

# בטיאון קצין הים הישראלי

גליון מס' 22  
 יולי 1984 תמוז תשמ"ד  
 ISSW-0333-7529

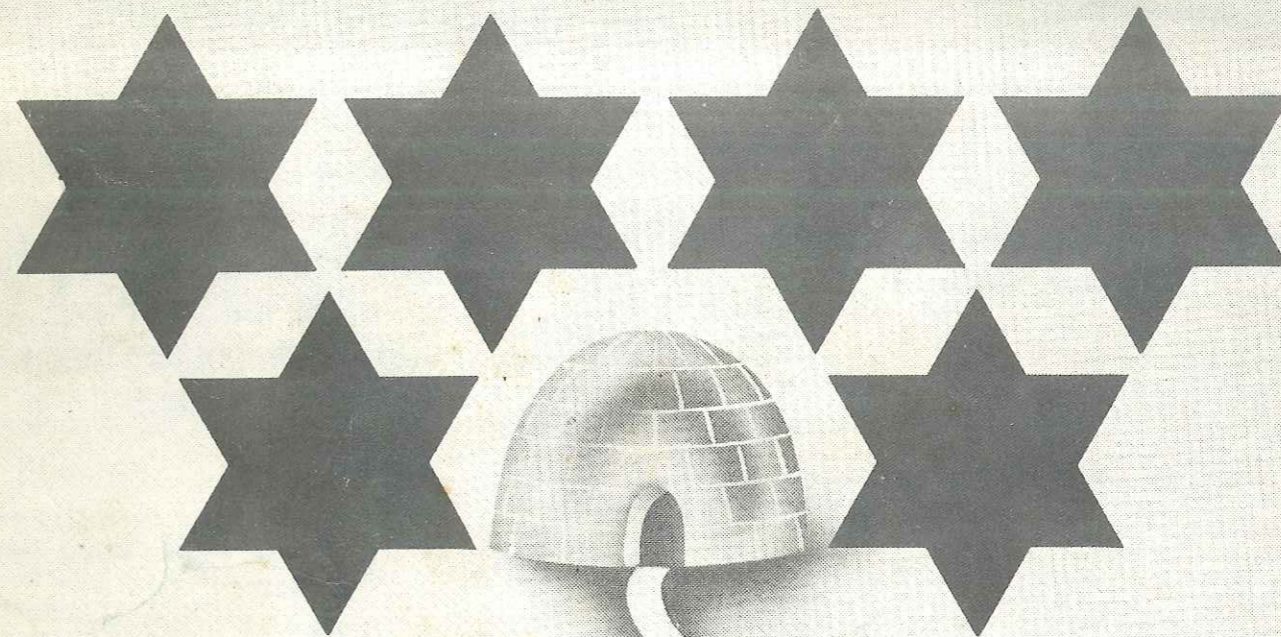


הכושי עשה את  
 שלו, אבל לא  
 יכול ללכת.

צילום השער:  
 האוניות "תל-אביב" ו"תמוז" קשורות לרציף ללא תעסוקה.  
 צילם: ר/ח עקיבא הופמן.

- ★ פטור של 50% במס נסיעות למשפחות ימאים
- ★ ספנות ישראלית — האם כדאי?
- ★ ששה קציני-ים זכו בפרסי בטיחות.
- ★ אלחוטנית מספרת על ליל השמירה שלה באו
- ★ ספנות ישראלית — מדוע?

- ★ בגליון זה:
- ★ איגוד קציני-הים הגיש עתירה לבג"צ בנושא הפנסיה המוקדמת.
- ★ מכתבי חברים בנושא הפנסיה המוקדמת.
- ★ על מה ולמה שבתו קציני-הים?
- ★ סילבוס חדש — סיפון (1984).



צים  
 כשאתה רוצה  
 להגיע למרחקים

לסוואנה או לניו-יורק, לסידני או להונג-קונג,  
 לכל מקום בעולם שאליו או ממנו אתה רוצה להעביר מטען,  
 מגיעות אניות "צים".  
 צי אניות המכולה של "צים" מציע לך  
 שפע של אפשרויות הובלה המתאימות לכל גודל של מטען.  
 אם אתה רוצה להגיע לשווקים נוספים, בארץ ובחורל  
 להרחיב את ריקף עסקיך בארץ —  
 עם "צים" אתה יכול להגיע למרחקים.  
 צים — שרות שבעה כוכבים

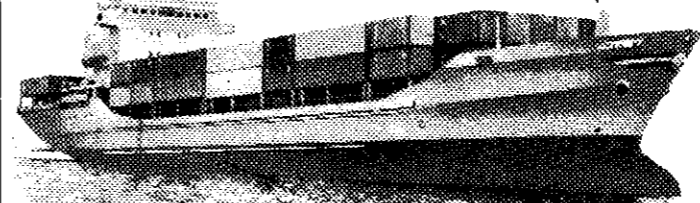




# קו ספנות סריר לשרות היבואנים והיצואנים

## אלאלוף ושות' ספנות בע"מ

תל-אביב: רח"אנגל 6, טל. 622591-03 ח'יפה: רח"אנגל 6, טל. 671742-04  
אשדוד: עורף הנמל, טל. 24630, 24541-054



CARMEL ALTONIC  
CARIBIC - I  
אניות מכולה חדישות  
הפלגות סדירות מאשדוד ומח'פה  
להמבורג, ברמן, רוטרדם  
אנטורפן, פליקסטאו וחזרה

## A.I. Weinberg

Agent of The Library of Congress

א.א. וינברג  
Book Agency  
3/1 Kiryat Moshe (9 Ben-Dor Ave.)  
Tel. 524450  
Jerusalem, Israel

# ב"ארדו ספנות" מאמינים ששירותים מיוחדים אלה מגיעים למטענך!



מכולותיך יקרות לנו לא פחות מאשר לך ואולי יותר... ארדו ספנות (מיסודה של פודס סינדיקט) מציגה סדרת שירותים בלעדיים המבטיחים לך מפול V.I.C. (VERY IMPORTANT CUSTOMER) במכולותיך ובהשמתן לקצוני תכל.

פניתיכם אלינו בדבר בעיות שיווק, הצעות מחירים, תיקון דמי הובלה, תכניות הובלה, מועדי הפלגה והגעה יענו ע"י מחלקת השווק.

ארדו ספנות בע"מ תל-אביב רח' קפנן 8  
טל. 251231

# בטאון קצין-הים הישראלי



בהוצאת האיגוד הארצי  
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22  
ת.ד. 9512

טלפון: 04-412231-2  
524288-9

מברקים: איסופגרם  
מיקוד 662 35

## THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

ISRAEL,  
HAIFA,  
22, HAPARSIM ST.  
P.O.B. 9512  
TEL.04-512231-2  
524288-9  
ISSOFFGRAM  
ZIP CODE 35662

גליון מס' 22  
תמוח תשמ"ד  
יולי 1984

העורך: מרדכי (מייק) דרוק  
המערכת:  
אפרים מרקוביץ  
ארז עברי  
אלי רומנו  
יהושע שפירא

מזכירת המערכת:  
אורנה שלמן

כל המאמרים וכן המכתבים המתפרסמים במדור "אני שבור ש..." הם על דעתם האישית של כותביהם בלבד ואינם מביעים בהכרח את עמדת האיגוד.

המערכת

ובעיות לא מעטות קבלו תנופה לקראת מציאת פתרון.

במשך החודשים האחרונים זימנו מספר פעמים לשיבות דיווח את ציבור ר/ח מ/ר הנמצאים בחופשה בארץ. הישיבות נועדו למסירת מידע מעודכן על הנעשה באיגוד ולשמיעת תגובות ודעות החברים.

בפגישה האחרונה נערך משאל בין החברים בקשר להשקעת כספי הפנסיה המוקדמת הנמצאים כרגע בחשבונות קרנות נאמנות בבנקים שונים.

בישיבה זו השתתפו 65 ר/ח מ/ר אשר נתנו גיבוי מלא למזכירות האיגוד להמשך המאבק להשקעת הכספים עד לקבלת הפנסיה המוקדמת.

בהמשך למאבק שמנהל האיגוד נגד חברות זרות ב"דגלי נוחות", פסק בית-המשפט המחוזי, היושב כבית-משפט ימי, בזכות תביעותינו. בעקבות כך - הגישו הנתבעים ערעור לבית המשפט העליון ונדחו על הסף.

התוצאה היא כי עתה נאלצת חברה זו, המגיעה ארצה עם אניות זרות להביאן בדגלים לאומיים, אשר אינם זולים מאתנו בדרך כלל.

כנו ממשך האגוד ללחוף על גופים ישראליים כ"אגרסקו", המועצה לשיווק פרי הדר ומשרד החקלאות להגברת יצוא מוצרים ישראליים באניות בדגל ישראלי.

אחד ממוקדי הלחץ היה יצוא הכותנה ואנו רואים השנה שינוי משמעותי בכמות ובאחוזים בסך כל יצוא הכותנה מישראל בהובלה באניות ישראליות.

האיגוד נלחם עתה להמשך קיומו של המכון להכשרה ימית. בעקבות סגירת קורסים בכירים במכון ועקב הבעת חברות הספנות רצון לשחררן מנטל התשלומים למכון, אנו מצידנו העלינו דרכים לפתרון בעיה זו בוועדת הכלכלה של הכנסת וכן בפניה ישירה למנכ"ל האוצר. המאבק בנושא זה טרם הסתיים והוא ימשך עד להשגת תוצאות משביעות רצון.

ר/ח מרדכי ("מייק") דרוק

אנו מברכים מעל דפי בטאון זה את חברת "גדות ים" על רכישת האניה החדשה שתצא בצוות ישראלי מלא.

בעת האחרונה נעשו עוד פעולות רבות ע"י האיגוד, איננו מביאים בבטאוןנו זה מכיוון שעדיין נמצאות בתהליך פעולה ונביאן לאחר הגעתן לסיום ולתוצאות.

מ/ר א. ענ



לא בכל גליון של "בטאון ל הים הישראלי" יש לנו נושא מרכזי אחד העובר כחוט שני כל דפי הבטאון. ההיפך הוא הנכון: על-פי-רוב אנו עוסקים במיגוון של נושאים, מתחום השכר, התנאים הסוציאליים בטיחות, ספרות ימית ועוד. הפעם, לשם שינוי, יש לנו נושא מרכזי התופס מספר ני של עמודים. כוונתי לנושא הפנסיה המוקדמת, שאי-הפעלתה מעוררת גל של תגובות הן אצל מזכירי האיגוד והן במכתבי חברים.

הנושא בא לידי ביטוי נחר בפירסום העתירה שהגשנו נו שר האוצר לבג"צ (בית-הדין הגבוה לצדק), בה פירטנו, אצל, את השתלשלות העניינים מאז הוקמה הקרן ה"יואה דולרוזה" שאנו עובר איתה עד עצם היום הזה.

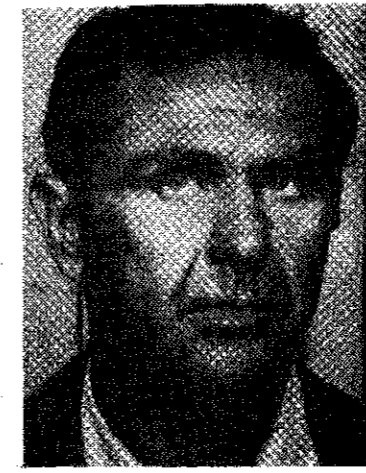
נושא אחר, חשוב לא פחות הוא עתיד הספנות הישראלי על חשיבותו של ענף זה מבחינת כלכלית, בטחונית, לאומית והתייחסות הממשלה אליו (א ליתר דיוק חוסר ההתייחסות מיקדנו את דעת הקהל בארץ בשביטה בת יום וחצי שבעקבותיה חלה תזוזת מה ולפחות התחילו לדבר איתנו באוצר.

# האיגוד הארצי לקציני-ים הגיש לבית-המשפט הגבוה לצדק עתירה למתן צו על תנאי נגד שר האוצר שינמק סירובו לאשר פנסיה מוקדמת לימאים

לאחר שנים של מו"מ עם "מבטחים" וחברות הספנות, לאחר חליפת מכתבים והתדיינות ארוכה עם משרד האוצר ועם שרי-האוצר יורם ארידור ויגאל כהן-אורגל, כלו כל הקיצין והחלטנו לפנות לערכאה המשפטית הגבוהה ביותר במדינת ישראל — בית המשפט העליון, בישיבתו כבית-משפט גבוה לצדק — בבקשה ליתן צו על תנאי נגד שר האוצר להתייבב וליתן טעם מדוע לא יאשר את קרן הפנסיה המוקדמת לימאים כ"קופת גמל" מכוח סמכותו עפ"י תקנות מס הכנסה.

## ואלה נימוקי הבקשה

1. העותר הוא האיגוד הארצי לקציני-ים, המאגד בתוכו את כל קציני-הים של צי הסוחר בישראל, לרבות רבי-חובלים ומכונאים-ראשיים (להלן "האיגוד"). מספרם מגיע כדי 1500 איש לערך.
2. העותר, ביחד עם האיגוד הארצי לימאים דירוגיים (ימאי צי-הסוחר הישראלי שאינם קצינים) ועם איגוד חברות הספנות (המאגד בתוכו את רוב חברות-הספנות הישראליות) הקימו



אפרים מרקוביץ

החברות הפרישו לקרן 3% משכר הימאים. בחודש יוני 1979 נחתם הסכם משולש בין איגוד חברות הספנות לבין העותרת ואיגוד הימאים הדירוגיים. הסכם זה קבע כי החל מחודש יולי 1979 יגדלו הפרשות העובד כדי 4½% משכרו, ואילו הפרשות החברות יגדלו כדי 11% משכר הימאים. במקביל, החלו הצדדים לחפש גורם שינהל ויתפעל את הקרן.

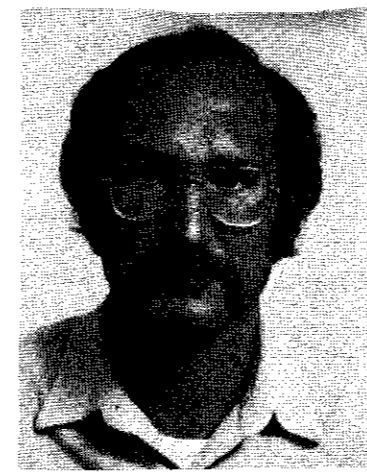
6. בחודש דצמבר 1981, נחתם הסכם בין העותרת, איגוד הימאים הדירוגיים, איגוד חברות הספנות ו"מבטחים", מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ (להלן — "מבטחים"). הוא קבע כי "מבטחים" מקבלת על עצמה את ניהולה והפעלתה של הקרן.

7. על פי ההסכם הני"ל כפופה הפעלת הקרן לתנאי: אישור משרד האוצר.

## לא התקבלה תשובת האוצר

8. העותרת טוענת ומתלוננת על כך שעד עצם היום הזה טרם נתקבל האישור המיוחל הופעלה הקרן למרות שכספי החברות והימאים ממשיכים לזרום מאז 1971 לקרן מדי חודש בחודשו.
9. נציין במיוחד כי בחמש השנים האחרונות קיימו הצדדים מגעים ללא ספור עם משרד האוצר ועשו כמיטב יכולתם כדי לקבל את אישור משרד האוצר לקרן.

נערכו פגישות עם אנשי



ארז עברי

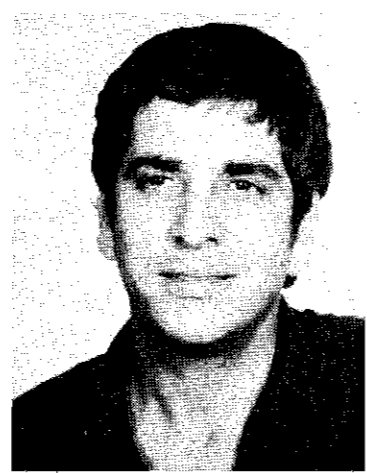
האוצר, היו פניות רבות בכתב, בע"פ ובטלפון, אך כל זה ללא הועיל. למעשה לא נתקבלה עד היום שום תשובה חיובית או שלילית, חד-משמעית, לגבי אישור הקרן כקופת גמל.

10. הפגישה האחרונה בינינו לבין הממונה על שוק ההון במשרד האוצר, מר יהודה דרורי, התקיימה לפני כשנה. בפגישה זו, לאחר ששמע את טענותינו, סיכם במלים: "רבותי, אותי שכנעתם נשאר לכם לשבוע רק את בעל הבית" (השגונה היתה לשר האוצר דאז, מר יורם ארידור).

11. פנינו, איפוא טלפונית (לאחר מכתבים שלא זכו לתשובה) וביקשנו פגישה עם השר. מזכירתו הודיעה לאחר כמה ימים כי השר הטיל על מר יעקב גדיש (הממונה על התקציבים דאז) להפגש עמנו לצורך זה, בתאריך 5.10.83.

הגענו לפגישה עם מר גדיש במשרד האוצר בירושלים. הוא הופיע באיחור רב לפגישה וטען כי אינו מבין בכלל מדוע הטיל עליו שר האוצר להפגש עמנו, מאחר שהעניין אינו נוגע לתקציב המדינה אלא לשוק ההון. כן טען שזמנו קצר וכי הפסיק ישיבה אחת כדי להפגש אתנו.

הוא לא איפשר לנו להכנס לפרטי הנושא, ורק הודיע כי לגופו של עניין דעתו האישית היא כי במדינת ישראל אין מקום להוציא עובדים לפרישה לפני גיל 65 וכי שר טיעון לא יזיזו מדעתו זו.



רומנו אלי

מאוכזבים מפגישה זו חזרנו ופנינו אל שר האוצר, אך לא היו יותר שום תגובות מלשכת השר.

12. בתאריך 10.10.83 שלחנו מכתב אל שר האוצר ארידור בעניין הקרן. לא נתקבלה כל תשובה מאת השר, וזמן קצר לאחר מכן נודע על התפטרותו.

13. מיד לאחר מינוי מר יגאל כהן אורגל, שלחנו מכתב דומה אליו. משלא נתקבלה כל תגובה, פנינו טלפונית (לאחר כשבועיים-שלושה) אל לשכת השר, ונענינו כי תיקבע פגישה בין השר לבינינו.

פגישה כזו לא קויימה מעולם, למרות פניות רבות נוספות מצידנו.

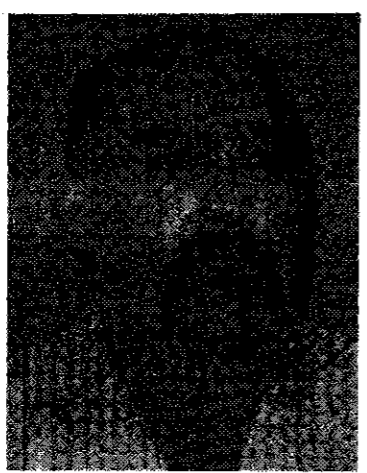
14. ב-16.3.84 פנינו במברק אל שר האוצר בבקשה לקבוע פגישה דחופה לדון בבעיות הקיומ של צי-הסוחר הישראלי, כשבראש הבעיות הצגנו את נושא אישור קרן הפנסיה המוקדמת. גם למברק זה לא ניתנה תגובה.

15. גם במעמד זה הועלתה בראש סולם הדחיפויות בעיית אישורה של הקרן. הוזכר גם המברק שנשלח לשר האוצר ונשאר ללא תגובה.

16. גם כאן לא הושג שום פתרון מעשי.

## שביתת מחאה בגלל ה"לך ושוב"

16. משעבר שבוע ויותר, ועדיין לא נתקבלה כל תגובה ממשרד האוצר, הכרזנו שבת יאוש ותסכול על שביתת מחאה בגמלי ישראל ובאניות צי-הסוחר הישראלי, במגמה להזעיק



שפירא יהושע

את דעת הקהל ואת שר האוצר ולהביא לידי תגובה או תזווה כלשהי מצידם.

17. אין לשכוח שאנו מייצגים כ-1500 קציני-ים, ורבים מהם לוחצים עלינו שוב ושוב, כנבחריהם, לממש סוף סוף את תכנית הפנסיה המוקדמת לאחר 13 שנים של דחיות ו"לך ושוב".

17. בתאריך 4.4.84 ניתן בביה"ד האזורי לעבודה בת"א פסק דין בהקשר לשביתה הני"ל. נקבע בו, עפ"י המלצת ביה"ד הנכבד, כי בהקדם האפשרי יתכנסו ה"ה ישראל קיסר (יו"ר האגף לאיגוד מקצועי) וד"ר שרון (מנכ"ל האוצר), לשם דיון והכרעה מהירה לפי שיקול דעתם בתביעות וטענות האיגוד. הדיון האמור — בהשתתפות נציג של איגוד קציני-הים וכן כי האדונים האמורים ידווחו לביה"ד על דיוניהם ומסקנותיהם בתוך 15 יום.

18. למחרת היום שלחנו מברק אל מנכ"ל האוצר ובו ביקשנו פגישה דחופה בהתאם לפסק הדין הני"ל. גם מברק זה לא זכה לכל מענה.

19. ב-15.4.84 התקבלה אצלנו קריאה טלפונית ממזכירת מנכ"ל משרד האוצר לזימונו לפגישה דחופה לאותו יום.

בפגישה זו נכחו: מזכירי האיגוד, רב-חובל אפרים מרקוביץ, מכונאי-ראשי ארז עברי, חובל-ראשון רומנו אלי, וכן מנכ"ל האוצר ד"ר עמנואל שרון, מנכ"ל אגף הספנות תא"ל (מיל.) שבתאי לוי, הממונה על השכר מר הילל דודאי, סמנכ"ל משרד התחבורה מר

שלמה לרר, ועוזרו של מר דודאי, מר יהודה שטיין. באותה פגישה, גילה מנכ"ל האוצר כי בשעתו קבע שר האוצר ארידור שבשום אופן לא יאשר את קרן הפנסיה המוקדמת כפי שהיא, אלא במקרה הטוב ביותר יהיה מוכן לאשר אותה — בכפוף לשינויים מסויימים בתקנון, אך ורק לימאים דירוגיים (אשר אינם משתייכים לאיגוד קציני הים).

הודעה זו הדהימה אותנו. אילו נמסרה לנו בזמנו, היינו פועלים מייד לפירוק הקרן ומשתדלים להחזיר לכל הקצינים את שווה הערך של כספם (כולל הפרשות הקרן החברה) שהושקע בקרן.

במידה שהשותפים לקרן (איגוד חברות הספנות ואיגוד הימאים הדירוגיים) אמנם ידעו עובדה זו, אך לא גילו אותה בפנינו — פוגע הדבר באמינותם כלפינו, למרבה הצער.

## אפליה לעומת ציבורי עובדים אחרים

20. אנו טוענים כי אי-אישור הקרן ע"י שר האוצר מהווה אפליה לרעה של ציבור הימאים לעומת קבוצות עובדים אחרות בישראל, כגון: עובדי המדינה, צה"ל, מורים, חברי הקואופרטיבים לתחבורה (אגד ודן) ועוד עובדים אשר עבודתם מזכה אותם לקרן הפנסיה המוקדמת (שאינה פועלת).

21. נזכיר עוד, כי למיטב ידיעתנו, כל העובדים הנוזכרים לעיל זכאים לפרוש בגיל מוקדם כאשר הפנסיה שלהם משולמת במלואה או בחלקה מקופת המדינה (סובסידיות לקואופרטיבים לתחבורה) במישורין (פנסיה תקציבית), בעוד שלימאים אין האוצר מוכן לאשר אפילו את הקרן שהם ומעסיקיהם לבדם משלמים בעבורה מכספם שלהם, ללא סיוע ממשלתי.

22. נציין כאן סיבות המצדיקות אישורה המיידית של הקרן לפי תקנותיה: א. התכנית כולה ממומנת ע"י הימאים ומעסיקיהם וכפופה לבדיקות

אקטואריות ברווחי זקבועים, אשר בעקבות יוגדל או יוקטן גיל הפרישה, ויוגדל או יוקטן גיל השכר הפנסיוני. עובדי מבטיחה כי הקרן תמך בהתאם ליכולתה ולעולם לא תיפול למעמסה על תקציב המדינה. ב. מקצוע הימאות, ובפס אופי עיסוקיו של הקימי, שוחק גם גופני וגם נפשית יותר מרוב המקצועות האחרים, ורוב קציני-הים מתק יותר ויותר לתפקד לגיל 45. בכך כרוכות בעיות משפחתיות שש ניתוק מתמשך מהאשפת והילדים. ג. היערכותו המודרנית צי-הסוחר הישראלי, המתחרה בציי-הסוחר של שאר המדינות הימיות בעולם, מחיי צמצום תקנים באינו עובדה זו גורמת לכך שחלק מקציני הים היום צריך יהיה להי מהמערכת, ואילו על שישארו באניות, יוט נטל כבד יותר — עונ שתכבד עוד יותר על מתקדמים בגילם. ד. קציני-ים המפוטרים פורשים מכל סיבה ש מקבלים בעצם שום פיצויי פיטוריים לידיכ באשר פיצויי הפיטור מופרשים בחלקם של "מבטחים" ובחלקם לקרן הפנסיה המוקדמת (שאינה פועלת). ה. קצין ימי שחייב לאתר שנות עבודה בים, לעט הסבה למקצוע יבשתי חייב למעשה לשנות באופן קיצוני גם את אורח חייו והרגליו. מן הצדק יהיה לאפשר הקנסה מינימלית בל תלויה, אשר למעשה מומנה על ידו במשך שנות עבודתו בים. ו. אילו היה שר האוצר מוכן באופן החלטי כי אי (בהתאם לתקנותיה) הי פועלים לפירוק הקרן ומחזירים לחבריהם מאי כספם, וכך מונעים מאי את הלחץ הכבד שמפעיל עלינו רבים מחברינו.

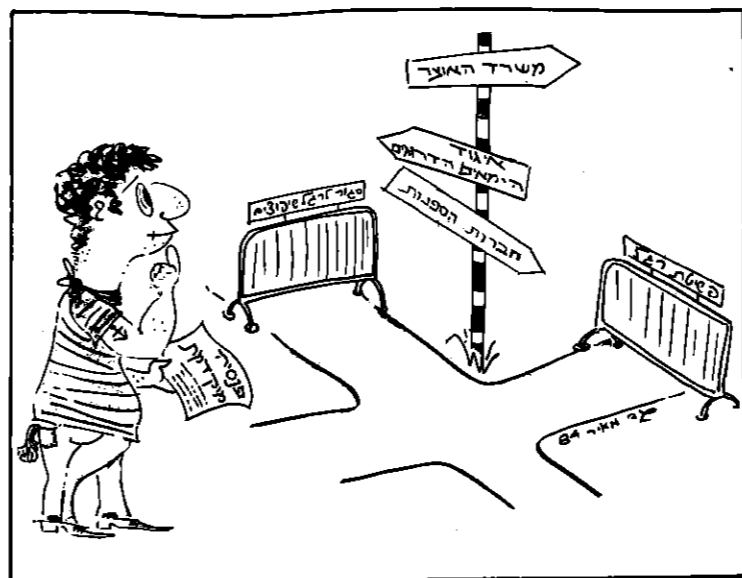
**תביעות להחזרת הכספים.**

23. נציין גם כי כבר היו שתי תביעות של חברי האיגוד לבית-הדין לעבודה, בהן תבעו החזר כספים מהקרן, וכאשר בין היתר, הם טוענים כי מטרת הקרן סוכלה בשל אי תפעולה המתמשך עד היום, וכי יש בכך (מצד הקרן ושותפיה) משום "עשיית עושר ולא במשפט". היא סופגת כספי עתק מהימאים — וכעבור 13 שנים תמימות אינה נותנת שום תמורה לאף אחד. תביעה משפטית אחת ממתינה לפסק דין בערעור בבית-דין הארצי ואילו השניה טרם החלה להתברר.

**פרקליט התובעים בשתי התביעות הנ"ל התבטא כי מאחורי שתי התביעות הנ"ל מתייצבים ימאים רבים הממתינים להכרעה משפטית.**

**אי-אישורה מהווה הפרת פקודת מס-הכנסה ותקנותיה מצד כ"ב' השר ושימוש פסול בסמכויותיו.**

27. המנעות השר מאישור כאמור נוגדת את הצדק והיושר ופוגעת קשות בציבור אלפי ימאים



וקצינים המקיימים את התחבורה הימית בין ישראל והעולם, לרבות בעינות חירום ומלחמות.

28. זה ציבור נאמן ומסור למדינה — ומכאוב לנו ששר האוצר מתעלם מקיומנו ובעיותינו המיוחדות.

**על מה ולמה שבתו קציני-הים?**

בעקבות השביתה הכללית שקיימנו למשך יום וחצי (3.4.84) — הננו מביאים לכם בזה בקצרה את הסיבות לגורם להחלטתנו, ואת הסיבות להפסקת השביתה.

בשנה האחרונה השתרר "שקט תעשייתי" — כמעט מוחלט בכל ענפי הספנות, לפחות בכל המגזרים בהם עובדים חברי האיגוד לקציני-ים.

לצערנו, כל הגורמים אשר החלטותיהם קובעות את גורלנו, פירשו "שקט תעשייתי" זה כחולשה וחוסר יכולת תפקוד של האיגוד, וזכויותינו החלו נרמסות בזו אחר זו, שלא לדבר על חוסר עניין מוחלט בנושאים שממילא היו שנויים במחלוקת.

לפנייה המקדמת שלנו, אין מתייחסים כלל, למרות שאין כל סיבה שבעולם מדוע לא יאשר אותה האוצר.

פטור ממס-נסיעות למשפחות ימאים לא ניתן לנו, למרות שכל הגורמים (חברי כנסת, אישים בכירים במשרד האוצר, אישים בכירים בהסתדרות) מסכימים

תוקף על זכויותינו השונות — איש לא יעמוד לימננו. החלטנו איפוא לתכנן צעדים אשר מטרתם להכריח את הנוגעים בדבר לבוא איתנו לדיונים רציניים, כנים וענייניים על מנת להעלות את הספנות הישראלית על דרך המלך, ולהתייחס אל קצין הים הישראלי בהתאם לתרומתו הכלכלית והבטחונית למדינה.

הצעד הראשון בתכניתנו היה שביחה כללית של כל אניות צי-הסוחר, בשילוב עם שיתוק גמור של נמלי ישראל, וכך להגיע אל הציבור ואל אותם שרים ומנכ"לים אשר בצורה אחרת הם חרשים ועוורים לבעיותינו.

שביתה זו, אשר לשמחתנו לא היתה צריכה להיות ארוכה, השיגה את מטרתה במהירות.

למשך יום אחד התמקדו כל אמצעי התקשורת בבעיות צי-הסוחר, ובית-דין (בית-הדין האיזורי לעבודה בתל-אביב) פסק כי על מנכ"ל משרד האוצר להפגש בתוך 15 יום איתנו ועם הח' ישראל קיסר מן ההסתדרות, על מנת לדון ולהגיע להכרעה

תשאר ספנות עברית של בעלי אניות ישראלים עם קצונה זרה באניותיהם, ודגל ישראל ישמש במקרה הטוב כדגל נוחות.

המכון להכשרה ימית עומד להתחסל גם הוא, כדי לא לספק עתודה לקצונה ישראלית.

חברות הספנות כבר מסרבות לקבל קרטים — מאותה סיבה. מגמת החיסול ברורה, ועלינו להלחם בה ככל האמצעים האפשריים.

למבוגרים שבינינו, זיכרו: אם וכאשר תיכנס הפנסיה המוקדמת לתוקף, לא נוכל להנות ממנה באם לא יהיה דור המשך לצי.

**מזכירות האיגוד**

**הודעה לעיתונות על נסיבות השביתה.**

בעקבות התעלמותה המוחלטת של ממשלת ישראל מבעיות הקיום של הספנות הישראלית, והעובדה כי ענף זה נמצא למעשה בעיצומו של תהליך חיסול, החליט איגוד קציני-הים לנקוט בפעולות דרסטיות כדי להתריע על כך בפני הנוגעים בדבר, ובפני מדינת ישראל כולה.

אנו מזכירים בזאת לכל הגורמים שבידם לתרום לקיומה או אי-קיומה של ספנות ישראלית, כי צי-הסוחר הוא נכס לאומי בטחוני, כלכלי וחברתי.

צי זה הוקם לא בידי שר זה או אחר, או ממשלה זו או אחרת, אלא בכוח חזון של ישראלים שהחליטו לכחור בים כדרך חיים — ומכספי השילומים של העם היהודי כולו.

**מזכירות האיגוד הארצי לקציני-ים.**

כדינו הצעות מעשיות הניתנות לביצוע מייד, להבראתו של צי-הסוחר הישראלי ולהצלתו, אך לשם ביצוען צריך שיואילו להקשיב לנו.

מברק נואש ששלחנו אל שר האוצר עם העתקים לשר התחבורה וליו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות, נשאר ללא מענה, ולא טרחו אפילו לאשר קבלתו.

לא נותרה לנו אלא דרכם של הנואשים.

החלטנו להשבית כליל את כל נמלי ישראל ואת אניות צי הסוחר הישראלי, עד שיואילו הנוגעים

בדבר להחפנות אלינו ולהתייחס ברצינות לבעיותינו.

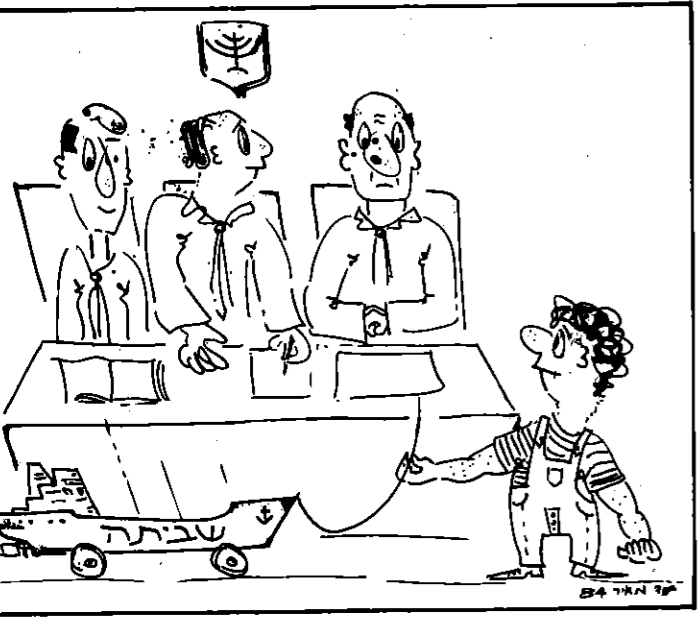
במשך שנים ספורות ירד מספר האניות הישראליות מ-110 ל-60. לא נחכה עד שירד מספרן ל-10. אנו פונים בזאת לכל עם ישראל לקרוא לשר האוצר לשבת איתנו מיידית ולהתחיל לאלתר בצעדים מעשיים לשם הצלתה והבראתה של הספנות הישראלית.

הצעותינו, הניתנות לביצוע מייד, ואשר לא יעלו פרוטה לאוצר המדינה אלא להיפך, יחסכו מאות מיליוני דולרים, הן כדלקמן:

1. אישור מייד של האוצר להפעלת תכנית הפנסיה המוקדמת לימאים (ואשר ממומנת כולה מכספנו) — כצעד ראשון והכרחי לצמצום תקנים והתייעלות באניות.
2. הטלת "אגרת הכשרת ימאים" על כל חברה ישראלית המפעילה אניות (בין אם בבעלות או בחכירה, ובין אם בדגל ישראלי או זר) — ובכך לממן את המשך פעולתו של המכון להכשרה ימית — אשר כרגע עומד בפני חיסול.
3. גביית מס-הכנסה ומס-מעסיקים מכל הימאים הזרים העובדים באניות שבבעלות ישראלית, בדיוק באותו שיעור כמו מהימאים הישראליים, והשארת כל כספי המסים (הן של הישראליים והן של הזרים) בקופת האניה, כעידוד לחברות הספנות הישראליות.
4. הטלת מס כשיעור 15% מדמי ההובלה על כל הובלה מישראל ואליה באניות בדגלי נוחות.
5. מינוי גוף מצומצם (3-4 אישים) אשר יטפלו באופן אינטנסיבי בבעיות בענף הספנות — בתיאום עם כל גורמי הספנות.

**בעקבות השביתה: ראשי האוצר נפגשו לשיחה עם נציגי האיגוד.**

3. פטור ממסוי למשפחות ימאים המצטרפות להפלגת אב המשפחה.
  4. נושא השכר למפקחים והמדריכים באגף הספנות וברשות להכשרה ימית וכן שכ הנתנים לרשת הנמלים טוען "לסחבת" ביישום ההחלטות.
  5. המכון להכשרה ימית בעני — העומד בפני סגירה מחוסר תקציב. נציגי האיגוד מציע להכ אגרה שנתית על כל אניה בבעל חברה ישראלית שהכנסותיה ימנה את הפעלת המכון.
  6. כדי לעודד יבואנים ויצואנים להשתמש באניות ישראליות — מציע נציגי האיגוד להטיל מס (או אגרה) בשיעור 15% על מובילים זרים.
  7. כדי לצמצם את רצון בעל האניות הישראליות להעסיק ימאים זרים מציע נציגי האיגוד להטיל מס הכנסה גם על הכנסותיהם של הימאים הזרין ובכך להשוות תנאי המס בין ש קבוצות הימאים (שכרגע פטוריים ממנו הימאים הזרים).
- המנכ"ל שמע את כל טענות האיגוד, כאשר צויין בפניהם שלגבי נושא הפנסיה, הנושא בטפול ואילו נושא השכר נמסר סופית להכרעת המוסד לבורר. מוסכמת שכבר קבע מועד לדיני האניות.**



# המאבק על הפנסיה המוקדמת

מאת מר ארז עברי

הימאי לגיל 65 הוא עובר באופן אוטומטי לפנסיה זיקנה של "מבטחים".  
בצורה כזו יוכל ימאי הפורש לפנסיה מוקדמת בגיל 45 לפתוח דף חדש, כשהמינומם הדרוש לקיומו מבחינה כלכלית מובטח. בגיל כזה הרבה אפשרויות עדיין פתוחות לפני האדם. נציין עוד כי הפרישה לפנסיה מוקדמת מותנת ברצון הימאי.  
בטוחני שאף אחד מיוזמי תוכנית הפנסיה המוקדמת לא שיער את ההתפתחויות שחלו לאחר מכן: את הפעלת הקרן על פי תקנות. עובדה זו גרמה לכולנו תיסכול מתמשך.  
שנית, אף אחד לא דמיין לעצמו שהשפיל בספנות העולמית יביא לכך שגם היזם הישראלי יעבור זעזוע כה נוראי ויצטמצם לממדיו העכשוויים.  
מצב עניינים זה הכניס שיקול חדש בדבר הנחיצות בהפעלת המיידית של תוכנית הפנסיה המוקדמת כגורם ליעול הצי. חברות הספנות לוחצות היום על האיגודים להגיע עימן להסכמים על הפעלת אוניות בצוותים מצומצמים, כדי לשפר את יכולת התחרות והקינים שלהן. גם לקצינים הצעירים התוכנית חיונית שכן הוצאת מקומות עבודה בעמדות הפיקוד ותאפשר להם קידום מהיר יותר בסולם הדרגות.

חלקם של אנשים אלה הספיק להתקדם בדרגות הקצונה ואף להגיע לפיקוד בים וכן להתבסס מבחינה כלכלית. ברגע שהגיעו לראש הסולם עזבו את הים כדי להתחיל דף חדש בחוף, כל עוד הם צעירים ובריאים.  
מצב עניינים זה הפריע מאוד לחברות הספנות, מאחר והכשרתם המקצועית של אנשים אלו עלתה כסף רב. התחלופה הגבוהה גרמה לצורך בהכשרה מתמדת של אנשים חדשים. כתוצאה מכך נפגשו שני הרצונות: של הימאים (שלא ראו עצמם מתנדדים על גלי הים עד גיל הפרישה, 65) ושל חברות (שהשיפושו כל דרך אפשרית למשוך את הימאי להתמיד מספר רב ככל האפשר של שנים בים). הרעיון הכללי היה לגרום לימאים שיתמידו בעבודתם למשך תקופה של 25 שנים.

## תשובות לקצינים הצעירים

- כל אותם צעירים השוללים את עצם קיומה של תוכנית הפנסיה המוקדמת, בטענות כגון מימון "הזקנים היושבים באיגוד", תשובתנו היא: • (א) הגיל הממוצע של "הזקנים" היושבים היום במזכירות האיגוד הוא פחות מ-40.
- (ב) כולנו, כל הצעירים, מקוים להגיע ולזכות להיות זקנים.
- (ג) מתפקיד האיגוד לדאוג לכלל הקצינים הרואים בספנות את מקור פרנסתם, ולא לטרמפיסטים בודדים המפליגים בים תקופה קצרה, כשלא אכפת להם כלל אם ציהסוחר ימשיך להתקיים.
- לאור האמור לעיל, פועל עתה האיגוד בדרך הבאה:

1. המזכירות הגישה עתירה לבג"ץ (בחדש אפריל) נגד שר האוצר שיבוא וינמק מדוע לא יאפשר הפעלת הקרן במתכונתה הנוכחית. (ואמנם בג"ץ הוציא מיידית צו על תנאי נגד שר האוצר ואנו מקווים שעד ששורות אלו יראו אור בדפוס יהפוך הצו על תנאי לצו מוחלט).  
**והיה ובג"ץ יחליט בסופו של דבר שלא לחייב את האוצר באישור הקרן כי אז בכונתנו להתחיל לפעול מיידית לפירוקה של הקרן ולהחזרת הכספים לקצינים.**

2. בעקבות השביתה שהיתה בחודש אפריל, נפגשה המזכירות פעמיים עם מנכ"ל האוצר.

ברצוני להדגיש כי פירוק הקרן אינו פשוט כלל (בגלל התנגדותן העזה של חברות הספנות) והעניין עלול להמשך זמן רב ולעלות ממון רב אשר יהיה על חשבון הכספים שיגיעו בסופו של דבר לכל אחד מאיתנו.

3. בעקבות הקשה של פירוק הקרן, ושימוש תחליפי בכספים לצורך פרישה מוקדמת לקצינים.

א. אם הקרן תאושר ותופעל לפי התקנות הנוכחיות – יהיה זה היישג הטוב ביותר, האפשרי לאור הנסיבות.

ב. אם הקרן לא תאושר על פי תקנותיה, איננו רואים כל סיבה להסכים לתנאים ירודים מאלו הקיימים כיום ואז נאלץ לבחור בדרך הקשה של פירוק הקרן, ושימוש תחליפי בכספים לצורך פרישה מוקדמת לקצינים.

**לסיכום**

א. אם הקרן תאושר ותופעל לפי התקנות הנוכחיות – יהיה זה היישג הטוב ביותר, האפשרי לאור הנסיבות.

ב. אם הקרן לא תאושר על פי תקנותיה, איננו רואים כל סיבה להסכים לתנאים ירודים מאלו הקיימים כיום ואז נאלץ לבחור בדרך הקשה של פירוק הקרן, ושימוש תחליפי בכספים לצורך פרישה מוקדמת לקצינים.

ברצוני להביא לכם מידע כולל על פעילות חטיבת הקצינים, בנושאים שונים ומגוונים, מאז ראה אור הגליון האחרון של "בטאון קצין הים הישראלי".

**חזרה העבודה**

**שנת 1984/5**

נכון לעכשיו, מנהל איגוד חברות הספנות, שלמה אראל, מסרב בכל תוקף להיכנס איתנו למו"מ על חזרה העבודה החדש. סירובו העיקרי נובע מאי-הסכמתו להמשך ההצמדה בשכר, שהיה קיים עד כה. בהקשר להצמדה בשנה האחרונה: במשכורת חודש אפריל קיבלנו את הצמדת הכסף הישראלי לדולר, אך הופחתו לנו 2.5% בטענה שהתוספת אשר שולמה בחודש אוקטובר אשתדל אינה צמודה לדולר. בנושא זה יש לנו כוונה להכריז על סכסוך עבודה וחטיבת ר/ח ומ/ר נגישה לכוררות על כך בימים אלו.

**קורסים ב"מכון להכשרה ימית"**

אנו ממשיכים לפעול למען חידוש הקורסים ב"מכון להכשרה ימית" בעכו, אך המגמה כרגע, לצערי, איננה חיובית.

אני פונה ומבקש תגובות מקציני-הים המעוניינים בנושא זה.

**פנסיה מוקדמת**

המזכירות החליטה להגיש עתירה לבג"ץ, כדי שזה יורה לשר האוצר לנמק מדוע אינו מאשר תוכנית זו, על פי התקנות הקיימות כיום. רק לאחר החלטת בג"ץ נכלכל את מעשינו בנידון.

בתקופת כהונתי כמוזכיר באיגוד, הוברר לי שציבור הקצינים אינו יודע מה הם זכויותיו וחובותיו בקרן פנסיה זו, האמורה לצאת לפועל. משום כך ברצוני להרחיב את הידע בנושא זה:

א. בזמנו, כשהוחלט להקים את הקרן לפנסיה מוקדמת, בתנאים הקיימים, היתה מחשבה שהיא תעזור בעתיד לקצינים לפרוש מהים – מרצונם החופשי – בגיל צעיר, יחסית, כדי לנסות ולהתחיל בקריירה אחרת.

# איגרת לחברי חטיבת הקצינים

נוסף לקרן זו ולמנוע מראש ש"מבטחים" תכפה עלינו את תנאיה להפעלת הקרן.

**חופשה ללא תשלום**

הוברר לי, לאחרונה, שחברות הספנות היו מאשרות חופשה ללא תשלום בתנאים מסוימים. באחד התנאים צויין: "התקופה שבין סיום החופשה ללא תשלום ועד לשיבוץ לאוניה תהיה על חשבונך אתה ולא תהיה זכאי לגביה לתשלום דמי המתנה".

לצערי, אף לא קצין אחד פנה אלינו בקשר לכך ורק באקראי נודע לי על תנאי זה. לאחר דין ודברים שונה סעיף זה לסעיף אחר.

תנאי נוסף: "על ידי ההתייבב במשרדנו כ-30 יום לפני מועד גמר החופשה ללא תשלום שאושרה לך ולהביע נכונות להשתבץ להפלגות על אוניות החברה. זכאותך לתשלום דמי המתנה במידה ולא תשוּבץ תחשב 30 יום ממועד התייצבותך במשרדנו ונכונותך להפליג – ולא לפני תאריך גמר החופשה המאושרת".

**לקצינים הרוצים לצאת לחופשה ללא תשלום מומלץ להתייעץ עם מזכירי האיגוד לפני קבלת התנאים של חברות הספנות.**

נוסף לקרן זו ולמנוע מראש ש"מבטחים" תכפה עלינו את תנאיה להפעלת הקרן.

**חופשה ללא תשלום**

הוברר לי, לאחרונה, שחברות הספנות היו מאשרות חופשה ללא תשלום בתנאים מסוימים. באחד התנאים צויין: "התקופה שבין סיום החופשה ללא תשלום ועד לשיבוץ לאוניה תהיה על חשבונך אתה ולא תהיה זכאי לגביה לתשלום דמי המתנה".

לצערי, אף לא קצין אחד פנה אלינו בקשר לכך ורק באקראי נודע לי על תנאי זה. לאחר דין ודברים שונה סעיף זה לסעיף אחר.

תנאי נוסף: "על ידי ההתייבב במשרדנו כ-30 יום לפני מועד גמר החופשה ללא תשלום שאושרה לך ולהביע נכונות להשתבץ להפלגות על אוניות החברה. זכאותך לתשלום דמי המתנה במידה ולא תשוּבץ תחשב 30 יום ממועד התייצבותך במשרדנו ונכונותך להפליג – ולא לפני תאריך גמר החופשה המאושרת".

**לקצינים הרוצים לצאת לחופשה ללא תשלום מומלץ להתייעץ עם מזכירי האיגוד לפני קבלת התנאים של חברות הספנות.**

**שעות נוספות**

בזמן האחרון הגיעו אלינו תלונות רבות על אי-רישום שעות נוספות לקצינים זוטרים. חמור יותר – איומים על הקצינים הזוטרים שלא ירשמו להם את השעות הנוספות שעבדו.

**עלי לציין שזו איננה מדיניות החברות, אלא ככל הנראה "מדיניות" הפרטית של פיקוד האוניה.**

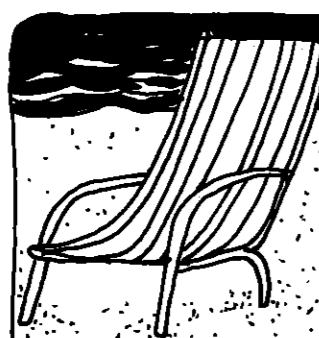
**הגברת שיתוף הפעולה**

אני פונה לציבור הקצינים בבקשה להגביר את שיתוף הפעולה עם מזכירי האיגוד ולמסור להם אינפורמציה על מעשים חריגים בזמן ההפלגות או בתקופת החופשה.

עלי לציין שישנם מספר קצינים שאינם מודעים לעובדה, שאנו, הקצינים, איננו יכולים לסרב לעלות לאוניה בתאונה לא מוצדקת ועקב זאת נגרם נזק לא מועט לקצין.

**חובל ראשון אלי רומנו**

מזכיר חטיבת הקצינים



מזכיר חטיבת הקצינים

# הסכם ראשון מסוגו על ביטוח החזרת בני משפחות קצינים מחו"ל.

ב-1.4.84 הגענו להסכם עם חברת הביטוח "הסנה" ועם כל חברות הספנות, בדבר רכישת פוליסה לצורך החזרה הביתה של משפחות הקצינים במקרים הבאים:

(א) שינוי לוח זמני הפלגה מתוכננת עקב החלטה מסחרית או שינוי בלוח הפלגות או שביטוח באחת מנמלי חו"ל (למעט שביטוח המוכרות ע"י איגוד ישראלי).

(ב) עקב תקלה לאוניה בעת הפלגה המצריכה תיקון ממושך ובתנאי שעקב תקלה זו החליטה חברת הספנות להוריד את צוות האוניה לשהיה בחוף.

(ג) עקב החלטה חברת הספנות להחזיר את הימאי מסיבות רפואיות ארצה.

(ד) שביטוח על אף כל האמור לעיל ברצוני להסביר את מהות ההסכם, סעיף אחר סעיף:

(א) הכוונה היא אך ורק באם האוניה לא חוזרת לאחר 21 יום

עקב תקלה לאוניה בעת הפלגה המצריכה תיקון ממושך.

(ד) עקב תקלה לאוניה בעת הפלגה המצריכה תיקון ממושך ובתנאי שעקב תקלה זו החליטה חברת הספנות להוריד את צוות האוניה לשהיה בחוף.

(ה) עקב החלטה חברת הספנות להחזיר את הימאי מסיבות רפואיות ארצה.

(ו) שביטוח על אף כל האמור לעיל ברצוני להסביר את מהות ההסכם, סעיף אחר סעיף:

(א) הכוונה היא אך ורק באם האוניה לא חוזרת לאחר 21 יום

לפחות, בהן שהתה בחו"ל מעל למתוכנן.

(ב) אך ורק לגבי תיקונים שלא תוכננו מראש ובתנאי שהצוות כולו הוחזר ארצה.

(ג) לאחר 12 יום לפחות שבהם שהתה האוניה בנמל.

(ד) לאחר הורדת צוות האוניה לחוף.

(ה) **סעיף זה הוא הישג בלתי רגיל.** למשפחה יש אמנם ביטוח רפואי, אבל הוא לא מכסה באם הקצין עצמו נפצע או חלה. **עד לחתימת ההסכם הזה, המשפחה היתה צריכה לחזור ארצה על תשובה.**

(ו) הכוונה לשביטוח שמוכרות בנמלי חו"ל לא ע"י איגוד קציני-

הים (שביטוח סווארים, גוררות, נתבים וכו'), ובתנאי שהשביטוח תימשך יותר מ-21 יום.

מן הראוי לציין כי ההישגים הנ"ל לא הושגו בקלות, אלא לאחר מו"מ ממושך עם חברת הביטוח והם ניתנו לנו רק לאחר שהאיגוד התחייב כי לא ינוצלו לרעה הישגים אלו.

עמדת האיגוד היא ברורה וחד-משמעית: **אנו נפעל ברוח הסכם זה, נבדוק כל מקרה ומקרה לגופו ולא ניתן גיבוי אוטומטי במקרים שלא נעשו בתום לב.**

**כלכלר יהושע שפירא**  
מזכיר חטיבת הקצינים



## ספנות ללא מצפן

**בשלבי שקיעה מתקדמים.** צי לאומי זה, שראשיתו עוד לפני קום המדינה, קיבל תאוצה בעת ביצוע הסכם השילומים עם גרמניה, שבו "שילמו" הגרמנים עבור רצח יהודים, בין השאר גם בבניית אוניות סוחר לצי הלאומי של מדינת ישראל.

שנים רבות נחשב הצי שלנו לאחד ההישגים המופלאים של מדינת ישראל בכיבוש הים וביצירת נכס לעם. אוניותינו הגיעו כמעט לכל פינות העולם ונשארו בגאווה את דגל ישראל על פני שבעת הימים.

**מי עוד זוכר בכלל את תרומתנו לבטחון ישראל, בהובלת ה"רכש" הבטחוני בכל הזמנים? לעולם לא זכינו בהכרת תודה מצד המדינה על מבצעים בטחוניים וגם לא קיבלנו את אותות המלחמות.**

### ● הבעיה: כיצד "להפטר" מימאים ישראליים?

כיום, צי לאומי זה מיותר. לא רוצים יותר את הדגל הישראלי ומחליפים אותו בקלות ל"דגלי נוחות". מחפשים דרכים כיצד להפטר מהימאים הישראליים, שהקדישו עשרות שנים לעבודה קשה בים.

האם זו שקיעתו של הצי הלאומי בלבד? בעתיד הקרוב מאד יוכרע עתידו, או יותר נכון מה שנשאר עוד ממנו, של הצי הלאומי, מבחינת גודלו והיקפו. משום כך אנו צריכים להסיק מסקנות מיידיות, אחרת נתעורר בוקר אחד ויהיה מאוחר מדי.

**המסקנה הראשונית: עלינו להתאחד ולעמוד מלוכדים מאחורי האיגוד ויחד איתו להלחם על קיומו של צי הסוחר ולהבטיח את זכויותיהם של כל החברים באיגודנו.**

חברים, זכרו: כל אלה המעדיפים "דגלי נוחות" ועבודה זולה צופים בנו עתה ויחליטו את אשר יחליטו בהתאם לעוצמתנו וכוח עמידתנו. משום כך בואו ונתלכד כחומה בצורה ונהפוך את הגחלת הדועכת ללהבה.

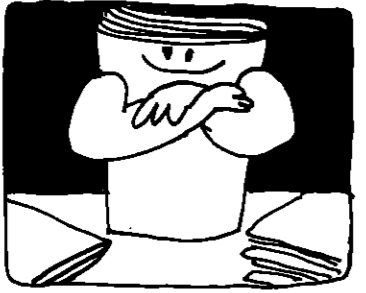
ר/ח ישעיהו גרומן  
("שייקה")

● **צי הסוחר הישראלי טובע...**

עובדה שאין חולקים עליה היא שצי הסוחר הישראלי נמצא

## כל הכבוד!

קקורא קבוע של "בטאון קציני-הים הישראלי" ברצוני לציין לשבח את החוברות האחרונות שהגיעו לאוניה, ובפרט את החוברת האחרונה שערוכה בצורה נאה ובה מאמרים המשקפים נכונה את מצב צי הסוחר הישראלי.



כמו כן יש לציין את מזכיר הקצינים ח/ר **רומנו אלי**, שבמאמר הפתיחה שלו לא חסך וציין את כתובתו ומספר הטלפון בביתו, על מנת שיוכלו לפנות אליו בכל זמן במידת הצורך, דבר המראה עד כמה ח/ר רומנו מעוניין לעזור גם בזמנו הפנוי.

בכבוד רב  
**נחבט מאיר**  
אלחוטאי "גילי"

## הרהורים מלב ים

תודתי לאחראים על שיפור התוכן ועל העריכה הנאה של הגליון האחרון ובעיקר על שקיבלו את בקשתי ובתרומתו של ישראל גיל האירו בפנינו את מבוך הפנסיות השונות. כך, לאחר שנים ניתן לאמר שציבור הקצינים מבין אולי, לבסוף, את ההבדל שבין הפנסיה של פעם לפנסיה "המקיפה" של היום. זאת, שלא לדבר על "הפנסיה המוקדמת" שלמרביתנו היתה כ"אורים ותומים".

צלי"ש מגיע גם למי שדאג לרכז ולפרסם את זכויות ההלוואה השונות - דבר החשוב הפיצויים אם וכאשר יחליטו

במיוחד לצעירים שבינינו - למרות שבמציאות של היום הסכומים בהם מדובר הם עלובים למדי וחלקם הם אף לרש, ידע לפחות כל אחד היכן הוא עומד...

באם נחזור לעניין "הפנסיה המוקדמת", מציקה לי מאוד ההכרזה המושמעת תדיר, שהפנסיה זו בנויה על "הדורות הבאים", כלומר "הזקנים" שש היום ילכו הביתה ואילו הצעירים של מחר ישלמו את החשבון.

המציאות הכאובה היום היא שמקומות העבודה בים הולכתי ו"מצטמקים" וגם מעט הצעיר שעדיין באים היום לים, ברובם המוחלט (ואולי לא במעט באשמת גורמי הספנות השונים שהם אינם רואים בזה מקצוע והמספרים מראים שכל שרותות הוא - במקרה הטוב - שנים ספורות בלבד.

לכן, אני צופה שזרם הכספי לפנסיה ילך ויקטן. **מי ערב לכך שצעירים אלו (מי אני שאשימים על כך?) לא יקומו ויחליטו יום אחד שאין ברצונם כלל להמשיך ולממן פנסיה שו עצמם לא ייהנו ממנה.** נשאלת השאלה - היכן יעמדו אז הפנסיונרים שבחוף כאשר על הפיצויים ויתרו, את הדרך לחת לים חסמו ואילו הקופה שהיתה צריכה לממן אותם תמצא יום אחד ריקה????

מציק לי גם לקרוא את סכום העתק שאנו (ביחד עם חברות הספנות) משלמים כיום לקרנוור השונות (כ-35%-30% מן השכר בחשבון גס - בנוסף לפיצויים שכבר "נבלעו" שם). זאת, לעומ האחוץ האפסי של חברים שזכו והגיעו עד היום להנות מהקרנוור הללו, וגם מהם, למרבה הצער (כנראה לא במעט כתוצאה מה"שחיקה" שבעבודה בים), הנשירה לעולם שכולו טוב היא מהירה ורבה ביותר.

אני מבקש לשאול, בפעם המ יודע כמה, שאלת תם - כלום לא ניתן היה לאור הסכומים האדירים הללו (ובעזרתם של מומחים ואנשי יעוץ שבמקצוע) להחזיר את הגלגל ולהבטיח לעצמנו תנאים טובים יותר? אולי להבטיח פיצוי מה לכל אותם הרבים אשר מסיבות שונות, שאינן נכללות בקריטריונים, אינם מגיעים כלל לממוש זכותם בפנסיות השונות או לאי שיתוף במסלול השמורות עימם, לקבל לידם א הפיצויים אם וכאשר יחליטו



ועכשיו לפני הבחירות בטח שאין להם ראש לענין "כח פעוט" כפנסיה מוקדמת לימאים. אך לנו אסור להשאיר את מצב הדברים כפי שהוא. אני מציע שהאיגוד יפתח רשימה ויחתים ימאים המעוניינים ומתחייבים בפרוש בריגוע שתובטח פנסיה מוקדמת, יציבה, צמודה ומסודרת. ברשימה כזו נוכל לבוא אל המוסדות הנוגעים ולאמר: "הרי לכם עשירים, שלושים, או ארבעים מקומות עבודה לקצינים צעירים, לריענון צי-הסוחר, להגברת יעילותו ובטיחותו". רשימה כזו תהיה צעד **תכליתי ומעשי** לקידום ענין הפנסיה המוקדמת. ברשימה כזו, נוכל לרתום את חברות הספנות למאבק לצידנו. הן בטח תדענה לעשות את חשבון החסכון בתשלומי וותק לקצינים צעירים. הן תהיינה מעוניינות, אני מניח, בעול ובטיחות.

יששכר געש  
א/מ "מורן" - אניות תרשיש

## האמנם פנסיה מוקדמת?

אני, כימאי צעיר בעל וותק של שנים מספר, סבור שכל עניין הפנסיה המוקדמת הוא הונאה אחת גדולה!

כמה דברים אמורים: אני לא צריך פנסיה מוקדמת, היות ובשנים פנים ואופן אינני חושב להגיע לפנסיה ע"י עבודה של כמה עשרות שנים כים. בטוחני שמרבית הקצינים הצעירים, ולא אגזים אם אומר שרובם ככולם, אינם חושבים ואינם מתכוונים להגיע לפנסיה מעבודת הים. לצערי, כל עניין הפנסיה המוקדמת (כביכול! ?!), נעשה אך ורק לטובת קבוצה מצומצמת של ימאים ותיקים (שחלקם יושב כמובן באיגוד), הדואגים לעצמם לעת פרישה.

אילו, לפחות היה מושג הסכם עם משד האוצר בעניין הפנסיה המוקדמת - נחא. אבל אנו רואים שעדיין אין שום התקדמות בעניין הנ"ל, ואין לצפות שבימים אלו, של משבר כלכלי, יושג

ההסכם שהאיגוד שואף אליו. צר לי מאוד, אבל מסקנתי היא שהכספים המנוכחים מהמשכורת עבור פנסיה שקיימת אך ורק על הנייר ומיועדת למספר מצומצם מאד של ימאים - אינם אלא גול, ובשלב זה לפחות, הכספים הרבים שנצברו לקרן זו, אינם משמשים לאיגוד הקצינים - אלא כעמדת כוח בלבד.

מן הדין, שלא יכפה התשלום עבור פנסיה זו, ללא הרשאה אישית של כל קצין. מי שיוודע שאינו מעוניין להצטרף, לא ינוכה ממשכורתו עבור הסעיף הנ"ל, וכן ייערך לו חשבון ויוחזר לו הסכום העומד לזכותו. או לחילופין, בעת פרישתו של קצין הים, לפני הגיעו כמובן לגיל הפנסיה, יוחזרו לו הכספים שנבכו ממנו ועומדים לזכותו. שכן, אין הצדקה לכך שהצעירים יממנו את הפנסיה המוקדמת עבור הוותיקים הפורשים.



יודע אני, שהנני נוגע כאן ב"פרה קדושה". אך הגיע הזמן "לשחוט" פרה זו ולהפסיק את הניכויים עבור סעיף הפנסיה המוקדמת, ובכך להקטין לפחות את המיסוי הגדול מהמשכורת שנדרלה קשות בלא הכי! (על כך יש להרחיב את הדיבור בהזדמנות אחרת).

סבורני, כמובן, שדעותי אלו לא ימצאו חן בעיני היושבים באיגוד הקצינים. אף על פי כן, הנני מקווה מאוד שיפורסם מכתבי זה בכטאונכם הנכבד!

יעקב רותם  
קצין חשמל

### תשובת המערכת

איגוד קציני הים - כשמו כן הוא, איגוד לקציני ים ולא איגוד של "טרמפיסטים". הסכם הפנסיה המוקדמת נחתם בתקופתן של מזכירות אחרות, והמזכירות הנוכחית עשתה ועושה את כל המאמצים להוציא הסכם זה אל הפועל.

לאחרונה, הגשנו עתירה לבג"ץ נגד שר האוצר כדי שיאשר את הפעלת הקרן, ועד שדברים אלה יראו אור יתכן שתהיה לנו תשובה סופית בענין זה. באם תידחה עתירתנו, יתכן מאוד שנפעל לפירוק הקרן.

## הסדר הלימודים ב"וינגייט" יחול גם על בני הימאים

מר ארו עברי הנכבד!

בהמשך לתשובתך לגבי קריגל, מעל דפי "בטאון קצין הים הישראלי" גליון מס. 21, מרץ 1984, הרשה לי שתי הערות: ראשית, רצוני להביע את הזדהותי המלאה - ובדאי של רוב נשות הימאים - עם כל מילת שכתבה הגב' קריגל. שנית, אינני יכולה להסכים איתך שב"צנים" באמת מתחשבים "בילדים אשר סועדים על שולחן הוריהם אפילו בזמן לימודיהם".

כאם לבת שלומדת במכון "וינגייט" פניתי לחברה בבקשה להשתתף בהוצאות שקשה לי לעמוד בהן. בתי התקבלה למכללת "וינגייט" אחרי בחינות קשות שבסיומן הבורות יוצאות עם תואר בחינוך. מכון "וינגייט", לכל הדיעות, מכון שמוכר בארץ ובח"ל, אבל ההשכלה הנקנית בו אינה מספיק גבוהה כדי לעמוד בקריטריונים של החברה.

לעומת זאת, פקיד העובד ב"צנים" ובתו לומדת ב"וינגייט", והיא בהשתתפות החברה, היות והיא זכאית להשתתפות החברה לתקופה של 3 שנים לאחר סיום ביה"ס תיכון ואין זה משנה

באיזה מוסד תבחר. יוצא איפוא שאין שלא התגלגלו הדברים, תמיד התגלגלו לרעת הימאי, אם מדובר בצרכניה או בעזרה לילדים שלומדים וסועדים על שולחן הוריהם.

בכל הכבוד  
ר. גלוגר  
רח' השרון 35,  
בת-גלים,  
חיפה.

### תשובת המערכת

(א) לגבי ילדים מעל גיל 18: סוכם עם אגף הצוות של חברת "צנים" שלגבי ילדי קצינים הלומדים לימודים גבוהים וסועדים על שולחן הוריהם יחול הסדר הקניית בהיפרשוק כשם שהוא חל על בני עובדי החוף ב"צנים", הקונים בצרכניה של החברה.

(ב) כנ"ל סוכם עם אגף הצוות לגבי ילדי קצינים הממשיכים את לימודיהם העל-תיכוניים (באוניברסיטאות, בבתי-הספר להנדסים וטכנאים וכד'), כשגם מכון "וינגייט" יכלול בהסדר זה. לעצם העניין: כל בעיה שהובאה לפנינו זכתה במרבית המקרים למצוא את פתרונה החיובי, במיוחד גם יש כבר תקדים דומה בחברה לגבי עובדי חוף. אם לא נדע על בעיות - לא נוכל לפתורן ואחת הדרכים היא פשוט להודיע על כך לאיגוד...



## 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-Gallim/Halifa

TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות  
Ship Operators

## אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



בנין מרכזי  
אזור התעשייה,  
ת.ד. 2029  
מיקוד 46120  
הרצליה

דרך העצמאות 104  
חיפה 33411

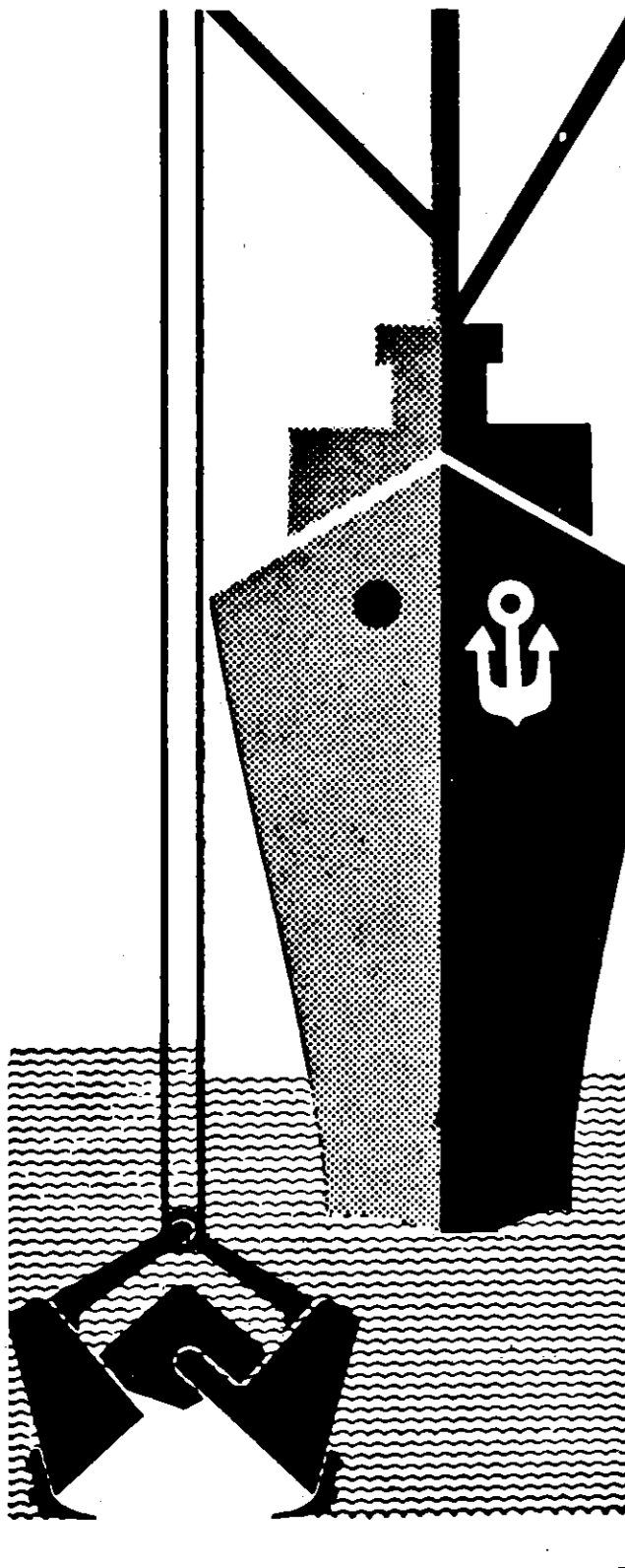


סניף תל-אביב

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

# אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל  
בשרות הכלכלה הישראלית







# ששה קציני- ים זכו בפרסי בטיחות

תא"ל (מיל.) **שבתאי לוי**, מנהל אגף הספנות והנמלים, דיבר על הכאב הרב הנגרם כתוצאה מתאונות העבודה והבטחון ש"לי זה זה לא יקרה..."

את ברכת העיר חיפה, הביא לטקס, די"ר **אריך לב** (אביו של ר"ח **מיכה לב**) סגן ראש העיר, שהעלה קווים לדמותו של ר"ח **מרטין אקדיש ז"ל**, ע"ש נקראת התחרות.

פתח והינחה: **מנחם שורץ**, מנהל המוסד לבטיחות וגיהות, אשר מסר כי התחרות נערכת זו הפעם השמינית ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי והיא נועדה להגביר את תודעת הבטיחות בקרב צוותי האוניות וחברות הספנות. בתחרות השתתפו כ-70 אוניות.

## מה בני אחד הזוכים?

שוחחנו עם אחד הזוכים בתחרות, מר **שלמה אלימור**, כדי לשמוע את "האני מאמין" בנושא הבטיחות. אומר שלמה: "לצערנו, שכחנו שחיי אדם הם ערך כשלעצמו. במקצוע שלנו, תאונות עבודה עלולות לעיתים קרובות להיות קטלניות. תפקיד האחראי באוניה הוא לחנך ולפקח על התנהגות בעבודה בהתחשב בכך ש"פעולות שרשרת" המביאה לתקלה או תאונה יכולה להתחיל ממסמר קטן. **מנסיון אישי למדתי, שקיצורי דרך - שכה אהובים על הישראלים - לא רק אינם מבטיחים בטיחות בעבודה אלא שאינם משתלמים גם מהיבט הכלכלי.**"

ממשיך וטוען מר אלימור: "התנהגות לפי כלכלי המקצוע

הקרובה ביותר. • 4. אם הפרוודור מלא עשן - חוזר וסגור את הדלת. מנע כניסת עשן לחדר ע"י סתימת החרכים בדלת בעזרת סדין רטוב ונסה להזעיק עזרה. כמובן שיש מספר הוראות נוספות שלא כאן המקום לפרטן. באוניותינו, יש כיום מספר רב של גלאי עשן במגורים ובמקומות אחרים, אבל אין בעובדה זאת להבטיח שכל האנשים אמנם יחלצו בזמן מאיזור הסכנה, או שאחרים ינסו לחזור ולהכנס לאיזור אפוף עשן ללא שיקול דעת מספיק ואמצעי הגנה נאותים.

## מסננים ומסכות נשימה

בסיורי באוניות מצאתי מספר לא מבוטל של מסננים ומסכות נשימה בתחנות אש בחדרי המכונה ובאיזור המגורים. רבה הסכנה הכרוכה בשימוש במסננים אלו למשתמשים בהם ללא ידע ומודעות מספיקה למגבלותיהם, תוך מתן הרגשת בטחון שכלל אינה מוצדקת. **מסננים אלו אינם יעילים כלל כאשר תכולת החמצן באיזור אינה ברמה הדרושה, או כאשר כמות או ריכוז הגזים שנוצרו בזמן שריפה עלולים על הריכוז לו הם מיועדים.**

למי באניה יש את המכשור או הזמן לאסוף נתונים אלו בזמן שריפה?

מכבי-האש בארץ משתמשים בהם לכיבוי שריפות במקומות פתוחים בלבד.

בכל מקרה שיש להכנס למגורים או מקומות סגורים חובה להשתמש במכשירי נשימה סגורים (אויר דחוס) המצויים באניות.

אותה ממחטה רטובה, שראיתי בסרט על פני הקצין ואשר דרבנה אותי לכתוב כתבה זו, תשמש אולי להקטנת מספר החלקיקים הקטנים שיכנסו לאפו או לפיו ויכולים אולי לשמש כמוצא אחרון לבריחה ממצור סגור. אבל לבטח אסור שתשמש כהגנה לכניסה לאיזור סגור אפוף עשן, במחיר והגנה של ממש אין לא בה ולא במסננים שאותם הזכרתי.

ששה מחברי איגוד קציני-הים זכו בפרסי בטיחות לשנת 1984, בטקס ע"ש ר"ח **מרטין אקדיש ז"ל**, שנערך בסוף חודש מרץ באולם מלון "ציון" בחיפה. ששת הזוכים הם:

- ◆ רב-חובל **עילו אדלשטיין**.
  - ◆ מכונאי-ראשי **שלמה אלימור**.
  - ◆ רב-חובל **אדם הרבסט**.
  - ◆ רב-חובל **ולטר מיכאליס**.
  - ◆ מכונאי ראשי **ג'ורנו ניסן**.
  - ◆ חובל ראשון **יגאל מאור**.
- במסגרת הטקס חולקו פרסים גם ל-6 ימאים דירוגיים וכן לאוניות הבאות:
- ◆ "צים מימאי" ו"צים מרסיי"
  - זכו במשותף בפרס הראשון ובגביע שר העבודה.
  - ◆ "מורן" (של חברת "תרשישי").
  - ◆ "ליאון" ו"אריאלה גיי" (של חברת "אל-ים").
  - ◆ "לי שרון" (של חברת "ינור").



## גידול במספר התאונות

בשנת 1983 היו בצי הסוחר הישראלי 520 תאונות עבודה, אחת על כל 4 ימאים. זהו גידול של למעלה מ-100 תאונות לגבי שנת 1982, בה הגיע מספר התאונות ל-408 - על כך מסר בטקס **יעקב רקנטי**, מנכ"ל חברת "אל-ים".

מנכ"ל "צים" - **יהודה רותם**, מסר בטקס על שורת האמצעים הטכניים שחברתו השקיעה במטרה להפחית את מספר תאונות העבודה באוניותיה.



צילום של אוניה שרופה



גם אוניה זו נשרפה



הסבר יפה וברור למערכת כיבוי אש מתג גם



# זהירות, עשן!!!

מושלמת פחות - גדלה כמות העשן. צבע העשן מרמז לעיתים על טיב השריפה ומהות החומר הנשרף. החלק הנראה של העשן משמש אמנם כאזהרה, אבל מסוכנים בהרבה הם החלקיקים והגזים הבלתי נראים.

## מה הן הסכנות שבעשן?

- הסכנות בעשן הן יותר מאחת:
  - א. הוא מגרה את דרכי הנשימה הריריות.
  - ב. מקשה ומגביל את הראות.
  - ג. גורם לאובדן חוש הכיוון ומכאן גורם לבהלה ולתגובות שאינן שקולות.
  - ד. הגזים הם רעילים ועלולים לגרום לחנק. במיוחד חד ודור תחמוצת הפחמן שאין להם לא צבע ולא ריח ואין אנו יכולים לזהות את המצאותם אלא ע"י תוצאות השפעתם עלינו. אז, זה עלול להיות מאוחר מדי.
  - ה. העשן אינו מוגבל לאיזור מסוים. הוא עולה ומתפשט בכל כיוון ודרך אפשרית לפרוודורים ולתעלות האוויר ודרכם לחדרים ולתאים.
- לא זכו כלל לראות את האש או להרגיש בחום. **העשן שהגיע אליהם ביצע את פעולתו הקטלנית.**

סגירת האוויר ומדפי האש יקטינו במידה ניכרת התפשטות לא רצויה זו. העשן והגזים אינם תמיד תוצאה של שריפה גדולה. עשן סמיך במיוחד, נוצר כאשר נחרך כיסוי פלסטי של כבלים. זאת, ללא התפרצות ממשית של להבות.

## הוראות להתנהגות בעת שריפה

- בבתי-מלון בארצות-הברית מצאתי הוראות כיצד יש לנהוג במקרה של שריפה והנה כמה מהן:
  - 1. כהשמע אזעקת אש או כשהינך מריח עשן - התכוון לעזוב את החדר.
  - 2. התלבש ונעל נעלים.
  - 3. גע בגב ירך בדלת. אם היא קרה פתח אותה והצץ לפרוודור. אם אין עשן, מצא דרכך ליציאה

## מאת: ר"ח א. קרזבום, מדריך ומרכז ועדת הבטיחות.

כאשר מדברים על שריפות, אנו רואים בדמיוננו להבות פורצות ועשן מתמר מעלה מעלה. ההתייחסות לעשן זה, ע"י אנשים שלא התנסו בו אישית, היא שבעשן עצמו אין סכנה רבה ובעיקרו של דבר הוא משמש אזהרה על המצאות או התהוות של אש במקום כל שהוא, ולאזהרה מהסכנה האמיתית, שהיא האש עצמה, החום והלהבות.

המצאות מוכיחה את ההיפך מזה. **מספר קטן של אנשים ניספה עקב החום הרב והלהבות, ורובם ניספו עקב העשן והשפעותיו, שהוא הוא הרוצח האמיתי.**

הסטטיסטיקה בארצות הברית מראה שכ-63% של מקרי המות בשריפות, שאינן בשטח פתוח, נגרמו ע"י חנק והרעלות מעשן.

בסרט הדרכה של חברת "צים", אשר נועד לעורר את המחשבה והמודעות לענייני שריפות, נראה קצין נכנס למסדרון המגורים כדי לחפש את משפחתו ולחלצה מהאיזור האפוף עשן סמיך, עקב דליקה שפרצה בחדר המכונות.

לשם הגנה כיסה את פיו ואפו במחטטה, במחשבה שיש באלו לשמש אמצעי הגנה של ממש. הלך כזה של מחשבה היה עלול לגרום לאסון, לקורבנות ובעיות נוספות שלא לצורך.

## מהו העשן?

העשן הוא תערובת של חורים נוזלים או מוצקים, שלא נשרפו, המרחתפים ועולים מעלה עם זרימת הגזים והנשרפים. שריפה מושלמת של חומרים היא נדירה ביותר וככל שהיא



# "קהל" - קרן השתלמות לעובדים בע"מ

## קבלת דמי השתלמות מן הקרן

**התנאים לקבל דמי השתלמות**  
 החבר זכאי לקבל מן הקרן דמי השתלמות, מתום 3 שנות חברות בקרן, בתנאים אלה:  
 החבר עמד בכל התנאים המינהליים והכספיים של הקרן. ההשתלמות, שבעבורה מבקש החברה לקבל מן הקרן דמי השתלמות, היא השתלמות מקצועית, הנועדת לאפשר לחבר לשמור על רמתו המקצועית ולרכוש ידע נוסף - ואלה קשורים למסגרת תפקידו הנוכחי.

החבר מציא לקרן מסמכים אלה:  
 בקשה להשתלמות (באמצעות טופס הבקשה, שאפשר לקבלו במשרד הקרן).  
 אישור מן המעסיק על יציאת עובדו, החבר בקרן, להשתלמות, שיעודה הוא כמפורט לעיל.  
 הזמנה או רישום להשתלמות ממקומות ההשתלמות. תוכנית מפורטת של ההשתלמות ובה כלולים, בין השאר, גם: נושאי ההשתלמות, מקומותיה וזמניה. הבקשה נידונה בוועדת ההשתלמות שבה חברים נציגי "קהל" ונציגי

המפעל/המוסד, שהיוצא להשתלמות נמנה עם עובדיו - ואושרה לביצוע בוועדה זו.  
**למי תקנות האוצר:**  
 החבר ימציא דו"ח על ההשתלמות, בתום 30 יום לאחר סיום ההשתלמות; מקור הדו"ח - לפקיד השומא, העתקו לקרן.  
 אם השתלמות לא תצא אל הפועל - יכול החבר להחזיר לקרן את כל דמי ההשתלמות שקיבל, תוך 10 ימים מיום מסירתם לו; ובוה יישמר לחבר רצף זכויות החברות שלו בקרן.

**דמי ההשתלמות - תכיפות קבלתם ושיעוריהם**  
 בעבור השתלמות בארץ - זכאי החבר לקבל דמי השתלמות אחת לשנה (מתום 3 שנות חברות בקרן), אשר לא יעלו מעל ל-20% מהסך הכולל בחשבונו. בעבור השתלמות בחוץ לארץ - זכאי החבר לקבל דמי השתלמות אחת לשלוש שנים (מתום 3 שנות חברות בקרן), אשר לא יעלו מעל לכלל הסך הכולל בחשבונו.  
 "הסך הכולל" דלעיל, לענייננו, הוא: הקרן והרווחים, גם ב"חלק העובד" וגם ב"חלק המעסיק" יחדיו - אשר הצטברו בחשבונו החבר בקרן.

**קבלת סכומים מן הקרן לאחר תום 6 שנות חברות**  
 בהתאם לחוזר משרד האוצר, אגף החיסכון, הביטוח ושוק ההון, מסי 121 מיום 25 ביולי 1980 - רשאי החבר בקרן, לאחר תום 6 שנות חברות מלאות בקרן, להוציא את כל העומד לזכותו בחשבונו בקרן, כשהוא פטור ממס הכנסה.

**קבלת הסכומים מן הקרן לאחר פרישה מעבודה בגיל פרישה**  
 חבר, הפורש מעבודתו בגיל פרישה - יכול לקבל, החל מתום 3 שנות חברות בקרן, גם את "חלק העובד" וגם את "חלק המעסיק" על כל רווחיהם, ללא ניכוי מס הכנסה, לשימושם לכל מטרה ברצונו.  
**חברות בקרן לאחר פרישה מעבודה בגיל הפרישה**  
 חבר יכול להמשיך את חברותו בקרן גם לאחר שפרש מעבודתו בגיל פרישה, אולם רק עד להגיעו לגיל 70 - לאיש, ולגיל 65 -

לאישה. ב"תקופת ההמשך" לחברותו, כאמור - אי אפשר להפקיד בחשבונו החבר בקרן כל סך נוסף.  
 בהגיע החבר לגיל החברות המירבי (המקסימלי), כאמור - נותנת לו הקרן את כל שהצטבר בחשבונו בקרן; ובוה הוא חדל להיות חבר בקרן לגמרי.

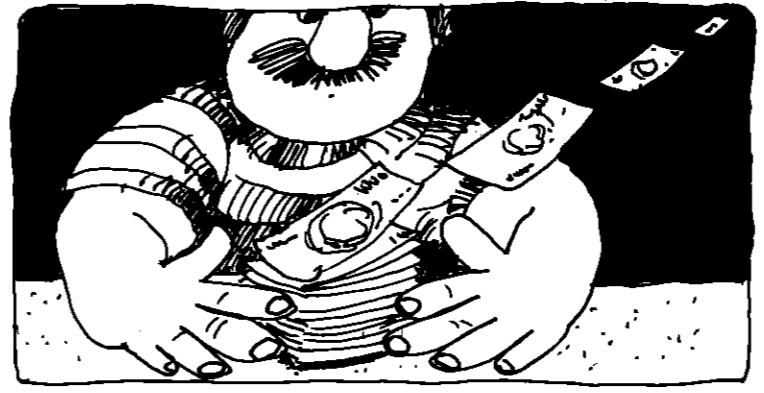
**יתרות החשבון בקרן - אם החבר נפטר**  
**★ חלק העובד -**  
 מקבלים אותו יורשיו החוקיים של החבר שנפטר, ללא ניכוי מס הכנסה.

**★ חלק המעסיק -**  
**■ אם הסכים המעסיק לוותר על חלקו לטובת יורשיו החוקיים של עובדו -** הם מקבלים אותו לאחר שחלפו 3 שנים מיום שהצטרף החבר האמור לקרן, כשהוא פטור ממס הכנסה.  
**■ אם לא הסכים המעסיק לוותר על חלקו לטובת יורשיו החוקיים של עובדו -** מקבלו המעסיק (קרן ורווחים), ללא ניכוי מס הכנסה במקור; אך, שלטונות מס הכנסה רואים בכל הסך הזה, שמקבל המעסיק - כהכנסתו החייבת במס הכנסה, בשנת המס שבה הוא מקבלו מהקרן.

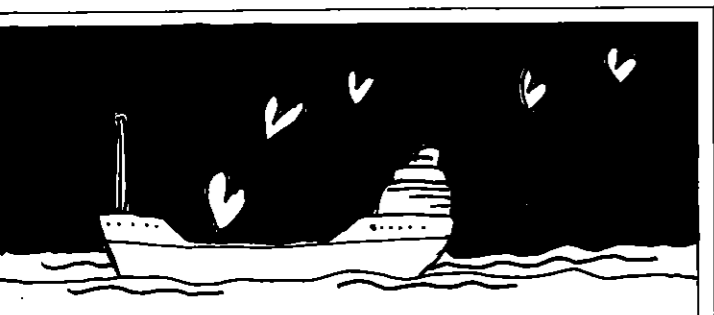
**מתן מידע לחבר על מצב חשבונו ועל השקעות הקרן, ומתן אישור לשלטונות מס הכנסה**  
 הקרן שולחת לחבר, אחת לחצי שנה, הודעה ובה מידע על מצב חשבונו בקרן. בהודעת המידע מפורטים לחוד: כל הנזקף לזכות "חלק העובד" וכל הנזקף לזכות "חלק המעסיק".  
**בעקבות בקשת החבר -** שולחת הקרן, אחת לשנה לסוף שנת המס, אישור מתאים בעניין חשבונו בקרן, כדי שיוכל להציגו, לפי צרכיו, לפני שלטונות מס הכנסה.

**אל החבר בקרן!**  
 כדי שנוכל לתת לך שירות אישי, יעיל ומהיר, כדרכה המקובלת של הקרן למען חבריה - הקפד נא לציין את מלוא "מספר החבר" שלך בכל פניותך אלינו.  
**"מספר החבר" במלואו מורכב משני חלקים:** מימין לקו המפריד - "המספר האישי" של החבר, ומשמאל לקו זה - "המספר האישי" של המעסיק.  
 אם בידך הערות ותגובות בעניינים הקשורים בקרן - אל תהסס לפנות אלינו, נענה לפניותך בשמחה רבה.

קבלת קהל	
הח' עציון מנהל "מבטחים" מחוז הצפון, מקבל באיגוד	
בתאריכים הבאים:	
יום ה' 28.6.84 שעה 12.00	
יום ה' 12.7.84 שעה 12.00	
יום ה' 26.7.84 שעה 12.00	
יום ה' 9.8.84 שעה 12.00	
יום ה' 23.8.84 שעה 12.00	
יום ה' 6.9.84 שעה 12.00	
<b>עו"ד ישראל גיל מקבל באיגוד</b>	
אחת לשבוע ביום ה' בין השעות 10.00-12.00	
<b>רואה החשבון מר אליעזר פרוינד מקבל באיגוד</b>	
כל יום ג' בין השעות 12.00-14.00	

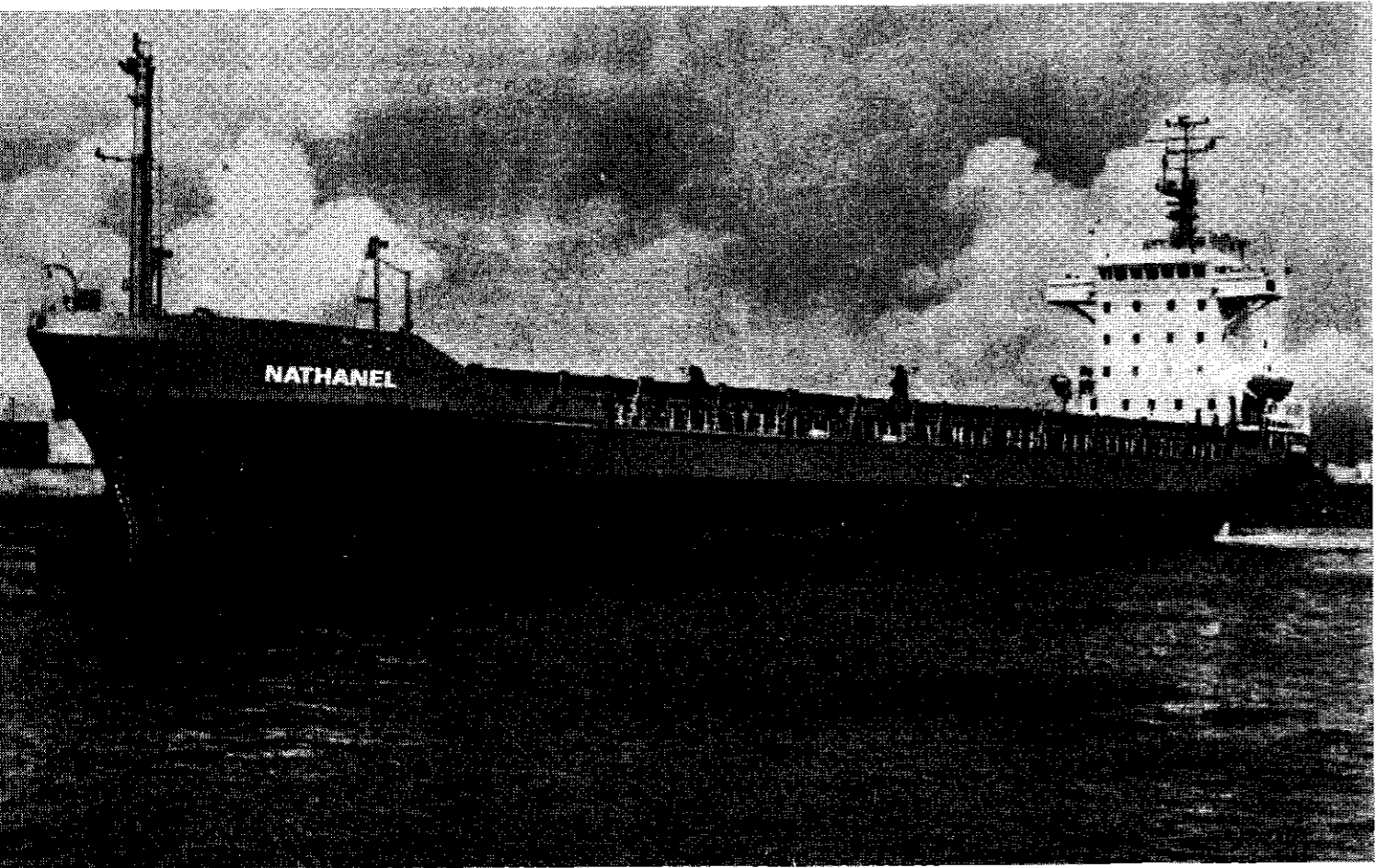


# "נתנאל" - אניה ישראלית חדשה בבעלות "ישקונט".



**איגוד קציני-הים מברך את חברת "ישקונט" על הכנסת האניה "נתנאל" לשירות בדגל ישראלי ובצוות ישראלי.**  
 נאחל לצוות האניה ולחברה החדשה הצלחה בדרכם על פני הים

חברת הספנות הישראלית "ישקונט", בבעלותם של **עזר וייצמן, רמי אונגר ומשפחת אלאלוף**, רכשה אניית מכולות בשם "נתנאל" שנכנסה לשירות בפברואר 1984.  
 האניה נבנתה בשנת 1979 ותוכננה ע"י "מאיפורס" כאנית משא אב-תכליתית בעלת כושר הובלה של 424 מכולות. האניה מפליגה בדגל ישראלי על טהרת הצוות הישראלי.  
 חברת "ישקונט" נוסדה לפני שנה כשברשותה שלש אניות מכולה המשייטות בקו ישראל - צפון אירופה ואנגליה. אניותיה פוקדות את הנמלים: חיפה, אשדוד, רוטרדם, אנטוורפן, המבורג, ברמן



א.מ. "נתנאל"

# קרן לספרות ימית לנוער ע"ש ר/ח זאב הים חילקה פרסים

בטכס חגיגי – ועם זאת צנוע ומשפחתי שנערך באודיטוריום של המוזיאון הימי לישראל, ב-12.6.84, הוענקו פרסים לבני נוער בגילאים 13-18 מבתי ספר שונים ברחבי הארץ, אשר השתתפו בתחרות חיבורים, שירים וציולומים בנושאי ים ונמלים וכן בנושא ימאות מעשית – הכוללת את הפעולות הבאות:

- א. תושיה ורוח צוות
- ב. חברות טובה
- ג. מעשים ראויים לשבח
- ד. גילוי יוזמה אישית והתמדה
- ה. יעילות וחסכון

קרן החבל הימי ע"ש רב-חובל זאב הים היא המממנת אירוע זה.

הקרן הוקמה ע"י משפחתו של ר/ח **זאב הים**, ידידים, וחברות ספנות לפני כשש שנים. היא נושאת רווחים שמהם מחולקים הפרסים, אחת לשנה, לבני הנוער המצטיינים בנושאי התחרות. האירוע נערך בחסות החבל הימי לישראל בעזרתו הפעילה של מר **צדוק אשל**, כאשר המשפחה מסייעת בארגון. ההתארגנות לתחרות זו, משלוח מאות מכתבים לבתי-הספר ברחבי הארץ, ליקוט החומר, מיונו ושיפוטו, מתבצעת כולה בהתנדבות ע"י המשפחה וחברים קרובים, בעלי מקצוע בנושאי התחרות.

טכס זה מתקיים זה השנה השישית, קרוב לסוף שנת הלימודים, במועד הקרוב למועד פטירתו של זאב הים.

ר/ח זאב הים נפטר באוגוסט 1977, לאחר שנות פעילות רבות ופוריות, והותיר את רישומו על פעילויות רבות בארץ ישראל.

בטכס חגיגי – ועם זאת צנוע ומשפחתי שנערך באודיטוריום של המוזיאון הימי לישראל, ב-12.6.84, הוענקו פרסים לבני נוער בגילאים 13-18 מבתי ספר שונים ברחבי הארץ, אשר השתתפו בתחרות חיבורים, שירים וציולומים בנושאי ים ונמלים וכן בנושא ימאות מעשית – הכוללת את הפעולות הבאות:

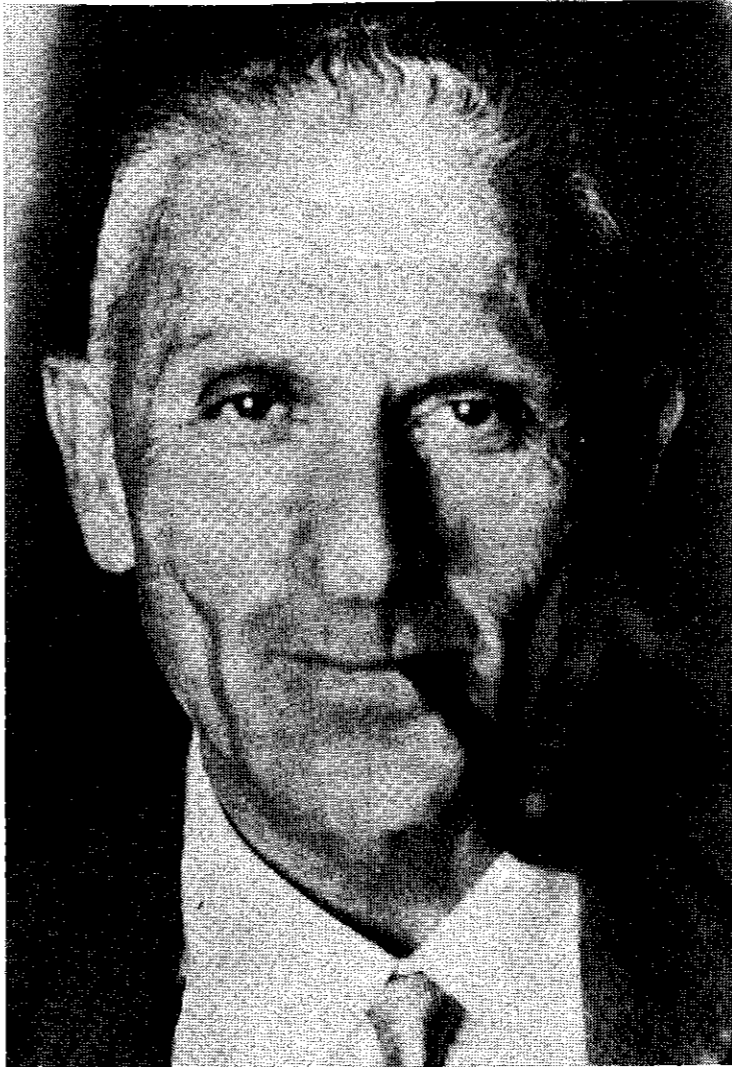
- א. תושיה ורוח צוות
- ב. חברות טובה
- ג. מעשים ראויים לשבח
- ד. גילוי יוזמה אישית והתמדה
- ה. יעילות וחסכון

קרן החבל הימי ע"ש רב-חובל זאב הים היא המממנת אירוע זה.

הקרן הוקמה ע"י משפחתו של ר/ח **זאב הים**, ידידים, וחברות ספנות לפני כשש שנים. היא נושאת רווחים שמהם מחולקים הפרסים, אחת לשנה, לבני הנוער המצטיינים בנושאי התחרות. האירוע נערך בחסות החבל הימי לישראל בעזרתו הפעילה של מר **צדוק אשל**, כאשר המשפחה מסייעת בארגון. ההתארגנות לתחרות זו, משלוח מאות מכתבים לבתי-הספר ברחבי הארץ, ליקוט החומר, מיונו ושיפוטו, מתבצעת כולה בהתנדבות ע"י המשפחה וחברים קרובים, בעלי מקצוע בנושאי התחרות.

טכס זה מתקיים זה השנה השישית, קרוב לסוף שנת הלימודים, במועד הקרוב למועד פטירתו של זאב הים.

ר/ח זאב הים נפטר באוגוסט 1977, לאחר שנות פעילות רבות ופוריות, והותיר את רישומו על פעילויות רבות בארץ ישראל.



זאב הים

ופרסום ספרות מקצועית בנושא זה. אניית ביה"ס הימי בעכו נקראת על שמו, "זאב הים". נושא השכלת הימאי הירבה להעסיקו.

זאב הים הבין שאם יהיו לנו ימאים טובים, שהים להם שליחות, הישיגנו יהיו רבים. הוא לא התמחה בפוליטיקה, כי אם שם את מלוא משקלו על החינוך והחזון. הוא הירבה לכתוב והירבה לספר מה היה ואיך עשו בעבר, בחפשו לחשוף שורשים, ולזאת סיבה פשוטה – למי שאין עבר, אין עתיד!

**שנים מהשירים**  
**שזכו בפרסים**

תמונתו של זאב-הים השרתה אוריה מיוחדת באולם בעת הטכס, כאילו הורגשה נוכחותו. הטכס נפתח בנגינה בפסנתר. אח"כ נשא דברים **צבי הומן**, ממנהלי "צים" בעבר, הכותב גם הרבה בנושאי ים.

פרופסור **נפתלי וידרא** העלה

המסר אינו גלוי  
ערב ירד ואני עוד שם  
מול ים ושמים  
עומד שם לבד – בין השניים.

**אילן יהודה**  
בי"ס סיטריין  
ד.נ. חוף הכרמל

**כמו צוק בלב ים**

גלי ים נשאו אל חוף,  
קריאות שחפים  
ורחש הגלים.

כמו צוק בודד,  
עומד איתן בלב ים,  
מול משברי גלים עזים.  
אני צמאה למים מתוקים.  
מצוק בודד נשמעת עוד,  
צוחת שחפים עפים,  
רחוק רחוק אל החופים,  
כל כך יפים ורחוקים.  
גלי ים נשאו מצוק,  
קריאות שחפים נעלמים,  
נותר רק רחש הגלים.

**וספי ליאת**  
חצור 7  
רמת-גן

גם צילומי הים צולמו ע"י בני נוער מוכשרים, שעשו זאת במקצועיות ובאמנות.

בסוף אציין כי אירוע זה בא לי כחוויה יוצאת דופן, כאשר האספקט החינוכי והרוחני נתן כאן את ביטויו בעצמה, הן לבני הנוער והן לכל יתר הנוכחים. מעניין, שכמעט בכל השירים והחיבורים בנושא הים, שנכתבו ע"י בני הנוער ואשר הגיעו לתחרות זו השנה (כ-80 במספר), עברו כחוט השני הקדרות, העצב, האכזריות של הים, הים הטורף, הדורש קורבנות, – אולי כך מכיון שקל יותר להביע דברים קשים, מאשר... יפה, כחול, גמיש, מצחקק, מלטף... ואולי משום שתקופתנו קודרת וזה ביטויה?...

היו גם כאלה שכתבו על התועלת של הים וחיבתו, אך אלה היו יותר כחיבורים לבית-ספר מאשר עבודות לתחרות. בתחילת דרכה התמקדה התחרות בשירים וחיבורים בלבד, אך לאחר מכן, במחשבה שניה, נראה למארגנים שראוי להרחיב את שטחה מכיוון שבני נוער רבים מתבטאים גם באופן אחר בנושאי ים כמו צילום. ועדות לכך הם הצילומים שהגיעו לתחרות שהם יפים ומביעים רגשות עזים לים באופן אמנותי.

**אורנה**

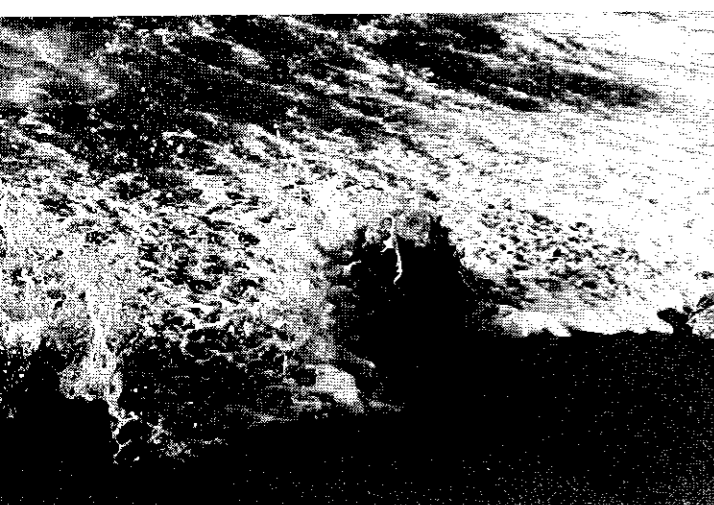
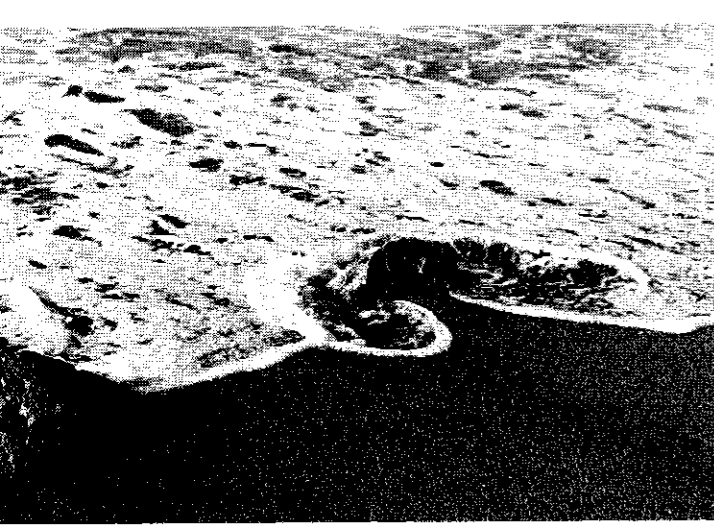


קווים לדמותו של זאב הים ורעייתו של זאב הים, **מרי**, חילקה את הפרסים למצטיינים, עליהם הכריזה **גליה** בתו.

שני השירים היפים שקיבלו פרס שלישי מובאים בזה:

**הים**

בסוף העולם מול הים ושמים  
עמדתי לי סתם,  
אחר הצהרים  
רוח ערבית נשמה בקלילות  
דימדומים...  
ציוץ של ציפורים  
מכתת את רגלי היחפות בחול הים  
רוצה לחוש, להריח  
משפיל מבטי מטה מטה  
אל הים הסוער והגועש  
ועוקב אחרי הגל ההולך ונשמר לידי  
רוצה אני להיסחף איתו ולהיות לקצף  
הים גועש משמיע צלילים לא מובנים  
שמשאירים סימני שאלה רבים  
גם אם המים שקופים



צילומים: גלעד גרינברג



# במקצוע

## ספנות ישראלית האם כדאי?

מאת: ר/ח דוד כהן ("בוסי")

בסוף שנות ה-40 החזון והאפשרות של חידוש ימאות עברית, ימאים עבריים וספינות עבריות עורר התפעמות והתרגשות בלב רבים. בעיני דוד כהן-גוריון ז"ל היתה הימאות לא פחות חלוצית מאשר התיישבות כנגב למשל.

ציטטות מדבריו שנאמרו בהזדמנויות שונות: "הנמל אינו אלא פתח לים ואנו זקוקים לדרך בים... במהירות האפשרית עלינו לרכוש מכסימום של מכשירי שיט, ספינות לנוסעים, למשא, לדייג ולשאר השימושים ולהכשיר עצמנו להיות יורדי ים באניות - עושי מלאכה במים רבים... עלינו ליישב את הים באניות, ספינות וסירות יהודיות. בלי הים לא תהיה הארץ לנו. מימי הארץ צריכים לשקוק משייטים, מלחים, ספנים, נוטים ודייגים יהודיים. הים הוא דרך לגאולים - הוא גם מקור חיים ועוז. (בימערכה ב.). החזון והחלוציות פינו מקומם (כמו בשאר השטחים בארץ) לשיקולים פרגמטיים ולחישובים של כדאיות.

עקב מצבה הקשה של הספנות, מחפשים קברניטי חברות הספנות - דרכים לצמצם את הוצאותיהם, כדי

להקטין את הפסדיהם. היות ואין להם שליטה על עלות הדלק, על מחיר הכסף ועל ושוב אל עבר עובדי הים בתקוה שמשם תצמח הישועה.

**לטענתם, עלות אחזקתו של צוות ישראלי עולה בהרבה על עלות אחזקתו של צוות זר, פיליפיני או דרום-קוריאני.** מחקר שערך ד"ר דן שניאורסון, מהחוג לכלכלה באוניברסיטת חיפה, ביסס טענה זו. אולם, מחקריו התבססו על עלות הצוות ולא על הכנסת הצוות. הוא התעלם לחלוטין מגורם המיסוי. בעוד שהברוטו אצל הזרים הוא גם הנטו שלהם, אין הדבר כך אצל צוות ישראלי. במקרה של רב חובל או מר ישראלי, אחוז המס הממוצע (ולא השולי) מגיע לכ-50%.

נשאלות מה שתי שאלות:

- 1. אם הספנות הישראלית איננה רווחית - האם אין מקום לחסלה?
- 2. אם עלות צוות ישראלי גבוהה כל כך - האם לא כדאי (ורצוי) להעסיק צוותים זרים? על שאלות אלו יש לענות בשתי רמות: האחת מבחינתן של חברות הספנות והשנייה מבחינתה של המדינה.

### האם הספנות הישראלית איננה רווחית?

**א) מזוית הראיה של חברות הספנות הישראליות.** במשבר בספנות העולמית, הנמשך זה כמה שנים והנובע מעודף טונאז' ומירידה בסחר העולמי, עמדו יפה חברות הספנות הישראליות שפעלו בכבוד וללא כל סיוע ותמיכה ממשלתית.

**אדרבא, הן עשו זאת תוך תחרות קשה - בתנאי שוק קשים - כאשר הממשלה, המגינה (ובצדק) על התעשייה הישראלית מפני יבוא במחירי היצף מהמזרח הרחוק, מאפשרת יבוא שירותים (שירותי ספנות) במחירי היצף ובכך פוגעת בחברות הספנות הישראליות הפועלות בקוי הבית.**

זה נעשה מתוך חוסר ידע או חוסר הבנה בנושא, או אולי מתוך כוונה לשמור על מחירי הובלה נמוכים המועילים למשק בטווח הקצר אולם עשויים לגרום לו נזק חמור לטווח הארוך.

עובדת עמידתן של חברות הספנות הישראליות במשבר

המתמשך מצביעה על חוסנו של הענף ועל הרווחיות הגלומה בו למפעילים היעילים.

**ב) מבחינתה של המדינה.** גם אם נתעלם מן ההיבטים של גאווה לאומית, מניעים מדיניים ובטחוניים המחייבים קיומו של צי סוחר ישראלי, בגודל כלשהו, הרי שאם נתבונן רק מן ההיבט הכלכלי הטהור - הספנות היא ענף כדאי למדינה. מדינת ישראל לא תמכה עד היום בשום צורה בספנות הישראלית (פרט לספנות הנוסעים בשנות ה-60). למרות שענף הספנות הוא ענף יוצא ממדרגה ראשונה.

בבדיקה שנעשתה ע"י ד"ר שניאורסון, התברר שענף הספנות מכניס למשק לא רק הרבה דולארים אלא שהערך המוסף שלהם הוא גבוה, דהיינו עלות כל דולאר נחשק היא נמוכה. כלומר, מבחינת משק המדינה הספנות הינה רווחית וכדאית.

למרות זאת מתנהגת המדינה אל ענף הספנות כאל "בן חורג". ענף זה לא נהנה מאותן הטבות הניתנות לסקטורים מייצאים אחרים במשק, כגון התעשייה והחקלאות. ההטבות מתבטאות בסיבסוד ההון, בביטוחי שער, בתמריצי יצוא שונים ובפטור מחובת תשלום מס מעסיקים.

**יש לזכור שהספנות הישראלית מקופחת לא רק כלפי סקטורים אחרים במשק, אלא שעקב חוסר תמיכה ממשלתית מצבה היחסי כלפי חברות ספנות מתחרות אחרות - שכן מקבלות תמיכה ממשלתית הן - (יוון למשל) - הורע.**

הסיבה לחוסר התמיכה של הממשלות השונות בענף הספנות הינה היעדר "שדולת ספנות" והימנעותן של החברות לבקש תמיכה בשנים בהן הן היו רווחיות.

לדעת, שגו חברות הספנות בכך שלא דרשו את אותן תמיכות שקיבלו ענפים אחרים במשק. במצב הכלכלי השורר הובלה נמוכה המועילים למשק בטווח הקצר אולם עשויים לגרום לו נזק חמור לטווח הארוך.

### האם עלות צוות ישראלי גבוהה?

**א. מבחינתן של חברות הספנות.** חברות הספנות הישראליות, פרט אולי ל"צים", הינן חברות כלכליות המבקשות להביא את רווחיהן למקסימום ע"י מינימליזציה של הוצאות ומקסימליזציה של הכנסות. אם בתקופה רגילה יכלו חברות הספנות להרשות לעצמן עלות גבוהה יותר של צוות ישראלי, לעומת צוות זר, ע"י קיזוז הוצאה מהרווחים, הרי שבתקופה קשה זו, שבה כמעט ואין רווחים, אין פלא שהחברות מעוניינות להקטין את ההוצאות ובכך להקטין הפסדים.

המסתכל התמים מן הצד, לא יכול שלא לחוש הבנה לרצונן של החברות להקטין את הוצאותיהן ע"י הימנעות מהעסקת צוות ישראלי יקר, כאשר עומדות בפניהן אפשרויות אחרות.

**ב. מבחינתה של המדינה.** לאחר שהגענו למסקנה שספנות ישראלית כדאית למשק מבחינה כלכלית הרי שגם אם נתעלם מן הצורך הלאומי והבטחוני של איוש ספינות ישראליות בצוותים ישראליים, ונתרכז רק בהיבט הכלכלי, נגיע לידי מסקנה פשוטה שהעסקת צוותים ישראליים "יקרים" עדיפה למשק המדינה על העסקת צוותים זרים "זולים" וזאת מהטעמים הבאים:

- 1. נניח לדוגמא שעלות צוות ישראלי "יקר" הינה כ-\$2000 ליום ואילו עלות צוות זר היא רק \$1000 ליום, הרי בעוד שהסכומים המשולמים לצוותים הישראליים נשארים רובם ככולם בארץ, הסכומים המשולמים לזרים עוזבים רובם ככולם את הארץ. לצי של 50 אניות תהיה העלות לשנה למשק המדינה, שלא לדבר על הוצאות הטיסה מהמזרח הרחוק ארצה ובחזרה, \$18,000,000 = 12x30x1000.
- 2. יש לזכור שכיום יש עודף כוח אדם ימי בשוקי העולם ואנשים מוכנים לעבוד בתנאים מחפירים. במידה ותחול התאוששות בספנות הבינלאומית יהיו הסכומים המוצאים על כוח אדם גדולים הרבה יותר, אם בכלל ניתן יהיה למצוא מספיק כוח אדם לאיוש אוניות.
- 3. איכות כח האדם הישראלי עולה על איכות כח האדם הזר ודבר זה מתבטא בדברים שהם שווים כסף, בעיקר

**בחסכון בהוצאות תיפעול ואחזקה, ובבטיחות בשיט.**

- 4. הוצאת סכומים אדירים על הכשרת כוח אדם ימי מיומן. במידה ויחוסל כוח האדם הימי הישראלי לא רק יירדו סכומים אלו לטמיון, אלא שבאם יתעורר צורך בעתיד בכוח אדם נוסף לא ניתן יהיה להכשיר אנשים בזמן קצר, מאחר וההכשרה נמשכת זמן רב.
- 5. אם ייפלט כוח האדם הנוכחי מענף הספנות יגרור הדבר אחריו סגירת בתי-ספר ימיים ומוסדות להכשרה. או אז כוח אדם מקצועי ומיומן, המסוגל לקיים עצמו בכבוד, ימצא עצמו מובטל כשהוא למעמסה על משלם המיסים. נראה איפה שמכל היבט כלכלי, מבחינת משק המדינה, עדיף להמשיך ולהעסיק צוותים ישראליים על פני העסקת צוותים זרים.

נוצר אם כן ניגוד בין האינטרס הצר של החברה הפרטית - שלא להעסיק צוות ישראלי עקב עלותו הגבוהה - לבין האינטרס הרחב יותר של המדינה, שעבורה העסקת צוותים ישראליים עדיפה על פני העסקת צוותים זרים. כיצד ניתן לגשר על פני ניגוד אינטרסים זה? בטרם נענה על שאלה זו כדאי לבדוק מדוע עלותו של צוות ישראלי גבוהה מעלות צוות זר.

**הניתן להקטין את עלות הצוות הישראלי?**

עלות הצוות "הגבוהה" יכולה להתחלק לשני מרכיבים:

- 1. מספר אנשי צוות לאניה בתקן ישראלי גבוה יותר מאשר אניה אירופית באותו סדר גודל.
- 2. העלות לאדם גבוהה יותר באניות ישראליות מאשר באוניות של מדינות ימיות באירופה.

**מבחינת הקטנת מצבת כוח האדם לאניה קיימת הסכמה בין האיגודים לחברות הספנות שיש ושניתן לעשות זאת.** הנושא נמצא במשא ומתן לגבי התנאים להפעלת האוניות בתקן מצומצם. העלות הממוצעת לאדם גבוהה יותר אצלנו מאשר באירופה משתי סיבות:

- א. שכרם הגבוה, יחסית, של הדירוגים.
- ב. המיסוי הגבוה הקיים בארץ.

לגבי שכרם הגבוה של הדירוגים, לא ניתן, כנראה, לעשות הרבה, פרט אולי לעובדה שעם הקטנת מספר אנשי הצוות

באניה יקטן גם חלקם היחסי בצוות והעלות הממוצעת, הגבוהה, תרד במקצת.

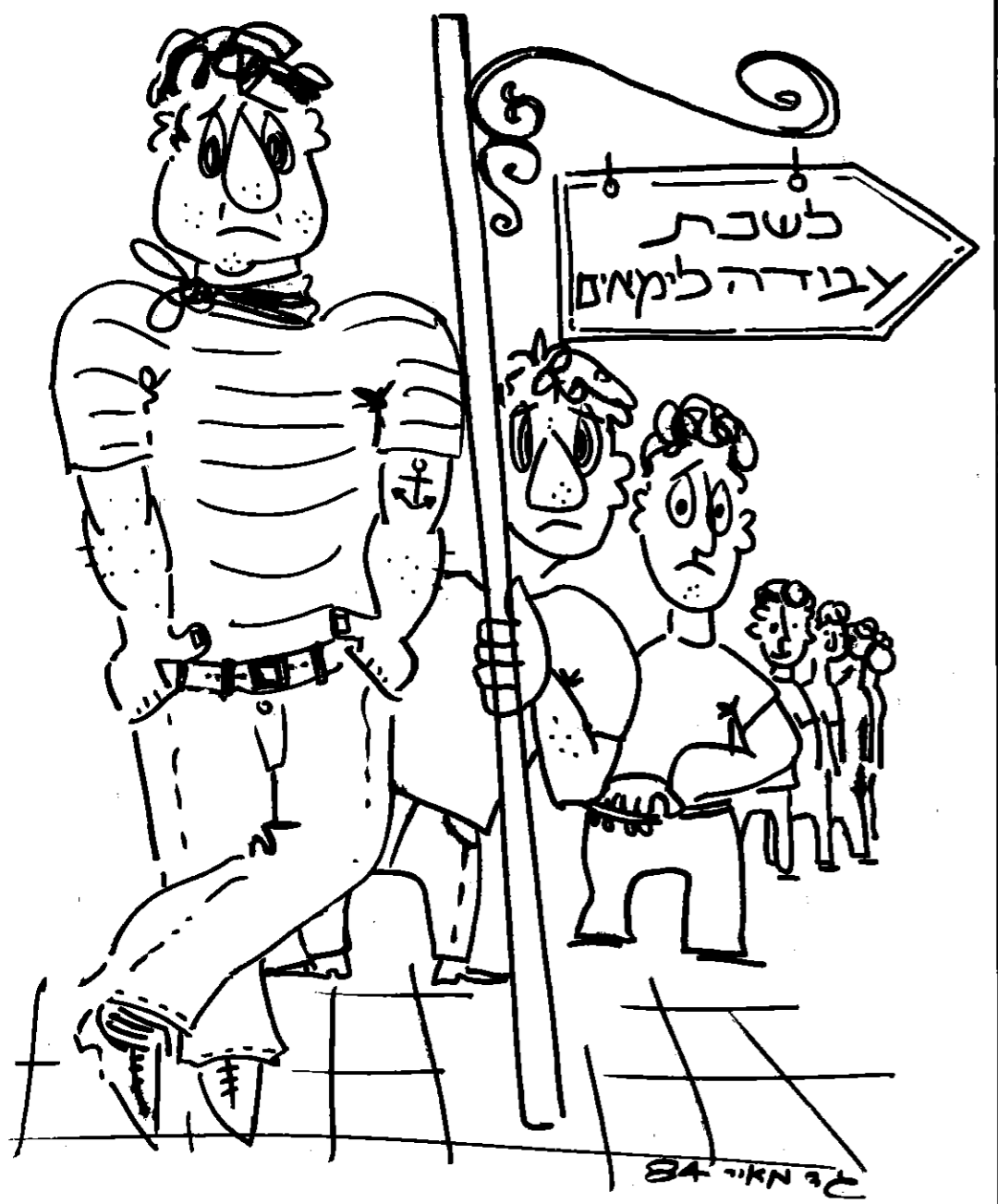
באשר למיסוי הגבוה הקיים בארץ, יש לזכור כי בכל מדינה קיימת הפרשיות שכר מסויימת בין עובדי החוף לבין עובדי הים. כדי לנסות לקיים הפרשיות שכר זו גם לגבי הימאי הישראלי, לא יהיה זה מספיק להכפיל את שכרו יחסית לעובד החוף, היות שעקב המיסוי הגבוה חוזר רוב הסכום בחזרה לאוצר. עקב כך, נאלצות חברות הספנות לשלם הרבה כדי שישאר משהו בידי הימאי למרות זאת, השכר נטו הנשאר בידי הימאי הינו נמוך יחסית לשכר עובדי החוף ועובדה היא שעד למשבר שרר מחסור בכח

**אדם ימי ישראלי.** לדעת, וכאן אני ניגש לנסות ולגשר על ניגודי האינטרסים שהוזכרו לעיל, אם יפטור האוצר את שכרם של הימאים ממס, או שיחזיר את המס שהם משלמים לחברות הספנות, יהיה זה עדיף מבחינת המשק על העסקת זרים בהסבר לכך הוא כפי שצויין לעיל:

- א. הנטו שיקבלו הימאים הישראליים יוצא בארץ יגיע את גלגלי המשק ויפרנס משפחות אחרות.
- ב. לא יהיה צורך בהוצאות עבור דמי אבטלה, הסבה מקצועית, הוצאה לפנסיה וכו' של עובדים המסוגלים ורוצים לתרום למשק המדינה בכבוד.

**לסיכום:**

- 1. הספנות הישראלית רווחית ויעילה בתנאים רגילים וענף הספנות תורם למשק המדינה.
- 2. הספנות הישראלית מקופחת לעומת מגזרים אחרים במשק העוסקים ביצוא, כגון תעשייה, חקלאות ותיירות.
- 3. מבחינת המשק עדיפה העסקת ימאים ישראלים על פני העסקת ימאים זרים.
- 4. על הממשלה לנקוט בצעדים שיעודדו יזמים ישראליים לעסוק בספנות ולהעסיק ימאים ישראלים.

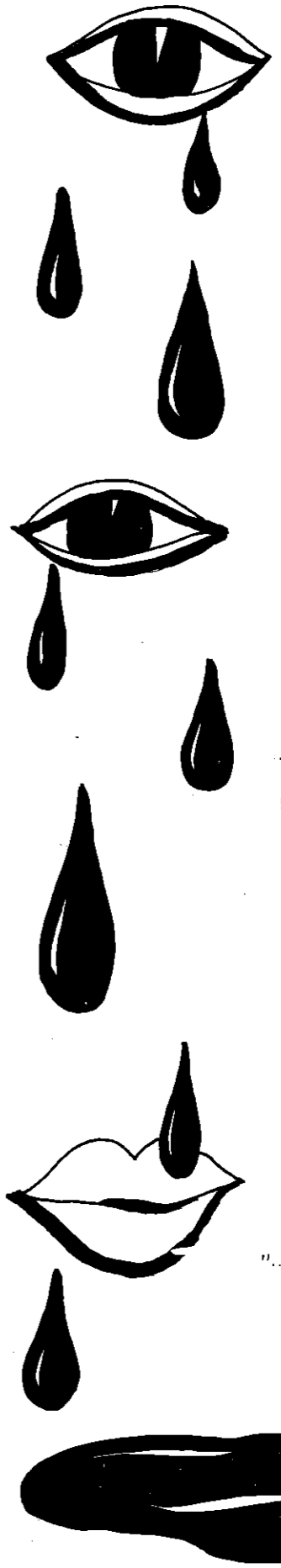


צ' נאי 84





# המבט והדמעה



המבט בעיניך ננעץ בי כמו חץ...  
 שנורה בחוזקה וגרם לי כאב...  
 המבט בעיניים פגע בי כמו גץ...  
 שנפלט מן האש, לוחט וצורב...  
 המבט הנוקב שחדר בי עמוק...  
 שאמר כה הרבה... וידעתי מעט...  
 סיפר לי "אמת" על עבר לא רחוק...  
 שחלף, נעלם... וטעמו לי אבד...  
 ראיתי דמעות, כן, דמעה שזלגה...  
 מתוך עין, בה הלווין הפך לאדום...  
 הבנתי לפתע... אף חשתי מועקה...  
 לא ידעה נפשי, לא פינה לא מקום...  
 דמעה ועוד דמעה — כל אחת פנינה...  
 החליקו, ליטפו את האף ו... פה...  
 שפתייך נעו, לא קול לא תלונה...  
 אך האוזן קלטתה כה ברור ויפה!!!  
 שמעתי קולך, השואל — עד מתי???  
 פרידה עוד פרידה, שוב חיבוק... נשיקה...  
 כל פרידה שכזאת... היא תקופה בחיי...  
 כל תקופה שחלפה... בי השאירה משקעו...  
 המבט היוקד בעינייך שטופי הדמע...  
 הרטט בשפתייך שנעו ללא צליל...  
 בקשו לומר... לספר לי קמע...  
 על עולמך... שחסר בו... "גילי"  
 ימים, שבועות, חודשים ושנים...  
 מחכים לרגע בו תחזור — ממסע...  
 ימים ולילות, שבתות וחגים...  
 אנו לבד... ואתה — נד ונע...  
 בנינו עולם בו אפשר לחיות...  
 במצב כשלנו... יהיה גם נסבל...  
 חלקך, בו גדול... אפשר זאת לראות!!!  
 לראות, מה חסר בו... אתה... וחבל...  
 ראיתי מבט... שידע לספר...  
 ראיתי דמעה... שהכילה הכל...  
 נשארתי המום... מה אומר??? אדבר!!!  
 לא הבנתי... מודה!!! את יום "האתמול..."

מר מיכאל קרחי

# תודה על האנדרטה

אל: —  
 אגוד קציני הים  
 איגוד הדירוגים  
 מנכ"ל צים — מר רותם  
 מר מרדכי רוך  
 אדונים נכבדים,

הרשו לי להודות בשמי, ואני מרשה לעצמי לייצג את כל יתר המשפחות השכולות של אנית ה"שלושה", על טכס האזכרה המרגש והמכובד אשר בו השתתפנו.  
 התודה נתונה על המיקום, על האנדרטה, על לוח הזכרון ועל כל הנאמצים שנדרשו כדי להביאנו עד הלום.  
 אך בעיקר שלוחה תודתנו על כך, שהתעלנו מעבר לכל שיקולים והתאחדנו ע"מ ליצור מקום התיחדות מכובד לכל המשפחות השכולות של יורדי-הים.  
 על כך תעמדו על התודה והברכה.

בכבוד רב,  
 יונה הראל  
 רח' בית-אל 7,  
 חיפה



# החזר היטל נסיעות למשפחות ימאים

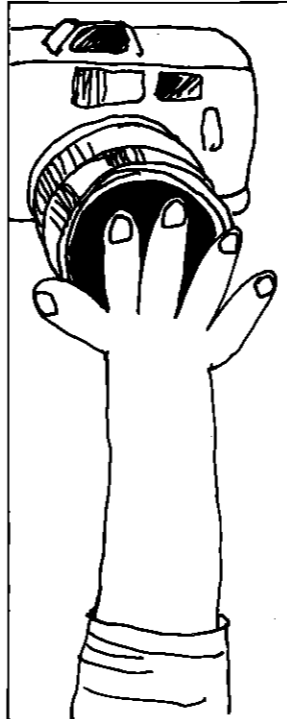
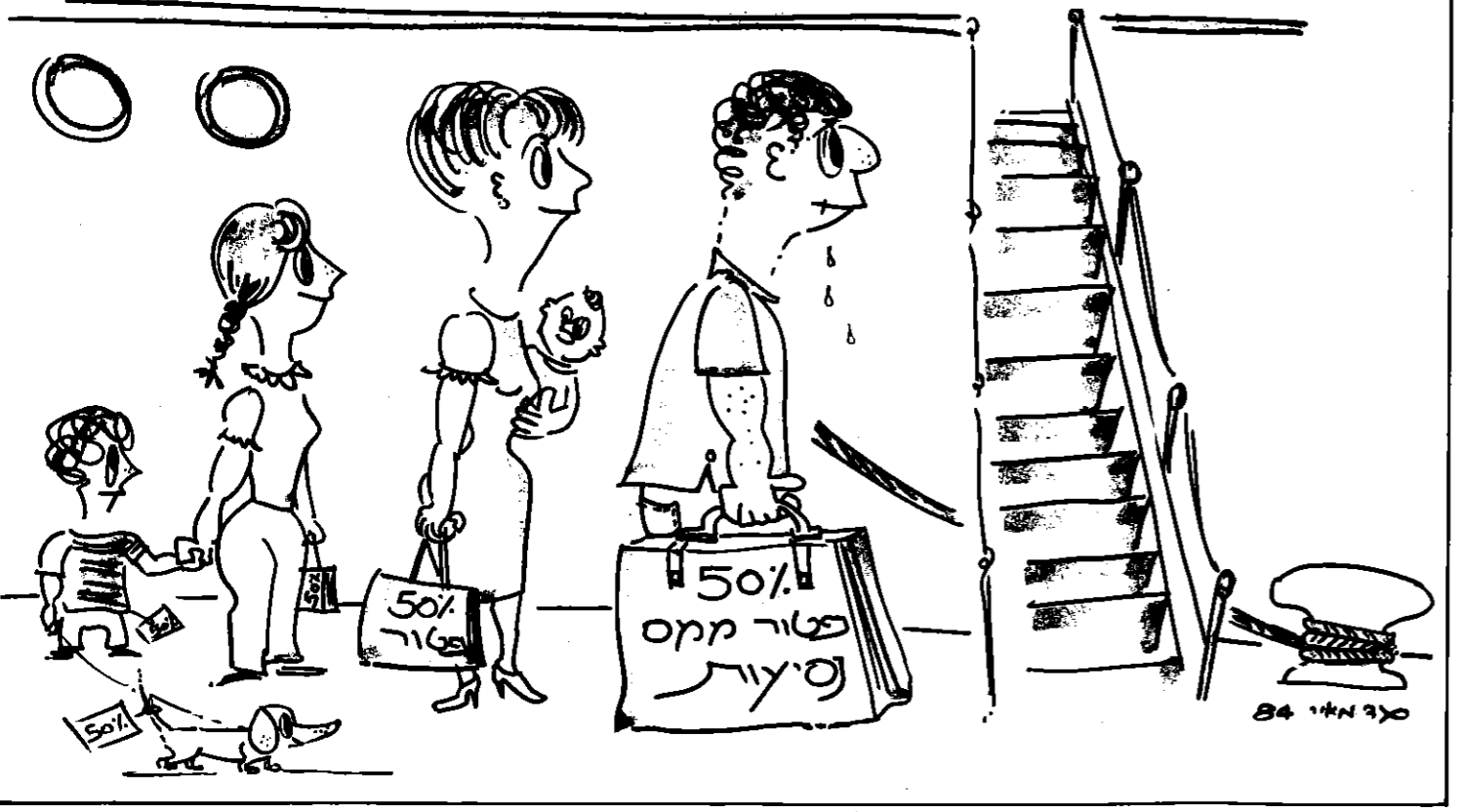
- ב. נציגי איגוד קציני הים ואיגוד הימאים הדירוגיים.
- ג. נציגי חברות הספנות הישראליות. סוכם כדלקמן:
  - א. כבני משפחת ימאי יחשבו אישתו וילדיו עד גיל 18.
  - ב. בני המשפחה ישלמו היטל נסיעות כחוק. חשב המכס יחזיר לימאי באמצעות החברה המעסיקה אותו 50% מהסכום ששולם בפועל.
  - ג. תשלום ההיטל יבוצע ע"י הימאי בבנק. הימאי ימציא לחברה את השובר החתום ע"י הבנק לפני ההפלה כדי שיעשה ממנו תשלום.
  - ד. החברה תעביר מפעם לפעם לחשב הנהלת המכס, רשימה מרוכזת של בני משפחות הימאים שהפליגו באניותיה בצרוף התצלומים של שוברי ההיטל הני"ל ותתבע את ההחזרה כאמור בסעיף ב' לעיל.
  - ה. עם הרשימה המרוכזת הני"ל תאשר החברה שהנוסעים עבורם נתבע החזר אכן זכאים לחזר כהתאם לסעיף א' לעיל. כמו כן

הדיון התקיים בתאריך 31.5.84 בהשתתפות: א. נציגי הנהלת המכס, מר שמאע ומר הלפרין.

# תגובת האיגוד להחזר היטל מס נסיעות (50%) למשפחות ימאים.

1. תודיע החברה לחשב המכס את שם הבנק ומס' החשבון אליו יש להעביר את החזר.
  2. החברות תזכינה את חשבונות הימאים בסכומים שיתקבלו לפי הסדר זה, לאחר קבלתם.
  3. ההסדר יהיה בתוקף החל ב-1 ליוני 1984.
- ש. אראל — מנכ"ל איגוד חברות הספנות הישראליות

איגוד קציני-הים אינו רואה בהישג זה את סוף הדרך ואף לא את הפתרון לדרישותינו הלגיטימיות לביטול מוחלט של מס זה.  
 למרות שהאוצר קיבל את דעתנו (ולראיה ההסכם דלעיל) הרי שנמצאה על ידו דרך פשרה הנוחה לו.  
 אנו מצידנו נמשיך להאבק על ביטול המוחלט — אך יש לציין כי גם מצב חדש זה טוב מלא כלום!  
 יש לזכור עוד כי:  
 • א. אין הגבלה למספר הפלגות בשנה.  
 • ב. אין איסור על רכישת מטבע זר.



# תחרות הצילומים לא תקיים

לצערנו, לא נוכל לקיים את תחרות הצילומים, עליה הכרזנו ב"בטאון קציני-הים הישראלי". בתנאי התחרות בקשנו לשלוח לנו אך ורק צילומים בשחור-לבן. משתתפי התחרות לא עשו כן ושיגרו לנו צילומים בצבע שמבחינה טכנית לא ניתנים להדפסה בבטאון כשלנו. בנסיבות אלו לא נוכל לקיים את התחרות. אנו מודים לחברים שהשתתפו בה על הרצון הטוב ונחזיר להם את הצילומים. המערכת

המערכת

הסילבוס ייכנס לתוקף ביום  
ביתכנס האמנה לתוקף, אך לא  
לאחר מתאריך 1 ספטמבר 1984.

## כללי

1. תהינה ארבע דרגות הסמכה:  
**חובל משמרת (ח"מ)**  
**חובל משמרת בכיר**  
**חובל בכיר (ח"ב)**  
**רב חובל (ר/ח)**
2. הדרגות הנדונות תהיינה תקפות לגבי כל אניה מ-100 טון תפוסה (ברוטו) רשומה ומעלה, ומעל 24 מטר אורך, בכל המסעות.
3. בעל תעודת הסמכה של חובל בכיר לא יוסמך לשרת כקברניט קבוע של אניה עד אשר ישלים את התנאים המוקדמים לדרגת רב חובל, וכמו כן עד אשר עמד בהצלחה בבחינה נוספת לדרגת רב חובל.
4. הבחינה לרב חובל תהייה בחינת הסמכה מסכמת (דומה לבחינה בעל-פה לדרגת ח"ב - אך יידרש ידע יותר מעמיק וכולל).
5. התנאים המוקדמים להסמכות וכמו כן הסילבוס לבחינת מפורטים בהמשך.
6. בנספח (1) מפורטים ההסדרים לתקופת המעבר.
7. המרה:

ובתנאים המוקדמים.  
(ד) לתעודת חובל שלישי אשר תהיה בתוקף ביום כניסת האמנה לתוקף יצורף "אנדורסמנט" מתאים - לדרגת חובל משמרת. בסעיף "הגבלות" שב"אנדורסמנט" יהיה כתוב: ניתן על סמך הסמכה לחובל שלישי מספר ..... מתאריך .....

במידה ונושא התעודה ירצה לקבל הסמכה לחובל משמרת בכיר יהיה עליו לעמוד במבחנים לחובל משמרת בהתאם לסילבוס (למעט הפטורים בנספח 2) ולעמוד בתנאים המוקדמים לחובל משמרת בכיר בהתאם לסילבוס.

## ב. תנאים מוקדמים

1. גיל - 19 שנים לפחות.
- 1.2 השכלה - 12 שנות לימוד פורמליות לפחות - או השכלה שוות-ערך. ידע בשפה העברית (בדיבור לצורך ובכתיבה) לצורך מילוי תפקיד חובל משמרת.
- 1.3 הכשרה מקצועית - בוגר מערכת הכשרה מוכרת לתפקיד חובל משמרת, או בעל הכשרה שוות-ערך.
- 1.4 בעל פנקס ימאי - ישראלי בתוקף - למחלקת הסיפון.
- 1.5 נסיון ימי - על המועמד להוכיח כי צבר לפחות 36 חודשי סיפון בצי הסוחר, ומתוכן לפחות 6 חודשים שרות בגשר במשמרת.
- 1.6 בעל פנקס ימאי ישראלית בתוקף - למחלקת הסיפון.
- 1.7 נסיון ימי - על המועמד להוכיח כי צבר לפחות 36 חודשי סיפון בצי הסוחר, ומתוכן לפחות 6 חודשים שרות בגשר במשמרת.
- 1.8 פטורים ממבחנים - בהתאם לנספח 2 המעודכן.

- 1.6 הערכה - (א) על המועמד להמציא הערכות חיוביות לגבי חודשי הזמן הימי האחרונים (על גבי טופס מאושר); (ב) כמו כן לא יבחן ולא יוסמך מועמד אשר הורשע בדין בפני המפקח הימי ו/או בידי לימאים החודשים האחרונים.
- 1.7 מבחנים - על המועמד לעמוד בהצלחה בכל המבחנים המפורטים בסעיף ג' לסילבוס זה.
- 1.8 פטורים ממבחנים - בהתאם לנספח 2 המעודכן.
2. **חובל משמרת בכיר** - חובל משמרת בכיר יוסמך לאחר שצבר זמן ימי של 12 חודשים כחובל משמרת מוסמך.
- 2.1 גיל - 19 שנים לפחות.
- 2.2 השכלה - 12 שנות לימוד פורמליות לפחות - או השכלה שוות-ערך. ידע בשפה העברית (בדיבור לצורך ובכתיבה) לצורך מילוי תפקיד חובל בכיר.
- 2.3 הכשרה מקצועית - בוגר מערכת הכשרה מוכרת לחובל בכיר - או בעל הכשרה שוות ערך.
- 2.4 בעל פנקס ימאי ישראלי בתוקף - למחלקת הסיפון.
- 2.5 נסיון ימי - להוכיח כי צבר לפחות 24 חודשי זמן ימי בתפקיד חובל משמרת מוסמך, ומתוכן לפחות 6 חודשים על אניות המפלגות גם מחוץ למימי הים השחור.
- 2.6 הערכה - (א) על המועמד להמציא הערכות חיוביות לגבי 12 חודשי הזמן הימי האחרונים, על גבי טופס מאושר; (ב) כמו כן לא יבחן ולא יוסמך מועמד אשר הורשע בעבירות משמעותיות בפני המפקח הימי ו/או בית דין, במשך 12 חודשי הזמן הימי האחרונים.
- 2.7 מבחנים - על המועמד להמציא הערכות חיוביות לגבי 12 חודשי הזמן הימי האחרונים, על גבי טופס מאושר.
- 2.8 פטורים ממבחנים - בהתאם לנספח 2 המעודכן.

- 1.8 פטורים ממבחנים - בהתאם לנספח 2 המעודכן.
3. **תנאים מוקדמים להסמכה לדרגת רב חובל**.
- 1.1 גיל - 24 שנים לפחות.
- 1.2 השכלה - שליטה בשפה העברית ובשפה האנגלית (בדיבור ובכתיבה) לצורך מילוי תפקיד רב חובל.
- 1.3 הכשרה - בעל הסמכה לחובל בכיר.
- 1.4 בעל פנקס ימאי בתוקף - למחלקת הסיפון.
- 1.5 נסיון ימי - על המועמד להוכיח כי צבר לפחות 24 חודשי זמן ימי כחובל בכיר מוסמך, ומתוכן לפחות 12 חודשים בתפקיד חובל בכיר, וכן כי בתפקיד חובל בכיר שרת לפחות 6 חודשים באניות המפלגות גם מחוץ לים התיכון, ים סוף והים השחור.
- 1.6 הערכה - (א) על המועמד להמציא הערכות חיוביות לגבי 12 חודשי הזמן הימי האחרונים, על גבי טופס מאושר; (ב) כמו כן לא יבחן ולא יוסמך מועמד אשר הורשע בעבירות משמעותיות בפני המפקח הימי ו/או בית דין, במשך 12 חודשי הזמן הימי האחרונים.
- 1.7 מבחנים - על המועמד להמציא הערכות חיוביות לגבי 12 חודשי הזמן הימי האחרונים, על גבי טופס מאושר.
- 1.8 פטורים ממבחנים - בהתאם לנספח 2 המעודכן.



## עובדי "צים" מאיימים בהכרזת שביתה בשל העלאת שכרם של עובדי הים ב-28.5%

יו"ר מועצת עובדי "צים", אורי צוקרמן, עומד לכנס חרום את חברי מועצת החברה מתל-אביב, אשדוד ואילת, יחד עם המהנדסים והטכנאים של החברה, בו יוצע להשבית את החברה, כמחאה על מתן תוספת של 28.5 אחוז מעל תוספת היוקר לעובדי הים של החברה, החל מהאחד באפריל השנה. יו"ר מועצת העובדים אמר ל"מעריב", כי בימים של מצוקה לחברה לא יתכן להוסיף תוספת גדולה כזו לחלק מהעובדים ואם כבר נותנים תוספת כזו, היא חייבת לחול על כלל העובדים. דובר "צים", אליהו שרגאי, אמר ל"מעריב", כי לעובדי הים של החברה מתעכנת המשכורת אחת לשנה בשל הצמידות לדולר, נוהג שהיה מקובל ב-8 השנים האחרונות. בשנה האחרונה לא עודכנה משכורת זו, משום שניציגי עובדי הים ביקשו, בהסתמך על הסכם העבודה, להכניס לעידכון מרכיבי שכר נוספים, להם התנגדה החברה.

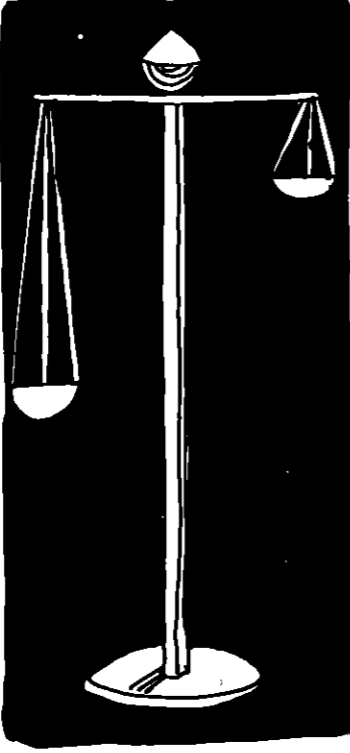


בגלל המו"מ לא עודכנה משכורתם של עובדי הים, שהחליטו לפני כחודש לפנות בענין זה להסתדרות. בהסתדרות נערך ברור והיא פסקה שעובדי הים צודקים ועל החברה לעדכן את השכר ולשלמו על בסיס הדולר מהאחד באפריל 1983.

## ראובן בן-צבי ("מעריב")

## בג"ץ בנושא פנסיה מוקדמת לימאים

על-פי עתירת איגוד קציני הים, הוציא בית-הדין הגבוה לצדק צו על-תנאי, המורה לשר האוצר ליתן טעם תוך 30 יום - מדוע לא יאשר את קרן הפנסיה המוקדמת לימאים.



כפי שמסר דובר האיגוד ארז עברי, הוקמה הקרן מהפרשות הימאים וחברות הספנות והכספים לה מוזרמים מאז 1971. לפי תקנות הקרן, יהיה הימאי רשאי לצאת לגימלאות בגיל 55, לאחר 25 שנות שרות בים. אם מצבה הכספי של הקרן יאפשר זאת יורד גיל הפרישה בהדרגה ל-45 שנים כפוף למינימום של 25 שנות עבודה בים.

## ("הארץ")

# מספנות ישראל הפסידה אלפי דולרים בגלל מניעת "צים" - ניין-יורק

הפסד של כמה מאות אלפי דולרים נגרם בימים אלה למספנות ישראל בחיפה, בגלל מניעת אספנתה במספנה מקומית של האניה "צים ניין יורק". הביטול נגרם בגלל סירובם של נתבי חיפה להעביר את האניה למבדוק שבמספנה ללא ערבויות מתאימות שיינתנו להם. כפי שנודע, פנה יו"ר מועצת המנהלים של המספנה, שלמה אראל, לשר התחבורה וביקש למנות ועדת חקירה בעניין. חבר מזכירות איגוד קציני הים, ארו עברי מסר, כי פתח הכניסה לנמל הקישון, דרכו היתה אמורה "צים-ניין-יורק" לעבור אל המבדוק שבמספנה הוא צר מאוד ביחס לגודלה של האניה. לכן תבעו הנתבים, כי יינתן להם אישור מנמל חיפה ומאגף הספנות המסיר מהנתבים כל אחריות למקרה של תאונה בזמן העברת האניה. לטענתו עיכב אגף הספנות את האישור ימים מספר ורק אז הסכים להעניקו לנתבים. בינתיים הודיעה חברתם צים, כי האניה התעכבה יתר על המידה בחיפה ועליה לצאת לדרכה, כדי לא לשבש לוח הזמנים של הפלגותיה.



## ("הארץ")

דובר צים מסר, כי האניה המתינה לאפשרות לעלות על המבדוק ימים מספר. במהלכם כשנסתברו להנהלת צים הקשו עם הנתבים, ניסתה להפנות את האניה לאספנה בפיראוס, אולם כמה שעות לאחר צאתה מחיפה נמסר להנהלה, כי נמצא פתרון לבעיית הנתבים והאניה הוחזר לנמל. עם החזרה נאלצה האניה שוב להמתין וכך נמשך הדבר עד שהוחלט לאספנה בחייל ("הארץ")

## תגובת האיגוד

להלן תגובת האיגוד להשמעתנו ע"י חברת "צים" במגאזין הוידאו האחרון של החברה מחודש יוני '84. בעקבות קבלת האישורים המסויימים אחריות מן הנתבים הן מצד הנמל והן מצד משרד-התחבורה, בנוגע לאספנת האני "צים-ניין-יורק", העבירה עתה חב' "צים" שש מאחיותיה וכן את ה"צים-ניין-יורק" לאספנה במזרח הרחוק. הנסיון להכפיש את שם איגוד קצינים בענין זה נראה עתה מוזר ביותר!

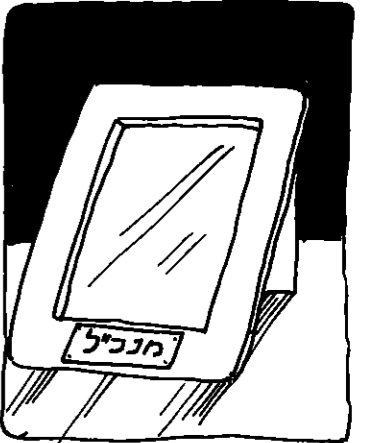
## רותם פורש מציי"ם רהב מוזכר כמנכ"ל

מנכ"ל "צים" יהודה רותם חזר בימים אלה על בקשתו ליו"ר החברה חיים שטל למצוא לו מחליף לקראת צאתו לגמלאות בסתיו הקרוב. נמסר שיהודה רותם יהיה בסתיו בן 4 וחצי שנה אך הצטברה לזכותו כשנת חופשה. יהודה רותם ביקש לשחררו מתפקידו עוד לפני כשנתיים ולחזור לקיבוצו "שדות ים". הו נעטר לפניו "החברה לישראל" להמשיך לכהן בתפקידו כדי לא לנטוש את "צים" בתקופה הקשה העוברת על ענף הספנות בעולם ותוך תקווה שהמשיך בענף יחלוף תוך פרק זמן קצר יחסית. תקוות אלה נתבדו ולחברה היו הפסדים בעיקר בשנה האחרונה. יהודה רותם חזר על בקשתו לפרוש לפני כארבעה חודשים. זמן קצר לאחר פנייתו זו התחוללו שינויים בבעלות "החברה לישראל" המחזיקה 50



# \* ספנות ישראלית — מדוע?

אחוזים ממניות "צים" וכתוצאה מכך נדחה הטיפול בבקשה זו. עם השינויים שהיו במסודות "החברה לישראל" והחילופים הצפויים עקב כך בדירקטוריון "צים" חזר יהודה רותם על פנייתו לשחררו בהקדם מתפקידו ובגלש מהדירקטוריון להתכנס ולמנות מנכ"ל חדש תחתיו. יהודה רותם, המסיים עתה עשר שנות כהונה כמנכ"ל החברה, סבור שזה הזמן המתאים למינוי מנכ"ל חדש, אשר יוכל להערך להמשך ההתמודדות ולעיבוד תוכניות ארוכות טווח לטובת החברה.



משך שבע שנים מעשר שנות כהונתו של רותם בתפקידו פקד את הספנות משבר עולמי אשר גרם להתמוטטות או למצב שעל סף התמוטטות של חברות ותיקות ואדירות: בין החברות האלה "פסיפיק פאר איסט ליין", "סילן ליינרס", (חברות אמריקאיות) "הנסה" הגרמנית שהעיתה החברה השנייה בגודלה במערב גרמניה, "הלינק ליינס" (17 מבין 30 אניותיה נתפסו ע"י נושיה) "אוגדן קורפוריישן" ועוד. לדעת גורמי ספנות מצבה של חברת "צים" טוב יחסית לעומת הנעשה בעולם, וזאת למרות הפסדיה האחרונים. לחברה מבנה כספי טוב, אמינות אצל בנקים וצי אניות חדש. בחוגים אלה מציינים שיהודה רותם המשיך בתוכנית חידוש צי החברה, למרות שנות המשבר, ומדיניות זו תניב פירות. הוא דחה הצעות חברי הנהלה לשפר מצבה של החברה ע"י חיסול קווים שונים בהם הקווים מישראל לצפון מערב אירופה שגרמו הפסדים בנימוק שמדיניות כזאת נוגדת השקפתו הצינית החלוצית, והיא תזיק למשק המדינה לטווח ארוך. יהודה רותם היה גם עקבי בפיתוח קווי אילת אשר צויידו באניות חדשות.

בחוגי הספנות זוקפים במיוחד לזכותו של רותם את עמידתו המוצלחת של חברות הספנות הישראליות בהשבת צי הסוחר ע"י איגודי הימאים בסוף שנות השבעים: ההשבתה נמשכה כחודשיים, ובסיומה נחתמו הסכמי עבודה חדשים בצי, אשר כללו לא רק פרטים על שכר הימאים אלא גם הגדירו מחדש את התפקידים של בעלי האניות ושל האיגודים. הסכמים אלה שמו קץ למצב של תוהו ובוהו ששרר בצי הסוחר הם קבעו שמתפקידים של האיגודים לדאוג לשכר הימאים, אך אל להם להתערב בניהול החברות או ארגון הפנימי, ובסופו של דבר, גרמו ההסכמים להבראת יחסי אנוש בצי הסוחר. מנכ"ל רשות הנמלים יצחק רהב הוא המועמד המועדף והמוזכר ביותר לתפקיד מנכ"ל "צים". יצחק רהב אישר לפניו אליו בהצעה זו אך סירב לומר מה תהיה החלטתו. נודע כי לרהב הוצעו תפקידים בכירים במקומות אחרים בין השאר בסקטור הפרטי, והוא שוקל את כל ההצעות. רהב עדיין מהסס ללכת ל"צים" מסיבות אישיות-משפחתיות ומשום שיהיה עליו לנהל חברת ענק שתפעל בתנאי משבר עולמי של הענף והיא בבעלות קבוצת אייזנברג לה אין זיקה חזקה לעסקי ספנות.

## קורפו קורא לצמצם צוותי האניות ולייעלן

בקריאה לאיגודי הימאים לפעול להקטנת הצוותים באוניות על מנת לייעל את הספנות הישראלית, יצא שר התחבורה חיים קורפו בפתיחת הסימפוזיון הבין-לאומי בנושא "אתגרים חדשים בספנות ובנמלים" הנערך באוניברסיטת חיפה. "שום פיצוי או סיוע לא יפתרו את בעיות אי-ככליות בהפעלת אוניות בצוות מוגדל, ציין השר, כאשר בים משיטות אופן אוניות עם צוותים קטנים בהרבה, הגם שימאיהם של אותם ציים זולים מהימאי הישראלי". השר הודיע כי בקרוב יבוטל מס המעסיקים בענף הספנות וכי תונהג פנסיה מוקדמת לימאים. הוא ציין כי רק 34 אחוזים

## 800 ימאים יוכלו לבחור לכנסת בלב-ים ב-11 ביולי

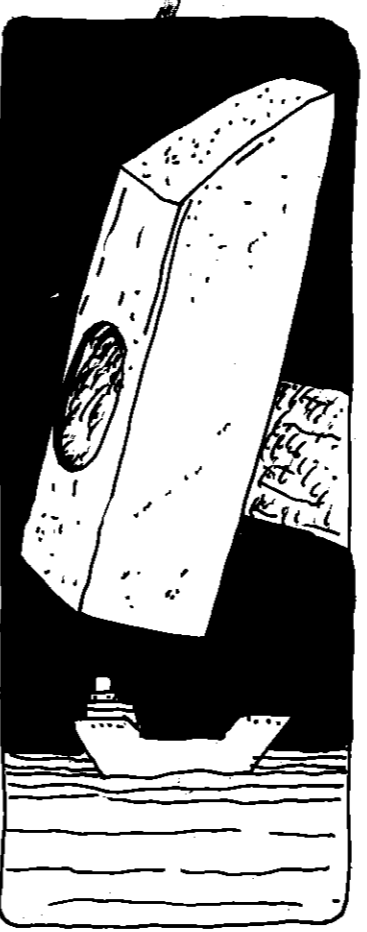
כ-800 ימאים ב-37 אוניות, המניפות את הדגל הישראלי, יוכלו להשתתף בבחירות לכנסת ה-11, בהיותם באוניותיהם בלב ים או בנמל זר. על-פי החוק, כשרות לעריכת בחירות לכנסת רק אוניות המניפות דגל ישראלי, כשמינימום הימאים הישראליים המשרתים בהם הוא 14. הבחירות באוניות יתקיימו ב-11 ביולי, 12 יום לפני הבחירות בישראל ואילו חומר הקלפיות שבאוניות צריך להגיע לישראל, באמצעות הנציגויות הדיפלומטיות, לא יאוחר מיומיים לאחר תום הבחירות בישראל.

## התחרות בתעריפי הובלה ימית מתפשטת לקווי אירופה

תחרות "לחיים ולמוות" בתעריפי ההובלה הימית, שהחלה לפני כ-3 חודשים בקווי הים התיכון מתפשטת והולכת גם לקווי אירופה. אנשי "צים" אינם מסתירים שבליבת ברירה יתחילו בהורדת תעריפים מאסיוויות גם בקווי אירופה. אנשי "צים" אומרים כי מדובר הפעם במאבק על הקיום, ואין להם ברירה אלא להכות את המתחרים הקטנים, ובראשם חברת "ישקונט", שותפות של אלאוף, רמי אונגר ועזר ויצמן. חברה זו הכניסה 3 אוניות לקווי הים התיכון ונגסה נתח של ההובלה הימית בקווים אלה, ש"צים" רואה אותם כחיוניים. אנשי "צים" אומרים שהחברה חייבת להחזיק מאות ימאים

בקווי הבית בגלל סיבות ותק ובריאות. במהלך המאבק נפתחה בקווי הים התיכון תחרות אכזרית, בין "צים" ובין "ישקונט", "אלאוף" ו"לוסי בורכרד", שבמהלכה ירדו מחירי ההובלה ביותר מ-50 אחוז ריאלית. ליעדים מסויימים ירדו מחירי הובלת מכולה מכ-1000-1200 דולר לכ-400-600 דולר. מחירים אלה אינם מכסים לחברת "צים" אפילו את הוצאות התיפעול. חברת "צים" מקווה, כי החברות הקטנות המתחרות בה יצטרפו ל"התקפלי" או להגיע אתה להסדר. בקרב פקדיה הבכירים קיימת הערעם שכמה מהמתחרים הקטנים סובלים כבר הפסדים, והם מקווים שלא יוכלו להחזיק מעמד בתחרות הקשה עוד זמן רב. בינתיים מחזיקה "צים" באופן בלעדי, כמעט ללא תחרות מקומית, בקווי אמריקה וקווי אילת שם המחירים לא נפגעו, והיא מרוויחה בקווים אלה. גם הירידה המעטה יחסית ביבוא לארץ, בהשוואה לתחזיות מלפני ההודעה על הבחירות, נותנים ל"צים" אורך נשימה ניכר במאבק הקשה.

## "מעריב"



## מאת יגאל מאור, חובל ראשון

בימים קשים אלו, בשעה ששפל חזק ומתמשך, ללא תקדים, מטיל את צילו על הספנות העולמית וכמובן הישראלית ובשעה שרבים הם המפקקים והמקטרגים בחיוניות הצי הישראלי, אולי מן הראוי יהיה שבנוסף לחסרונות וההפסדים הכלכליים הטמונים בצי הישראלי נסקור ונהיה מודעים גם ליתרונות ולאותם העקרונות שלפיהם חובה על מדינת ישראל לטפח צי זה. סימנים מדאיגים, ההולכים ורבים, המתגלים לעינינו חדשות לבקרים, מעידים על מגמתיות מכוונת לחיסול הצי הישראלי ומתבטאים החל במכירת אניות ו/או העמדתן וכלה בצמצום, הגבלה וחסמת מערכת ההכשרה הימית.

- אין בכוונתי להציע או לשלול פתרונות ודרכים להתגבר על הבעיות הניצבות בפני הספנות הישראלית והנני משאיר יוזמות אלו ביד מלומדים ובקיאים בנושא הממני. כל שברצוני לעשות הוא להזכיר ולהדגיש את הצורך החיוני בקיום צי ישראלי טהור. ניתן לומר שאת הצורך החיוני הנ"ל ניתן לבטא בחמישה עקרונות פשוטניים:
1. הצי הישראלי כמפתח קישרי המסחר הבינלאומיים של ישראל.
  2. הצי הישראלי כענף יצור בכיר.
  3. הגורם הבטחוני והצי הישראלי.
  4. הצי הישראלי כמקור תעסוקה.
  5. הצי הישראלי כמיצג ישראל בחו"ל.

## הצי הישראלי כמפתח קשרי המסחר הבינלאומיים של ישראל

בבחינת יתרון זה חובה עלינו לזכור שני גורמים עיקריים ודומיננטיים במשמעות הצי הישראלי הם: א. מצבה הגיאופוליטי של מדינת ישראל, ר.ב. גודלן והשפעתן של חברות הספנות הישראליות בקווי המסחר הבינלאומיים השונים.

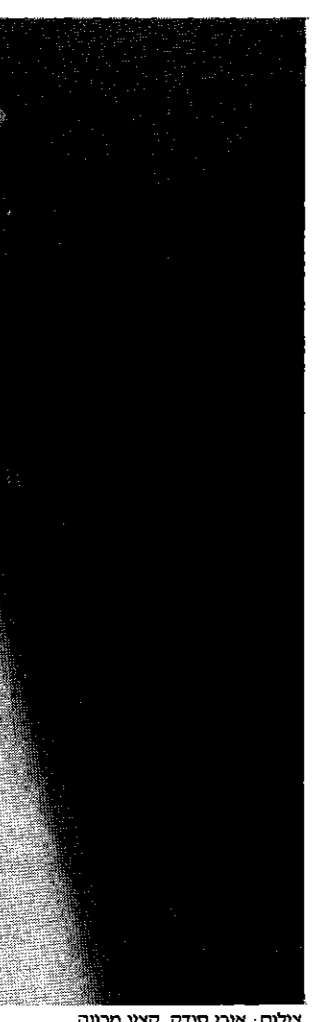
ללא צי ישראלי, ניתן להניח כי בשל הסיכונים והקשיים הכרוכים בקיום קשרי ספנות תקינים ויציבים עם מדינת ישראל (יותר בעיתות משברים בטחוניים ומדיניים ופחות במצבי רגיעה) היו קשרי הספנות שלנו רופפים ובלתי מובטחים לאורך זמן. די לנו לזכור את המתיחויות הרבות המלוות את אזורנו, בעית החרם הערבי וכי די להבין שכתוצאה מקשרים רופפים שכאלו היו תעריפי ההובלה מרקיעים שחקים, בלתי יציבים ולכן מחבלים קשות בפיתוח קשרי מסחר תקינים עם כל המשתמע מכך לגבי המשק הישראלי. דוגמא אחת מיני רבות היא יצוא פרי הדר שהינו יצוא עונתי ולמעשה אחד מענפי היצוא העיקריים של מדינת ישראל. למרות העובדה המצערת שפרי הדר מובל ברובו באוניות זרות, ניתן בקלות לשנות בדמיונו של כל אדם את התמונה והמצב שיווצרו כאשר לא תיענה דרישת ענף ההדרים לתחבורה ימית מספקת ליצוא הפרי וגם לא תימצא כל אפשרות תחליפית לספנות זרה ותהינה הסיבות אשר תהינה.

כגורם המונע ומרסן תופעות כגון אלו שהועלו, חובה עלינו לזכור ולהבין את גודלה של הספנות הישראלית, חשיבותה וחברותה בקונפרנסים רבים, לרבות הקשורים בקווים חיונים לישראל. גם המצרים על עובדה זאת וטוענים לתחרות בלתי הוגנת בשל אותה חברות באותם קונפרנסים לא יוכלו להתעלם ממה שכונה "גורם מרסן". ניתן אף לשער ולהניח (לאור התפתחות הצי הישראלי עצמו) שלספנות הישראלית חלק בלתי וצמיחת המשק הישראלי. ניתן לומר שהצי הישראלי — בגודלו ובהשפעתו בקונפרנסים הימים בהם הוא משתתף — מאפשר את שמירת וקיום הקשר הבינלאומי התקין והיציב של מדינת ישראל, מבחינת רמת התעריפים יציבותם ודצימותם. חובה עלינו לזכור — ולהביא בחשבון — את החדירה וקיום שווקים בינלאומיים שונים ליצוא הישראלי והמסחר

## הצי הישראלי כענף יצוא בכיר

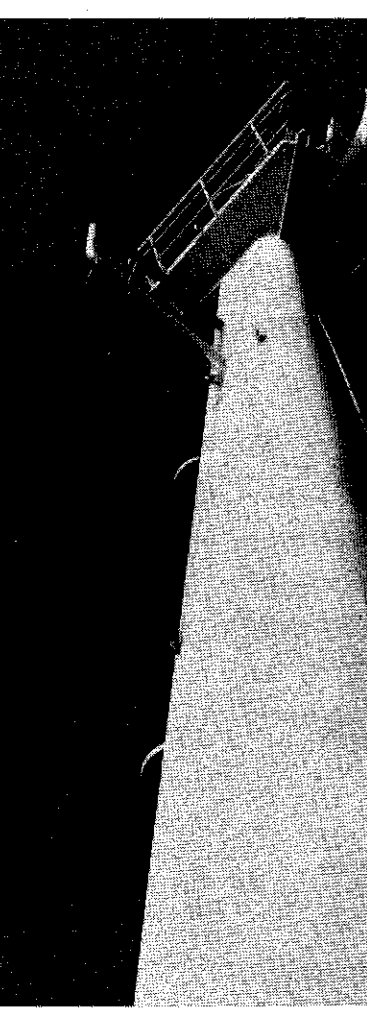
אין ספק וויכוח כל כך שהספנות הישראלית הינה ענף יצוא מובהק שכלל פדיונו מתקבל במטבע חוץ (וברורה תרומתו למאזן התשלומים הישראלי). עלינו גם לזכור שענף זה, בניגוד למרבית ענפי היצוא בארץ, אינו נהנה כמעט משום

סך היצוא במיליוני דולרים	1977	1978	1979	1980	1981	1982
5339	5679	7743	9374	9944	9779	
פדיון הצי במיליוני דולרים	630	704	813	853	895	841
% מסך היצוא	11.8	10.7	10.5	9.1	9.0	8.6



צילום: אורי סנדק, קצין מכונה

התערבות ממשלתית לטובתו ואולי לפעמים אף להיפך, בין אם מדובר בגיוס הון (המגויס בעיקרו ממדינות זרות במיוחד כשמדובר בבניה והגדלת הצי) ובין אם מדובר בפעילות השוטפת של הענף. כדי להבין את גודל ומשמעו ענף הספנות וחלקו בסך היצוא הישראלי נתבונן במספר נתונים סטטיסטיים כפי שפורסמו בבטאון המכון הישראלי לחקר הספנות — "ספנות". גם מגמת הירידה בחלקו ש הענף בכלל היצוא, כפי שנראה למרות כרסומה החלקי — הרה שעדין החלק גדול ומרשים.



צילום: אורי סנדק, קצין מכונה

עלינו לזכור שהתשלומים המתקבלים בעבור שירותי הצי הינם דולריים וברור שעדיף כי תשלומים כגון אלו יזרמו לכיס ישראלי וישארו במשק הישראלי מאשר ימצאו את דרכם לכל מקום אחר בעולם.

**אין צורך להזכיר את העובדה שלא מחקר אחד מצא את ענף הספנות כענף משתלם למדינת ישראל מבחינת התרומה למאזן התשלומים וגם אם עובדות אלו נכונות לשנה החולפת והשנים שלפניה – מן הראוי לזכור כי השפל של היום הינו תחילת הגאות של מחר.**

## הגורם הבטחוני והצי הישראלי.

בניתוח עיקרון זה נבחן שוב שני היבטים עיקריים לבעיה, שלמעשה משולבים זה בזה והם הצורך הבטחוני בצי הישראלי בעיתות משבר והצורך הכלכלי הטהור, הן בעיתות חירום והן בעיתות של שבתות נשק, בהבאת מצבה הגיאופוליטי המיוחד של ישראל בחשבון.

**נסיינה העשיר בכגון אלו של מדינת ישראל וההיגיון הבריא מלמדים אותנו כי דווקא בעיתות חירום כשהקשר הימי של המדינה הוא חשוב ביותר לצרכי האספקה הבטחונית השוטפת – דווקא אז אין אותן חברות ספנות זרות נוטות לפקוד את נמלי הארץ באותה התלהבות ואותם תעריפים כבימים רגילים. זולת אספקת מוצרי הנשק למיניהם בל נשכח את הובלת הדלק, הפחם, התבואה ועוד שהינם מוצרים חיוניים גם הם ושגם אספקתם תהא מוטלת בספק ברגעי משבר ובהסתמך, אף בצורה חלקית, על ספנות זרה.**

גם כשאנו מדברים על אותה "קרה ברזלי" של צי ישראלי להבטחת העובדות שלעיל, חובה עלינו לזכור מספר דברים: 99% מסך היבוא והיצוא של מדינתנו מועבר בתחבורה הימית, כאשר אחוז מסוים ממנה מובל באניות ישראליות. בקיום צי ישראלי בעת שלום יחסי ורגעי יש משום מתן והחזקת ערובה לקשר חיצוני תקין בעיתות משבר בטחוני או מדיני. כשמדובר בהובלת 99% מהסחר הבינלאומי של המדינה יש להרהר פעמיים בגודל אותה "קרה ברזלי".

אסור לנו לשכוח שבשל החרם הערבי – שעדיין מוטל על מדינתנו והבעיות הנלוות בשל כך לסחר עם המדינה – לא רבות

הן – ולמעשה ניתן לאמר שלא קיימות – חברות ספנות שיעתיקו את מרכזי פעילותן לישראל עם כל המשתמע מכך. כתוצאה מזאת לא קיימות חברות ספנות זרות שיבטיחו קשר מתמשך ויציב עם מדינת ישראל בכל מצב פוליטי שהוא או משבר מסוג אחר במזרח הים התיכון.

## הצי הישראלי כמקור תעסוקה.

הצי הישראלי כמקור תעסוקה, שונה ממקומות תעסוקה אחרים במשק בתכלית השינוי. חובה עלינו לזכור כי **מקום עבודה זה, בנוסף על היותו יצואן בסדר גודל מסוים, מופעל ומוגדר לפי כל הקריטריונים כעתיר הון וכמפעל מתחדש, אך אינו נהנה כמעט כלל מסייע ממסלתי.** רוב ההון – ולמעשה רובו ככולו הינו הון עצמי והון שגויס בחו"ל. בל נשכח גם שהצי הישראלי, בשל גודלו ומספר אניותיו, מהווה בסיס לתעשיית עזר שלמה ומגוונת החל באחזקת מתקנים, שירותי בנקאות, אספקת אניות וכלה במספנות לאומיות. יש הגורסים כי רק אחזקת הצי ותכניות התחדשותו הן שיחזירו את המספנות הלאומיות למקום הראוי להן.

מספר המועסקים בענף זה –

גם אם הוא רב – אינו עומד ביחס להון המושקע בו ובוודאי לפדיון המתקבל ממנו.

**לא נשכח שמשכורתו הדולרית של הימאי הישראלי נשארת בתחומי המדינה ולא עוזבת את הארץ, בדומה למשכורתו של הימאי הזר.**

אל לנו לשכוח דבר עקרוני אחד: אותם אנשים הטוענים – ובצדק מסוים – לגובה משכורת הימאי הישראלי ועושים זאת מסיבות השמורות עימם, ברובם אינם מביאים בחשבון שרוב משכורתו של הימאי הינה בשל חובות המוטלים על כל מעסיק במדינת ישראל. גם החקלאי הישראלי, השוטר הישראלי ופקידי ממשלה ישראלים יקרים מעמיתיהם מהעולם השלישי.

## הצי הישראלי כנציג ישראל בחו"ל.

בעצם קיומו, גודלו וחשיבותו היחסית, העולמית, של הצי הישראלי יש משום כרטיס השתתפות בוועידות בינלאומיות שונות הקשורות לנושאי משק הספנות העולמי. ברור שלישראל, כמדינה ימית, יש אינטרסים רבים בוועידות אלו ובהחלטותיהן ולנוכחות נציגו בוועידות השונות שבהן נחתמות אמנות בינלאומיות יש חשיבות עצומה, במיוחד כשמובאות בחשבון השפעות האמנות

השונות על מדינת ישראל. גורם אידיאי יותר הינו עצם עגינתן של אוניות הצי בדגל הישראלי בנמלי העולם השונים, דבר המשפר ללא ספק את נציגות ישראל בעולם שגם כך אינה כה בולטת.

## סיכום

חלק מהמידע שהובא לעיל לקוח משנים קודמות ומוצלחות יותר ובוודאי שקיים היום – אמצע 1984 – מידע חדש יותר ואולי קודר יותר לגבי כדאיות, פדיון, כוח האדם וכד'. חובה עלינו – ובמיוחד ברגעים שכאלו – לזכור את מה שמכונה "חוק חוסר היציבות בספנות": הפגיעה בסחר הימי בעת משבר כלכלי. כך גם רווחיות הפעלת אוניות ולמחרת ברגעים של פריחה כלכלית – גיאות בספנות. לכן, גם ברגעים כאלו של שפל מתמשך – שלא היו כמותו – חובת מי שקשור בספנות לזכור את הגיאות האחרונה ולצפות לבאה.

חובה כרגע על כולנו, ובמיוחד הממשלה וחברות הספנות, לזכור שחוסר ראית העתיד וחוסר כל מדיניות ברורה הן להווה והן לעתיד עלולים להצטבר, ונאלץ בסופו של דבר לפרוע את רובן של החלטות נמוכות בשנים שלעתיד וברגעים לא מתוכננים.



# החל מבצע לחילוץ אוניות הצי של נפוליאון שטובעו באבו-קיר.

צוללנים צרפתיים ומצריים ומודדים ימיים פתחו בסקר במפרץ אבו-קיר, מזרחית לאלכסנדריה, במטרה לאתר את המקומות שבהם שקועות אניות הצי של נפוליאון בנובמבר 1798. משלחת צרפתית, בראשותו של הצוללן המפורסם ז'אק דומה, משתפת פעולה עם הצי המצרי ומחלקת העתיקות של מצרים, במיבצע לחילוץ שרידי האניות, בהתאם להסכם שנחתם בין שתי המדינות.

כידוע, פלש נפוליאון למצרים בשנת 1798 והנחיל תבוסה לשליטיה הממלוקים אבל כוחותיו נותקו מצרפת חודש ימים אחר-כך, כתוצאה מטיבוע הצי שלו על-ידי לורד נלסון הבריטי בקרב המפורסם באבו-קיר.

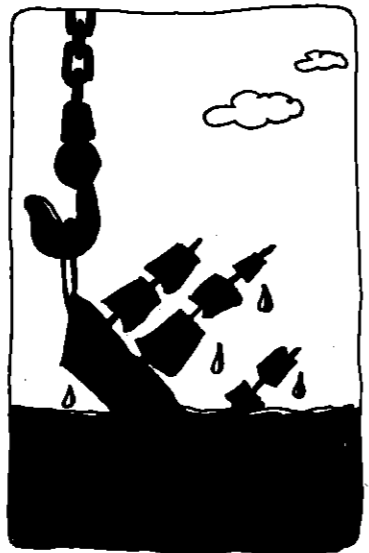
נפוליאון עצמו הצליח לחזור לצרפת באוגוסט 1799, אבל צבאו המשיך להחזיק מעמד במצרים עד 1801 – ואז אוּץ להיכנע לכוחות בריטיים ועותומניים.

המשלחת הצרפתית הגיעה לאלכסנדריה על סיפון הספינה "בון פסטרי", הנושאת ציוד

מיוחד לחילוץ כל החפצים שניתן להעלותם על פני המים, בשלב המוקדם של הסקר. מלאכת החילוץ של האניות הטבועות עצמן תתחיל בשלב מאוחר יותר. הצוללנים והמודדים יסמנו את מקומה של כל אניה שתימצא, על-ידי מצוף שיעגון מעליה. כבר אשתקד הצליחו הצרפתים לאתר את מקום הימצאה של אניית-הדגל "ליאוריאן", ועתה יימשכו החיפושים אחרי שאר האניות הצי של נפוליאון כלל במקורו 13 אניות, אבל לפי אומדנם של אנשי המשלחת, לא יהיה אפשר לחלץ יותר משבע אניות, נוסף ל"ליאוריאן".

בהסכם בין צרפת למצרים מדובר על הקמת מוזיאון ימי באיזור אבו-קיר, אשר בו יוצבו האניות לאחר שיחזור, ואילו חלק מן החפצים שיוצאו מתוכן יוחזרו לצרפת.

לגבי אחת מן האניות – כפי הנראה "ליאוריאן" – קיימת סברה שהיא מכילה אוצר של מטבעות זהב. אם אלה יימצאו ויחולצו – יימסרו לבעלות מחלקת העתיקות המצרית. אבל חפציהם אחרים יחולקו שווה בשווה בין צרפת לבין מצרים. השלב הנוכחי של עבודת החילוץ יימשך כשבעה שבועות. בראשית העבודה יעסקו אנשי המשלחת בניקוי תחתית הים באבו-קיר מכל החפצים המפריעים ומכל החול והסחף שהצטברו על אניית-הדגל "ליאוריאן". ראש המשלחת הצרפתית אמר, כי השלב הנוכחי יסתיים בסוף יולי ואחר-כך תתחדש העבודה בספטמבר למשך חודשיים נוספים. בשלב הנוכחי, יעלו הצוללנים על פני השטח כל הפצ' שניתן להעלות ממצולות הים.



מחלקת העתיקות של מצרים כבר החלה בהקמת מעבדה על החוף, מול מקום טביעת הצי של נפוליאון, כדי לעסוק בשיחזור האניות שיועלו על פני השטח. הצד הצרפתי יספק למעבדה את כל הציוד הדרוש ויממן את המבצע כולו. הצוות הצרפתי מורכב לא רק מצוללנים אלא גם מגיאולוגים, מודדים ימיים, נווטים ועוזרים טכניים. יצטרפו אליהם מן הצד המצרי ארכיאולוגים, צוללנים של הצי המצרי ואנשי-צפרדע מצריים. דומה אמר, כי "ליאוריאן" ושאר האניות הניתנות למשייה לא יועלו מקרקעית הים לפני השנה הבאה, מאחר שהמבצע דורש הכנות מסובכות וגיוס ספינות-חילוץ ועגורנים גדולים. המבצע כולו יהיה כרוך במאמץ גדול, העלול להימשך שלוש עד חמש שנים.

## הוחרפה התחרות על קוי הספנות בים התיכון ואירופה.

התחרות על קוי הספנות בים התיכון וקוי אירופה הוחרפה באחרונה בשיעור ניכר. מצב זה נגרם עקב כניסתן של חברות ספנות קטנות אשר פועלות במחירים נמוכים ביותר ויוצרים שוק פרוץ בענף. מעריכים כי כיום יש עודף של 30 אחוזים בקו הים התיכון של טונגי ספנות; עודף זה יוצר מלחמה חריפה בין החברות השונות. אומנם, בשלב זה נהנים מכך הייצואנים והייצואנים אשר יכולים לתמרן בין החברות השונות ולהשיג מחירים נמוכים ביותר, אולם, חלק מהם כבר מגלה חשש כי בשל התחרות החרפה תהיינה חברות ספנות אשר לא תוכלנה לעמוד בהתחייבויות שלהן כלפי המזמינים.

"גלובס"

**הננו מודיעים בצער רב על מותו הטראגי של חברנו, קצין הרדיו אליהו קדם שנרצח בגלבסטון טקסס. תנחומינו למשפחה השכולה**

**האיגוד הארצי לקציני-ים**

**אנו מביעים את תנחומינו לחברינו: מ/ר אריה בנדרסקי במות עליו אמו ז"ל**

**מ/ר יצחק וידאל במות עליו אימו ז"ל**

**האיגוד הארצי לקציני-ים**

הועדה רואה בחומרה רבה את חופעה החחרות במחירי דמפונג, הגורמת להונלת מטענים כאניות שרות.

ד) לועדה הובהר כי עלות הפעול של אניות ישראליות גבוהה יחסית זאת, כין היחר, בגלל המיסוי הגבוה לעומת המקובל בעולם.

ה) לועדה הובהר כי ענף הספנות מופלה לרעה לעומת ענפי יצוא אחרים בכל הקשור לעדוד יצוא, מיסוי ועוד.

ו) הובהר לועדה כי מתחוללת נטישה של ימאים מן המקצוע, דוקא בגילאים 35-45 מאחר ובהעדר חכניה פנסיה מוקדמת חוששים הימאים כי יהיה עליהם להמשיך במקצועם עד גיל 65.

הועדה רואה בחומרה רבה את הסכנת כפחרון סוביה זו.

ז) הועדה מודאגת מצמצום פעולתו של המכון להכשרה ימיה. הועדה קובעת כי ללא הכשרת עתרות ימאים קיים חשש כי ילך ויפחת מספר הימאים הישראלים כצי הסוחר.

ח) הועדה מביעה דאגתה מחוסר העבודה הקיים בקרב הימאים-דרוגיים.

הועדה רושמת לפנייה את הודעת מנכ"ל משרד החחבורה על המאמצים הנעשים להבטיח הובלה מטענים מישראל וממנה, באניות ישראליות וכי ניחנה הגנה של עד 15 אחוז להכירת אניה ישראלית לעומת אניה זרה.

הועדה פונה לממשלה ולחברות הספנות לעשות מאמצים נוספים ליצירת מקומות העסוקה לימאים.

נוכח האמור לעיל ממליצה הועדה כי:

1) הממשלה תסנה ועדה ממלכתית לבחינת מדיניות ענף הספנות ועתידו זאת נוכח השנויים המתחוללים בענף.

2) על הממשלה להכיר בענף הספנות כענף יצוא לכל דבר ולהעניק לו את ההטבות הניתנות לענפי יצוא ובכלל זה הסדרי מיסון, ביטוח שער, ביטול מס מעסיקים, חוץ התאמה לתנאיו המיוחדים של הענף.

3) הממשלה תיזום חוק לעדוד הספנות הישראלית, ותגן עליה מפני חחרות פרועה.

4) חיבתן מחדש מערכת המיסוי על המועסקים בענף.

5) משרד החחבורה ומשרד האוצר יסכמו בהקדם את חכניה הפנסיה המוקדמת לימאים, כך שחאפשר פרישת ימאים בגיל סכיר וכחנאים מהקבלים על הרעת.

6) משרד החחבורה יפעל להמשך קיומו של המכון להכשרה ימיה.

7) הועדה פונה לטר החחבורה לרווח לה כחוך ששה חודשים על מימוש המלצותיה.

ירושלים, 12.6.84

**תוקם ועדה ממלכתית לטיפול בענף הספנות**

הועדה הכלכלה אישרה היום את הקמת המועדה למי צרי תירס ועגבניות מועצות אלה יאפשר הרחבת יצוא מוצרים אלה ע"י הכנת ורכישת חומר הגלם בארץ. יצוא מוצרי עגבניות הניע כ-1983 ל-35 מיליון דולר ומיצר תירס ל-15 מיליון דולר.

הועדה הכלכלה של הכנסת קראה היום למנות וועדה מר לבחינת מדיניות ענף הספנות ועתידו נוכח השינוי יים המתחוללים בענף. הודיע

דה גם קראה להפעיל תוכנית פנסיה מוקדמת לימאים ול הגן על הצד הישראלי מפני תחרות פרועה של חברות זרות.

**הכנסת**

# מסקנות ועדות

הכנסת העשירית  
מ"ב רביעי  
ט"ז '84

## מסקנות ועדת הכלכלה בענין הספנות הישראלית

ביום 27.2.84 החליטה הכנסת להעביר לועדה הכלכלה את ההצעה לסדר-היום של חברת הכנסת ש. ארכלי-אלמוזלינו - "הספנות הישראלית".

עיקרי ההצעה היו כי הספנות הישראלית נמצאת במשבר הנובע:

- א) משפל בענף הספנות העולמית.
  - ב) הסטח מטענים מאניות ישראליות לאניות זרות.
  - ג) היעדר עידוד ממשלתי לענף בדומה לעידוד הניתן לענפי יצוא אחרים.
- הועדה כדונה בנושא שמעה את מנכ"ל משרד החחבורה מר ע. לנדאו ונציגי המשרד, נציגי משרד האוצר נציגי איגוד חברות הספנות נציגי ההסתדרות וועדי קציני הים והימאים הדרוגיים, והגיעה למסקנות וההמלצות הבאות:
- א) לועדה הובאו נתונים המלמדים כי כצי הסוחר הישראלי מצויד עתה כ-100 אניות, הפדיון הוא בסיליארד דולר לשנה, והערך המוסף כ-300 מיליון דולר.
  - ב) מנחונים שהובאו מחבר עו"ד כי קצב הגידול של הענף מפגור אחרי החפתחות כלל היצוא.

כ) לועדה הובהר כי ענף הספנות בעולם עובר מהפך המתאפיין מחד כחיודשים טכנולוגיים המביאים לצמצום צווחי האניות ומאידך לכניסת מדינות חדשות לענף בעיקר כאלה הסאופינות בשכר עבודה נמוך.

ג) לועדה הובהר כי קיים כיום בעולם עודף ניכר של אניות שחלקן מצוות ע"י כח אום זול מאוד חופעה זו גורמת למצב בו החחרות בעולם היא לעתים במחירים הנמוכים ממחיר העלות הישירה.

החידוד הוציא לקציני ים
תאריך: 3.7.84
מספר: 4
מחלקה: 4
מחלקה: 4



חברה לתעשייה וספנות  
"תריש" (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

"פלמח 2" (צים סידיני)  
ו"מורן"

## ינור שרותי ים בע"מ

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

ומודיעים על החלפת מספרי הטלפון  
במשרדה הראשי בחיפה  
מספרי הטלפון החדשים הם:  
04-523281-2-3

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



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 טכנומית לים התיכון בע"מ

# לתשומת לב הקצינים ומשפחותיהם

למופעי בידור שונים אשר אחד מהם הוא הלונה-פארק בחיפה. ושוב, אנא, התעניינו טלפונית.

בטאון זה רואה אור כאשר הקיץ בעיצומו ומשפחות רבות של חברינו תמצאנה עצמן מחוץ לבתיהן בבילויים שונים או במסעות.

ברצוני להביא לידיעת משפחות הקצינים כי בעתיד הקרוב כלומר, סוף יולי - תחילת אוגוסט 1984, עומד להערך ערב גבינות ויין לקציני-הים ומשפחותיהם. בנושא זה ישלחו פרסומים בנפרד, אך הינכם מתבקשים לגלות ערנות ולהתעניין במשרדי האיגוד.

אנו מודים לכל חברינו הנענים לבקשתנו ונכונים לכתוב, להביע דעות, לספר סיפורים, לצלם צילומים, לכתוב שירים. ידוע שאנו לא משוררים גדולים, סופרים, ציירים, או צלמים מפורסמים, אך נכון יהיה להשתתף בבטאון שהוא שלנו ומוצא עבורנו...

הנכם מוזמנים כבר עתה לכתוב למערכת הבטאון ולהפנות אלינו שאלות, הבעת דעות וכדומה לבטאון הבא אשר יראה אור בעוד כשלושה חודשים.

בחודשים יולי-אוגוסט תנתן אפשרות של רכישת כרטיסים מוזלים לימאים ולקציני-ים

אורנה



# מזל טוב

להולדת בן או בת  
אבודים מקסים כלכל ראשי - בן  
דוקרלאן הנרי חובל 2 - בן  
גבע עמיר מ/ראשון - בן  
עזרא שמעון מ/3 - בת  
מורדי חבר מ/2 - בת  
עמר משה מ/1 - בת  
שחוק פואד מ/1 - בן  
ביטון ז'ק כלכל ראשי - בת  
דיטיאט אמנון מ/2 - בן  
גנדלמן אורי מ/ר - בן

לנישואין

שוהט נגי אלחוטאי ראשי - (הבת)  
יוהנה יוסף מ/1  
מירב מודכי ר/ח (הבת)  
בשורה שיליאן מ/2

לבר מצווה

ההט יובל כלכל ראשי - בר מצווה  
שמע רם מ/ר - בר מצווה  
גירא אשכנזי ר/ח - בת מצווה  
דוד שנהב מ/2 - בר מצווה  
יהודה קלו חשמלאי - בת מצווה

להולדת נכד או נכדה

פאר דב מ/ראשון - נכדה  
דניאלי גיל מ/2 - נכד  
אלון משה ר/ח נתב - נכדה

MANO SEAWAYS LTD.

- SHIPOWNERS
- CHARTERERS
- SHIPAGENTS
- MANAGEMENT

HEAD OFFICE:  
39-41, HAMEGINIM AVE. HAIFA, ISRAEL. TEL. 04-537227-9  
TELEX: 46814-5, CABLES: MORMANO HAIFA. P.O.B. 3003  
TEL AVIV: TLX 361281; ASHDOD: TLX 31856; EILAT: TLX 46707/8