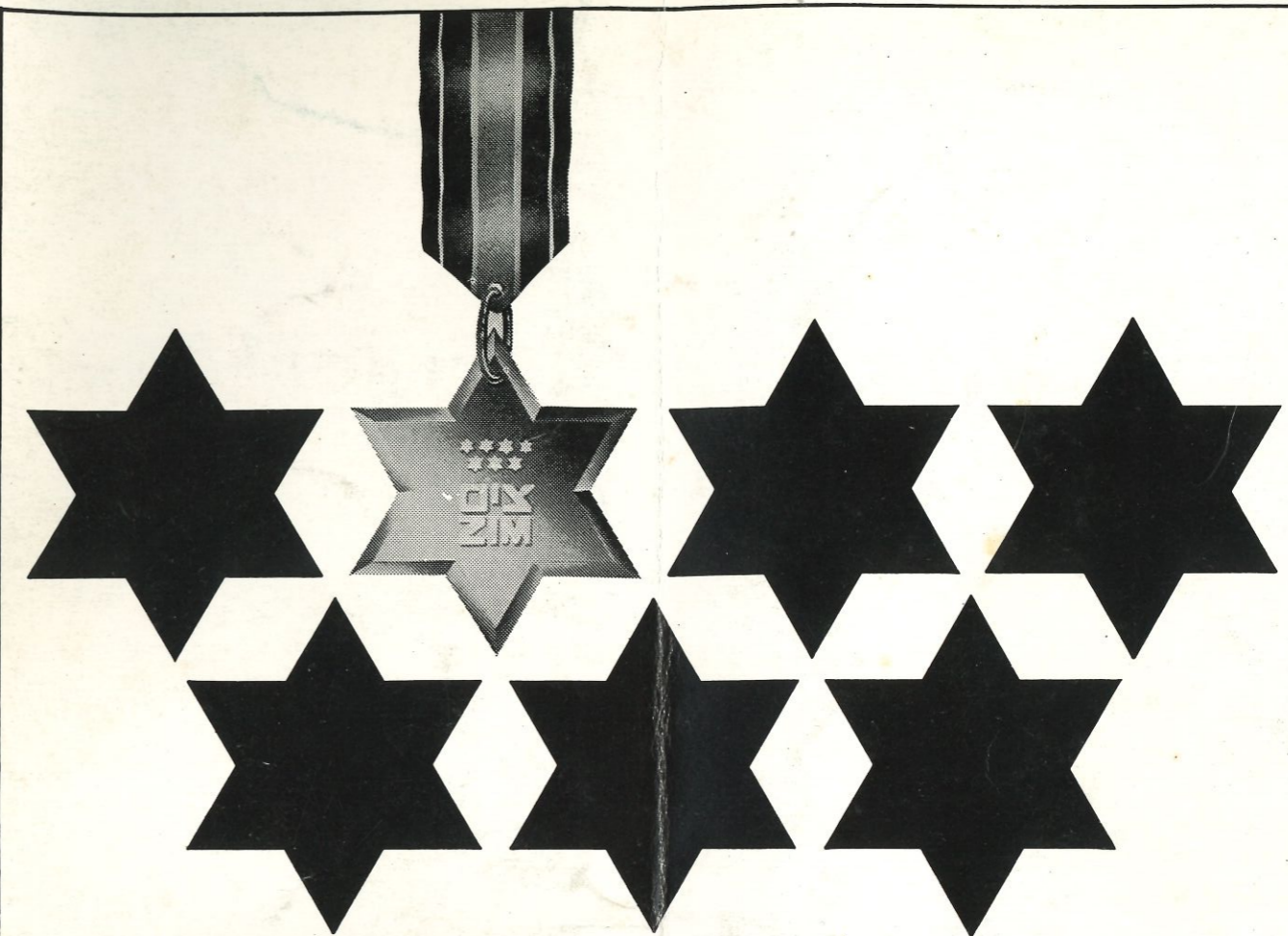
קציין הים הישראלי בטאון

ISSW 0333-7529

תמוז תשמ"ג
יוני 1983
גליון מס' 19

בגליון זה:

- החלטות מועצת האיגוד, מועצת חטיבת ר/ח ומ/ר ומועצת חטיבת הקצינים.
- האנדרטה לזכר הימאים שניספו בים
- נדחתה תביעה משפטית נגד קרן הפנסיה המוקדמת לימאים.
- הטיל המוסווה.
- מסביב יהום הסער.
- האדם מחפש משמעות.
- קציני הים הגימלאים.
- סרנדה ל"קפטן" מזדקן.
- הרהורים לאחר הבחירות.
- שירים וסיפורים ימיים.
- כל המדורים הקבועים.



צי מכולות השני בגודלו בעולם נותן לך שרות ראשון במעלה

במחקר שהתפרסם בירחון הבינלאומי החשוב
"CONTAINERISATION INTERNATIONAL" הועלה
שצי המכולות של "צים" הוא השני בגודלו בעולם.
צי גדול כזה פותח בפניך אפשרויות
להגיע ליותר נמלים, מציע לך יותר הפלגות,
מבטיח לך מועדים קבועים ורצופים
ושרות מכולות ממוחשב ומתוחכם.
בצד השירותים מהם אתה נהנה בחברה גדולה,
אתה נהנה ב"צים" גם משרות קפדני ואחראי,
אף אם מדובר במטענים קטנים ביותר.
כי אנחנו יודעים שהגענו למקום השני בעולם
רק משום שהעמדנו אותך, הלקוח, במקום הראשון.
צים — שרות שבעה כוכבים



קפ-41



מעל הגשר

בטאון זה רואה אור לאחר הבחירות למועצה ולמזכירות החדשה של איגוד קציני-הים.

מספר החברים החדשים במועצה הוא רב. כמו-כן, זו הפעם הראשונה שנכללים בה מספר ניכר של חברים שאינם עובדי חברת "צים".

כידוע, איגודנו הוא אחד האיגודים המקצועיים הבודדים שנוציגו נבחרים לגופו של ענין וללא כל מפתח מפלגתי.

החברים שנבחרו למועצה ולמזכירות ישתדלו למלא את ציפיות החברים בקדנציה זו, במיטב כשרונם ויכולתם, בהתאם למצב הכלכלי בענף הספנות, בארץ ובעולם כולו.

זו היתה אחת המועצות הארוכות ביותר שבה מיצינו את מכלול בעיות קציני-הים עד לפרטים הקטנים ביותר. המזכירות תשתדל בקדנציה זו להביא להפעלתה של תוכנית הפנסיה המוקדמת, שבה רואים רוב החברים את גולת הכותרת של המאמץ והמחיר לשירות ארוך, במשך שנים, על פני שבעת הימים.

המזכירות תעשה כמיטב יכולתה להשוות אחת ולתמיד את שכר החטיבות החופיות של חטיבת ר/ח ומ/ר לשכר החופי של רבי החובלים והמכונאים הראשיים הפעילים בים. זאת, במטרה להבטיח לשלוחות שכר הוגן עבור תפקודם ומעמדם וכן כמקור פרנסה מכובד ועתידי לקצינים שיפלטו מהים.

בימים אלו אנו עומדים לפני סיום חוזה העבודה לשנה זו, כשמטרנתנו לשמור על השכר הריאלי, למרות השפל שממשך לשרור בספנות העולמית. בחודשים האחרונים אנו עדים לחידוש איטי, אך מבטיח, של הצי הישראלי ונראה שהאור בקצה המנהרה מתחיל להראות. אנו מקווים שבשנים הבאות, עם שיפור הכלכלה העולמית, תעלה הספנות שוב על דרך המלך, לרווחתם של כל הגורמים.

עתה צות חברות חדשות, המפעילות אניות תחת רישום ישראלי עם צוותים זרים, בגלל העלות הגבוהה של הימאי הישראלי. אנו נצטרך למצוא את הפתרון למעבר קצינים מחברה אחת לשניה מבלי שזכויותיהם יפגעו בחברת-האם שלהם.

עם חידוש הצי נמכרות עתה מספר אניות ישנות בעלות חוזי חכירה בקוי הבית, שנחשבו תמיד לקוים המועדפים אצל הימאי הישראלי. כך, אנו שוב מוצאים עצמנו נדחקים מהם ונצטרך לתת דעתנו לפתרון בעיה זו. השנה, נסגרו בפעם הראשונה כל הקורסים לדרגות הגבוהות במכון להכשרת קציני-ים בעכו. זאת, עקב מיעוט מועמדים ובעיות תקציביות. במוסד זה אנו רואים את אחד המקורות לקיום דור המשך של קצינים ישראליים ושמירת הרמה הגבוהה של הקצין הישראלי.

מעבר לאותן בעיות שמעסיקות את המזכירות, המועצה וכלל הימאים, טוב היה לקבל דעות מהחברים, הן במכתבים לבטאון או בביקורים באיגוד. כל זה במטרה להגביר את הקשר בין האיגוד לחבריו. אין צורך להזכיר לחברים שהבטאון פתוח לכל הצעה, הערה, משאלה וכיו. אל תשארו אדישים!

בברכת חברים,
המערכת



בטאון קציני-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22
ת.ד. 9512
טלפון: 04-512231-2
מברקים: איסוףגרם
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' 19
תמוז תשמ"ג
יוני 1983

המערכת:
דוד יחזקאל
אפרים מרקוביץ
ארז עברי
יוסף פניני

בשער: האנדרטה לזכרם של ימאי צי הסוחר
הישראלי שניספו בים.
צילום: קרן אור

עיצוב ועריכה גרפית:
סטודיו דף, חיפה
סדר: "מאן" דפוס בע"מ, חיפה



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

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

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

טלקס: TARCO 46603

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

THE TRADERS & SHIPPERS LTD.

סחר וספנות בע"מ

סוכני אוניות

נוסד 1941



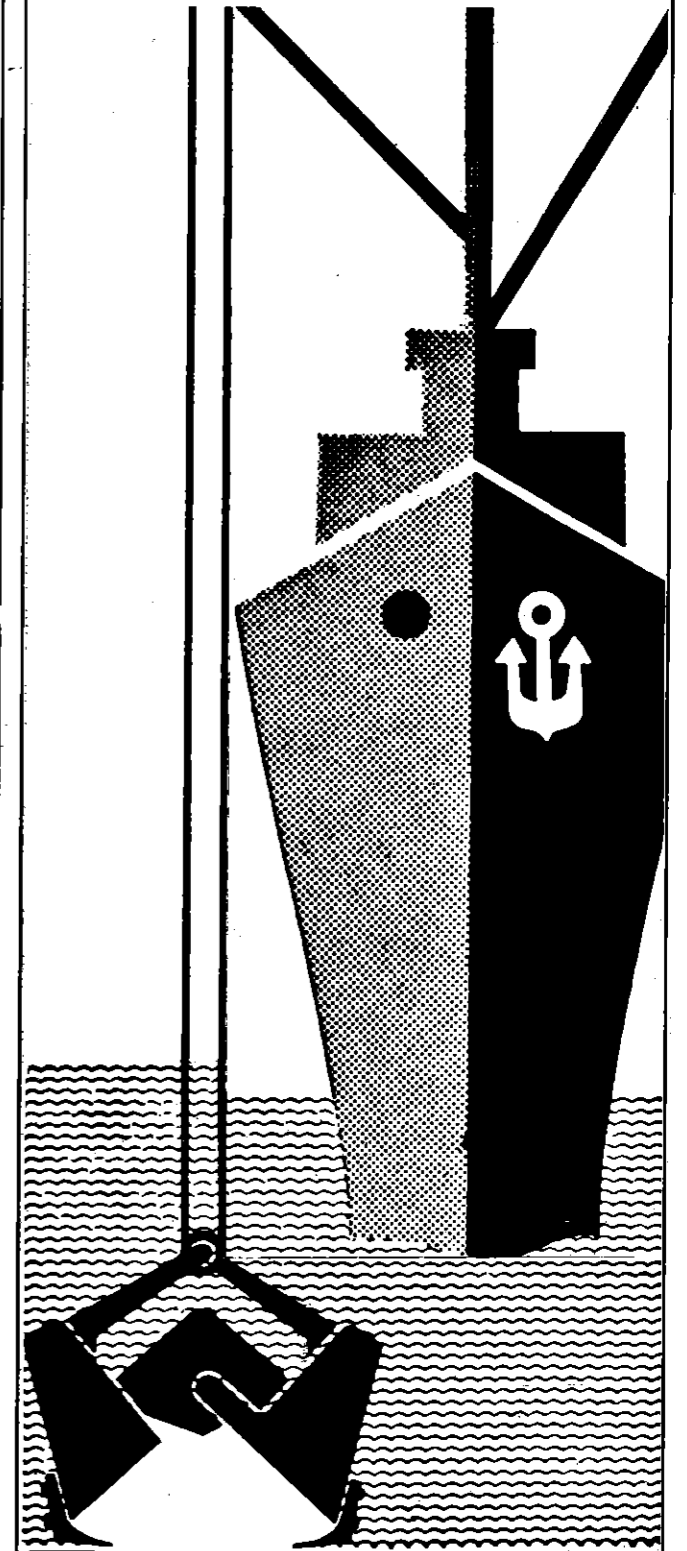
דרך העצמאות 43, חיפה 31 033
ת.ד. 33765 — טל 04-66 79 13 (3 קוים)
מברקים: "SHIPPERS" טלקס. 46824 (אנגלי)

סניף אשדוד:

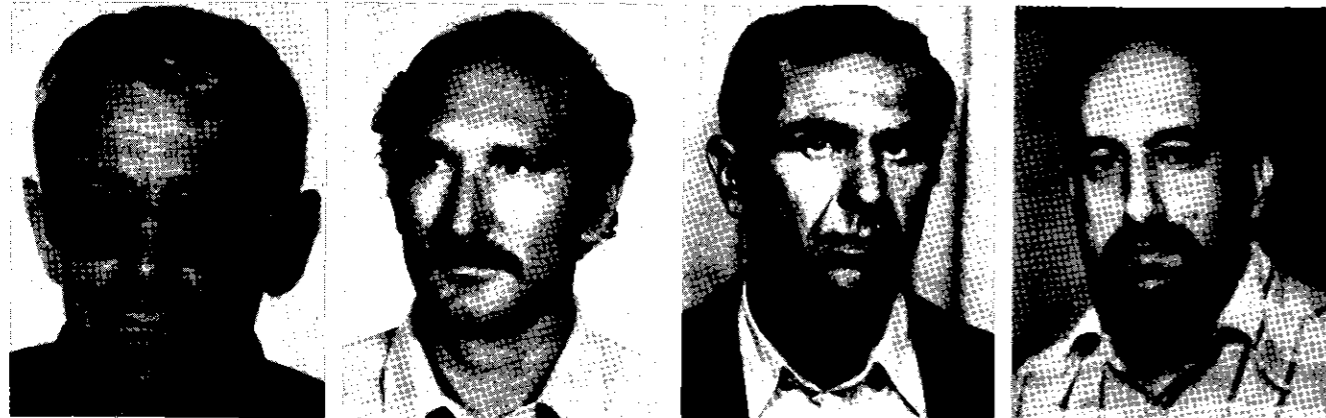
שטח הנמל, ביתן 1, חדר 5 טלפון: 055-22041
טלקס: 31825 (אנגלי) • מברקים: "SHIPPERS"

אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלית



כינוס מועצת איגוד קציני הים - מאי 1983



אלח'ר דוד יחזקאל / ר'ח אפרים מרקוביץ / מ'ר ארז עברי / ח'ש'ר פניני יוסף

החלטות חטיבת רבי - חובלים, מכונאים ראשיים

נוכחים: ר'ח מרקוביץ אפרים, ר'ח גרומן ישעיהו, ר'ח יערי הלל, ר'ח דרוקר מרדכי, מ'ר עברי ארז, מ'ר בלס זאב, מ'ר אמיתי יעקב, מ'ר הירשפלד יוסף.

1. נבחרו למזכירים: ר'ח אפרים מרקוביץ - ברוב קולות. מ'ר ארז עברי - פה אחד.

2. מזכיר מחליף: א. כל חבר מועצה יהיה רשאי להשתתף כמשקיף בכל פעולות המזכירות והמזכירים יודיעו לכל חבר מועצה הנמצא בחוף על מועדי וזמני דיונים על חוזה עבודה. (פה אחד)

ב. במקרה שמזכיר יוצא לחו"ל בתוקף תפקידו - לא יוחלף. (פה אחד)

ג. במקרה שמזכיר יוצא להפלגה - עליו לחזור תוך מקסימום חודש וחצי ויוחלף למשך כל תקופת העדרו ע"י אחד מחברי המועצה השווה אותה עת בחוף, על פי הסדר הבא: רבי חובלים: יערי הלל, דרוקר מרדכי, שייקה גרומן. מכי ראשיים: בלס זאב, יעקב אמיתי, הירשפלד יוסף. לא חזר המזכיר תוך חודש וחצי, ימשיך המחליף לכהן כמזכיר לתקופה כוללת של חצי שנה ואז יחזור לתפקידו המזכיר הנבחר. (פה אחד)

התאונות הימיות שהתרחשו לאחרונה בספנות הישראלית וממליצה לפני חברינו לערנות מוגברת ולשיתוף פעולה עם המזכירות בנדון. ב. המועצה פונה לכל הגורמים האחראיים, לעשות ככל שניתן להגברת הבטיחות בים. ג. המועצה מטילה על המזכירות: בעת קבלת מידע חסוי על ליקויי בטיחות באניות, לטפל מיידית בכך דרך הגורמים המוסמכים.

27. **בולי קופ"ח:** המועצה מטילה על המזכירות לדרוש מהחברות צרוף בולי קופ"ח לכל תלוש משכורת על מנת למנוע אי נעימויות וסירוב לקבלת טיפול מפאת חוסר בולים ששולמו בזמן.

28. **הפלגות בערבי חג:** המועצה מטילה על המזכירות להגיע להסכם סופי עם חברות הספנות למניעת הפלגות מנמלי הארץ בערבי חג.

29. **גמול שעות נוספות קצינים בכירים:** המועצה מטילה על המזכירות לערוך סקר שעות עבודה נוספות באניות צי הסוחר בכל הקוים, לגבי כל הקצינים הבכירים ולדרוש פיצוי עבור שעות אלו כאשר הבסיס הוא 100 שעות נוספות כלולות בתוספת-הים. * יישום החלטה זו ייעשה רק לאחר שהמזכירות תוציא מסקנותיה מן הסקר לגבי כל הדרגות הבכירות.

בתנאי שהיתה אמנם מוכנה לכך. האיגוד יגן על כל חבריו אשר יבצעו הוראה זו במידה של התנכלות כלפיהם. (פה אחד)

19. המועצה תתכנס בחודש ינואר שנת 1984 לשם דיונים כלליים. (פה אחד)

20. יש לפעול בנושא ביטול מס הנסיעות למשפחות. (פה אחד)

21. יש לאתר אניות בבעלות ישראלית סמויה.

22. החזר עבור דמי הובלת רכב - יש לפנות ל"צים" להסדיר הטבה זו לקצינים קבועים בדומה ליתר עובדי החברה.

23. המועצה מטילה על המזכירים ליזום פגישה עם רופא החברה ולדון איתו על טיפול רפואי בקוי מערב אפריקה.

24. תחבורה בנמלי חו"ל ושירות סירות מאניה לחוף בקוי מערב אפריקה.

25. הובלות בטחוניות ו/או מטענים מסוכנים: המועצה מטילה על המזכירות לדרוש פיצוי על הובלת מטענים בטחוניים ביצוא (הפיצוי יינתן עבור הובלת חומרים מסוכנים Class 1 הגורמים הגבלות לקצינים, כגון: סירוב לצרף משפחות, ביטול קשר טלפוני עם המשפחות וכו'.

26. אסונות בצי הסוחר: א. המועצה נתנה את דעתה על

ואהדה לגימלאיה לחטיבותיהם את זכות הבחירה האקטיבית למועצת האיגוד מבלי להעניק להם זכות היבחרות פסיבית. (פה אחד)

5. **דו"ח כספי** - המועצה דורשת קבלת דו"ח כספי שנתי מפורט. העתקים מן הדו"ח יינתנו לכל חברי המועצה. (פה אחד)

6. **קופת גמל** - יש לפרסם בין הקצינים את האפשרות לקופת גמל על מנת לקבל החזר ממס הכנסה. (פה אחד)

7. **חזרה עבודה** - יש להוסיף סעיף בחוזה העבודה; והיה שנכתב מכתב תלונה על קצין, או הוגשה חוות דעת חיובית או שלילית עליו, יקבל הקצין העתק ממנו. כמו כן יוכל לעיין קצין בתיקו האישי אחת לשנה. (ברוב קולות)

8. **תנאי עבודה** - קציני הים בכל חברות הספנות יקבלו את כל התנאים שיש לעובדי החוף ב"צים" כגון: א. מחלה משפחתית. ב. הבראה/מגולם. ג. ביטוח לאומי/מגולם. ד. חודש 13 (מחולק לפעמיים, 6 חדשים ו-6 חדשים לצורך הקלה במיסוי).

9. בשום מקרה לא יקבל מזכיר כספים מחברת ספנות בתוקף תפקידו כמזכיר. במקרה של נסיעות בתפקיד לחו"ל, תספק החברה כרטיסי נסיעות, לינה וכלכלה בפועל, אך לא כספים. בהוצאות שמחוץ ללינה ולכלכלה, ישא האיגוד. המזכירות המשותפת תחליט על גובה הסכום. (פה אחד)

10. יש להוציא את העלון אחת לחודש ואת הבטאון שלוש פעמים בשנה, במועדים קבועים אשר יפורסמו בכל עלון. (פה אחד)

נוכחים: ר'ח מרקוביץ אפרים, ר'ח גרומן ישעיהו, ר'ח יערי הלל, ר'ח דרוקר מרדכי, מ'ר עברי ארז, מ'ר בלס זאב, מ'ר אמיתי יעקב, מ'ר הירשפלד יוסף, מ'ר רומנו אלי, ח'ח חזן מומי, ח'ח פביאן עמוס, ח'ש'ר פניני יוסף, מ'ר אברהם אריה, מ'ר פאר דב, אלח'ר דוד יחזקאל, כלכל'ר שפירא יהושע.

החלטות מועצת איגוד קציני הים

1. **צרכניה** - המועצה מטילה על המזכירים לערוך מחדש את נושא הקניית המרוכזות בהנחה, במגמה לשפר את התנאים הקיימים כיום. (פה אחד)

2. **פנסיה מוקדמת** - המועצה מביעה מורת רוח על אי הפעלת קרן הפנסיה המוקדמת לימאים לאחר דחיות אינסופיות. היא מסמיכה את המזכירות הפעילה לבוא בדברים עם איגוד הדירוגים ולהודיע לחברות הספנות - ולשאר הגורמים הנוגעים בדבר - על ביטול הסכם הפנסיה המוקדמת במידה שלא תופעל הלכה למעשה עד סוף שנת 1983. במקרה כזה יתמנה בורר לקביעת דרכים אחרות לשימוש בכספי הקרן, מטרת פרישה מוקדמת של ימאים שלא באמצעות הקרן. זאת, מבלי לגרוע בהמשך תשלומי חברות הספנות למטרה הנ"ל. (פה אחד)

3. **מיסוי זרים** - המועצה מטילה על המזכירים להמשיך ולעשות ככל הניתן על מנת להביא להגדלת הפטור ממיסוי ולהפיכתו לפרוגרסיבי, וכן - הטלת מס על זרים ובכך להביא להפחתת הכדאיות של בעלי האניות הישראליות להעסיק זרים במקום ישראלים. (פה אחד)

4. **גימלאים** - מועצת האיגוד מחליטה להעניק כמחווה של הוקרה

ד. כל חבר מועצה שיועד שייעדר מביתו למשך זמן מה, תובתו להודיע על כך למזכירות. (פה אחד)

3. כל מסמך היוצא מהמזכירות, ישא את חתימת שני המזכירים. היה ומזכיר חייב לקחת על עצמו החלטה מיידית, יבצע זאת על דעת עצמו, כמו כן יוציא מכתב הסבר לחוסר החתימה השניה, ויודיע על כך באופן מידי למזכיר הנוסף. אם לא מסכים המזכיר השני להחלטה – ישאלו כל חברי המועצה בעניין (כולל במברקים) ודעת הרוב תקבע. (פה אחד)

4. חברי המועצה בחטיבתנו קוראים להגברת שיתוף הפעולה עם חטיבת הקצינים ועם איגוד הדירוגים, כולל פעולות הסבר על נושאים אקטואליים ולהביע עמדתנו באותו נושא בעוד מועד. למניעת קונפליקט הרסני בעתיד, הנובע מחוסר קומוניקציה מוקדמת. (פה אחד)

5. האיגוד רואה בדאגה את התפוררות מערכת החינוך הימי. קיום המכון להכשרה ימית הינו הכרח להמשך הספנות הישראלית. האיגוד מחליט על הצעדים הבאים:

- א. להפעיל לחץ על הממשלה ולהכריח את כל חברות הספנות להשתתף בהוצאות ההכשרה.
- ב. ללחוץ על קיום שוטף של קורסים (לפחות אחת לשנה לכל דרגה ללא קשר למספר המועמדים).
- ג. ללחוץ על עידוד דירוגים למעבר לקצונה.
- ד. האיגוד ביוזמתו יפתח מערכה פירסומית למשיכת כח אדם לקצונה ימית וישתתף בכל יזמה קיימת.
- ה. ללחוץ ליצירת תנאי עידוד לקדטים.
- ו. לדרוש נציגות האיגוד במועצת המנהלים של הרשות להכשרה ימית. (פה אחד)

6. המועצה מטילה על המזכירות לבוא בדברים עם הנהלת "צים" לשם שיפור העבודה והיחס באגף הצוות לפיקוד האניות ולדרך השיבוץ. (פה אחד)

7. המזכירות תעקוב, בעזרת ועדי השלוחות החופיות, אחרי משרות חוף של ר/ח ומ/ר המתפנות, ותדאג לכך שחברי החטיבה יקבלו את המשרות הנ"ל – אם על פי מכרז או על פי כל שיטה צודקת אחרת, על דעת המזכירות.

ועדי השלוחות יכינו רשימה מדויקת של כל המשרות בשלוחותיהם וידווחו על כל משרה חדשה או מתפנה. (פה אחד)

8. כל רב – חובל ידאג לכך שקציני אנייתו יבחרו בוועד קצינים באניה תוך שבוע מיום עלותו לאניה. היה ולא מינו הקצינים ועד, יודיע על כך רב – החובל למזכירות האיגוד, וזו מצידה תמנה ועד, בהתאם לתקנון. (פה אחד)

9. המועצה מטילה על המזכירות לדרוש פתיחת המכרזים הפנימיים של פקדי "צים" לכל רבי – החובלים והמכונאים הראשיים ב"צים", וזאת בחשתתפות מזכירות האיגוד בוועד הקבלה. (פה אחד)

10. המועצה קובעת שכל ר/ח ומ/ר העובדים כמפקחים בכל חברות הספנות הישראליות זכאים להגנת האיגוד כחברים מלאים ושווי זכויות וחובות בחטיבת ר/ח ומ/ר באיגוד קציני הים. (פה אחד)

11. מועצת חטיבת ר/ח ומ/ר באיגוד קציני הים מטילה על המזכירים להיענות להצעת השיקול והקיוז בין החברים הפעילים לשלוחות החוף כפי שהוצעו ע"י ההסתדרות ומשרד האוצר תוך הבהרת הנקודות הבאות: * המפקחים יוצמדו מיידית (באחוזים) למשכורת החוף של ר/ח מ/ר הפעילים, באופן שבכל שנה יוגדל האחוז בהתאם – עד שכעבור 5 שנים תשווה משכורתם לזו של הפעילים – ואז ישארו צמודים אליה באופן מוחלט.

* כל רכיבי ההכנסה החדשית של המפקחים יוכנסו למשכורתם המשולבת לצורך ההצמדה המיידית, לרבות רכב, 50 שעות נוספות גולבוליות וכו'.

* שום גורם פרט לאיגוד חברות הספנות לא יתערב במהלכו של כל מ"מ בין האיגוד לבין חברות הספנות (פרט ליו"ר האגף לאיגוד מקצועי של ההסתדרות ובאישורו הכתוב של ראש האגף הנ"ל).

* לא ישונה תקן המפקחים באגף הספנות וברשות להכשרה ימית ללא הסכמת איגוד קציני הים.

* בשום מקרה לא תהיה ההורדה לפעילים מעל 1.5% ממשכורת החוף ברוטו.

החלטות חטיבת קצינים

נוכחים: 1/ח רומנו אלי, 1/ח חזן מומי, 1/ח פביאן עמוס, חש"ר פניני יוסף, מ/מ אברהם אריה, מ/מ פאר דב, אלח"ר דוד יחזקאל, כלכל"ר שפירא יהושע.

1. נבחרו למזכירי חטיבת הקצינים: 1/ח רומנו אלי. אלח"ר דוד יחזקאל. כלכל"ר שפירא יהושע – מזכיר מחליף.
2. * מועצת חטיבת הקצינים החליטה כי יבחרו שני מזכירים בפועל וכן מזכיר מחליף למקרה הצורך. * לא ייווצר מצב שהמזכירות תאויש בפחות משני מזכירים בכל עת. * אחד משני המזכירים בפועל אינו רשאי לעזוב את תפקידו לפני שהוחלף ע"י המזכיר המחליף.

3. מועצת חטיבת הקצינים מסמיכה את מזכירי החטיבה לבוא בדיון ודברים עם מזכירי ר/ח מ/ר להשוואת משכורות.

4. כל הסכם הנוגע לחטיבת הקצינים חייב בחתימת שני המזכירים בפועל.

5. בהמשך להחלטה מס' 2 – מחליטה מועצת החטיבה להשאיר את פניני יוסף כמזכיר השני עד לתאריך 15.1.84, כאשר בתאריך הנ"ל ייכנס לתקפו מינויו של המזכיר

רומנו אלי אשר נבחר ברוב של 6 קולות.

6. תוצאות ההצבעה: רומנו אלי 6 קולות. דוד יחזקאל 5 קולות. דב פאר 2 קולות. חזן מומי 1 קולות. פביאן עמוס 1 קולות. אברהם אריה 1 קולות. מזכיר מחליף: שפירא יהושע 5 קולות. אברהם אריה 3 קולות.

7. חבר מועצה רשאי להשתתף בכל דיון של מזכירי החטיבות עם צד ב'.

8. יש לשלוח חוזרים לאניות ולהבהיר לקצינים את חוזה העבודה ביחס להעסקת קצינים בשבתות, שעות נוספות ובנמלי הארץ.

9. כל אניה הפוקדת למעלה מנמל אחד אחת לחודש, תצוות בכלכל ראשי בפועל. במידה שימצא כלכל ראשי מחוסר עבודה בחוף, תצוות בכלכל ראשי גם אניה הפוקדת רק נמל אחד אחת לחודש.

10. יש לטפל בנושא הועדים באניות לפי סעיף מס' 10 בתקנון.

11. יש לדרוש פיצוי עבור שמירת בטחון באניה.

12. השתתפות באחזקת טלפון זרכב.

13. כניסת קצינים עם רכב לנמלי הארץ: המועצה מטילה על המזכירות לבוא בדברים עם הגורמים המוסמכים לכך להסדר קבוע לגבי הקצינים.

היטל נסיעות על משפחות הימאים

לכבוד מר יורם ארידור שר האוצר משרד האוצר ירושלים.

כבוד השר, הנדון: היטל נסיעות על משפחות הימאים השוהות באניה עם אבי המשפחה.

כידוע לכבודו, הימאי הישראלי מנותק במשך רוב ימות השנה ממשפחתו – בהיותו במקום עבודתו באניה. בהתאם להסכמי העבודה שלנו, מותר לימאי לצרף אליו את משפחתו להפלגה אחת בשנה על מנת להקל על עצמו ועל משפחתו מבחינה נפשית.

ברצוננו לציין שמבחינה פיזית גם אבי המשפחה וגם משפחתו גוזרים על עצמם תקופה של חוסר נוחות גדולה למען אחדותם, ומכיוון שתאו של הימאי מותאם למגורי אדם אחד בלבד, ואילו במשך הפלגת המשפחה, מצטופפת בתא משפחה שלמה.

הימאי ובני ביתו מקריבים איפוא למען איחוד המשפחה לא מעט. נזכיר גם שאישתו וילדיו של הימאי סובלים לא פעם מחלת-ים, סערות וטלטולים של אניית משא, ובלבד שישוהו במחיצת אבי המשפחה.

לעיתים קרובות אין המשפחה מבקרת כלל בחו"ל בתקופת הפלגתם, אם משום שהאניה כלל אינה נקשרת לרציף בנמל (אלא רק עוגנת ומעמיסה או פורקת בלב-ים), ואם משום שמשך השייה בנמל בחו"ל הוא קצר ביותר, והרציף מרוחק ממקום ישוב.

20.6.83
זכיר גם שבני ביתו של ימאי המצטרפים לאבי המשפחה בהפלגתו, אינם משתמשים בזכותו של כל אזרח אחר המוציא מהמדינה מטבע זר, אלא משתמשים לצורך הוצאותיהם (באם הם זוכים בכלל באפשרות לרדת בנמל זר) במשכורתו של הימאי – שחלקה משולם ממילא במטבע זר.

מכל האמור לעיל, נראה בעליל שאין דינה של משפחת ימאי המצטרפת להפלגה באניית-משא, כדינו של תייר, איש עסקים או כל אזרח אחר הנוסע לחו"ל. להיפך, חלות על משפחה זו כל המיגבלות החלות על הימאי עצמו, ולפיכך אנו בדיעה שיש לראות באנשים אלו חלק בלתי נפרד מאנשי הצוות של האניה.

מכיון שעל פי החוק, אנשי הצוות של כלי-שיט פטורים מהיטל הנסיעות, נראה לנו בלתי צודק לחייב בהיטל זה את בני משפחתו של הימאי המצטרפים להפלגה לצורך הבלעדי של איחוד משפחות. נודה לך באם תואיל לקבל פנייתנו זו בהבנה, ולפטור את בני משפחותיהם של הימאים מהיטל הנסיעות בזמן הצטרפותם לאניה.

האיגוד הארצי לקציני ים. האיגוד הארצי לימאים דירוגיים.

העתקים אל:

1. הרב מנחם מורוש / יו"ר ועדת העבודה של הכנסת.
2. הרב שלמה לורנץ/יו"ר ועדת הכספים של הכנסת.
3. חברי ועדת העבודה של הכנסת.
4. חברי ועדת הכספים של הכנסת.

לחברי הקצינים

פונה אני אליכם לאחר סיום הבחירות למועצת האיגוד ולאחר תום ישיבות המועצה המשותפת לחטיבות השונות.

בקשתי מופנית אליכם להשתדל להתנהג בצורה חברית יותר ולגרום לפחות סכסוכים באניה, ובמדה שיש כאלה, לנסות לפתורם באניה.

אם תפעלו כך, תוכל מזכירות האיגוד להתפנות ולפעול יותר להטבת תנאי העבודה (ויש עוד הרבה לעשות בנושא זה), הטבת התנאים הסוציאליים, השכר וההפלטות.

הנני פונה לרב החובל אישית בבקשה לאסוף את הצוות ולהביא לידיעתם את זכויותיהם וחובותיהם באניה וכיצד לפתור בעיות במקום – במידה שקיימות כאלה.

יש לזכור שכינני רב החובל באניה הוא "הזקן", ואם כי אין הדבר מצביע על בגרות בשנים הרי שחובת רב החובל למלא את דמות האב באניה. עליו לדאוג שהחיים בה יתנהלו על מי מנוחות.

רב החובל מתבקש להסביר לקצינים שעליהם לבחור ועד, וזה שייבחר על ידם ייצגם ויעזור בפתרון הבעיות בדרך צודקת ונכונה ובכך יקלו על עבודת רב החובל בניהול האניה.

* כאשר קיים ועד, לא יפנה כל איש צוות ישירות אל רב החובל, ואף בעיות חופיות של קצינים תרוכזנה בידי הוועד אשר יפנה ויפעל בעניינים במרוכז. באופן כזה תבואנה הבעיות על פתרון ביתר קלות.

** אין להפנות תלונות או מכתבים נגד איש צוות מבלי להביא את הדבר לידיעתו בכתב.

*** הנני פונה אל קציני האניה בבקשה לא להוציא מכתבים או תלונות לאיגוד או לחברה, כי אם אך ורק באמצעות רב החובל.

ברצוני לסיים בכך, כי אני סמוך ובטוח, שאם ישתדלו כולם; הפיקוד, הקצינים והצוות, הרי שהחיים על האניה יהיו נעימים, נוחים וקלים יותר לכולם, ואל לנו לשכוח כי בעצם – כולנו בסירה אחת.

מהו חוזה עבודה טוב? ●

וכעת ברצוני לפרט מספר נושאים אשר בהם דובר כבר בעבר, אך מכיוון שחברים חדשים מצטרפים רואה אני לנכון לפרט:

א. ענין חוזה העבודה – אם אנו מתלבטים בשאלה – מה הוא חוזה טוב, אנו חייבים לזכור כי לא התוספת באחוזים היא החשובה באמת, למרות שאין להמעט בערכה, אך חשוב האם חברות הספנות מסוגלות לספוג ולעמוד במעמסה. החכמה איננה לעשות חוזה טוב אשר לא ניתן לעמוד בו לאורך זמן – (כמו במקרה חברת אל-על).

למרות שנראה כאילו פחתה משכורתנו הריאלית – הרי שבתנאים הסוציאליים, פנסיות למניהן(פנסיות נכות, פנסית זיקנה ופנסית מוקדמת) עלינו על כל הסקטורים האחרים במשק והתנאים שקבלנו, אנחנו הימאים, הם הטובים ביותר.

1) פנסיות נכות וזקנה – כבר מ-20% נכות יכול הקצין לפרוש ולהבטיח לעצמו פנסיה, לעבוד בחוף מבלי לגרוע מן הפנסיה הנייל ולהשלימה למשכורתו הריאלית.

2) הפרשות לפנסיה מקיפה – פנסיה זו הינה על חשבון פיצויי פיטורין. כמו כן מבטיחה גם לבני המשפחה פנסיה לשאירים במקרה אסון.

ההפרשות עבור הפנסיה הזאת הן כדלקמן: 5% מופרש מן העובד, 11% מן המעביד (כאשר 6% מהפרשת המעביד הם לצורך פיצויי פיטורין).

במדה שקצין פורש מעבודתו בים לאחר שנה – רשאי להעביר הפרשותיו לקופה אחרת בהתאם לדרישות מקום עבודתו החדש.

● במדה שקצין פורש מעבודתו בים אחרי 5 שנים רצופות רשאי הוא לפרוש ממבטחים ולקבל את כל 16% מהפרשות (5% שלו + 11% של המעביד) בחזרה.

● הקצין רשאי גם להקפיא ההפרשות הנייל ולהעבירן עמו למקום עבודתו החדש.

● אם צבר הקצין 10 שנים רצופות, הוא רשאי להקפיא את ההפרשות לצורך פנסית זיקנה.

ב. פנסיה מוקדמת – היציאה לפנסיה מוקדמת מתאפשרת כאשר מגיע קצין לגיל 55 והוא בעל 25 שנות וותק בקופה (קיימת אפשרות של הורדת הגיל אם תרשה זאת הקופה).

לאילו המתחילים עבודתם בים בגיל צעיר, דהיינו 20-22 ויש באפשרותם לסיים צבירת 25 שנה לפני גיל 55, ניתנת להם האפשרות להעדר 4 שנים – אך לא יותר משנה וחצי ברציפות – בתוך 10 שנות צבירת וותק פנסיוני ובכל זאת לשמור על זכויות הפנסיה.

בשלושה מקרים מוחזר כסף הפנסיה המוקדמת:

1. במקרה של יציאה לפנסית נכות, או מחלה, או עיי תאונה.
2. אם הגיע אדם לפנסית זיקנה ולא ניצל את הפנסיה המוקדמת.

3. במקרה של פטירה (מוות). כל זה נכון אם תקבל הפנסיה המוקדמת את אישור האוצר. במידה שלא, יוחלט לפרקה ולהחזיר את הכסף – כאשר על כך תחליט מועצת האיגוד בכינוסה בינואר 84.

יש לזכור כי קיום הפנסיה המוקדמת תאפשר קידום לדרגות בכירות לקצינים הצעירים).

ג. חוזה העבודה בשנה זו – בחוזה מ-1.4.83 הושוותה המשכורת לדולר ועל סמך השוואה זו קיבלנו העלאה מעל לתוספת היוקר בערך של 5%.

אנו דורשים 5% על כל מרכיבי השכר כולל מטבע זר ועל כך יש עדיין ויכוח עם חברות הספנות והנושא נמצא עדיין בדיון.

בברכת חברים

פניני יוסף

עו"ד ישראל גיל

נדחתה תביעה משפטית נגד קרן הפנסיה המוקדמת לימאים

בית-הדין האזורי לעבודה בחיפה, דחה לאחרונה תביעה משפטית של אלן רדרס, מכוואי ראשי לשעבר בצי הסוחר הישראלי, נגד חברת הספנות "אל-ים" ואיגוד קציני-הים. אילו נתקבלה התביעה – היתה עלולה לפגוע בקרן הפנסיה המוקדמת של ימאי צי הסוחר הישראלי, בה נצטברו עד היום סכומי כסף נכבדים לצורך מימון הפנסיה המוקדמת.

זכור, מאז שנת 1971 מפרישים חברות הספנות הישראליות וכן כל הימאים כספים ל"חשבון מיוחד", המתנהל ע"י חברות הספנות ושני איגודי הימאים, במטרה להקים קרן פנסיה מוקדמת שתאפשר פרישת ימאי לפנסיה של 60% בגיל 55 שנה, לאחר 25 שנות ותק בצי הסוחר הישראלי.

השחיקה הרבה הכרוכה בעבודה ימית, הניתוק מהמשפחות והנשירה המרובה של ימאים וקצינים מצדיקים יציאתם לפנסיה 10 שנים לפני גיל הפרישה הרגיל (65).

הדור השפטי והסחארי

אנדרטה לזכרם של ימאי צי הסוחר שניספו בים

אנדרטה לזכרם של ימאי צי הסוחר הישראלי שניספו בים, הוצבה לאחרונה ברמת הדר, על צלע הר, במקום המשקיף אל הים.

האנדרטה מבטאת מעוף של שחף עם תנועה סיבובית אחורה. יש בה שלושה נתיבים העולים כלפי מעלה ונפגשים. שלושת הנתיבים הם לזכר שלושת האסונות הכבדים ביותר שפקדו את צי הסוחר הישראלי: טביעת האוניות "השלושה", "מסדה" ו"מצדה".

זהו פסל שגובהו 5 מטרים, עשוי מיציקת אלומיניום ועליו הכתובת: "לזכר ימאי צי הסוחר אשר ניספו בים ומקום קבורתם לא נודע".

ארבעה גופים חברו יחד להקמת אנדרטה זו: איגוד קציני-הים, איגוד הימאים הדירוגיים, חברת "צים" ועיריית חיפה.

● בונה הפסל - ימאי לשעבר ●

הקמת האנדרטה נמסרה לפסל **פיני וינברג**, ימאי לשעבר, שעבד עליה משך כשנה.

מה הוא רצה לבטא בפסל זה? מספר וינברג: "נטלתי מוטיבים הקשורים לים, כגון עוגן של ספינה

כיוון שכך, אין מניעה שהסכם העבודה יעניק לעובד המתפטר פחות מפיצויים מלאים של "חודש לשנה", לפי המשכורת האחרונה, בעד כל שנות עבודתו. הוראה זו מעוגנת בהסכם הקיבוצי בין איגוד חברות הספנות לבין איגוד קציני הים ויש לתת לה תוקף מלא.

● מטרה סוציאלית ממדרגה ראשונה ●

אלא שביה"ד אפילו הרחיק לכת וקבע: "אפילו מצאנו כי התובע פוטר מעבודתו - גם אז לא היה זכאי לפיצויי פיטורים בשל הוראות סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים".

סעיף זה שבחוק קובע שאם עפ"י הסכם עבודה קיבוצי באים תשלומים לקרן פנסיה במקום פיצויי פיטורים - אזי ההוראה שבהסכם שרירה וקיימת אפילו אם בעת פרישתו של העובד הוא יקבל פחות פיצויים מאשר "חודש לשנה" כנ"ל.

למרות שהקרן הנ"ל טרם אושרה בשלב זה ע"י שר האוצר - ראה בה ביה"ד "קופת גמל" או "קופת פנסיה" אשר ההפרשות לתוכה מצד החברות והימאים הן כדין, בבואן לשרת מטרה סוציאלית ממדרגה ראשונה לטובת ולרווחת ציבור הימאים בכללו.

על פסה"ד הנ"ל הגיש התובע ערעור לבית-הדין הארצי לעבודה בירושלים אשר יתברר בקרוב.

אופי של ביטוח הדדי ולא תמיד המשלם מקבל תמורה בפועל על השתתפותו. במלים פשוטות החזק משלם גם בעד החלש. הרעיון הגנוז בהסדר כזה פשוטו כמשמעו ביטוח הדדי, להבדיל מהביטוח המסחרי.

משום כך בית-דין צריך לכבד את המוסכם במישור היחסים הקיבוציים ואל לו לבית-הדין להתערב בגופו של הסכם כזה אלא אם ברור מיניה וביה כי ההסכם יוצר הפלייה או נוגד את תקנת הציבור. טענה כזאת לא נטענה ואף לא הוכחה. ההיפך הוא הנכון.

ההסכם הנדון הוא בגדר הישג חשוב מאד לציבור הימאים והוא בא לקראתם בכך שהוא מכיר בתנאי עבודתם הקשים של הימאים המצדיקים תכנית לפרישה מוקדמת לפנסיה.

לא נראה לנו לצורך לקעקע הישג חשוב זה ע"י הכרה בטענות פורמליות גרידא ובלבד שהטוען כך יזכה בהחזר הפרשות אשר נועדו להגן על ציבור רחב מאד של עובדים, והרי כלל ידוע הוא כי כאשר המדובר בכלל ופרט - הכלל עדיף.

לגבי טענתו הנ"ל של התובע כי הוא קיבל לידו מהחברה בעת התפטרותו פחות מ-100% פיצויי פיטורים - קבע בית-הדין, כאמור לעיל, שממילא הוראות חוק פיצויי פיטורים אינן חלות עליו כיוון שהתפטר מרצונו ולא פוטר מעבודתו.

לא מזמן הוקמה לצורך זה קרן פנסיה עצמאית שתפעל בנייהול "מבטחים" והיא ממתינה לאישור משרד האוצר המתבקש להכיר בה כ"קופת גמל" לענין פקודת מס הכנסה.

התובע הנ"ל טען שעבד בחברת "אליס" כ-12 שנים והתפטר מעבודתו שם בשנת 1978. כיוון שלא יגיע לזכות של פנסיה מהקרן - דרש ששני "בעלי החשבון", היינו החברה והאיגוד, יחזירו לו מהקרן את הסכומים שלטענתו הופחתו מפיצויי הפיטורים שלו והועברו לקרן (28% מפיצויי הפיטורים) וכן שיוחזרו לו כל הניכויים (שני שלישי אחוז מהמשכורת בכל חודש) שהוא עצמו הפריש לקרן במשך השנים 71-78.

החברה והאיגוד טענו כי אין התובע זכאי להחזרת שום שקל מהקרן, וביה"ד קיבל טענותיהם למרות שהתובע באופן אישי אולי לא ייחנה אף פעם מהגימלאות אשר הקרן תשלם בעתיד לחבריה.

● לא הופר כל חוק ●

ביה"ד פסק כי כיוון שהתובע התפטר מעבודתו - הרי שמבחינה חוקית לא מגיעים לו שום פיצויי פיטורים, ואם קיבל רק 72% כאשר לקרן הועברו יתר 28% - לא הופר שום חוק.

אומר ביה"ד בפסק דינו: "המדובר הוא בהסדר סוציאלי בעל

צילום: עקיבא הופמן



עתיקה, שלושה נתיבים, חרטום סירה ושחף, שהוא – לפי המסורת הימית – נשמתו של הימאי שאבד במצולות".

פיני וינברג גורס כי "ההתייחסות שלי באתר ההנצחה אינה לגוף אלא לנשמה. עמדותי על כך שבאנדרטה יהיו מוטיבים שיספרו את הסיפור, כדי שלצופה התמים אשר יעמוד מולה תיווצר אסוציאציה ברורה אל היים".

מעצב האנדרטה, אולי בזכות היותו ימאי לשעבר, רואה קשר הרה גורל בין כל האוניות שאבדו. "השלושה", שטבעה לפני כ-12 שנה וכל מלחיה ניספו, נקראה על שם שלושה ימאים מהאוניה "מסדה" (שקדמה ל"מצדה") שהים סחף אותם. האוניה "מצדה" נקראה על שם אותה "מסדה". כל האוניות

קשורות לדעתו זו אל זו בשמותיהן ובאובדן.

● שלושה אסונות – שלושה נתיבים

כאמור, רואה הפסל פיני וינברג קשר מיסטי בין שלושת האסונות ומשום כך יצר שלושה נתיבים שנפגשים ומתאחדים בקצה האנדרטה.

הוא מפרש את יצירתו: "התנועה הנחשולית, המעוף הזה, הוא אותו גל שגורף, לעיתים הוא מחזיר ולעיתים לוקח לנצח. האנדרטה מונחת על אבנים וביניהן מירווחים, שם ישתל דשא".

לוח השמות טרם הוצב. יהיה זה לוח של אבן סלע. מדוע? וינברג: "אם יש נשמות בחלל, הן יורדות ממרום ומתחברות לחומר שהוא אחד מיסודות כדור הארץ – האבן, שגם

היא נוצרה בים. אני שואל את עצמי: אם כל החומר חוזר אל המקור שלו, הרי הימאים שניספו חזרו אל המקור האמיתי שלנו, אל היים".

פיני וינברג מספר שהמשפחות של הימאים, הזוכרות את היים בכאב, היו שותפות לתהליך היצירה של האנדרטה. הן באו לראות את המודל ולווי את שלבי הקמתו.

בהקשר לכך מספר הפסל: "ערב אחד באתי לבדוק משהו. מול האנדרטה מצאתי אדם עומד. היה זה אביו של ימאי שהתייחד עם האנדרטה. הוא ביקש ממני שאסביר לו כיצד הגעתי אל הצורה של הפסל. הסברתי לו. עמדנו שם שנינו, החושך ירד וחשתי כי הוא הרגיש אותה כמוני.



הרהורים לאחר הבחירות

למרות העובדה שעם כתיבת שורות אלו עדיין לא נתפרסמו תוצאות הבחירות, אני מבין שהיות ולא נקראתי להשתתף במועצה, מצא לנכון ציבור הבוחרים לתת את "המושכות" בידי טובים ממני ולכן לא נשאר לי אלא להודות לאותם חברים שבכל זאת מצאו לנכון לתת בי את אמונם ולהבטיחם נאמנה שעל אף היותי מחוץ למעגל המחליטים – בדעתי להמשיך להעלות את השגותי ולהמשיך לכתוב ולהצביע על כל הנראה לי כטעון תיקון.

היום, יותר מתמיד, ניתן לאמור שאנו עומדים על סף תקופה חדשה בספנות הישראלית והעולמית כאחד ואין ספק שהדרך בה נפעל ונגיב בשנים הקרובות תהא הרת גורל לכל המפליגים כיום ואולי גם לדור הבא אחרינו.

פועל יוצא מן ההתפתחות הטכנולוגית המדהימה אותה אנו עוברים כיום – ובמידה מסויימת גם עקב קוצר ראותם של הבוחשים בספנות בישראל – היא צמצום דרסטי במקומות העבודה, לכל הדרגות. דרגות ותפקידים מסויימים נעלמו או נשתנו תכלית שנוי, והסך הכל מוזגו ונשתנו תכלית שנוי, והסך הכל הוא שיותר ויותר ימאים מוצאים עצמם בחוף, אם בחופשה מאולצת ואם ב"המתנה" מאונס. כל זאת

בשליש משכורת, כאשר כולם תוהים מה ילד יום...

גם אלו העושים ב"קדנציה" על אניה זו או אחרת רחוקים מללקק דבש: הדרישות והאילוצים הופכים כבדים יותר ויותר, ציוות האניה מזכיר תחנת רכבת, תיקונים חשובים ותחזוקה שוטפת נדחים שוב ושוב עקב צמצום בכוח האדם ומפאת חוסר זמן בנמלים, ובאם נתיחס לחטיבת רבייהחובלים, שאלה אני משתייך, הרי שמעמדה נשחק ללא הכר.

מרבית ההחלטות המכריעות נקבעות כיום במשרדים בחוף, על ידי גורמים שונים הסותרים לפעמים זה את זה, ואילו רב-החובל (ובצידו המכונאי הראשי) מוחזק כאחראי ולא פעם נדרש לתת את הדין על מחדלים שאין הוא אחראי ואין לו שליטה עליהם. כל נשלה את עצמנו: העומס והדרישות יגדלו ומקומות העבודה בים ילכו ויצטמצמו. אנו, ציבור הימאים, נהיה חייבים בהכרח להשלים ולשתף פעולה, שכן במציאות של היום צי שאינו בר-תחרות אינו יכול להתקיים...

● מבחנה של המזכירות

כאן יהיה, אולי, המבחן האמיתי של המזכירות החדשה, שכן בניגוד לקודמתה שהסתפקה ב"שמירה על הקיים" בידיה האפשרות לדאוג לכך שתהליך המודרניזציה והצמצומים אותם אנו עוברים על בשרנו כבר בימים אלו יהיו עד כמה שפחות מכאיבים.

ככלל, נראה שיהיה עליה להתרם לפעילות הרבה יותר נמרצת

אל מזכירות איגוד הקצינים.

אני סבור ש...

מקודמתה, להגדלת התמורה "המצחיקה" אותה מקבלים למשל הימאים בתקופות הממושכות בהן הם "מקורקעים" כיום מאונס בחוף, תמורה אשר בחישוב שנתי כולל מראה שבהרבה מקרים ה"נטוי" שלהם נופל משכר פקידי המשרדים בחוף.

ייתכן ששוב לא יהיה מנוס ממאבק לשינוי כל שיטת המש אשר במתכונתה כיום הביאה לשחיקה כמעט מוחלטת של הפערים במשכורות.

אבן הבוחן העיקרית תהיה הזוית ענין הפנסיה המוקדמת, ששוב שקעה בבון. אין ספק שעניין הפנסיה הפך ראשוני במעלה גם לחברות הספנות, שכן רק בדרך זו – אם בצורת עידוד פרישה מרצון, ואם בהגמשת קריטריונים וקניית זכויות – הן תוכלנה להתייעל ולהביא לצמצום בעובדים, שכיום מהווים עליהן נטל מתוסכל ההולך וגדל.

לא נשאר אלא לקוות שכל הגורמים הללו, ומזכירות האיגוד בראשם, לא ידחו את העניין לשעה השתיים-עשרה אלא יגשו כבר כיום לעבד תכנית מעשית שתבטיח לכל אלו הזכאים, המעוניינים, והנאלצים לפרוש קיום בכבוד ותנאי פרישה הוגנים...

● הבהרות על הפנסיה המוקדמת

בהקשר לכך, ארשה לעצמי – בענווה – לשמש כפה להרבה חברים ולבקש שוב, בפעם המי יודע כמה, הבהרות בנושא כאוב זה שרבות בו הנסתרות ומעולם לא פורסם כראוי:

אני סבור ש...

קירוב לבבות באוניה

בהפלגה מס' 41 של האוניה "צים ניר-ירק", עם יציאת האוניה מחיפה, אסף רבי-החובל דני פלדמן את צוות האוניה לשיחת היכרות. לראשונה נפגשתי עם נושא זה באוניות. איש איש סיפר מי הוא ומה הוא. השיחה תרמה לקירוב לבבות ומי כמונו יודע כמה הדבר חשוב בים. עוד באותו ערב נבחרה ועדת תרבות שכללה את האלחוטאי, איש סיפון, משק ומכונה.

הוחלט שהועדה תדאג לאירגון חיי החברה באוניה, כולל תוכנית למודים שתכלול אנגלית, מתמטיקה, ימאות ומכונאות.

נעזרנו בקצין סיפון בריטי שנענה לבקשתנו ללמד אנגלית וביצע את הדבר בהצלחה רבה.

לאחר יום הלימודים הראשון נתברר שרוב אנשי הצוות לא שלטו בחומר הבסיסי של כל המקצועות הנ"ל.

במתמטיקה ובאנגלית הוחל ללמד ממש מהבסיס. ההענות היתה גדולה, שיתוף הפעולה היה רב והתוצאות מדברות בעד עצמן.

מסתבר שבאוניות מפליגים אנשים המסוגלים ללמד ולהעביר חומר רב ויותר מכך: יש אנשים המוכנים לשבת ערב וערב וללמוד, להכין עצמם למבחני ידע ועבודות לשעורים הבאים.

עצם קיום הלימודים גרם לאנשים לעסוק במשהו שונה לחלוטין. הבעיה היחידה היתה, חוסר בספרי לימוד וחוסר בחומר מנחה. הדבר הקשה עלינו לשמור על תוכנית לימודים סדירה.

מסתבר שניתן להשקיע מעט באנשים המוכנים ללמד ולהשקיע מעט מאוד בחומרי לימוד ובהכנת חומר מנחה. אפשר בהחלט לקבל תוצאות משביעות רצון, שקט וקירוב לבבות.

יחד עם זאת אורגנו ערבי הווי שכללו משחקי חברה, תחרויות בין מחלקות, חידונים, משחקי "בינגו" ועוד.

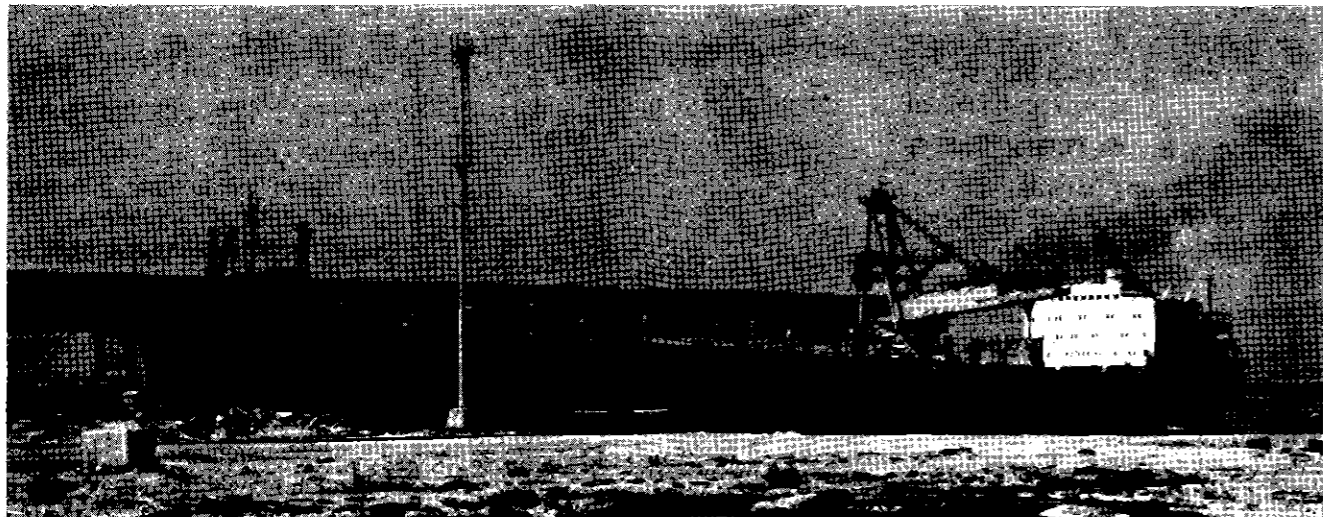
גם פה, ידו של החומר החסר וחוסר הנסיון עשו את שלהם. יש לציין שמשך כל ההפלגה היה שיתוף פעולה הדוק בין פיקוד האוניה לוועדת התרבות.

לדעתי, יש לבחור באנשים המתאימים ולהנחותם כיצד לפעול וכן להשקיע מעט "מעו" ברכישת חומר לימוד מתאים. העתיד ידבר בעד עצמו.

אגב: את המסיבות, חומרי הכתיבה והפרסים להגרות רכשה הועדה בכספו של הצוות עצמו. בהפלגות מעין אלו, הנמשכות 3.5 חודשים, יש לדבר חשיבות ראשונה במעלה.

ישנו זמן פנוי (רב מאוד) שבמידה והוא לא מנוצל כיאות הוא הופך לרועץ. האמינו לי ההשקעה לא גדולה אך התוצאות גדולות לאין שעור...

יוסי אלוני
א.ק. "צים ניר-ירק"



ילסם: עקיבא חוממן

אם בכספים מדובר, הגיע הזמן לפרסם מאזן על הרכוש והכספים שנצטברו כיום בידי האגוד - צורת ההשקעות ותוכנית היעד לשמוש בכספים - וזאת בנוסף להסבר המיסוי ושאר "הורדות", "חיובים" ו"סימונים" שהודות להם תלוש המשכורת (לפחות בחברת "צים") שוב אינו ניתן לפענוח, למרבית המשרתים באניותיה של חברה זו.

● עצות למזכירות החדשה ●

ככלל, הרגשתי היא שאני מבטא דעת רבים כאשר אני מבקש מן המזכירות החדשה שלא תשקע ב"חטאן" של רבות מקודמותיה, שנתדרדרו משך הזמן לניכור וניתוק כמעט מוחלט מציבור הבוחרים, ותפקודן נצטמצם עקב כך יותר ויותר, עד שהגיעו ל"נירוונה" וכל פעילותן קצת "כיבוי שרפות" והרבה ריב ומדון פנימיים...

אנא, ראו בצד הפעילות והמאבק השוטפים - להוציא ביתר תכיפות את העתון, וודאו שיכלול יותר אינפורמציה מעשית; ערכו אסיפות לפרקים, וכללית "רדו אל העם" כי בסך הכל היום - בראשית דרככם - הנכם נהנים מקרדיט עצום, והן של שאר ציבור הקצינים, והן של שאר גורמי הספנות - ומה חבל יהיה אם כל זה שוב יבזבז...

עם חלוף השנים - ובמבט לאחור - ניתן לאמר שהיו לנו פה ושם מזכירים טובים, אך עברו עלינו גם כאלו שלאכזבת הבוחרים הוכיחו עצמם כגרוועים ביותר וחלקם אף גרמו לכולנו נזקים כבדים. מי ייתן ובעוד כשלש שנים

א. מה למעשה הסך הכל המקסימלי, באחוזים, שהאיגוד נלחם להשיג לחברים ולאיה מרכיבים מן השכר ("ברוטו" ו"נטו") הוא מתייחס?

ב. כיצד יישמרו זכויותיו של חבר שיוצא לפנסיה מוקדמת באם/וכאשר יגיע לזכאות הפנסיה המקיפה (גיל 65)? מה יקבל אז (אם בכלל), בהתחשב בכך שלמעשה בשנים האחרונות שהה בחוף ובמקרים מסויימים הכנסתו נסתכמה בדמי הפנסיה המוקדמת בלבד?

ג. האם דובר על "הגמשת זכויות", כלאמר התחשבות ביתר ותק מן הנדרש לעומת גיל פרישה מוקדם יותר ולהפך?

ד. שמועות מספרות (ולמרבה הצער בנושא זה אנו חיים בעיקר משמועות!) שתכנית הפנסיה הזו, שלמעשה נחתמה "סופית" כבר מספר פעמים, מתעכבת, הפעם בגלל "התנגדות האוצר וועדת הכספים". למה בדיוק גורמים נכבדים אלו מתנגדים? ולמה הם כן מסכימים? (אם בכלל)?

אם בהסברים אנו דנים הייתי מבקש לראות כבר בגליון הקרוב, מדור צנוע, חדש/ישן, שלאחרונה כמעט ונעלם מנוף חיינו - זאת אולי בצד ובנוסף לספורים ושירי הים היפים המשלימים כל גליון - שיקרא: "דע את זכויותך" או משהו ברוח זו ממנו נלמד - צבור הקצינים - על מהות זכויותינו במוסד הנכבד "מבטחים" למשל, על זכויות לחנוות בלשכת המס, על זכויות לחופש מחלה שניצולן בידי ציבור הקצינים היא אפסית, על צורת השקעת קרנות הפנסיה השונות ובידי מי ההחלטה והשליטה על הכספים, על זכויות להטבות, מילגות, והלוואות מידי גורמים שונים שאין ציבור הקצינים כיום מנצל, אולי מחוסר מודעות...



אספקה לאניות - לסגל הדיפלומטי -
כוחות האו"ם - חנויות פטורות מכס

משרד ראשי: חיפה, שדי פליים 9, 7, טלפון: 04-668364-9
סניפים: ירושלים: טלפון: 02-225852 - 227749
אשדוד: 055-31981 - 21530
אילת: 059-73159 - 73150

אני סבור ש...

רעיונות להסכם העבודה חדש

היינו רגילים פעם, שלקראת חידוש הסכמי העבודה, מזכירות האיגוד היתה מפרסמת בבטאון האיגוד את הנקודות שאותן היא תדרוש מחברות הספנות. כן היתה מזמינה את ציבור הימאים להעלות נושאים למטרה זו.

בשנים האחרונות מנהג זה הופסק וחבל. הייתי מציע לפרסם בבטאון הבא. או בגליון מיוחד, את דרישות האיגוד לקראת המשא ומתן על הסכם העבודה לשנים 1983-84 ואני מצידי מציע את הנקודות הבאות:

● הקדמה

כמעט כל שנה, בשנים האחרונות, נאמר שמצב המשק הוא כזה, שלא בא בחשבון לדרוש העלאות במשכורת. דבר זה נמשך כבר לפחות עשר שנים, ואני מניח שהוא יימשך גם בעשר השנים הבאות. לכן הייתי מציע להתרכז בנקודות אחרות, אם כי לא להזניח גם את עניין העלאת המשכורת.

השביטה הגדולה, האחרונה, (1977) נכשלה בעיקרה מפני שהציבור בארץ (ברובו), יחד עם כל כלי

התקשורת ואפילו ההסתדרות היו נגד ציבור הימאים.

הבה ננסה להעלות דרישות כאלה, שכל הגורמים הני"ל לא יוכלו אלא לצדד בדרישות הימאים. אלה הן הנקודות שיש לעמוד עליהן:

● העסקת ימאים זרים

אני זוכר, שכאשר גורמים אמריקאים העסיקו עובדים פורטוגליים בבניית שדות התעופה בנגב, ופורסם שתנאי העבודה שלהם מחפירים, יצא מזכ"ל ההסתדרות, מה ירוחם משל, בקריאה גדולה שההסתדרות לא תסכים שיהיו פועלים בארץ, יהיו הם פורטוגלים או ערבים מהשטחים, שתנאי העבודה שלהם יהיו גרועים יותר משל עמיתיהם הישראלים.

על כן, **אנו חייבים לדרוש בכל התוקף שעל הימאי הזר העובד באניה ישראלית יחולו כל התנאים של ההסכם הקיבוצי וכל החוקים של מדינת ישראל, כפי שמקובל בכל המדינות הנאורות בעולם.**

אני מתכוון בכך לגובה המשכורת, תנאי חופשה, תנאים סוציאליים ומיסים.

מאחר וחברות הספנות פירסמו, בעת השביטה האחרונה, שתנאי הימאי הישראלי הם מהמשופרים בעולם, ורוב הציבור בארץ מאמין בכך עד היום הזה, אין שום סיבה להפלות עוד יותר לטובה את הימאים הזרים מ"התנאים הטובים" שלנו.

● קבלת ימאים זרים

כדי שקצין ישראלי יעלה לאניה הוא חייב למלא אחרי תנאים רבים, למשל: א. פנקס הימאי חייב להיות בתוקף. לשם כך עליו לעבור בדיקה

רפואית פעם בשנה, או בשנתיים, בהתאם לגיל.

ב. עליו לעבור אימוני ירי תקופתיים, אחרת הפנקס לא בתוקף.

ג. עליו לקבל תעודת יושר במשטרה.

ד. אינו יכול לקבל תעודת הסמכה לדרגות מסוימות אם אינו שולט בשפה האנגלית.

הימאי הזר עולה לאניה מבלי למלא אפילו אחד מהתנאים האלו. עלינו לדרוש שגם הימאי הזר ימלא את התנאים הנ"ל.

● משכורת חופשה

אין שום צי בעולם ואין אף מקום עבודה בארץ, שבו עובד היוצא לחופשה שנתית, המשכורת שהוא יקבל תהיה בערך 25% ממשכורתו הרגילה.

דבר זה חייב להשתנות ועל הימאי לקבל משכורת בחופשה כאילו היה עובד באניה (ואולי אפילו יותר, בתוספת דמי כלכלה, כפי שנהוג בארצות סקנדינאוויה).

● חישוב משכורת יומית

בכל המשק מקובל שמשכורת יומית היא המשכורת החודשית חלקי 25. רק אצל הימאים מחלקים ל-30. זה מוכרח להשתנות.

● דגלי נוחות

יש מקרים רבים שחברות ישראליות מפעילות אניות עם דגל נוחות וצוות זר, או אפילו דגל ישראלי וצוות זר.

כיצד עלינו להגיב על תופעה (חוזרת ונשנית) זו?

א. יש לדרוש שייקבע בחוק, שאניה תחת דגל ישראל, יחול על הצוות ההסכם הקיבוצי כשם שחלים על האניה חוקי מדינת ישראל, אפילו אם הצוות כולו זר.

ב. בכל מקרה שחברה רוצה להניף על אניה שלה דגל נוחות, עליה להופיע בפני ועדה שתורכב מנציגי משרד התחבורה ואיגודי הימאים, ולנמק את הסיבות לכך. הועדה תחליט, בכל מקרה בנפרד ולפי קריטריונים קבועים, אם לאשר או לאו. היה ואישרה דגל זר היא תעשה זאת לזמן קצוב ולאחר זמן זה היא תבחן שוב באם התנאים לא השתנו והאם לא הגיע הזמן לחזור שוב לדגל ישראלי.

ג. אם הועדה אישרה דגל נוחות לאניה, גם אז יהיו תנאי העבודה של הימאים הזרים שווים לאלה של עמיתיהם הישראלים באותה אניה.

יעקב (ויקטור) ברנדשטיין
מכ"ר ראשי א.מ. "ניוטה"

האנדרטה: יוזמה ברוכה וחוסר מידע

תבורך יוזמתכם ויוזמתה של עיריית חיפה על ההחלטה להקים אנדרטה לזכר חברינו, יורדי הים שניספו באסון האוניה "מצדה". אבל... האם עצם ההחלטה ונקיטת היוזמה פוטרת אותכם מלהודיע לציבור הימאים על כך? מדוע הוצרכת, כמו רבים מחברי, לקבל את הידיעה מתלוש המשכורת וגם אז בצורה לא מובנת ("יתרומה להנצחת הימאים הנעדרים"). איזה? למה? מה פתאום? אלו השאלות שנשאלו ע"י רבים.

מדוע מעשה שצריך היה להיעשות ברצון רב, גרם לרבים להביע מרירות על הדרך בה נעשה? לדעתי, הייתם צריכים להודיע לנו על כך קודם לכן וישנן דרכים רבות ומהירות לעשות כן. העברת מידע, במקרים דומים, תגרום להרגשת "שיתוף" וקירבה בין הימאי לאיגוד.

יוסף אלוני
א.ק. "צים ניו-יורק"

ההתרמה נודע לכל הימאים בפרסום שהיה בבטאון ולא בתלוש המשכורת, ואז כל המתנגדים לתרום יכלו לבטל את תרומתם מבלי לגרום לרוגז מיותר. את הנעשה אין להשיב ועם החברים הסליחה.

בינתיים, האנדרטה עומדת במקומה והאתר יהיה מוכן בזמן הקרוב. הימאים יוזמנו לטקס הסרת הלוח ויווכחו לדעת עד כמה חשובה אנדרטה זו למשפחות השכולות, כמו גם למשפחת הימאים כולה והיא תעמוד לדורות הבאים ותהיה לגאווה לכולנו.

לסיום, ברצוני להודות לראש עיריית חיפה מר אריה גוראל, על עזרתו הרבה, למנכ"ל "צים", מר יהודה רותם שקיים את הבטחתו ולציבור הימאים שתרום ברצון את חלקו.

ר/ח ישעיהו ("שיקה") גרומן

תגובה למכתב

כחבר בוועדה להנצחת הימאים שניספו באסונות בים וכמי שהיה מזכיר באגוד קציני הים משך שנים רבות, מצאתי כחובה לכתוב שורות אלה כתשובה ליוסף אלוני ולחברים אחרים שבצדק מתרעמים על הצורה בה הם הותרו למפעל נעלה זה.

במיוחד הנני כותב שורות אלו לחברים שהוציאו את עצמם מהכלל, בסירובם להיות שותפים להקמת אנדרטה לזכר חבריהם הימאים שלא זכו לשוב הביתה.

רעיון הקמת אנדרטה לזכר ימאים שניספו באסונות טבע, בים, עלה לראשונה לאחר טביעתה של האניה "השלושה" שירדה למצולות, על צוותה, בשנת 1967 ובה קיפחו את חייהם שמונה עשר ימאים ושלוש נשי צוות.

רעיון זה לא יצא לפועל משום שהאגוד הפדרטיבי דאז לא הצליח לגייס את סכום הכסף הדרוש לשם הקמת אנדרטה. ככל שהזמן חלף והתרחק מן האירוע, כך גם נשכח הרעיון עד אשר דעך לחלוטין.

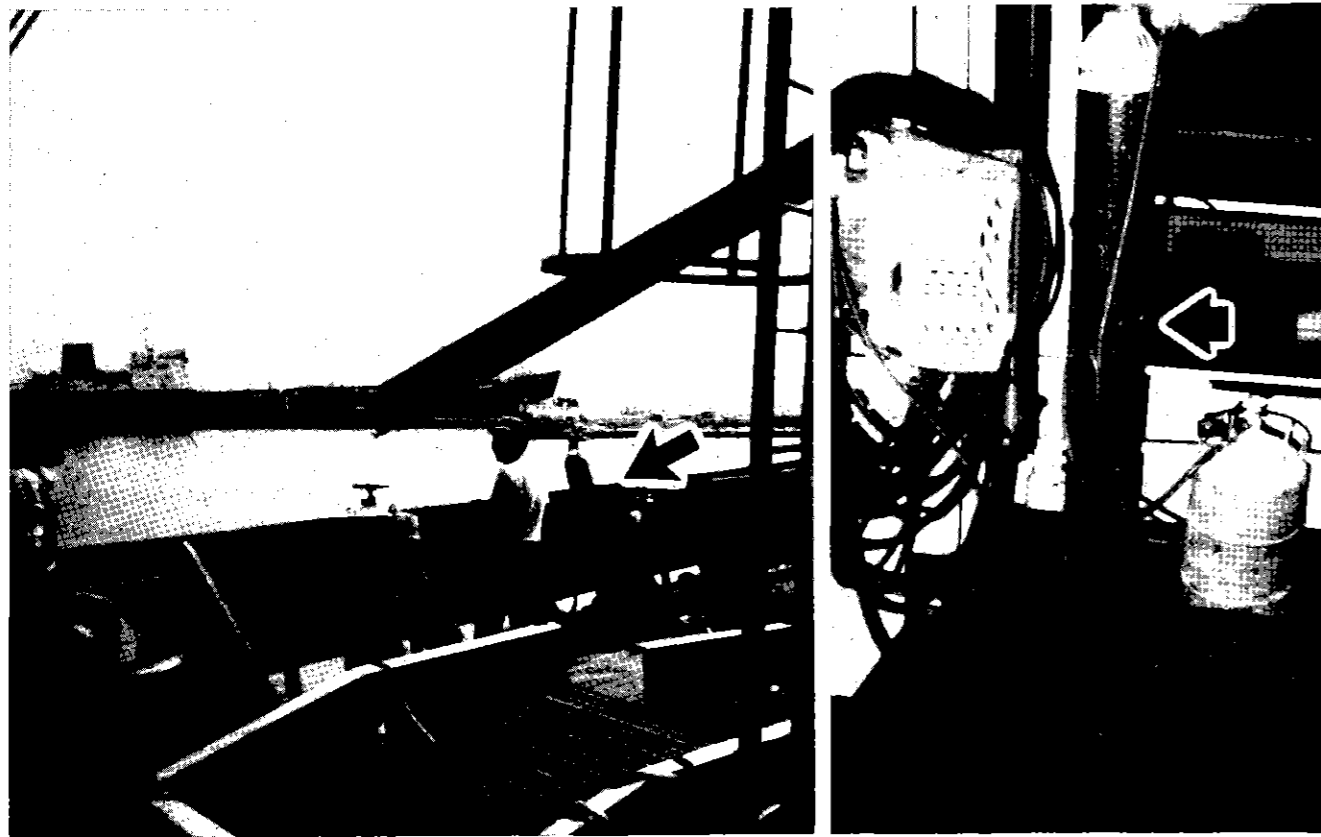
עם טביעתה הטרגית של ה"מצדה", עלה רעיון הקמת אנדרטה מחדש ולא מעט בלחץ המשפחות השכולות שבקשו להקים אנדרטה שתהיה גם כמצבה שאליה יבואו להתייחד עם יקיריהם, שלא הובאו לקבר ישראל.

לאור כל זאת, הוקמה ועדת הנצחה שבה לקחו חלק שני אגודי הימאים, חברת "צים" ונציגי המשפחות השכולות, והוחלט להקים אנדרטה לזכר הימאים שניספו בים - באניות ישראליות - מאז קום המדינה ומקום קבורתם לא נודע. בעזרתו האדיבה של ראש עיריית חיפה קבלנו מהעירייה חלקת אדמה מתאימה. חברת "צים" התחייבה לתרום את מחצית הסכום הדרוש ושני האיגודים את המחצית השנייה.

היה ברור לנו שהביצוע חייב להיות מייד. למדנו מנסיון העבר שהזמן משכיח דברים. אי לכך, הוחלט ע"י שני האגודים להתרים את כל הימאים ע"י נכוי שני ימי חופשה מהחופש שהצטבר לזכותם, ולא שני ימי עבודה כפי שהדבר בוצע בפועל ע"י חברות ועל כך שדבר יוצע בפועל לו הורדו שני ימי חופשה, היה דבר

נציג "מבטחים" יקבל חברים במשרדי האיגוד במועדים הבאים:

יום ה'	16.6.1983	בשעה 11.00
יום ה'	30.6.1983	בשעה 11.00
יום ה'	14.7.1983	בשעה 11.00
יום ה'	28.7.1983	בשעה 11.00
יום ה'	11.8.1983	בשעה 11.00
יום ה'	25.8.1983	בשעה 11.00



הטייל המוסווה

נוכרתי בסיפור זה, כאשר ראיתי על אחת האניות, מטען כבד, מועבר במרחק של סנטימטרים ספורים ממכל חמצן שניצב ללא קשירה או כיפת מגן על הסיפון.

האנשים שעסקו בריתוך – וכן הצוות שטיפל בהעברת הקונסטרוקציה שבתמונות המלוות כתבה זו – לא היו מודעים כלל לסכנה הנשקפת להם.

כנייל לגבי כל אלה המטפלים בקבלת והעברת גלילים אלו באניה עצמה.

במקרים רבים, מצאתי מיכלים מלאים או ריקים מתגלגלים על הסיפונים ללא כיפות מגן וללא קשירה, וכן גלילים המסופקים לאניות המטופלים בחוסר זהירות וברשלנות.

מכאן ועד תאונה חמורה – המרחק קצר ביותר. משרד התחבורה אינו מאשר כיום אחסון גלילים כאלה בתוך האניה, מחמת הסיכון שבדבר.

מספר קבלנים העוסקים בתיקונים באניה, מביאים איתם מיכלים כאלו ומורידים אותם לחדרי המכונה. שם הם מוצבים ללא אבטחה מספקת ולעיתים אינם מצויידים בבולמי להבה הנדרשים.

לסיכום; קשה לחזות מראש את חומרת התאונות כתוצאה מזלזול בכללי הבטיחות בנושא זה. גלילים אלה ראויים בהחלט ליתר תשומת לב וזהירות, לפי הכלל "כבדהו וחשדהו".

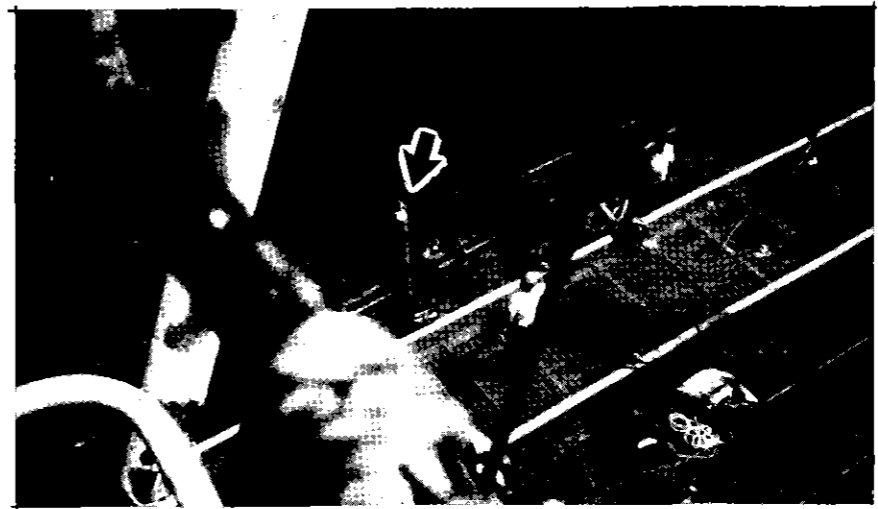
בגילוי חמצן – זו תחמוצת הפחמן ואחרים, מאוחסנים הגזים בלחץ של כ-150 אטמוספירות.

מספר זה אינו אומר לנו דבר. הדמיון אינו מסוגל לקלוט את הכוח הרב הטמון בלחץ זה. לשם כך, נעזר הפעם בסיפור הבא.

בארצות-הברית העבירו גליל דו-תחמוצת הפחמן על גבי עגלה, בתוך מוסך למטוסים. אותו גליל, לא היה קשור ולא מאובטח בכיפת מגן. לרוע המזל נפל הגליל מהעגלה, המגוף נקרע ממקומו, ומרגע זה החלה "החגיגה".

הגליל התעופף כמו טיל בחלל המוסך, חדר דרך מספר מטוסים חונים, ולקינח פרץ דרך קיר בטון ונחת בשדה הפתוח, כ-50 מטר מהמוסך.

איש לא נפגע במקרה זה, אך הנוק החומרי הסתכם בחצי מיליון דולר לערך.



אזור הבטיחות

מאת: ר/ח א. קרזבוס
מדריך ומרכז ועדת הבטיחות של צי הסוחר הישראלי

קציני – הים הגימלאים

"מבטחים", מאז יסוד האירגון. אם כי הצלחנו במקרים רבים לתקן את העוול שנעשה לנכים, לא הגענו עדיין לפתרון מתאים של הבעיה הכאובה.

4. "חלקי משרה"

אצל רוב הגימלאים, מנכה "מבטחים" מגימלתם סכומים ניכרים בשל "חלקי משרה". המושג הזה מתייחס לתקופות שרותם של הקצינים, בהן לא שולמו עבורם הניכויים ל"מבטחים".

במקרים מעטים לא נוכו התשלומים ל"מבטחים" מסיבות צודקות, כגון חופש ללא תשלום של הקצין. ברוב המקרים נבעו ה"חורים" בתשלומים ע"י אי-דיוקים ברישום מצד "מבטחים" או אפילו מצד חברות הספנות.

ניהלנו מאבק קשה וארוך בבעיה זו. טענתנו העיקרית היתה: מאחר שהקצינים היו קבועים בחברה – הרי שתמיד היו במערך התשלומים של החברה: בעבודה בים או בחוף, במחלה, בהשתלמות או בהמתנה לאניה, כיון שכך, נוכו

עבור תקופות בהן לא שולם ל"מבטחים" הניכוי החודשי ממשכורתם.

אחרי כשלוש שנים של התדיינות עם "מבטחים", בעזרתה המלאה של מזכירות איגוד הקצינים, הובא הנושא לדיון בוועה"פ בנוכחות הח' י. קיסר, שם תוקן העיוות.

האלמנות קיבלו את הפנסיה הנכונה המגיעה להן וגם ריטרואקטיבית, עבור חלק מהתקופה בה קופחו.

3. נכים

זו היא בעיה מאוד מסובכת. כשהקצינים הצטרפו לפנסיה מקיפה, האמינו שעל-ידי התשלום המוגדל ל"מבטחים", יבטיחו את עתידם של נכי עבודה, אשר לצערנו הם רבים בים. עד מהרה התברר שהנכים מקופחים ביותר בגלל התחשבות מסובכת של "מבטחים" ופרושים שונים לתקנונים.

עמדנו – ועומדים אנו – במאבק מתמיד בנושא זה עם

אירגון הגימלאים של קציני-הים, ליד איגוד קציני-הים, מונה היום 170 חברים, ביניהם גימלאי זיקנה, נכי עבודה, אלמנות של קצינים שנפטרו בזמן עבודתם ואלמנות של פנסיונרים.

האירגון הוקם בשנת 1968 ביזמת מר דב גלין וקבוצה קטנה של קצינים גימלאים, אשר ראו עצמם מקופחים ע"י קופת הפנסיה "מבטחים" – איתה נחתם חוזה פנסיית יסוד בשנת 1958 ופנסיה מקיפה בשנת 1967, ע"י האיגודים וחברות הספנות.

עד הקמת האירגון, טיפלה בעצמה מזכירות איגוד הקצינים בבעיות שהתעוררו – מפעם לפעם – ע"י גימלאים בודדים, שראו עצמם מקופחים.

אולם חברי המזכירות – שלא הם חתמו על החוזים עם "מבטחים", אלא קודמיהם שמילאו תפקיד זה לפני הרבה שנים – היו טרודים בבעיות יותר חמורות: מאבק עם החברות על הטבת התנאים והשכר של הקצינים, בעיות משמעת באניות וכו', ולכן לא יכלו להתמסר לטיפול בגימלאים ובבעיותיהם, באופן שיטתי ובלעדי. זו היתה הסיבה להקמת אירגון הגימלאים, אשר הרוח החיה בו הוא מכונאי ראשי דב גלין, שנבחר כיו"ר האירגון, ולצידו שאר חברי הוועד. עד מהרה גילה הוועד מסכת של עיוותים וקיפוחים, שנעשו לגבי מרבית חברי האירגון ע"י קופת הפנסיה. נפרט כמה מהם:

1. אלמנת רב-חובל ותיק, שקיבלה פנסיה זעומה.

בבדיקת המקרה נתברר שמרכיב הוותק של בעלה נעשה לפי דרגת דרוג ולא לפי דרגתו של רב-חובל. אחרי טיפול ארוך ב"מבטחים" תוקן העוול והאלמנה קיבלה את הגימלה הנכונה. כן שולם לה ריטרואקטיבית עבור כל התקופה שבה קופחה גימלתה.

2. אלמנות של קצינים שנפטרו בזמן עבודתם.

לפי תקנות "מבטחים", מגיע להן 40% ממשכורת הקצין שנפטר. התברר כי הן קופחו ע"י ניכוי "חלקי משרה" – אמיתיים או מדומים –



אל מזכירות איגוד הקצינים.

אני סבור ש...

הפרד ומשול

מאת: מ'ר שלמה אלימור

האירגון הארצי של קציני צי הסוחר היה מאז ומתמיד לצנינים בעיני הממשל הספנותי ויותר מכול הטרידים הרכב פרסונלי בעל נטיה להלחם לזכויות הקצינים ולמען מעמדם המקצועי. אלו שמאז הבהרם פזלו. לקבל תפקיד בחוף (בעיקר בחברת "צים") לא טרחו, במיוחד, למען אינטרס בוחריהם. לעומתם כונו האחרים "מטורפים", "הורסי הספנות" וכד'.

הבחירות האחרונות לא נשאו חן בעיני "מושכי החוטים" בחברות הספנות ואנו עדים למערכת אינטריגות המיועדת לפגוע במזכירות הנבחרת של חטיבת רבי-החובלים. החיצים הופנו נגד חטיבה זו, המשלבת בתוכה גם שלוחות חופיות המהוות יחד עם חבריהם בים כוח גדול מדי, לטעמם של אלו שהיו רוצים לראות את הימאים מפורדים ומיוצגים ע"י ועדים קטנים "מטעים". מספר חברים מתוכנו – מי מתוך אי-הבנה ומי בזדון – העלו מחדש אותו רעיון נפל להחליף את ההתארגנות הארצית בוועדים של מקומות העבודה.

איננו צריכים להסביר מה מגמת הנסיון הנ"ל, אך קשה להבין כיצד חברים מתוכנו יכולים להפיץ רעיון התאבדות ולקוות למצוא אוזן קשבת.

יש להניח שאותם "נביאים", עוסקים גם בהפצת השמועה כאילו מועצת החטיבה נבחרה בקולותיהן של השלוחות החופיות בלבד ופועלת בעיקר למען.

כל מי שבחן את התפלגות הקולות יוכל בקלות להפריך גירסה

זו, על אף שיש בדעתנו להציע תקון תקנוני שיבטא נכונה את משקלן של כל הקבוצות המרכיבות את חטיבת רבי החובלים.

● זהות אינטרסים ●

אנו מאמינים בזהות האינטרסים של כל הקבוצות המרכיבות את איגודי הימאים והמהווים יחד כוח גדול, הנאבק למען צי סוחר ישראלי.

רק נציגים קטני אמונה יהיו מוכנים "למכור" מטרה חשובה זאת עבור מספר אחוזי שכר או הבטחות מעורפלות כלשהן. אין זה סוד שבעלי הספנות הישראלית – יהיו ציונים ככל שיציגו את עצמם – מעוניינים בצי ישראלי המופעל בימאים שעלותם נמוכה ככל שניתן.

השאלה הנשאלת: מדוע אם כן צי ישראלי? התשובה: הגנה והטבות ככל שניתן – כן, חובות – לא. לפחות לגבי איוש האניות בקצינים וימאים ישראלים אין ממשלת ישראל "יוצאת מגדרה" לקיים את סעיפי החוק הנוגע לציוות. מערכת ההכשרה המקצועית הולכת ונגמרת בעקבות קיצוצים תקציביים ותוכנית הפנסיה המוקדמת מתעכבת ללא סיבה אובייקטיבית.

אנו, שהקדשנו מיטב שנותינו למקצוע, חייבים להיות ערים ולהאבק לסיכול מגמות אלו.

חברינו בשלוחות החופיות קשורים ישירות בצי הסוחר וגורלם המקצועי איננו מנותק מכל אשר יקרה לצי הסוחר.

האיגוד עשה הכל כדי לגשר על כל ניגוד אינטרסים מדומה בין השלוחות החופיות והחברים הפעילים ורתם את כולם למאבקים למען צי ישראלי. סולידריות זאת לא נשאה חן בעיני חברות הספנות, והן ניסו להפעיל את שלוחיהן להדגשת הניגודים.

● לא יצליחו להפריד בינינו ●

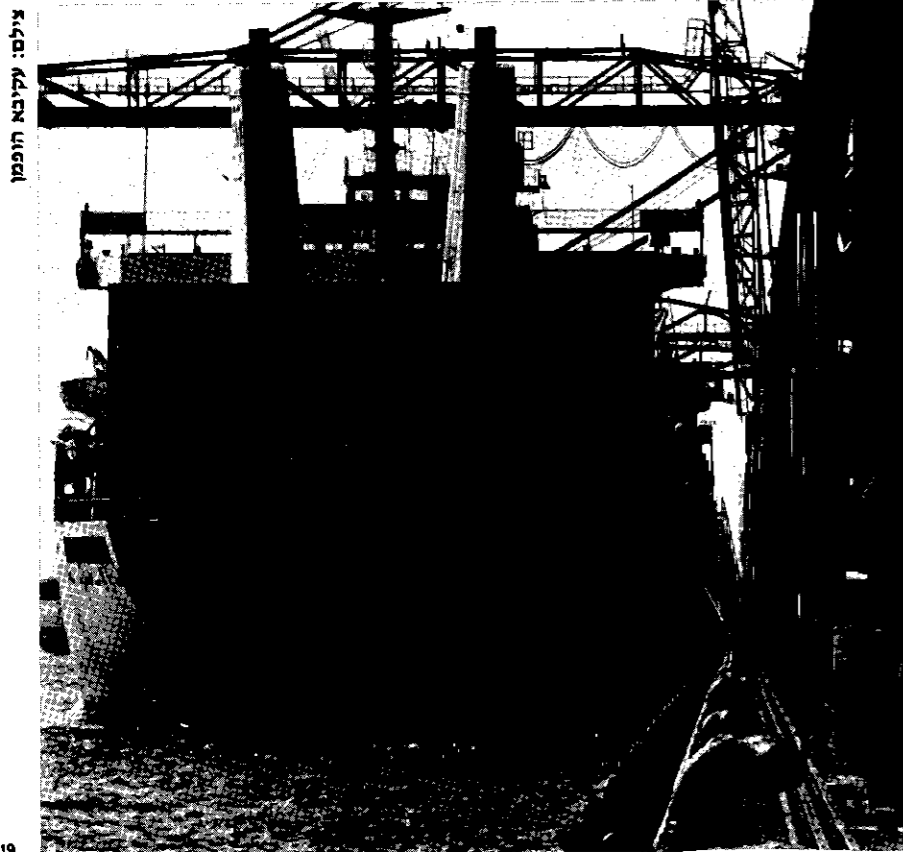
המזכירות לא הפעילה אף פעם קבוצת חברים למען השגת הטבות עבור קבוצה אחרת ואין בדעתה לעשות זאת בעתיד. הסולידריות בין כל הקבוצות המרכיבות את איגוד קציני הים מאפשרת פעילות מתואמת למען השגת מטרות משותפות לכולנו והפכה את האירגון לבעל השפעה על עתיד הענף.

כל אלו שאירגון כשלנו מפריע להם להגשמת זממם הפעילו שוב את שיטת "הפרד ומשול".

האינטריגות וחרושת השמועות איננה מספיקה ולאחרונה אנו עדים לנסיון "לקנות את הבכורה בנוזל עדשים". לקבוצות מסוימות מוצע מתחת לשולחן יותר מאשר לרבי החובלים והמכ"י הראשיים מתוך מגמה להפריד ולמשול.

אנו משוכנעים שכל חברינו בים ובחוף ידחו בשאט נפש סוג זה של התערבות ויוכחו, כבעבר, שאנו ציבור חופשי המודע לאינטרס האמיתי שלו.

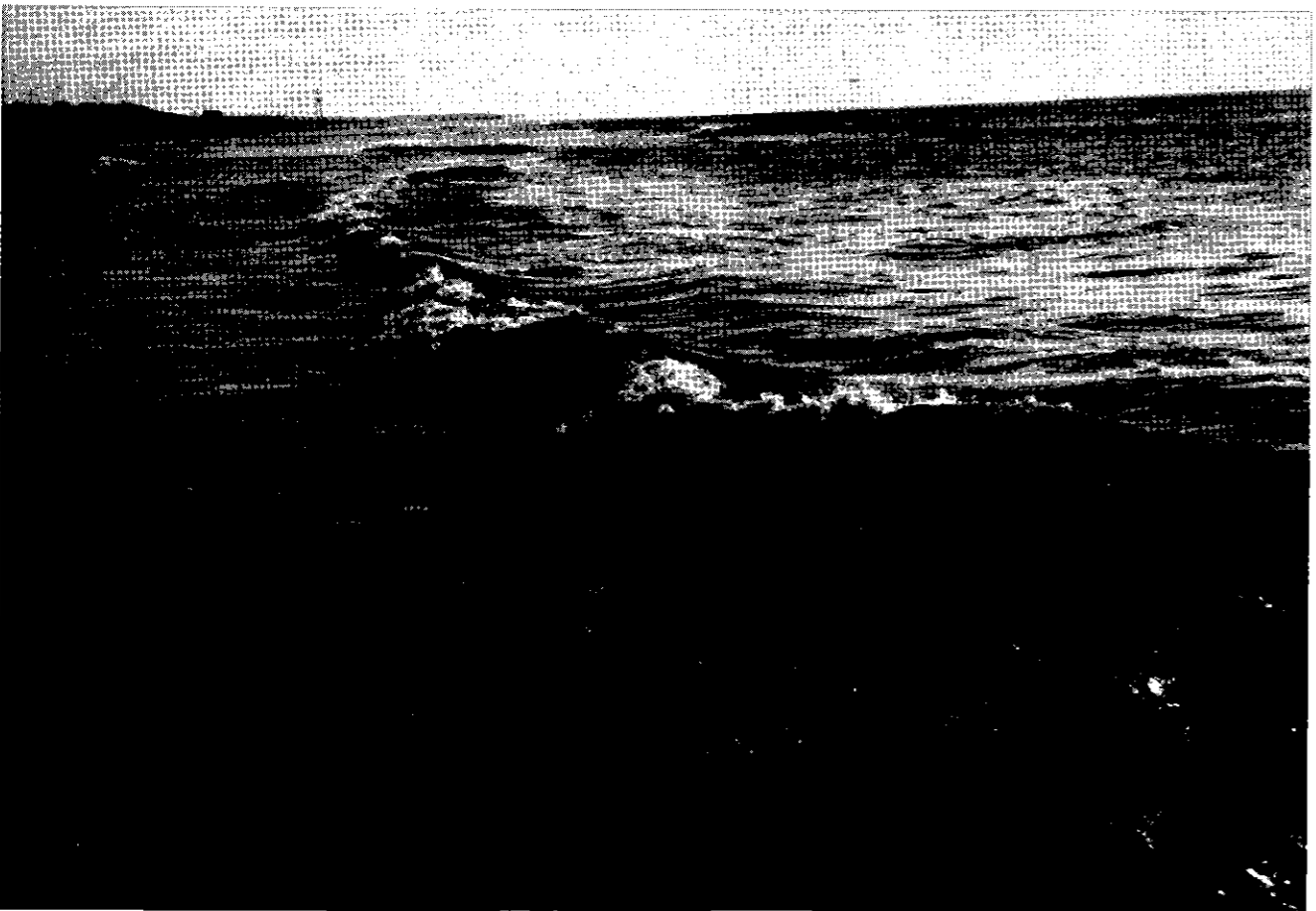
בעזרתכם נוכיח לכל חסידי שיטת הפרד-ומשול שטעות בידם ומעשיהם יכום כבורנג.



צילום: עליזה חופמן



צילום: לוחי אביביל



צילום: לוחי אביביל

ואת היתרה של הימים הכפולים להחזיר לקצין בתור "דמי חוסך" ככתוב בתקנון "מבטחים".

6. תגמולים ממטבע זר.

עד אמצע שנת 1972 נוכו משכר הקצינים תגמולים מהמטבע הזר שקיבלו באניה. ניכויים אלה, בדין שהיו צריכים להוות מרכיב נוסף לחישובי הפנסיה. לפחות מגיע שיחזירו לקצינים ניכויים אלה כ"דמי חוסך", מאחר שהקצינים לא זכו לקבל תמורת תגמולים אלה תוספת לפנסיה שהם מקבלים.

7. תשלומים עבור פנסיה מוקדמת.

הקצינים הגימלאים, שלא זכו לפנסיה מוקדמת, קיבלו בחזרה את התשלומים שהפרישו לצורך זה. אולם במקום 3% שהפרישו - חלק מכספי הפיצויים וחלק בניכוי ישיר מהמשכורת - קיבלו בצאתם לגימלאות רק 2.16%. התביעה לקבל בחזרה את ההפרש מ-3% - דהיינו 0.84% בצרוף הצמדה ורביית בעינה עומדת.

מלוא החופשות שהיו זכאים להן, בין אם מסיבות אישיות, או מאחר שנקראו לחזור לשרות באניה ע"י החברות.

במקרים אלו קיבלו הקצינים את דמי החופש וכמובן שממשכורת החופש נעשו גם ניכויים עבור "מבטחים" כמו עבור מס'הכנסה וכו'.

כאשר הקצין חזר לים טרם גמר חופשתו, הוא קיבל משכורת ימית רגילה אשר גם ממנה נוכו התגמולים ל"מבטחים". יצא איפוא שהקצין שילם פעמיים תגמולים עבור אותה תקופה של חופשתו, שנקטעה באמצע. ולא זאת בלבד: קרה גם שהקצין אחרי הפלגה או שתיים ירד להמשך חופשתו. לתקופה זו, אשר בעבורה שולמה לו משכורת עם ניכוי תגמולים, רשמה לו "מבטחים" "חור" של אי-תשלום וכך זכה ל"חלקי משרה". יצא לכן שבשנת עבודה בה הקצין שילם תגמולים עבור - לדוגמה - 400 ימים, הוא זכה ב"חלקי משרה" של 30 יום, או דומה לו.

אנו תובעים כעת לבטל את ה"חורים" ע"י תשלומי היתר הנ"ל,

ממשכורתם ההפרשות ל"מבטחים", פרט לאותם מקרים שקצין קיבל חופשה ללא תשלום, כאמור לעיל. בסופו של דבר, הובא גם נושא זה להכרעתו של הח' י. קיסר, והוא החליט שיש לבטל את "חלקי המשרה" ובמקרים אמיתיים להוריד משיעור הגימלה את התקופות שהקצין היה בחופש ללא תשלום. לצורך זה עדכנו את "פרוטי אניות" של הגימלאים ולפיהם תיקנו ב"מבטחים" את דפי הזכויות של החברים.

קדם לכך הסכם בין האיגוד, "מבטחים" וחברות הספנות ביחס ל"פירוטי אניות" והסכם נוסף בין "מבטחים" וחברות הספנות באשר לפיצוי שהאחרונות תשלמנה ל"מבטחים" עבור ניכויים ל"מבטחים" מהקצינים, שהאחרונה טוענת שלא בוצעו.

כפי שכבר הזכרנו לעיל, בוטלו "חלקי המשרה" כליל לגבי אלמנות חברים, הזכאיות ל-40% משכר בעליהן.

5. תשלומי יתר.

רוב הקצינים לא ניצלו את



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

תרומות ל"לב"י"י



למען בטחון ישראל הקרו להתעצמות צה"ל

כה' סיון תשמ"ב
16 יוני 82
24058/9

לכבוד
מזכירות האיגוד הארצי
של קציני הים
הפרסים 22
ת.ד. 9512
חלפה
א.ב. .

הננו מאשרים כתודה ובהוקרה מקרב לב קבלת תרומתכם בסך 186,781 שקל לקרו למען בטחון ישראל (לב"י).

תרומתכם הנאה תסליע לקרן לב"י במימוש מטרותיה הבאות :

* מתן חינוך והשכלה לחיילים אשר לא זכו לכך מחוץ למסגרת הצבא.

* פיתוח וליצור אמצעי לחימה מתוצרת התעשייה הישראלית

תודתנו והערכתנו העמוקים נתונים על הענותכם המתמשכת לקרן לב"י ועל תרומתכם לחיזוק בטחון המדינה.

ישר כח !

בכבוד רב,
ישראל סחרוב
יו"ר הוועד הציבורי
הקרן למען בטחון ישראל (לב"י).

עותק : מר עיברי.

אישור תרומה מס 24058 נמסר ביד

• רח' ד' 17, הקריה • מיקוד 64734 • טלפון: 03-256381

בעקבות UNCLOS * III

מאת אפרים גלסברג**

(א) כאשר המעבר משמש לאיום בכוח על המדינה או להפרת הסדר הציבורי.
(ב) כאשר מתבצע ירי בנשק או אמוץ בנשק.
(ג) פעולת האזנה וריגול.
(ד) שידור תעמולה עוינת.
(ה) שיגור ונחיתת מטוסים.
(ו) זיהום מי הים בכוונה תחילה.
(ז) דיג.
(ט) מעבר צוללת מתחת למים.

● מעבר במיצרים ●

באמנה החדשה, הוסדרה זכות המעבר בתום לב במיצרים. מבחינה משפטית, מיצר הוא מעבר מים שכולו נתון בתוך מים טריטוריאליים של מדינה אחרת או יותר, כלומר כאשר רוחב המעבר הוא פחות מ-2 X 24 מיל.
האמנה מבחינה בין 3 סוגי מיצרים:

(א) מיצר המקשר בין שני צדדים של ים פתוח.

(ב) מיצר המקשר בין ים פתוח מצד אחד לבין מים טריטוריאליים של מדינה אחרת מצד שני. לדוגמא, מיצרי טירן מקשרים בין ים פתוח לבין מפרץ אילת שאין בו ים פתוח אלא מים טריטוריאליים בלבד.

(ג) מיצרים שלגביהם חל הסדר מיוחד כגון: הבוספורוס והדרדנלים אשר עליהם חל המשטר שנקבע באמנת מינטרה משנת 1936. במיצרים כאלה האמנה נותנת נפקות להסכמים ובמקרה של סתירה ההסכם המיוחד גובר.

למדינת החופים ריבונות מלאה על המיצר ועל אוצרות הטבע שבו, אולם לאוניות זרות ומטוסים נשמרת זכות המעבר בתום לב. זכות זו

החוץ עשוי להתערב ולשחררו כדי לא לשאת באחריות בין-לאומית כלפי מדינת הדגל. מצד שני, מדינת הדגל חייבת להעניש את רב-החובל. בהתאם לחוקיה היא האחראית ותשא באחריות בין-לאומית למחדל.

● חופש הימים ●

חופש הימים הוא עקרון מסד בדיני הים ונחשב לגורם חשוב בהתפתחות המסחר והספנות. לחופש זה שתי משמעותיות: האחת (סעיף 89) - הים הפתוח נמצא מחוץ לריבונותן של כל המדינות (הכוונה למים, להבדיל מקרקע) ולכן לכל המדינות אותן הזכויות בים הפתוח, בין אם הן מדינות חופיות או לא.
עקרון שני קובע (סעיף 87) שלכל מדינה מותר בין השאר לשוט, לטוס, לדוג, להניח כבלים, ולבנות איים מלאכותיים בים הפתוח, תוך התחשבות בצרכים של מדינות אחרות.

למעשה, מותר לעשות בים הפתוח כל דבר שאינו אסור על פי אמנה בין-לאומית. כך למשל, באזור הכלכלי הבלעדי, חל עקרון חופש הימים בהגבלות מסוימות (פרט לדיג והקמת איים מלאכותיים). מצד שני אין העקרון כולל זכות לזיהום הים.

● זכות מעבר בתום לב ●

במים טריטוריאליים, אזור סמוך ומיצרים - חופש הימים מוגבל בשל ריבונות המדינה על השטח. במקום חופש מים מוחלט נשמרת לאוניות זכות מעבר בתום לב. זו היא זכות לשיט שגרת, הכוללת עצירה ועגינה כשהם חלק משיגרת ההפלגה או כורח עליון.

שיט אינו נחשב כמעבר בתום לב במקרים הבאים:

כפי שציינתי בחלקו הראשון של מאמר זה שהתפרסם בגליון הקודם, חלק גדול מהאמנה החדשה עוסק בקודיפיקציה של נורמות שונות בדיני הים. לפני שאפרט מספר סעיפים כאלה, ראוי לעמוד על נפקותה המשפטית של אמנה בין-לאומית לגבי רב-חובל המפליג בים.

אמנה בין-לאומית מחייבת רק את המדינות המתקשרות, דהיינו מדינה מתקשרת מתחייבת לשנות את החוק הפנימי שלה בהתאם לאמנה. האמנה חותרת למצב אופטימלי, שבו חוקי כל המדינות בנושא הים יהיו זהים.

למעשה, לא תמיד זה המצב בשטח. אם הדין הפנימי במדינה אי שונה מהאמנה, בתי-המשפט יתנו נפקות לחוק הפנימי ולא לאמנה, אם כי המדינה תהיה אחראית כלפי מדינה ב' על כל נזק שייגרם לאוניותיה או לאזרחיה, בגין הפרת האמנה. לכן, רצוי לפנות לנציג הדיפלומטי מיד כאשר מתעוררת בעיה. הנציג הדיפלומטי יפנה למשרד החוץ ושם עשויים להגיע למסקנה שכדאי לותר באותו מקרה ולא להסתבך בתביעות בין-לאומיות.

לדוגמא: תקנה 94 לאמנה קובעת שיש לצוות אניות בקצינים מוסמכים. אם בבדיקה נמל זר מתברר שאין באניה מספיק קצינים - אסור לשלטונות הנמל הזר להעניש את רב-החובל, שכן העניין נתון בסמכות השיפוט של מדינת הדגל. מאידך, אם החוק הפנימי נמל זר מתיר, במקרה כזה, לעצור את רב-החובל בניגוד לאמנה, הוא יעצר ויורשע בהתאם לחוק, אבל משרד

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

האדם מחפש משמעות

מאת ויקטור פרנקל

ניתן לגלות פשר זה בחיים בשלוש דרכים שונות: א. בעשיית מעשה, ב. בהתנסות בחוויה של ערך, ג. בסבל.

הדרך הראשונה, דרך העשייה וההישג, ברורה למדי. הדרך השנייה והשלישית טעונות הסבר.

● פשר האהבה ●

האהבה היא הדרך היחידה לתפוס את הזולת בפנים-פנימיותו. שום אדם לא יירד לעומק מהותו של אדם אחר, אלא אם כן הוא אוהב אותו. מעשה האהבה הרוחני מניח לו לראות את הקווים והתגים המהותיים שבאדם האהוב. יתרה מזו, הסגולות הגנוזות ולא עוד אלא שבאהבתו זו מאפשר האדם האוהב לאדם האהוב להביא סגולות גנוזות אלה לידי הגשמה.

האהבה היא בראש ובראשונה תופעה של מין. בתנאים תקינים המין הוא אחד מאפני הביטוי של האהבה. יש הצדקה – ואפילו מידה של קדושה – במין, ככל שהוא אמצעי לאהבה.

אין לראות את האהבה כתוצאה לזווי גרידא של המין, אלא יש לראות את המין כדרך לביטוי חוויית ההתלכדות העילאית ששמה אהבה.

● פשר הסבל ●

כל אימת שאדם עומד לפני מצב ללא מנוס, כל אימת שאדם ניצב מול גורל שאין לשנותו, למשל לפני חולי חשוך מרפא, כגון מחלת סרטן שאינה ניתנת לניתוח, אותה שעה ניתנת לו הזדמנות אחרונה להגשים את הנעלה בערכים, לקיים את הפשר העמוק ביותר, את פשר הסבל. שכן הדבר החשוב מכל הוא, איזו עמדה אנו נוקטים כלפי הסבל, כיצד אנו מקבלים יסורים.

נפוצות כשיכרות וכעבריינות נוער יובנו רק אם נכיר בריק הקיומי שביסודו.

דברים אלה אמורים גם במשברים העוברים על פנסיונרים ועל זקנים.

יתר על כן; הריק הקיומי מופיע בכמה וכמה מסכות והסוואות. לפעמים נמצא שהשאיפה המתוסכלת לפשר מקוזזת על ידי שאיפה לכוח, לרבות הצורה הפרימיטיבית ביותר של השאיפה לכוח, שהיא השאיפה לממון. במקרים אחרים באה השאיפה לתענוג ותופסת את מקומה של השאיפה המתוסכלת לפשר. מטעם זה מתגלגל לא פעם התסכול הקיומי בקיזוז מיני. במקרים אלה יש בידנו לראות, כי הליבידו המיני מתחיל להשתולל בריק הקיומי.

● פשר החיים ●

בעניין קיומו של האדם אל נחפש אחר פשר חיים מופשט. כל אדם ואדם יש לו את תפקידו או ייעודו הייחודי בחיים. כל אדם ואדם חייב לקיים משימה מוחשית התובעת מילוי. מבחינה זו אין לו תמורה, אף אין חייו יכולים להישנות. מכאן תפקידו של כל אדם ואדם הוא אחד ויחיד, והוא הדין לשעת הכושר המסויימת לקיימו.

הואיל וכל מצב בחיים הוא בבחינת אתגר לאדם ובעיה שעליו לפתרה, אפשר גם להפוך את סדר השאלה בדבר פשר החיים. בסופו של דבר, אל ישאל האדם מה פשר חייו אלא יכיר בכך שהוא הוא הנשאל. הווה אומר: החיים הם השואלים כל אדם ואדם ואין הוא יכול לתת תשובה לחיים אלא על ידי מתן דין וחשבון על חייו; אין תשובה לחיים אלא בקבלת עול אחריות.

פשר החיים משתנה בלי הרף ולעולם אינו חדל להיות.

הריק הקיומי הוא חזיון נפרץ במאה העשרים. הדבר אינו מפליא. אפשר שתופעה זו נגרמה מחמת שתי אבידות שאבדו לו לאדם מיום שהיה ליצור אנוש ממש. בשחר ההיסטוריה האנושית אבדו לאדם כמה מן היצרים החייתיים הבסיסיים, הקובעים את התנהגותה של החיה ומקנים לה בטחון. בטחון זה, כבהויית גן העדן, נעול בפני האדם לעולמים; על האדם לבחור בין דרכים שונות.

ואף זאת; התפתחות מאוחרת יותר גרמה לאדם עוד אבידה אחת: המסורות, שעליהן נשענה התנהגותו, מתרופפות והולכות במהירות. שום יצר אינו מורה לו מה יעשה ושום מסורת אינה אומרת לו איך ינהג. לא יארכו הימים ולא יידע עוד, מה הוא רוצה לעשות. במידה מוסיפה והולכת ישלוט בו רצונם של אחרים, וכך ישועבד יותר ויותר לקונפורמיזם.

ריק קיומי זה מתבטא בעיקר בשעמום. עתה יכולים אנו להבין את מאמרו של שופנהאואר כי על האנושות נגזר, לפי הנראה, להיטלטל בין שני הקצוות – של מצוקה ושל שעמום. עובדה היא, כי השעמום גורם עתה – ועל כל פנים, מזמן לפסיכיאטרים – יותר בעיות משגורמת המצוקה. בעיות אלה מחריפות והולכות, שכן האוטומציה המתפתחת תגדיל ודאי, במידה עצומה, את מספר שעות הפנאי של הפועלים הממוצעים. הצרה היא, שרבים מהם לא יידעו, מה לעשות בזמן הפנוי שיזכו בו.

ניתן דעתנו, למשל, על ה"נאורוזה של יום שבת", אותו דכאון שתוקף אנשים המתחילים לחוש בהעדר התוכן בחייהם כשהמולת שבוע העבודה מגיעה אל קיצה ומתגלה הריקנות שבתוך עצמם.

מקרי התאבדות לא מעטים מקורם בריק קיומי זה. תופעות



צילום: עקיבא הופמן

אנויות מלחמה הממלאות אחר פקודות המטה שלהן.

פיראטים הפועלים במים טריטוריאליים הם פושעים רגילים ומדינת החופים אחראית לתפוס אותם ולהענישם. התמרדות צוות נגד פיקוד האוניה מבלי לפגוע באוניה אחרת או חטיפת אוניה (גם מטוס) למטרות פוליטיות אינם נחשבים כמעשים פיראטיים.

יש לציין שהחובה לפעול נגד פיראטים מוטלת על המדינה ועל הארגונים הרשמיים שלה. ימאים הנתקלים בפיראטים חייבים לנהוג בהתאם לכללי ההגנה העצמית המקובלים.

(המשך בחוברת הבאה)

● מעשים פיראטיים ●

באמנה הוגדרו אמנם מעשים פיראטיים והדרכים להלחם בנגע, אולם נראה לי שאין עדיין תשובה לבעיות הבערות בנושא זה באזורים שונים בעולם.

פיראטיות מוגדרת כפעולה אלימה ובלתי חוקית הנעשית ע"י צוות של אוניה פרטית או אונית מלחמה שצוותה התמרד, כנגד אוניה אחרת או רכוש בים הפתוח ומחוץ לתחום השיפוט של מדינה כל שהיא.

ההגדרה הנ"ל אינה כוללת מעשי שוד במים טריטוריאליים, פשיטות על אוניות בנמלים, במעגנים או פשיטות על אוניות שעלו על שרטון. כמו כן אין להאשים בפשע זה

נשמרת גם לאנויות אויב וגם לאנויות מלחמה.

עקרונית, אסור לחסום את המיצר (במים טריטוריאליים מותר לסגור שטחי ים למיצר). מותר לכן לסגור זמנית מיצר המחולק ע"י אי לשני מעברים רק אם הסגירה אינה מגבילה את המעבר באופן מהותי. לגבי מפרץ הנמצא בתוך מיצר – דינו כדין מים טריטוריאליים.

מדינת החופים חייבת לתת פרסום נאות לכל סכנת השיט במיצר. כמו כן מותר לה לקבוע מסלולי שיט ותחנות פיקוח. אוניות זרות חייבות לעבור במהירות, בלי להתעכב ובלי לחסום את המיצר, ולנהוג בהתאם לחוקי הדרך.

מיצרים מסוג ב' אסור לחסום בשום פנים ואופן ואין להגביל את המעבר בהם.

סיפור ימי



מסביב יהום הסער

חריקות נשמעו מכוון החרטום ושניות לאחר מכן שמענו מענה מהירכתיים, בזעקה.

רבי-החובל החליט שאין ברירה אחרת אלא להפליג, או להשתדל להפליג בקורס 280 לכוון הליפאקס. להשתדל להעביר זמן ולעבור את הסערה שהחלה להתקדם מזרחה, מעט מעט מעלינו.

ככה התחלנו להטלטל, כשהגלים הגבוהים תקפו בחמת זעם את האוניה. גל עובר במנוחה ומשנהו ננעץ בחרטום האוניה, חוסם דרכה, ומתנפץ לכל עבר במין הילה של לובן מסמא עינים.

צב הים החמיר והאפיר. האופק קרב מאוד מכל עבר. הראות היתה גרועה. גשם ורוח עזה סמאו את העינים, ולא נותר אלא להשתדל להחזיק מעמד מול הגלים.

האוניה התקדמה בעצלתיים, כצב המשרך דרכו בין סלעים. הסערה החמירה ואט אט מצאנו עצמנו כלואים באוקינוס גועש, אוקינוס סוער ומבהיל.

מול העינים נרדפו במחשבה מחשבות משונות ומבהילות. כל גל אשר חסם את התקדמות האוניה, קרא עליה תגר, והגדיש את סיאת ההרהורים. מיד מקשרים עינים ומיד חושבים על בית, ילדים ואישה. כך סתם, לברוח מנכבי הסערה.

בתחזית החדשה האפרתי כליל. עוצמת הגלים כבר נעה מעל לעשרה מטרים. מהירות הרוח עברה בשאגה את 130 הקמ"ש והמשיכה ביללתה מזרחה.

הטמפרטורה בחוף היתה קרובה לאפס, מה גם שהרוח הוסיפה לקפאון העז בנשיבתה החזקה.

רבי-החובל הורה לעבור מהגה אוטומטי להגה יד, כדי לשמור על האוניה מפגיעה מול גלים וכדי

בו היינו אנו, הרי שהוא היה חולף מעלינו. "דייה לצרה בשעתה" – אמרתי לעצמי.

אך לא כך סבר רבי-החובל – והנסיין אכן נראה על פניו. הדבר הדאיג אותו. כך, במשך כל היום, בזמני שדור התחזית, קיבל רבי-החובל, לבקשתו, תחזיות ומפות ממכשיר הפקסימיליה.

אט אט התחוויר לנו כמה אמת היתה בדאגתו של רבי-החובל. השקע הלך והעמיק והגיע לעוצמה של 965 מיליבר. מהתחזיות למדנו שהרוחות מגיעות לעוצמה של 60 קשר והגלים בגובה 10 – 8 מטר.

רבי-החובל החליט להתקשר למרכז החזוי בלוס-אנג'לס כדי לקבל יעוץ יותר סביר עקב המצאות השקע בכוון ההפלה שלנו. מהמטה בלוס-אנג'לס נתנו לרבי-החובל יעוץ שלא נראה סביר כלל, כיוון שהוא היה מכניס אותנו ממש ללב הסערה. דבר זה רק הוסיף הרהורים ומחשבות לרבי-החובל, אשר ציפה שהיעוץ יהיה הגיוני יותר.

● התחזית בישרה רעות ●

התחזית שהגשתי לרבי-החובל בישרה רעות: "סערה מסוכנת", כך נאמר "על האוניות המפליגות בקורס התקדמות הסערה, להתרחק ולהמנע ככל האפשר מהפלה בתחום 500 מייל. רוחות של 70 קשר ועוצמת גלים של 30 רגל צפויים באזור החולש על כ-500 מייל מכף האטרס ומזרחה, בכוון התקדמות הסערה". מימי לא ראיתי אזהרה כגון זו. לא קראתי ולא ציפיתי לקרוא זאת. כבר היה קשה להסתובב ולהפנות עורף. הגיבוע שהחל תוקף את האוניה גרם לטלטולים עזים.

לרגע לא קשרנו את תחזית מזג האוויר לאותו לחץ ברומטרי נמוך, שפרס כנפיו בהחבא אי שם, מסתתר ואט אט מתעמק.

לא עלה במוחנו ולו קמצוץ מזעיר של זדונו המסתתר. מערכת הרוחות באוקינוס האטלנטי, בואכה מערבה לכוון האליפקס, היתה סבירה לעונה זו, מה גם שסערות חורפיות בחודשי ינואר-פברואר לא חסרו.

שקע ברומטרי מצפון לאיים האזוריים העמיק, אך לא השרה דאגה בלבנו, בראותנו כי כווננו הוא צפונה לאנגליה, ופרט לגלים ורוחות בעוצמה 7-8 בפור, לא הדאיג אותנו כלל.

סברנו כי ההפלה מקאדיז שבספרד, להליפאקס שבקנדה אכן תהא על מי מנוחות.

תחזיות מזג האוויר, אשר החלו מתקבצות אט אט, הראו כי התאמתה הסברה שמרכז השקע הברומטרי נע צפונה במהירות של עשרה קשר. זה גרם לנו לחיוך אופטימי על פנינו. קווינו אך לטאב.

רק אחד הלך מלא דאגות, מחשבות, ואחוז הרהורים. רבי-החובל. כולנו היינו שמחים וחשבנו שעברנו את הרע במעוטו.

נתבקשתי להגיש תחזית נוספת לרבי-החובל. זה לכשעצמו הקפיץ את התאים האפורים במוחי. אתרתי את "הליפקס רדיו" ולבקשתי התקבלה תחזית מפורטת אשר הועברה לרבי-החובל.

"ידעתי שהוא מתפתח אי שם בכיף האטרס", הטעים רבי-החובל.

אני לא ראיתי דבר מתפתח. השקע הברומטרי, בעוצמה 980 מיליבר, לא היה חשוב בעיני מעצם התקופה, וכן בגלל העובדה שכיוון תנועתו היה צפוני-מזרחית, ובמקום

איכותם של חיי המין של אדם שזוהי היא לקויה בחסר. מכאן שאין פלא, שהוא מנסה לפצות את עצמו בכמות על חוסר זה באיכות. זה שוב מצריך גירוי גדל והולך והוא מוגבר בלי הפסק, כפי שהוא ניתן, למשל, על ידי הפורנוגרפיה. אך אל לנו גם לשכוח שהאגדה המהלכת, כי מין שתכליתו בידור בלבד הוא משהו מתקדם, מטופחת על ידי אנשים היודעים כי זהו עסק טוב. מה שמטריד הוא העובדה, שבני הדור הצעיר לא רק קונים את האגדה הזו אלא אינם מכירים בצביעות המסתתרת מאחוריה... בתרבות השולטת בימינו אנו רואים מה שאפשר לכנות בשם אינפלציה של מין. אפשר להבין תופעה זו רק על הרקע הרחב של הריק הקיומי.

הביאה לדפוס: אורנה (מתוך הספר "האדם מחפש משמעות")

"מושא" כלל וכלל; נכון יותר לומר, שהאדם הבוגר רואה בבת הזוג נושא אחר, יצור אנושי אחר ותופס אותה בכל עצם אנושיותה; ואם הוא אוהב אותה באמת ובתמים, הוא אף רואה בבת הזוג אישיות אחרת, כלומר, רואה בה את סגולתה היחידאית. יחידאות זו היא שמהווה את אישיותו של אדם ורק האהבה היא המאפשרת לאדם אחד לאחוז באופן זה באדם אחר.

ההכרה ביחידאותו של אדם אהוב מביאה, כמובן, לידל שותפות מונוגמית. שוב אי אפשר להחליף את בת הזוג באחרת, ולהיפך, אם אדם אינו מסוגל לאהוב, סופו שהוא מגיע לכלל יחסי מין ללא אבחנה.

יחסי מין ללא אבחנה משמע התעלמות מיחידאות של בת הזוג ודבר זה שוב מונע יחסי אהבה. מאחר שרק אותם יחסי מין שהם טבעיים באהבה עשויים להיות מספקים ומשביעי רצון באמת, הרי

יש מצבים שבהם ניטלת מאדם האפשרות לעשות את מלאכתו או ליהנות מחייו, אך אפשרות הסבל הבלתי נמנע קיימת ועומדת תמיד. בנכונות האדם לסבול בעוז רוח יש בחייו פשר עד לרגע האחרון, ואכן, פשר זה משתייר בהם עד הסוף, פשוטו כמשמעו. במלים אחרות: פשר החיים אינו יודע סייגים, שכן הוא כולל אפילו את הפשר הפוטנציאלי של הסבל.

● הזה-הומניזציה של המין ●

אין אנו יכולים לדבר על חיי מין של בני-אדם בלי לדבר על אהבה, אך בדברנו על אהבה, ראוי לנו שנוכח, כי זוהי תופעה אנושית ייחודית. עיקר עניינו של האדם אינו לספק את צרכיו ולהשביע את דחפיו ויצריו, ובכך לקיים או להחזיר לעצמו את שיווי המשקל הפנימי.

עיקר מעייניו של האדם מכוונים להינשא לא מעבר לעצמו, אם לקראת מימושה של איזו משמעות ואם לקראת עימות אוהב עם אדם אחר. ואולם עימות אוהב מוציא מכלל אפשרות בהחלט, שנראה אדם אחר או שנשתמש בו אך כאמצעי למטרה; כמכשיר להפגת המתחים הנוצרים מכוח דחפים ויצרים, ואילו נהגנו כך, היה הדבר מסתכם במעין מעשה אוונות, יחס שזוהי כלפי בת-הזוג הוא דוגמה מובהקת לסילוף המין שבין בני-אדם.

לעולם, יחסי המין בין בני-אדם הם יותר ממין בלבד, והם יותר ממין בלבד ככל שהם משמשים כביטוי פיסי של משהו על-מיני, שהוא הביטוי הפיסי של אהבה. רק במידה שהמין מקיים תפקיד זה, הוא חוויה מספקת באמת. בני אדם שאינם מסוגלים לאהבה אינם מפקימים מן המין אותן תענוג כמו בני אדם המסוגלים לאהוב.

בעוד האהבה היא תופעה אנושית מעצם טיבה, הרי יחסי המין נעשים אנושיים רק כתוצאה מתהליך של התפתחות והם פרי התבגרות מתמדת.

על פי הבחנת פרויד בין מטרתם של הדחפים והיצרים ובין תכליתם: מטרתם של יחסי מין היא הפגתם של מתחים מיניים, ואילו מושאם של יחסי-מין היא בת הזוג המינית. אך בעיני האדם הבוגר בת הזוג אינה



צילום: עקיבא הופמן

שהטלטולים העזים יתקלו באוניה "באלגנטיות", ולא בחומרה כזו כפי שתקפו אותה.

● האניה נעצרה בחטף ●

גל תקף את האוניה. לרגע לא האמנו. האוניה נעצרה בחטף. הנשימה נעתקה מקרבנו. האוניה טולטלה קדימה ואחורה, קדימה ואחורה. ראות אפס. מסך מים שניתז מהחרטום ההלום, כיסה את מירב מטען המכולות, מטפס מעלה לאורך דופן האוניה ומכסה בשאגה את חלונות הגשר. מפלי מים ניגרו מהמכולות וכך עבר הגל הלאה, מזרחה. חריקות ורעשים מוזרים מאוד מהירכתיים הזכירו לנו שהגל אכן עבר, מביט באוניה בשטנת מה וכאילו בועט בה ברגע האחרון. הלילה החל משחיר. הימאים יגיעים לעייפה. העמידה ליד ההגה חידדה את החושים, אך הכאיבה לרגלים. רבי-החובל עדין עומד על משמרתו בגשר.

משמרות חולפות והוא שם, בוהה במרחבי האוקיינוס, מקטרתו הכבויה תקועה בפיו. כל תחזית, כל מפה שהתקבלה, עברה ניתוח מקצועי, מעמיק ומדוקדק, סומנה במפה, נבדקה ואומתה.

חושך תקף את האוניה מכל עבר. מדי דקותיים רעדה האוניה, מוזזת הצידה, וגל אימים מתנפץ לאורך שורות המכולות, ניתז ומתערבל.

אף בלילה, בגבור החושך, הלבינו הגלים והילתם כיסתה את קו האופק בלבן. אלפי ריבואות של טיפות מנצנצות בהתפזרם לכל עבר, ומיד אוזרים המה מהירות ונסים מזרחה, חוששים לאבד את הסערה אימם הורתם.

יומיים של טלטולים, אירצון לאכול, חוסר אפשרות שינה, בהיה בברומטר בשמץ של תקוה, שיחל לזוו למעלה, ולו בעצלתיים. מבט של אי-אמון בברומטר, ואפילו נקישה רועמת על זכוכית המכשיר, אולי נעצר הוא? נתפס! חסר דיו! הוא בשלו - יציב ומעמיק מטה מטה.

ביום השלישי לסערה, החלו התחזיות מבשרות תזוזת מה במרכזו של השקע לכוון מזרח. הברומטר אזר אומץ וטיפס בעייפות ל-955 מיליבר, בצורה רועדנית ולא בטוחה. הגלים המשיכו בתעלוליהם לטפס, ואף להשען ולהתפרץ אחוזי חימה לכל עבר. אך האוניה בשלה. לא רק שנלחמה ויכלה להם, היא אפילו התקדמה לה ביממה אט אט, במהירות של ארבעה קשר קדימה. כן, אפילו הצליחה להערים על הסערה, להתחכך בדפנותיה הלאים בכל גל, להפגין שרירים, לחרוק שיניים, להטלטל קדימה אחורה ולצדדים ולהביט אלי אופק.

היתה לה מחויבות ליפהיה שלנו. היא עמדה בכל כוחה מול פרץ הגלים הקשה. היא שמרה אותנו תולים תקוות בגוף הברזל, שיעמוד מנגד לגלים.

הליפאקס, בלבן, החלה מבצבצת באופק.

אבי-גל לוגסי
אלחוטאי, "צים סוואנה"

**מקום
עבודה
בטוח
ב-100%**

להובלה הימית אין תחליף. גם כיום בונה צי הסוחר אוניות חדישות. זהו עולם של סחר חופשי. זהו העולם שבבילך!

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 השמל

עכשיו - זה שבבילך - לנוחית תוכל גם לשלוח התלוש

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

אבקש פרטים בקשר לקורס _____ שמי _____ כתובתי _____ גילי _____ השכלתי _____

סוכנים כלליים בארץ
לאניות החפליגות בקוים
קבועים בנמלי הים התיכון
שרות רצוף לים האדריאטי
זלים השחור.



MANO SEAWAYS LTD.

חיפה, שד' המנינים 39/41
ת.ד. 3003 טל. 46814/5
טל. 04-537227-9
אשרדוד עורף הנמל
ביתן 11 חדרים 3-1
ת.ד. 4043 טל. 31856
טל. 055-24011



atlantic אטלנטיק

אטלנטיק חברה לדייג וספנות בע"מ

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

חברות בת:

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



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

סיפור ימי



הרהורי געגועים

מביט בדרך, בעט, מהרהר ומחשבות אין ספור מתרוצצות בראשי. איך לפתוח? מה להביע? את מי זה מעניין? ובכלל למה? מזה חודשיים שאנחנו מנותקים מהבית החם, מהחום, מהאישה, הילדים ומהחיים בכלל. הגעגועים, כן, כן, הגעגועים מכרסמים, כל איבר בגוף, כל חלקה טובה. מתחילים להרגיש את הגרוד המעצבן, התחושה המוזרה של הריחוק, של הכמיהה לקרבה.

העבודה, קצה הלשון בדכוי המחשבות, מאפשרת לצוות לשכוח קמעה את הניתוק ואת הבית. לעתים קרובות קורה שמרוב דאגות, הזעם הכבש מפנה מקומו לזעם עצור שפורץ החוצה בדרך לא דרך, בין אם בזעם, בפליטת קללה עסיסית, ובין אם בזעקת כאב על כי לא שמנו לב והפטיש נחת על האצבע ולא על המסמר. אלה הם סממני הגעגועים. רגע של התרגשות: אפשר להתקשר הביתה. האלחוטאי מאתר את "חיפה רדיו" והשיחות גולשות, קולחות להן. מעניין שכל השיחות סובבות סביב השאלות "מה נשמע?" "מה שלומך?" כאילו שכחו שלפני שניה שאלו את השאלות הללו, שוב חוזרים ושונים – "אז מה נשמע?" "מה העניינים?" מן הסתם מתרגשים.

● "מה שלומך?" ●

בדיוק לאחר שכל המחשבות הגיעו לשיא, למעין פסגה שממנה יכולים הם רק לגלוש מטה מטה, דוקא ברגעים אלה, דוקא בזמן המתאים ביותר, כאשר ישנו הקשר המינימלי האינטימי למיזער, דוקא אז הפה נאלם, וכל התחושות, השאלות, הגעגועים, הגרורים והבעיות שגדשו את המוח, דוקא עכשיו לא מסתדר שום דבר. ושוב, על מנת להשלים על חסרון שלוש הדקות

לתשלום שנים ומוודאים שהכל בסדר, שהילדים בריאים, שלא חסר מאומה ושוב – כבדרך אגב – השאלה: "מה שלומך?" אנחנו בחו"ל. אלה שבמשמרת עובדים, מזיעים ו"שורפים עוד יום". אלה שמהרו החוצה לראות ולקנות מכל הבא ליד, רק דוחים את רגעי המחשבה המייסרת של הכמהות הביתה.

קונים לאישה בושם טוב, חולצה, מכנס וכל השאר, ממש לפי הרשימה. מפנקים את הילדים שגם מקומם לא חסר; הם זוכים לשפע צעצועים, הר של ממתקים וכמובן ביגוד. אין חסכון – הכל למשפחה.

אנו בדרך הביתה. המחשבה נוטה שוב לצד הגעגועים. במיטה, חושבים ומהרהרים בבית. מחבקים את הכרית, מתגלגלים מצד לצד, והשינה בורחת לה באלגנטיות, לועגת למאמצינו לכובשה.

סופרים כבשים, עדרים שלמים... מונים עד מליון, אבל לא הולך. שוב הבית, שוב האישה, הילדים, השכנים, החובות. הכל מרצד למול עינינו כבסרט נע. ניתן להבחין במקומות לשיפור, מתייכים, רושמים וממשיכים הלאה. אז בא הצלצל הגואל. בוקר טוב. יום חדש. לעבודה.

שבועיים של טלטולים עוברים. עוד יום להגעה הביתה. מתחילים לארוז את החבילות, הצעצועים, הקניות המיוחדות, מכינים הכל לבוא המוכסים ומתפללים שלא יהפכו את המזוודות, כדי שהזמן הקצר בו שוהה האוניה בנמל לא יתבטל ב"לך ושוב" לקופה, לשער הנמל, ושוב למוכס ולאוניה. אין זמן.

● "העיניו הסיני" ●

העיניו הסיני החל. הגעגועים

מאת: אבי-גל לוגסי, א.מ. "צים מיאמי"

מגיעים לשיאים משונים. הזמן עוצר מלכת, והשעון כאילו מפגר, פשוט לועג לנו. בכל זאת היום הזה עובר ומגיע הלילה. לילה אחרון בלי הבית. עולים לגשר, בודקים בהדרת חשיבות ומוודאים אם חיפה או אשדוד כבר באופק, או אולי הם כבר בטווח מכ"מ. בודקים – לא מאמינים לשום אדם. הכל הכל עובר בדיקה קפדנית, סופית.

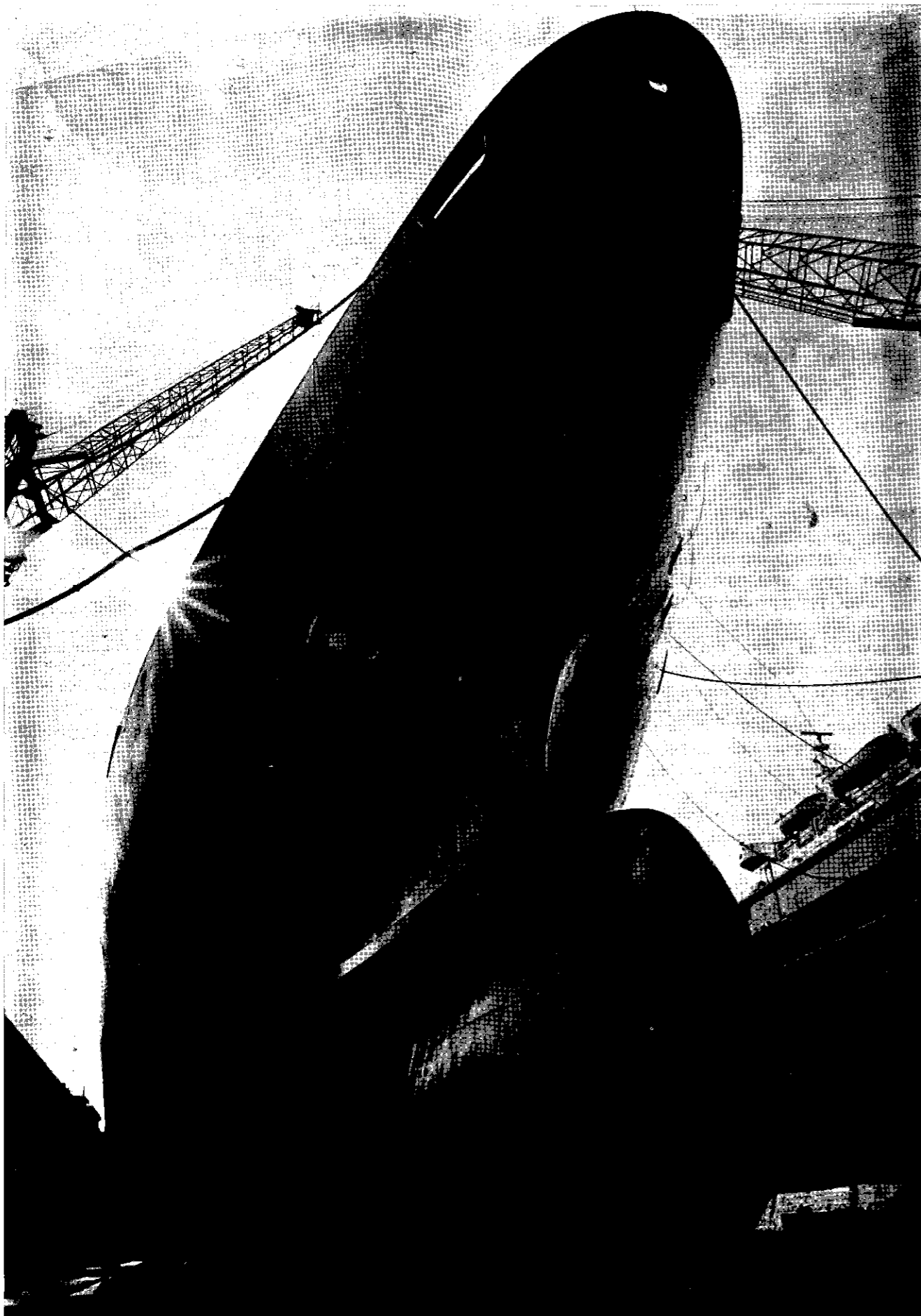
לקראת חצות בוחקים האורות באופק. חיפה.

מה עושים עכשיו בזמן שנותר? ישנים? וכי איך אפשר? בכל זאת מנסים.

מתפרקדים ולא שמים לב לטלטולים העזים. לא מעניין מצב הים, העיקר מגיעים הביתה, העיקר הבית. רגע אחרון לפני עצימת העיניים, בוחנים שוב שהכל תקין, שהקניות ארוזות, שהבגדים, בגדי הנסיעה, מגוהצים. כלי הגלוח מוכנים לבוקר, מי הגלוח האהובים על האישה במקום. כן, אפשר לעצום עיניים. הגעגועים וכל אותם עקצוצים, כל אותן דאגות, מחשבות, ריבים מעצבנים, והרגעים הכי הכי לא נעימים של להיות לבד, מפנים מקומם ללילה אחרון בלי המשפחה. כן, אפשר לעצום עין.

השעה 0400 – מכשיר הקשר קורא לאוניה. תצפית הנמל מדווחת לאקונית לרבי-החובל, ללא רגשות: "קפטן, מצטערים לומר לך, נמל הפריקה שלך הוא לארנאקה, קפריסין. אתה לא מגיע לחיפה. מלארנאקה אתה ממשיך כרגיל לניו יורק, לגבי אינפורמציה נוספת נהיה בקשר איתך. הפלגה נעימה".

אור ראשון, חיוך על הפנים, זמזום נעימה אהובה, מתקלחים מתגלחים ומתלבשים לקראת הבית הנכסף. עליתי לגשר..... (הערה: כל קשר אישי לסיפור הוא מקרי בהחלט ורובו ככולו דמיוני).



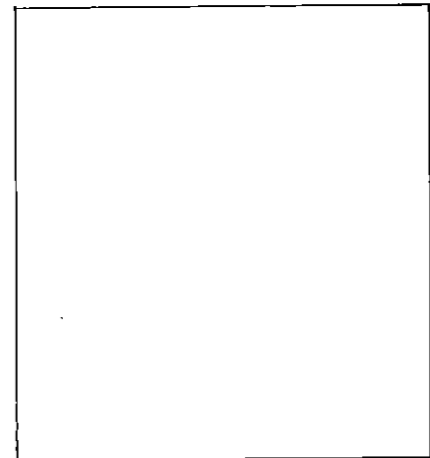
לזכר נעדרים

ודעותיו, אך אף אחד לא האשים אותו בצביעות, טקטיקות "זולות" או ניצול לרעה של תפקידו ומעמדו. כמפקח ימי היה הוגן, מקפיד על קיום ההוראות החשובות באמת, אך אינו נטפל לדברים קטנטנים. התנהגותו האמיצה בחודשים האחרונים של חייו עוררה הערצה וכבוד. אף כי סבל ייסורי תופת, וידע את מצבו, המשיך להגיע לעבודה יום-יום, בלי להפסיד אף שעה, ולבצע את כל מטלותיו בדייקנות, כרגיל.

הלך מאיתנו חבר וידיד, קצין – ימאי מראשוני ובוני צי הסוחר הישראלי.

ת.נ.צ.ב.ה.

א. מיכאלי
מנהל לשכת העבודה לימאים



גד בן-ארי ז"ל

הכרתי את גד בשנת 1948, בקורס הראשון לקראת ההסמכה של קציני אלחוט ישראלים. מאז, ובמשך 35 שנים, שרר בינינו ידידות אמיצה ונמשכת.

לכאורה, לא היה מה שיצור יחסים הדוקים בינינו. הגענו לצי הסוחר ממסגרות שונות – הוא מהצי הבריטי, אני מההעפלה – שדפוסי ההתנהגות והחשיבה של אנשיהן היו שונים. מעולם לא הפלגנו יחד באותה אוניה. בשנים מאוחרות יותר, היה גד מפקח ימי, ואני נתון לפיקוחו – מצב יחסים שבדרך כלל אינו מעודד התקרבות. היו אלה אישיותו ותכונותיו של גד שעודדו הווצרות יחסי ידידות הדוקים עם רבים מחבריו.

גד היה נעים הליכות ונוח לבריות, בעל ואב למופת, גילה התענינות כנה בחבריו ומשפחותיהם. במחיצתו נהנית סתם משיחת חולין או משתיית כוסית. לא היתה בו השאפתנות הדוחה או מן ההתנשאות. הוא היה "גינטלמן" – בהתנהגותו, ביחסו אל הזולת ואפילו ב"פוליטיקה".

אני זוכר את התקופה בה כיהן כמזכיר חטיבת הקצינים באיגוד הימאים. רבים חלקו על עמדותיו

קציני הרדיו, דאג תמיד להתאים את קצין הרדיו לרב-החובל, לאוניה ולקו נסיעתה.

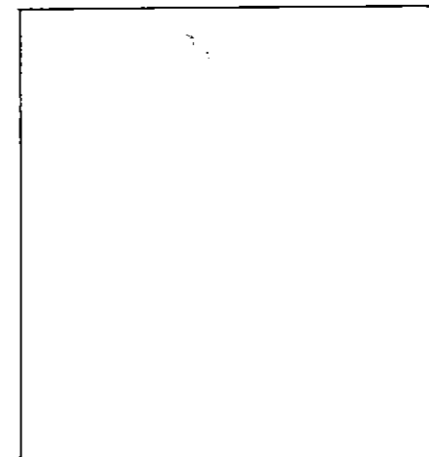
הוא ניסה לשלוח אלחוטאים חדשים עם רבי-חובלים ותיקים מבינים וסובלנים. בשל טיפול מיוחד זה, עזר לאלחוטאים חדשים להסתגל לחיים ולעבודה החדשה בים.

בהיותו בעל אוזן קשובה לאלחוטאים, נתן תחושת יחיד לכל אחד ואחד והרגשה שאיננו רק מספר י.ב.מ.

לי, אישית, היה חבר איתו שוחחתי שעות רבות על בעיות מקצועו והדרכים לפתרונן. אני זוכר אותו כאדם האוהב מדע בדיוני, משחק ברידג' ומעשן עם מחזיק סיגריות.

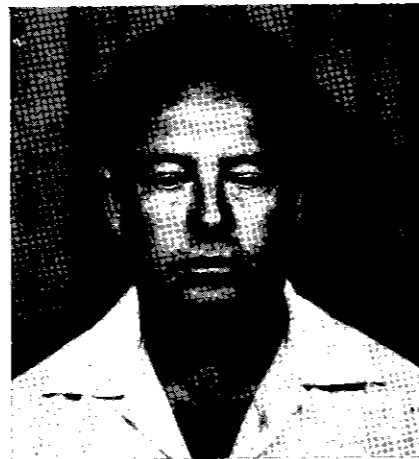
עזיבתו אותנו בשנה שעברה השאירה חלל ותחושת אובדן, אשר עדין קיימת בין אלה אשר הכירוהו. יהיה זכרו ברוך!

יחזקאל דוד



אברהם מודיאנו ז"ל

אני זוכר את "מודיאנו". בעצם, כל קצין רדיו שעובד או עבד ב"צים" זוכר את אברהם (אלברט) מודיאנו כחבר של האלחוטאים. הוא היה אדם צנוע, נעים הליכות ומבין. כשהיה אחראי על



טומי זינגר ז"ל

בשם איגוד קציני הים ברצוני לומר מספר משפטים על חברנו היקר רב חובל טומי זינגר ז"ל אשר לכבודו ולהנצחת זכרו אנחנו נפגשים כאן היום. אני גם איבדתי במותו ידיד אישי אשר לא אשכח לעולם. אך קודם כל מספר דברים בענין חנוכת המחשב ללימוד ממוחשב אשר אנחנו חונכים היום, ויש בכך כדי להעיד על אישיותו של טומי ז"ל:

מחשב זה נתרם ע"י אמריקאים שעבדו איתנו בארצות הברית כאשר שימש שם בתפקיד של מפקח מטעם צים. הם כל כך העריכו וחיבבו את האיש – עד שתרמו סכומים נכבדים ביותר להנצחת זכרו. ואילו חברת צים תרמה את המיתקן שבתוכו המחשב – וכמובן שלכל התורמים מגיעה תודה והערכה מרובה.

אמרתי שענין זה מעיד על אישיותו של טומי: הוא היה רב החובל שלי והכרתי אותו אישית. יחד שרתנו בגשר שבועות וחודשים וקיימנו שיחות מרובות על דא ועל הא. מאד התקשרתי אליו – אך גם ידעתי להעריך אותו כקצין הבכיר הממונה עלי, הקברניט. לסיכום

אישיותו אוכל לומר: היה ישר מאד, נוח לבריות, נעים הליכות ואינטליגנטי מאד.

היה לו גשר אל כל אדם. תוך שיחה של דקות אחדות כבר הצליח ליצור קומוניקציה ללב האדם השני. היה "איש רעים להתרועע".

תכונות אלה שלו הביאו את התרומות לרכישת המחשב שלפנינו. אותם אמריקאים שתרמו – לא שכחו אותו. הוא יצר גשר לליבם ולנפשם. ככלות הכל היו אנשים זרים לו, לא היו ממשפחתו – אבל פחתו את כיסם ואת ליבם להנצח את זכרו של היקר להם טומי ז"ל.

הוא התחיל בים כקדט ועבר את כל מסלול הקצונה עד הגיעו לדרגת ר/ח.

עלה לישראל מיוגוסלביה – שם סיים בית ספר ימי.

נפטר בגיל צעיר יחסית. בן 51 היה יכול היה לתרום מכשרונו ומנסיונו עוד שנים רבות לצי הסוחר הישראלי ולפיתוח הימאות, אך הגורל פגע בו ובמשפחתו ואין לנו ניחומים.

צי הסוחר הישראלי מרכין את דגליו ומתאבל מרה על מותו של אחד מבחירי יורדי הים: ר/ח טומי זינגר ז"ל.

ר/ח ישעיהו ("שיקה") גרומן

אנו משתתפים בצערך של חברנו – הגימלאי, מ/2 לאון ורשבסקי במות עליו רעיתו

רחל ז"ל

ההלוויה נערכה ב-8.5.83

איגוד קציני הים

משפט ארגון ILA - "אופרת סבון"!

מאת: ויליאם ארמבורסטר

לבריה"מ. ביטול הצירטר הזה עלה לבעלים בהפסד של בין - 200,000 דולר ל- 300,000 דולר, לדברי הסוכן אבנגלוס ונטורה. ריצ'רד קלי, היועץ המשפטי של "לוקל 6", מסר כי מחלוקת זו מתאימה יותר ל"מעשה חטיפה" ולא לריב על שלטון.

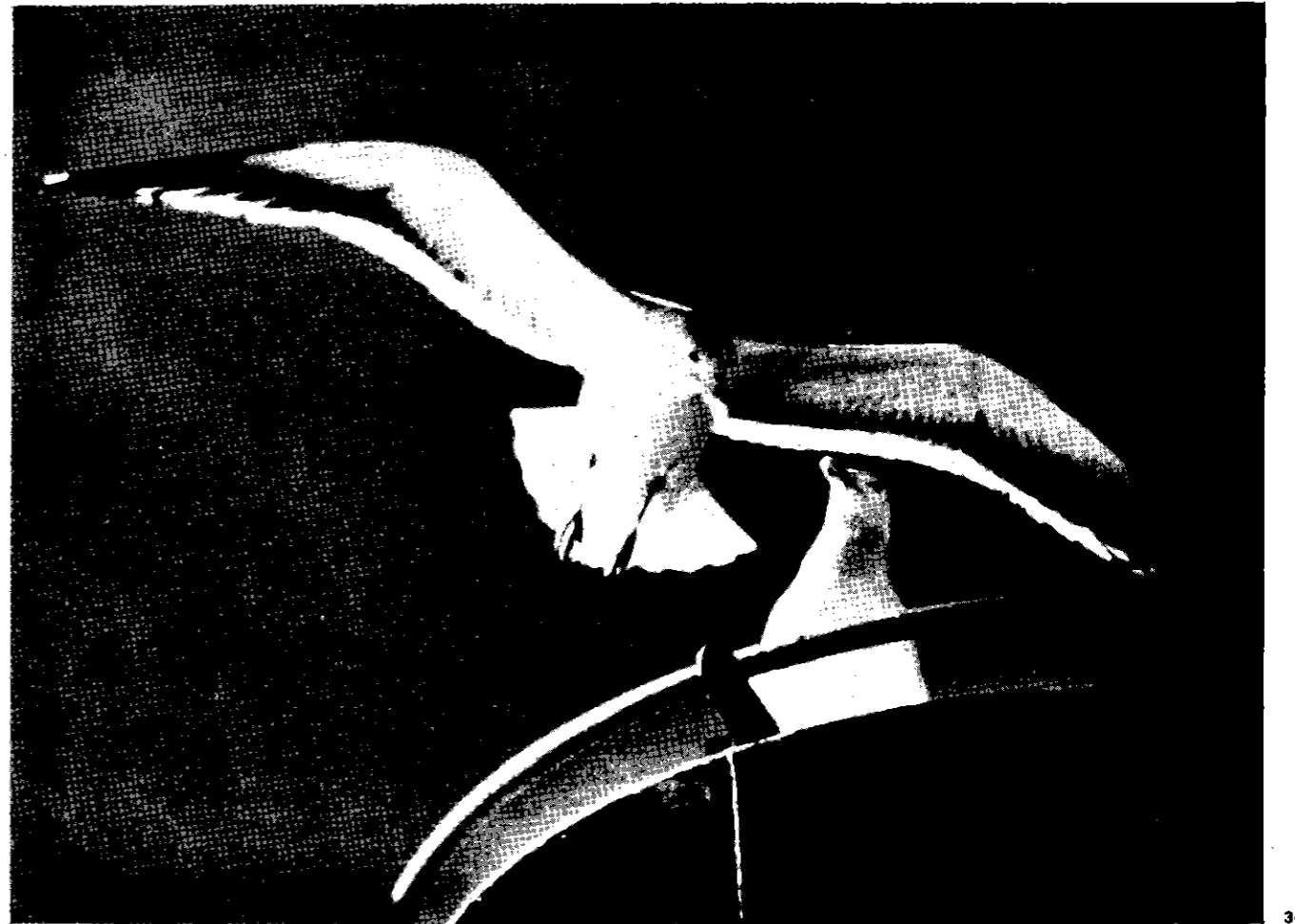
● מדוע כועסים על אי.טי.אפ.?

לתיבול העניין נוספה העובדה שמר גליסון - נשיא ILA הבינלאומי הינו גם סגן נשיא אי.טי.אפ. בלונדון. אי.טי.אפ., הינו אירגון שהעלה את

ספנות, עסק משעמם? - לא כך חושב כל מי ששמע על הקרב המשפטי המתנהל בין האיגוד הקרוי "לוקל 6" והממשיך לארגון "לונגשורמנז" האמריקני לבין אי.טי.אפ.

המחלוקת פרצה עקב סירוב איגוד הקצינים הישראלי לאפשר שירותי ניתוב לאניה "אושן סקיי", המניפה דגל פנמי ומעסיקה צוות פיליפיני, ואשר היתה חתומה בהסכם מיוחד עם ארגון ILA האמריקני ולא עם אי.טי.אפ., הארגון הבינלאומי של עובדי התעבורה.

כמובן שהשבתת האניה גרמה להפסדים לבעלי האניה, אשר נאלצו לבטל הובלת תבואה מניו-אורלינס



אילום: עקיבא חתמן

מר גליסון ביקש - חוזר ובקש - מאי.טי.אפ. להפסיק את החרמת האניה, אך אי.טי.אפ. סירבה. המחלוקת פרצה לאחר שבסוף פברואר שנה זו, ביקר ר/ח י. גרומן, נציג אי.טי.אפ. בישראל, באניה בחיפה ודרש שהאניה "אושן סקיי" תחתום על החוזה המיוחד עם הארגון. זאת, לפי עדותו של מר ונטורה.

האניה הפליגה מונקובר, קולומביה הבריטית, בחודש ינואר 1983 עם 28 אנשי צוות ו-37000 טון גפרית. לאחר חנייה קצרה בלונג ביץ', פרקה האניה חלק ממטענה בנמל אשדוד.

לנמל חיפה הגיעה האניה ב-4 בפברואר והחלה בפריקה ב-14 בו.

ימים מספר לאחר ביקורו של ר/ח גרומן על האניה, ב-20 לפברואר הודיעה נציגת אי.טי.אפ. - ג'י. איילין קולרבון, מלונדון, בטלקס לסוכני האניה בישראל - כי ההסכם שנעשה עם "לוקל 6" אינו מקובל על אי.טי.אפ. למרות הודעת אי.טי.אפ., לא נפסקה הפריקה באניה והיא נסתיימה בתחילת מרץ.

"אושן סקיי" היתה מוכנה ליציאה מן הארץ וקיבלה את כל האישורים הדרושים לכך ע"י השלטונות. מכיוון שבחיפה שרותי הניתוב בנמל הם חובה, אין אניות יכולות לצאת את הנמל ללא שרות זה. למרות זאת, הצליחה האניה לצאת את הנמל ליעד לא מוגדר.

● ה"לוקל" נגד אי.טי.אפ. ●

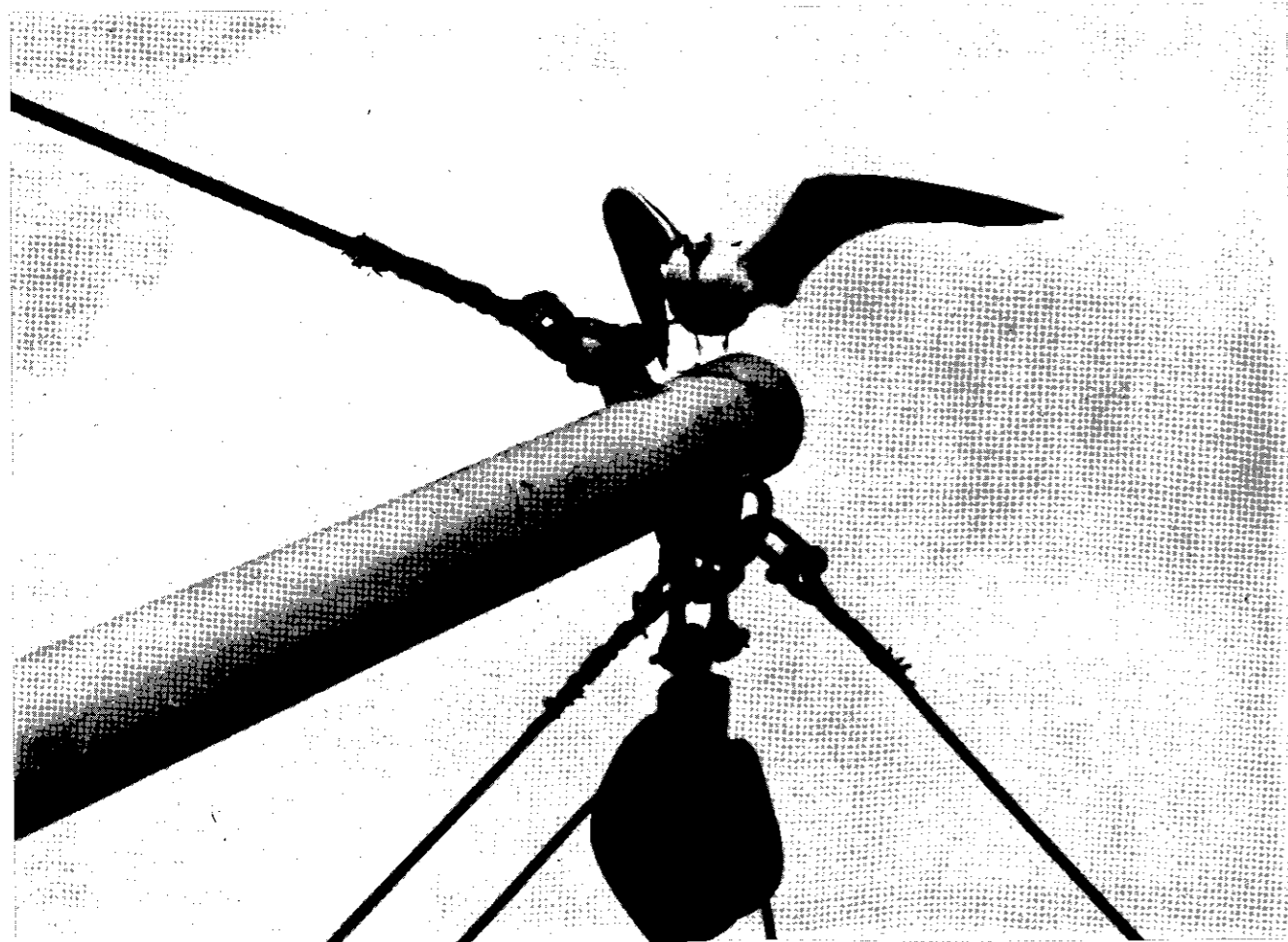
המשפט החל כאשר "לוקל 6" ביקשה להוציא צו איסור נגד אי.טי.אפ. וזה אמנם הוצא ע"י השופט המחוזי האמריקני צ'רלס סטיוארט, אשר אסר על אי.טי.אפ. להמשיך בפעולתו נגד "אושן סקיי". עם זאת, כאשר פג תוקפו של הצו, הוא לא חודש מאחר שהאניה יצאה את חיפה.

ארגון ILA דרש מתן צו קבוע האוסר על אי.טי.אפ. להתערב בהסכמו עם בעלי ומפעילי האניות. לדברי מר פרי יש "לוקל 6" שישה הסכמים כאלה, כולל זה שנעשה עם ונטורה. ה"לוקל" עשוי אף לדרוש פיצויים על נזקים מאי.טי.אפ.

ונטורה טרם הגיש תביעה משפטית, אך כזו צפויה בקרוב. היועץ המשפטי של אי.טי.אפ. דרש שבית-המשפט יסגור את התיק. לטענתו, אין לענין תוקף חוקי מאחר שאי.טי.אפ. ומר לואיס - מקומם בלונדון ור/ח י. גרומן נמצא בחיפה. הוא אף טעם כי הנתבעים לא קיבלו מידע מספק בקשר למשפט.

בעדותו, אמר מר ונטורה שפעולת אי.טי.אפ. היא חלק מתכנית לשיבוש הסחר בספנות באניות הפועלות בדגלי נוחות.

מר פרי, אשר לשון עדותו מתאימה יותר להשמע מפי בעל אניות מרוגז ולא מפיו של איש ארגון, אמר כי לאפשר לארגון בינלאומי "נמלט" לשלוט על אניות - מהווה איום לא רק על סחר בספנות הלאומית כי אם איום לביטחון הלאומי. על כך הוסיף את העובדה שאי.טי.אפ. אף לא ניסתה להעמיד פנים ביחס ליעדי התשלומים אשר הוצאו בכוח ע"י השחרת אניות עבור "קרן הרווחה", אשר כביכול תפעל לרווחת צוות האניה "אושן סקיי". (תורגם מהעתון: "ג'ורנל אוף קומרס" מ-25 במרץ 1983).



אילום: עקיבא חתמן

שיירים ימיים



סרנדה ל"קפטן" מזדקן

בך עוד ותמה/ ואני מתבונן בך עוד ודואב/ האם גם סופי, יהיה כך כואב/ הלפתע ייתמו זמירות וצלילים/ ופתאום תעתקנה מפי המילים/ ויחדל כל היופי, יגווע כל האור/ ולא יוותר אלא לילה שחור/ ויום ירדוף יום, בדרכי אל הקבר/ וצללים ארוכים יסגרו מכל עבר/ ואשא את אימת לבבי הגווע/ גלמוד ונשכח בלא ידי ובלו רע/ ואביט לפנים בעיניים ריקות/ כי הכל הבלים ודבר אין לראות...!!

צילום: עקיבא חזמן

אריה מרמרי קצין שני א.מ. "אלון"

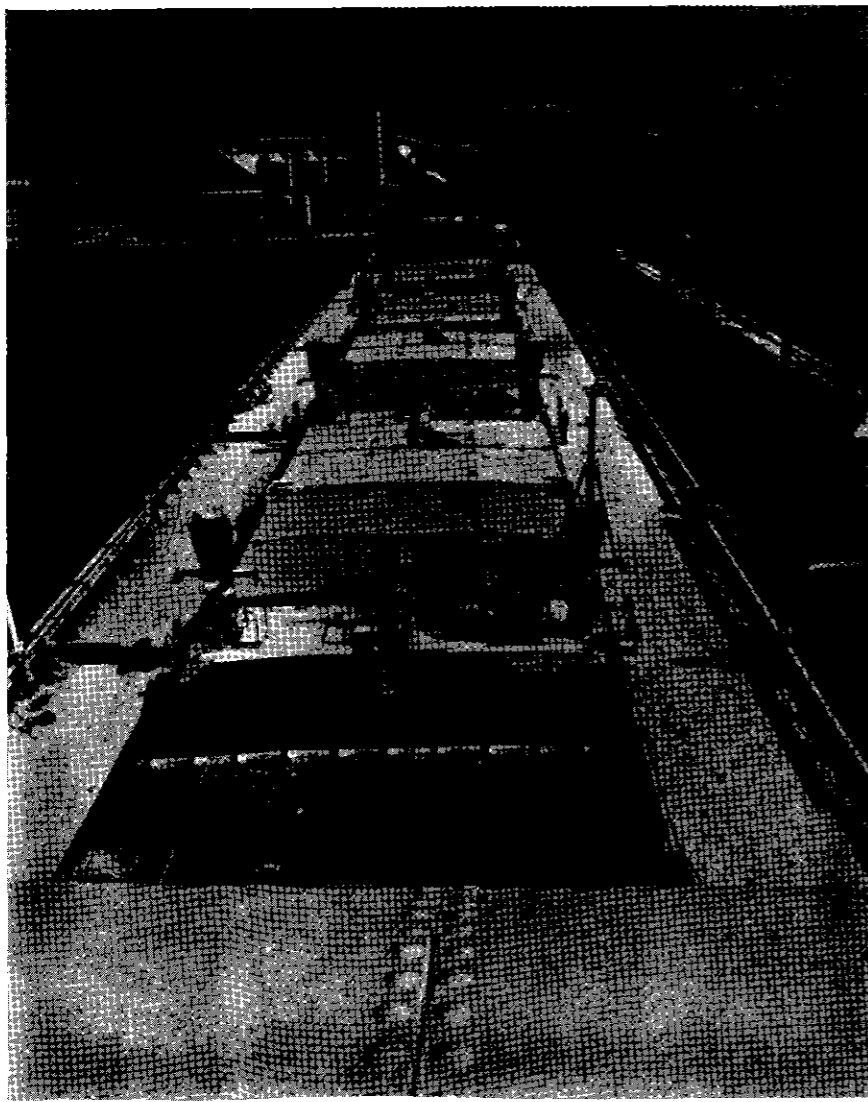


מכתב למורי

מאת: אריה מרמרי א.מ. "אלון"
שלום לך מורי המתוק,
כאן, אבא, מרחוק, רחוק.
השעה מאוחרת ואתה כבר מזמן,
חולם על כל מה, שעשית בגן.
ואבא, על עוגן, בגשר יושב
ומכתב לבנו הקטן הוא כותב.
איך אתה מרגיש ומה עשית היום
והאם יש לך זמן גם על אבא לחלום.

צילום: עקיבא חזמן

ואיך התנהגת והאם לא שכחת,
לשמור לי על אמא, כמו שהבטחת.
ופתאום המוני שאלות לי באות,
ואם לא אפסיק, עוד נמשיך כך
שעות.
וכדי שנמשיך להיות חברים,
כדאי לעבור לדברים אחרים...
ומה לדבר,
ועל מה אספר,
על ים וגלים, או על משהו אחר?
ואולי מתחשק לך סתם לטייל,
כולנו יחדיו, במדינת ישראל.
ולאיפה ניסע והיכן נישן,
באילת הרחוקה או בעמק בית-שאן?
אתה יודע מה?! יש לי רעיון,
בוא וניסע לביקור בחולום.



לשלומיק ודינה ויוסי זיוה
ומייד אחר כך ניסע תל-אביבה.
ושם נטייל בגן החיות,
ונלך את הפיל ביחד לראות.
ונראה גם קופים ואריה וקרנף,
ונבדוק מה הגובה של ילד ג'ירף.
את הזברה, נשאל מה מצב הפסים,
שאולי צריך צבע חדש כבר לשים.
לתוכי תגיד: "שלום מה שלומך"
והוא בודאי, ישאל גם אותך.
ומה דעתך שתגיד לנחש,
שנחש ועכבר הם ביחד: "עכבש"?
ולבסוף ניפרד מידידינו הדב,
נאמר לו שלום ונצא לרחוב.
נתישב במכונית ונפנה ימינה
וברגע אחד, נהיה במרינה.
נשתה עם איציק וברדה קפה
ונביט מסביב על הנוף היפה
...אוי מה זה פה, מה קורה
פתאום נהפכתי להיות למורה,
חשבת לי לך הצעה,
ובלי שהרגשתי יצאה הרצאה,
ועכשיו, אינני יודע, על כן,
אולי בעיניך אינה מוצאת חן...
ובכן, מה דעתך, מה כדאי לעשות?
מצדי, את הכל אפשר לנסות, כמובן,
שצריך להקדיש מחשבה, כדי שלא
תהיה לכולם אכזבה, כמו, לאן ללכת,
ואת מי לבקר, ומה לעשות, פחות או
יותר.
כי אם נקפוץ ישר, בלי לחשוב,
ותיכף ומייד נצא לרחוב,
נגלה מאוחר, כשנהיה בדרכים,
ששכחנו, בעצם, לאיפה נוסעים...
...מה אתה אומר,
שמע, אל תמהר,
הן עדיין הביתה, אינני חוזר.
ועד שאגיע, אוכל להמתין,
ואתה בינתיים, תכנית לי מכין.
ואני גם חושב, שכדאי שתשאל,
מה בכלל דעתם, של אמא וגל.
כי אולי יהיה זה, קשה לך קצת,
להכין תכניות לגמרי לבד.
ובכלל שתדע, שתמיד בחיים,
כל דבר שעושים יחד, הוא הרבה
יותר נעים.
וכאן, חביבי אסיים בשלום,
ואתה על אביך, תמשיך לחלום.
שלום ולהתראות בחיפה או אשדוד,
מאבא האוהב אותך מאוד, מאוד...

גופו יצא לדרך

האונייה כבר צופרת,
גופו יצא לדרך,
זאת המציאות – אין אחרת.
לבו נשאר טמון בי,
איתי יילך למשכב,
איתי ישכים
והלוך בתוכי – כאברי.
לבו האוהב, את ליבי יחמם,
יקצר הימים, ינעימם,
באין איש אלי ידבר.
אשא לבי בגאווה,
בנאמנות של אהובה.
הכל יביטו, יצביעו נסתרות:
"הנה האשה עם שני הלבבות".
האנייה חזרה, צפרה,
עוגן השליכה – עמדה,
ביתה שבה לאחר מסע.
לאישי, לב וגוף חברה.

נורית מירב (אשת ימאי).

גלים

מתנשאים בהדרם, באונם.
גאים ומשתברים הם
גלים.

רגע קט, כצוק יעמודו, ניצבו –
ובמשנהו, מתפלשים רסיסים רסיסים
גלים.

ניבטים אלי חלון, זוהרים ובוהקים.
אלפי רבואות, נצוצות דומעים.
צבעם, כתכלת רפודה ביהלומים
כחול עמוק לאלה החולמים.

משחקים המה, גועשים ומטלטלים.
רוגשים ואת דרכי האוניה משרכים.
צוותה יחמודו, רכושם יתאבו.
מתגבהים, מתגבעים אלי – קמו
רבו.

וכהרף רסנם ישלחו, יתנפצו.
כוחם ימס, כאש בחמאה יחמצו.
גלים.

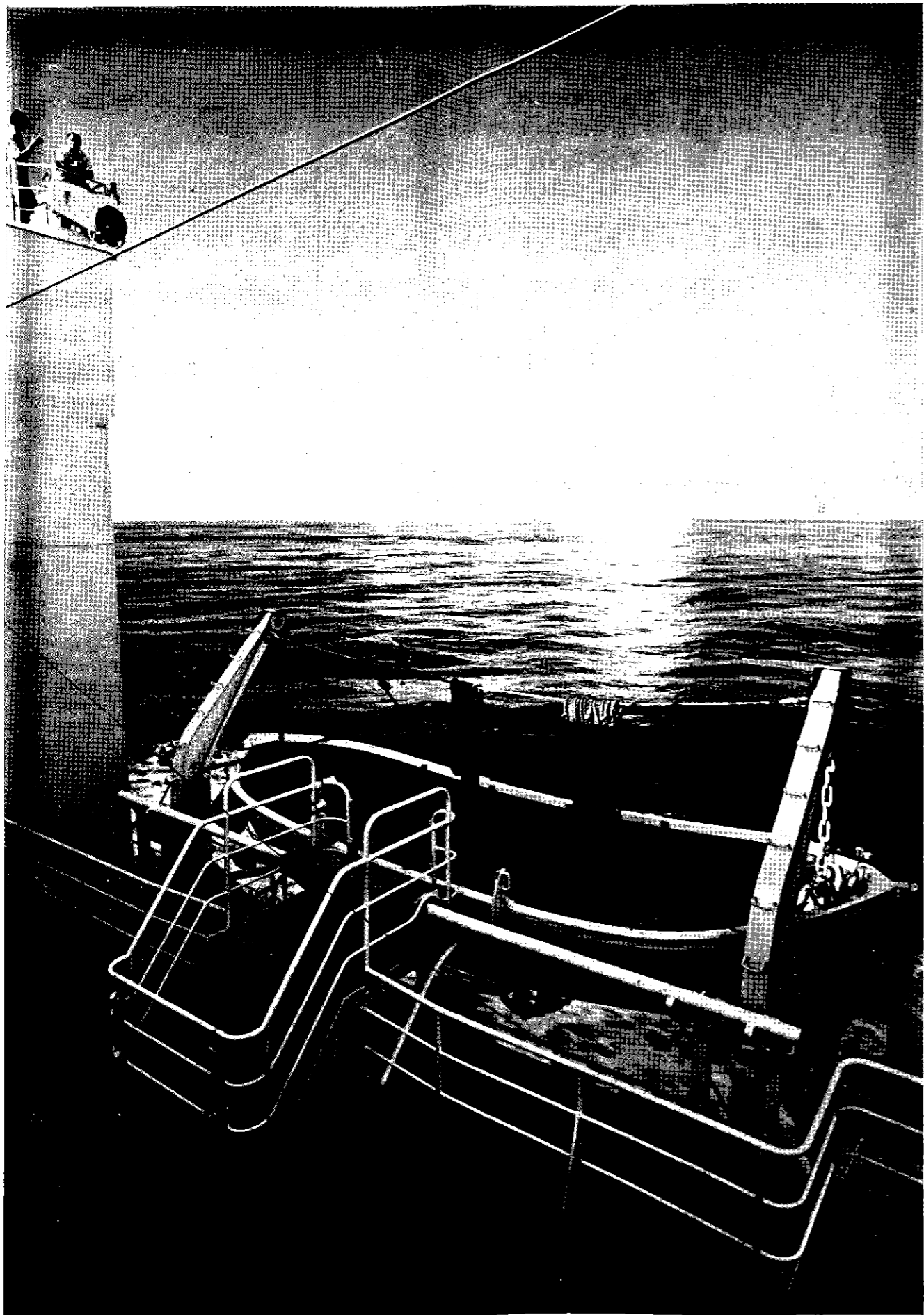
עוטים על טרפם, מניפות ידיהם
יאגפו
תכלת וכחול התהום, גוף האוניה יהדומו,
יטלטלו, ישליכו אלי אופק.
ובצר להם, אל תהום הנשיה יתהדרו.
תחינתם, בכיים יהמו, זעמם יאצורו
אלי לב, אלי תהום, גלים.

אבי-גל לוגסי

גילום: עקיבא חומן



גילום: עקיבא חומן



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

M/V "DHALIT" — א/מ דלית
 M/V GEN. M. MAKLEFF — א.מ. ר/א מ.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: 46663, 46714, 46867

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



מפעילי אניות
 Ship Operators

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 Tel Aviv
 Telex: 03-41328

תיאטרון בית לסין
 בשיתוף עם גרבר הפקות
 מציגים:

**מרד
 הימאים**

הצגת הבכורה תתקיים בחסות
 האיגוד הארצי לימאים דירוגים
 והאיגוד הארצי לקציני ים.

ההצגה תתקיים במוצאי שבת
 20.8.83 במרכז הכרמל באודיטוריום
 חיפה

משתתפים: יעקב בן סירה
 איציק ויינגרטן
 רוברטו פולק
 גדעון שירין
 אבי טראוב
 אבי פניני
 בימאית: נולה צילטון
 כתב: יהושע סובול

צים חברת השיט הישראלית
 בע"מ
 שירותי רוחה לימאים



החברה מעוניינת לעניין ימאים ובני
 משפחה בעיסוק בגלישה

**בגלשני
 רוח.**

בוה אנו מתחילים בהרשמה לכל
 המעוניינים בהשתתפות החברה
 באיחסון קניה ולימוד. השתתפות
 החברה תהיה תלויה בהתאם למספר
 הנרשמים לחוג זה. ההרשמה בכתב
 או במקום שירותי רוחה לימאים
 צים

מזל טוב

הולדת בן, בת ונכד

אלימלך אפשטיין — מ/1 — נכד
 הררי חיים — מפקח משרד
 התחבורה — נכדה
 אנטולי למברג — מ/2 — בת
 צוקר יצחק — חשמלאי ראשי — בת
 אלקלעי יוסי — מ/1 — בת
 משה אמיר — קצין חשמל — בת
 זמיר מנשה — מ/1 — בת
 שבסו גונאי — חובל 2 — בת
 סקרודקי דן — מ/1 — בן
 ז'אן קריץ — חובל 1 — בת
 בקר דוד — ר/ח — בן
 שמי אמנון — חשמלאי — בת
 יואל דוד — מ/2 — בן
 מלכה שלמה — מ/2 — בת
 בלמס נתן — ח/2 — בן
 אדרי חנניה — אלחוטאי ראשי — בן
 זהר משה — ח/3 — בן
 לנצברג אילן — מ/1 — בת
 דוד כהן — ר/ח — בת
 לאסרי רוני — אלחוטאי — בת
 זגורי יצחק — מ/1 — בת
 רון עודד — חובל 3 — בן
 חימס יואל — ר/ח — בן

חתונה

למברג אנטולי — מ/2
 מרקוביץ ג'ורג' — כלכל ראשי —
 הבן
 גלוגר אברהם — קצין ראשי — הבן
 שטרית מאיר — חובל 2

בר מצווה

אפשטיין אלימלך — מ/1 — הבת
 עזרן שלמה — כלכל ראשי — הבן
 יחזקל קמה — מ/1 — הבן
 מרקוביץ יהודה — מ/2 — הבן
 ליפשיץ נעמן — מ/3 — הבן
 שפירא נעמן — כלכל ראשי — הבן
 דנסר יחזקל — מ/1 — הבן
 שטרנברג רות — הבן (בנו של ר/ח
 שטרנברג אמנון ז"ל)