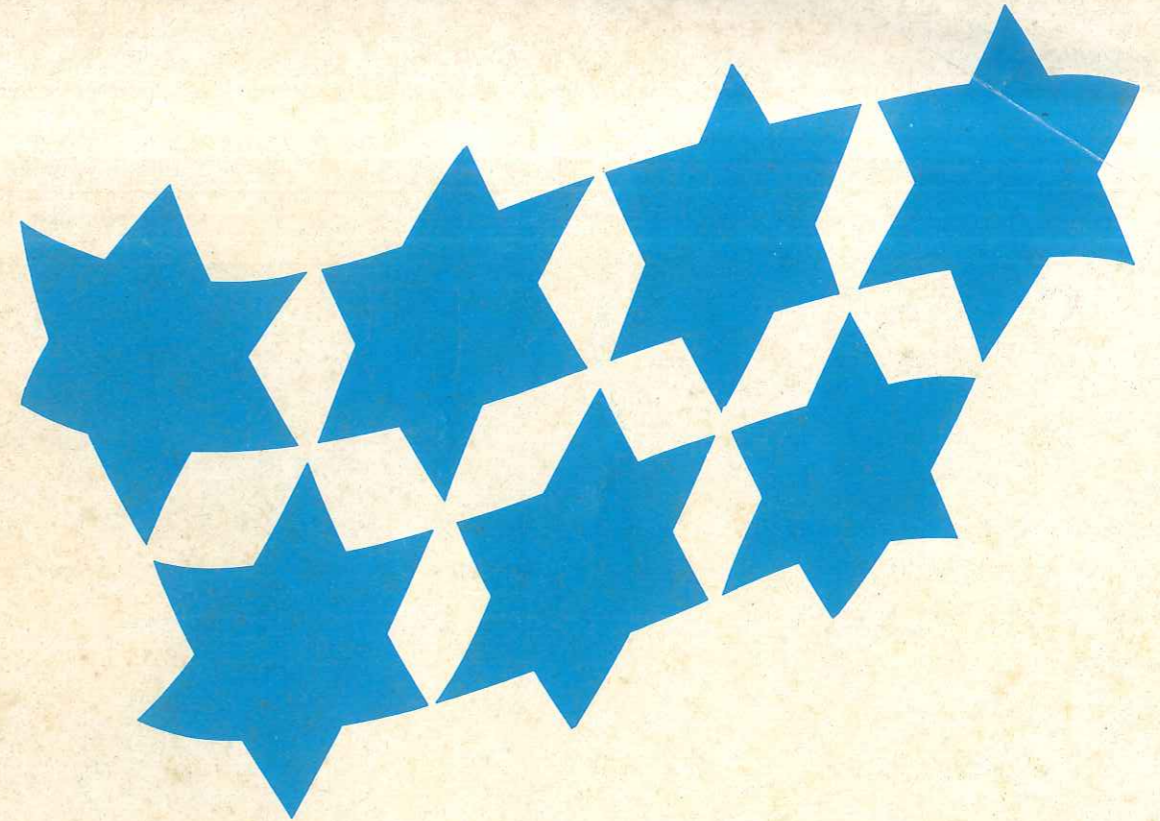




גליון מס' 24 אב תשמ"ה אוגוסט 1985

בטאון קצין הים הישראלי

גם היא תמכר?



עם שירות
שבעה כוכבים של צים -
המטען שלך
הוא כוכב ראשי



Beit

בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22 ת.ד. 9512
טלפון: 2-04-512231
9-04-524288
מברקים: איסופגרם
מיקוד: 35662

THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

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

גליון מס' 24
אב תשמ"ה
אוגוסט 1985

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

מזכירת המערכת:
אורנה שלמן

צילומים: יואב פסטרנק, דובי אילן.
גרפיקה: חוה רשף.
סידור והפקה: תירוש בע"מ.

דבר העורך

שוב מציבור קוראינו לשלוח כל חומר אשר לדעתם יעניין את חברינו. לקראת השנה החדשה הבאה עלינו לטובה אנו מברכים את כל חברי האיגוד ומשפחותיהם בחג שמח, שתהיה שנה של בטחון, שגשוג כלכלי, ושנת שלום לכל בית ישראל.

המערכת

זמן רב לא יצא לאור בטאון איגוד קציני הים והסיבה העיקרית היא אי סיום חתימת חוזה העבודה והסכם הפני סיה המוקדמת. בטאון זה כולל את השינויים בחוזה העבודה וכן פעולות שננקטות וינקטו בכדי לסיים את פרשת הפנסיה המוקדמת.

תגובות החברים למערכת הן מועטות וכן הדבר גם לגבי מכתבים. אנו מבקשים

מה בגיליון

2	דו"ח מזכירות
19	30 שנה לסיים פרשת 'בת גלים'
10	מה נשתנה
21	פנסיה מוקדמת - ביטול ה"קרן"
17	כינוס מועצת איגוד קציני הים
27	ההכרה שבדרך
2	תמונת השער

תמונת השער
א/מ ורד בשלבי הגדלה במספנות ישראל.
האם צפוי לה בעקבות כך עתיד וורוד? ראה
כתבה בעמ' 9.



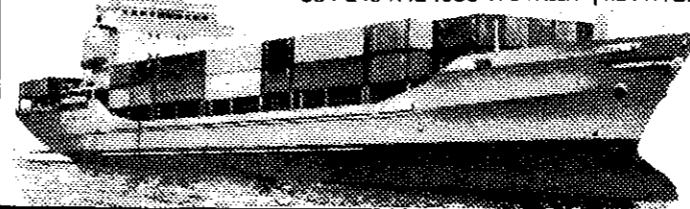
קו סכנות סדיך לשרות היבואנים והיצואנים

אלאלוף ושות' ספנות בע"מ

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

הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה
להמבורג, ברמן, רוטרדם
אנטורפן, פליקסטאו וחזרה

CARMEL ALTONIC
CARIBIC-1
אוניות מכולה חדישות



קצין-ים יקר,

למה לשלם יותר? !!!

אריה ויסמן (לשעבר ממחלקת התביעות בסוכנות הביטוח "רמוני"), שמח להודיעכם על פתיחת משרדו החדש במסגרת זו מוצע לכם שרות בכל ענפי הביטוח כגון:

ביטוחי דירות, ביטוח רכב ביטוחי חיים, תוכניות חיסכון לילדים וכד'.

השרות ינתן בביתכם ואו במשרד לפי החלטתכם.

- מובטח לכם:
- שרות אישי ומסור.
- הנחות ליורדיים ומשפחותיהם בכל חבי הספנות.
- סילוק תביעות מהיר ביותר.

כדאי לכם לבדוק אתי לפני שתחליטו.

מסי הטלפון במשרדי: (04)670560. בביתי: (04)719661

ויסמן אריה Weissman Arie

INSURANCE AGENCY

סוכנות לביטוח

32, Y.L.PERETZ ST., HAIFA, ISRAEL

רח' יל.פרץ 32. קומה ד'. ת.ד. 46609 חיפה 31465





דו"ח מזכירות האיגוד

מאז הופעתו של הבטאון האחרון (מס. 23) נסגרו חלק גדול מהנושאים עליהם דיווחנו בשעתו כתלויים ועומדים.

א. עתירתנו לבג"ץ בעניין הפנסיה המוקדמת נדחתה - למרות שבפסק הדין גופו מביעים השופטים אהדה לא מעטה לענייננו. לאחר שנשלחו גם בהשגת שיתוף הפעולה של שותפינו לקרן (איגוד חברות הספנות ואיגוד הימאים הדירוגיים) במאמצינו להשתמש בכספי הקרן בצורה אלטרנטיבית לרווחת יורדי הים, החלטנו שאין טעם להמשיך ולהשליך את כספינו למה שהפך בהכרח להיות חבית חסרת תחתית, ובכוונתנו לדרוש את פירוק הקרן. הפסקת הניכוי משכרנו, הפניית "הפרשות המעביד" לשכר החדשי והחזר הכספים שהצטברו בקרן, לחברים.

ב. לאחר מאבקים חריפים, נחתם לבסוף הסכם העבודה לשנת 1984/5 ו-1985/6 עם חברות הספנות.

אמנם אין אנו מרוצים מהסכם זה, אך נראה כי במצב העניינים הנוכחי הן בספנות בכלל והן במשק הישראלי בפרט - זה המכסימום שיוכלו להשיג. אנו מצרפים לגליון זה את הסכם העבודה כפי שנחתם, על מנת שכל חברי האיגוד יעינינו בו. נעיר עוד כי הגענו למסקנה שעדיף הסכם מחודש חתום, גם אם אינו אידיאלי, על פני חוסר הסכם בכלל, אשר יביא בהכרח לאנרכיה בספנות - כפי שקרה בין השנים 1974-1978.

ג. למרות שלא הצלחנו לעצור את מכירתה של האניה "דגן", מסתבר שע"י התנגדותנו התקיפה, כפי שבוטאה בשטח, הן לגבי העמדתה של ה"ימה" והן לגבי מכירת ה"דגן", הצלחנו לעזור במניעת - או לפחות בדחיית - מכירתו/או העמדתן של אניות אחרות של צים.

ידוע כי מזה זמן מסויים קיימת בצים תכנית של צמצום דרסטי במספר האניות הישראליות שהחברה מפעילה.

הנהלת החברה מעדיפה לחזור אניות זרות (דוגמת האניה היוונית ג'יני אשר הביאה לישראל את המטען שהיה מיועד ל"דגן") או להפעיל אניות שבבעלותה בצוותים וקצונה זרים (דוגמת ה"גולד-סטר", "פטריו" ועוד).

ע"י חוסר ההתפשרות שלנו (עד כמה שהדבר ניתן) הן בזמן העמדתה של ה"ימה", והן בזמן מכירתה של ה"דגן", גרמנו להנהלת צים לחשוב פעמים רבות לפני שימכרו אניה ישראלית או יפסיקו את תפעולה - לטובת אניה זרה.

ברצוננו להזכיר כי בשני המקרים הנ"ל, היתה תגובת האיגוד עיכוב מיידי של אניות חבורות של החברה - ע"י הנתבים - והחזקת הקצינים על האניות (לאחר שהדירוגים הסכימו להתפנות) עד להשגת הסכם חתום עם החברה בנוגע לזכויות הקצינים, שירדו מהאניות הנ"ל (המשך העסקה, המתנה וכו').

בהקשר לכך, נזכיר לחברים כי תכנית החברה לצימצום חריף במספר האניות הישראליות עדיין שרירה וקיימת, ועל כולנו לעמוד היטב על המשמר

ולהמשיך לעשות את כל אשר ביכולתנו כדי למנוע ביצוע תכנית זו.

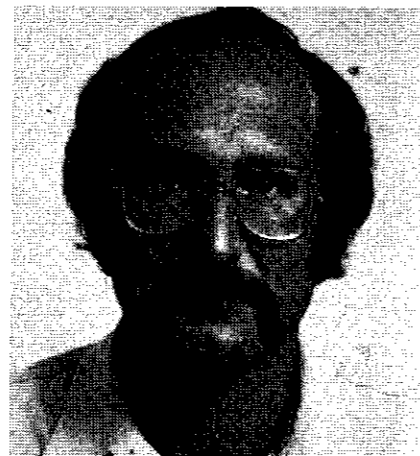
ד. לאחר 3 שנות מאבקים חריפים, נחתם לבסוף הסכם העבודה החדש לנתבים. בהסכם זה הושג במלואו היעד הראשוני והוא: - הגרלה דרסטית של השכר הפנסיוני של הנתב, על חשבון חלק מתוספות השכר הלא-פנסיוניות. ההישג הנוסף החשוב ביותר לדעתנו, היה, החלת השכר הפנסיוני החדש גם על הפנסיונרים הקיימים של רשות-נמלים. הכוונה לנתבים הנמצאים כבר בפנסיה, אם פנסיית זקנה ואם פנסיית נכות או פנסיה מוקדמת, וחשוב מכל, - אלמנותיהם של נתבים אשר נפטרו.

אמנם אין מדובר כאן במספר גדול של חברים, אך העניין הוא עקרוני, ומגלם את תפיסתה של מזכירות האיגוד הנוכחית, האומרת כי יש לדאוג לכל חבר וחבר (ולמשפחתו) כאילו היו עולם ומלואו.

ה. כבר בתחילת השנה, נחתם הסכם עם מפעילי הגוררות בנמל חדרה, וקציני הגוררות הפכו באופן רשמי ומעשי לחלק מחטיבת הקצינים (שלוחה באיגוד).

ו. בשנה האחרונה נתקיימו באיגוד מספר אסיפות דיווח לקצינים ולחטיבת ר/ח ו'מ/ר, אנו מקווים כי האסיפות הללו תרמו ליתר חבנה של המצב ולליכוד השורות בעתיד. נוסף לקיים אסיפות אשר בהן נדווח לציבור הקצינים על פעילות האיגוד ועל הבעיות אשר בפניהן אנו עומדים.

ז. לסיום דו"ח זה, ניגע בעוד נושא - אשר נראה לנו חשוב במיוחד, וחשוב שיגיע לידיעתו של כל חבר וחבר באיגוד.



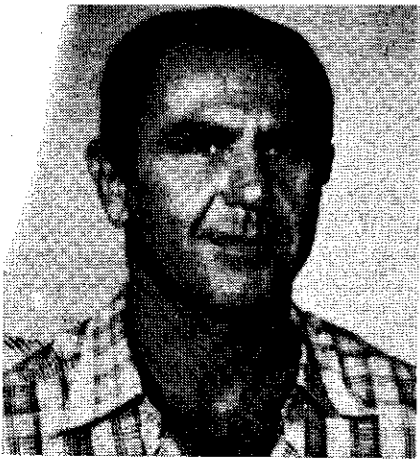
מ/ר עזרי ארו

אין זה סוד, כי בשנים קודמות היה קיים מתח ניכר בין מזכירי 2 החטיבות השונות באיגוד (ר/ח, מ/ר - וקצינים). עובדה זו היתה ידועה, לצערנו, לא רק לחברי האיגוד, כי אם גם לחברות הספנות, אשר לא פעם ניצלו זאת לרעתנו.

אנו שמחים להודיע לכל חברינו, כי זה למעלה משנה קיימת הרמוניה מלאה במזכירות, ושיתוף הפעולה בין המזכירים הוא מקסימלי (כאשר כל מזכיר שומר כמובן על עצמאות מלאה וחופש פעולה מלא).

גם חברות הספנות (בפרט צים) והגופים האחרים הבאים אתנו במגע חשים זאת, ונראה כי עובדה זו אינה גורמת להם נחת.

לדעתנו, בפרט בימים אלה, הקשים כל כך לספנות הישראלית, חשוב ביותר לשמור על שורות מאוחדות, למנוע



ר/ח מרקוביץ אפרים

חיכוכים בין חברי האיגוד ולעמוד כגוף אחד מול הלחצים השונים המופעלים עלינו מכל עבר.

בית הדין המשמעתי לימאים

קיים נושא אשר רוב חברי האיגוד אינם מודעים לו, אך הוא חשוב ביותר. בית הדין המשמעתי לימאים שליד משרד התחבורה, קצין ים או רב-חובל אשר לרוע מזלו, ולא בהכרח באשמתו, מגיע למצב בו הוא מואשם ע"י מנהל הספנות הופך להיות תלוי בבית דין זה. כל פרנסתו, שמו הטוב וניתן לומר שבמידה רבה כל חייו, הופכים להיות תלויים בצורת תפקודו של בית הדין הנ"ל.

ניקח לדוגמה את המקרה אשר התפרסם בכל כלי התקשורת בישראל - מקרהו של רב-חובל אבנר גלעד. זהו מקרה קלטי שבו טיפול יעיל ונמרץ מצד בית הדין המשמעתי (ובכונתנו בזה, מצדו של אב בית הדין, השופט עו"ד ראובן חן) תרם רבות להקטנת הנזק המעשי ובעיקר הנזק הנפשי העצום אשר נגרם לר/ח גלעד.

לרוע המזל, פסק דינו האמיץ של השופט בעניין זה, בו נאמרה בצורה תקיפה האמת על דרך פעולתם השלילית של ראשי משרד התחבורה, החל משר התחבורה עצמו, מגתל מינהל הספנות, וה"חוקר" הן חירם הפך להיות היבלת הביורוקרטית האחרונה עליה דרך השופט.

משרד התחבורה התארגן כדי להפטר מהשופט אשר "הפריע" לאנשי הביורוקרטיה - ואכן הביאו לפיטוריו (ככינוי התפטרותו).

אנו עומדים להיות צפויים למצב אבסורדי בו משרד התחבורה יהיה גם הקטיגור המכין את כתבי האישום נגד חברינו - וגם השופט הדין אותם - בעקבות כתב אישום שהוא עצמו הכין. מצב זה מזכיר את הנעשה בבדיה "מ של היום, או במשטרים אפלים אחרים של אירופה לפני ארבעים-חמישים שנה.

אנו לא נקבל נסיון זה בחיובק ידיים ונעשה את כל אשר ביכולתנו כדי לדאוג לכך שבבית הדין המשמעתי יושב שופט אמיתי, עצמאי ואובייקטיבי, אשר לא יחסס להביע את דעתו - אפילו אם היא נוגדת את עמדת אלה אשר שכרו אותו לעבודת השיפוט.

איננו יכולים לדעת אם ניתן להחזיר את הגלגל אחורנית, כלומר אם כבוד השופט ראובן חן יסכים לחזור ולהיות אב בית הדין - במידה והתפקיד יוצע לו מחדש, אך אין ספק שאם נוכח לכך, יהיה זה הפתרון הטוב ביותר.

בכל מקרה, עלינו להיות נבונים גם להגיב בצורה קיצונית, על מנת למנוע את חברינו מלהשפט ע"י שופטים "מטעים".

ר/ח אפרים מרקוביץ

הלו, מי מדבר

התורשתי שאתה מאותב בתפקיד, ותנה בוקר אחד, מיכתב התפטרות כלי כל אזהרה מוקדמת? נקדים ונאמר שיתיי מאושר יותר אם כל העניין תוה לא היה עושה כותרות. רציתי גם להסתלק כשקט לשאלתי, אכן התרשמת נכון. ארבע שנים יחד מלאות עניין, חשתי כהחלט שאני ממלא גם שליחות חשובה בכל הנוגע לתחום הספנות.

אז מה קרה? הספקתי לתוש כך, כאשר גיליתי כי מה שרוצים ממני המעסיקים הפורמאליים שלי, הוא שבמשפטים שאני מנהל, אראה עצמי כאחד השוים למחנה שלהם. ואיך אפשר להיות "שווה" לאחד מהעדידים המתדיינים בפניו, וגם לשפוט כנייהם זו?

אתה מדבר אלי בחזרות, עו"ד חן. טוב, הכח נפשו את הדברים, במני בית הדין המשמעתי לימאים מוכאים כמובן וימאים, מינהל הספנות והנמלים הוא המאשים אותם. ואכן, הוא גם האחראי לעצם קיומו של בית הדין המשמעתי. מה של היה ברור תמיד הוא, שהגוף הזה מוגבל והמחסום הוא עצם פעילות בית הדין. החלטתי להתפטר לאחר שהתברר לי כי המינהל הזה רוצה להשתלט על בית הדין.

כמינהל הספנות והנמלים מאשימים אותך שאתה, במקום לשפוט את הימאים, לראות בהם את תנאשמים. התחלת במסקנותיך שלך, להושיב את הפסקים הבכירים על סטל הנאשמים... לא עריך להגזים, אבל אני מודה באשמת. בהחלט היו מוקרים שבהם גערתי במהלך דיון, או במסקנות בכירים כמינהל. בדרך עבודתם, או בשימוש לא נכון בסמכותם. אם דברים כאלה נתגלו במהלך דיון מחובתי היה לתשוף אותם. אני מבין לליכס של הפקידים, או חוסר הראשיות - לשפוט צדק.

באיות שלב החלטת שאתה מתפטר? זה היה כאשר הודיעו לי על החלטתה של משרד התחבורה ל"ארגון מחדש" של בית הדין המשמעתי. הצעתי וראיתי כמה מדובר, והיה ברור לי מיידי שאינני רוצים לראות אותי שם, ועוד יותר היה ברור לי, שבגדה אירעו"כ זה אני לא עובד. כיושבי בדין אני צריך להיות עצמאי. בלתי תלוי וללא משואפנים.

מרישתך סופית? אני יודע שישנם נרמים שאינם משלימים עם מרישת, כמו למשל איגוד הימאים הקצינים, ואם יצאו מחאות בעניין לי ברור שאני לא מוכן לחיות עם ה"אירגון מחדש" הזה. המבטיח יותר מעורבות של הפקידים בבית הדין. בקיצור, אני לא מוכן לעבוד כשפוליטרוק מעל ראשי.

צבי טל

עו"ד ראובן חן, אב בית הדין המשמעתי לימאים, שהתפטר מתפקידו.

אני לא מוכן לעבוד עם פוליטרוק מעל ראשי

יש לזכור כי מעצבי המדיניות בממשלת ישראל אינם מעוניינים כלל בצייטונות ישראליות ולא איכפת להם אם ישארו בסך הכל 3/4 אניות ישראליות (כפי שלא התבייש להתבטא בזמנו מנכ"ל משרד התחבורה עוזי לנדאו).

חברות הספנות הישראליות מעדיפות לעבוד עם אניות זרות חכורות, מאשר עם אניות ישראליות שבבעלותן.

בכל הזדמנות אפשרית, מעדיפות אותן חברות ישראליות להעסיק זרים גם על

אניות שבבעלותן. משרד התחבורה אינו נוקף, ביזמתו, אצבע בכדי למנוע תופעה זו, למרות שהיא מנוגדת לחוק הספנות - שמשדד התחבורה ממונה על אכיפתו.

אנו, בפירוש, הגוף היחיד במדינת ישראל המעוניין באמת, ובתום לב, לקיים ספנות ישראלית, עם ספנים ישראלים (אנו מוסמכים כמובן להתייחס לקצינים בלבד). אם נהיה מלוכדים, יש לנו סיכוי לשמור על

הקיים, ואולי בזמנים טובים יותר לספנות, גם להשתתף בהגדלת הצי.

אנו קוראים לכל חברינו:

שימרו על האינטרסים המשותפים. הימנעו מחיכוכים בין הקצינים באניות. הימנעו מהשמצות החדיות ומכל חיכוכים פנימיים אשר רק יקלו את מלאכתם של אלה הרוצים בהפסקת קיומם של קצינים ישראלים באניות צייהסוחר.

הבהרות לסעיפי חוזה העבודה

הקצינים עם נציגי האיגוד. החברה במקרה זה עקפה את האיגוד, וציבור הקצינים לא מצא לנכון להתייעץ עם נציגיהם. ועד היום אין אנו יודעים את מהות הקורס ולא זו בלבד, אלא שנפגע סעיף הכלכלה שבחוזה ויש חשש שכוונת החברה הייתה ליצור תקדים כזה.

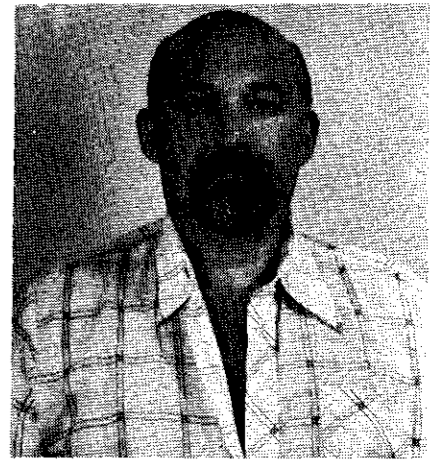
בנוסף לדו"ח המזכירות בכטאון הנוכחי, אנו רוצים לעמוד על סעיפים בחוזה העבודה לקצינים אשר משום מה אינם נשמרים ע"י החברות והם:

1. תשלום עבור ימי בדיקות רפואיות:

בסעיף 2.3.4 כתוב במפורש - עבור ימי הבדיקה, לכן יש לדרוש עבור כל ימי הבדיקות הנדרשות וכן יש להמציא אישורים לכך או מרופא החברה או מהרופא הפרטי. כן יש לדרוש דמי כלכלה למי שמגיע על סמך אותו סעיף.

2. כלכלה וימי תשלום עבור השתלמויות:

סעיף 5.9.1 סעיף קטן (6) כולל השתלמויות באניה "דור" או כל השתלמות אחרת כולל מחשבים. בנוגע להשתלמות מחשבים בחב' צים ברצוננו לציין את אי שיתוף הפעולה של



כלכלר/ שפירא יהושע

סדרי עבודה - פרק 3

1. נודע לנו כי רביחובלים מחליפים קציני סיפון במשמרתם, והקצינים נשלחים לעבודה בסיפון על מנת לקצר בשעות הנוספות. עלינו להדגיש שוב שהדבר מנוגד לחוזה העבודה. למעט נסיבות מיוחדות - אנו מבקשים מקצינים אשר להם קורה דבר כזה לדווח לאיגוד בזמן הגעת האניה ארצה או טלפונית לפני הגעת האניה.

2. מנוחה רצופה ושעות נוספות - אנו פונים שוב לקצינים הבכירים ולראשי המחלקות: אנא, הקפידו על שעות המנוחה ועל רישום נכון של השעות הנוספות. לצערנו, רוב הפניות בקשר לשעות הנוספות מגיעות אלינו לאחר שהקצין ירד מן האניה ואין באפשרותנו לבדוק את העניין.

3. סעיף 6.3 - באחרונה ניסו חברות הספנות לשנות את נוהג מכירת אספקה קטנה של מוצרים ישראלים בשקלים, במטרה להתייעל!!! נוהג זה הופסק - ונשלחו חוזרים לאניות בהתאם, כלומר, מוצרים ישראלים ימכרו אך ורק בשקלים.

מזכירות חטיבת הקצינים

איתו אם עבר או נכשל ובכלל זה - יש לאפשר לקצין לראות את הדו"ח שנרשם עליו, ושדו"ח זה לא יהיה חסוי בפניו. לצערנו, הופעל הקורס, אך לא נראה לנו שהוא עזר לקידום קצינים, וההפך הוא הנכון - הכשיל הרבה קצינים. המסקנה היא, שאם הקצינים ימשיכו לפעול באופן כזה ללא שיתוף פעולה עמנו, ולא יעמדו על זכויותיהם לפני מעשה - נצא כולנו נפסדים.

באחרונה, ירוד מוראל ציבור קציני הים, וכולם חשים הרגשה של חוסר וודאות עקב אי ידיעת העתיד. ברצוננו לציין כי המצב בספנות כרגע איננו רע, אם כי נכון הדבר שחברת צים מעדיפה לעבוד עם ימאים זרים ועם אניות זרות בטענה של הסכון. עם זאת, ולמרות המצב, המעמיד אותנו בפני קשיים - עלינו להתעלות על עצמנו, לעזור זה לזה, להיות סבלניים יותר מבעבר ולשמור על יחסים הדדיים טובים.

באחרונה אנו מונעים מחב' צים ומחב' אליים קבלת קצינים קבועים חדשים כל עוד יש, לפי טענת החברות, קצינים עודפים. ברור לנו כי הדבר יפגע בעתיד הצי לטווח הרחוק, אך עלינו מוטלת החובה כיום לדאוג לציבור הקצינים הקיים ולמנוע תחרות ביניהם וכן למנוע התעלות בהם מצד חברות הספנות, עקב היווצרות של עודף קצינים.

שי לחג בחברת צים

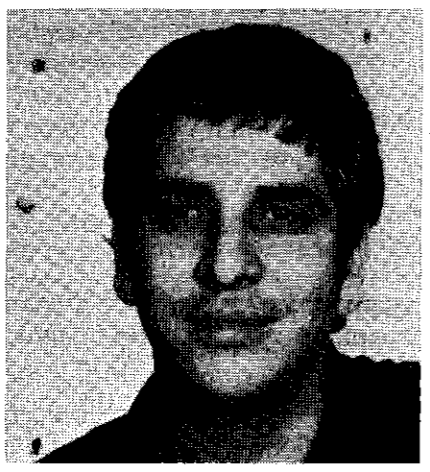
כידוע, אין איגוד הקצינים מעורב במשלוחי המתנות לקציני החברה, אך הפעם - עלי להעיר ביחס למתנה שניתנה בחג הפסח האחרון.

מבלי להתייחס לערכה הכספי של המתנה, הרי שהייתי מופתע מאד מאופן חלוקת המתנות. הדבר העלה בי זכרונות בלתי נעימים של חלוקת מצרכים בתקופת הצנע.

למרות שפניתי אישית בבקשה (ליר/ח אורי אדר מנהל מינהל הצי, ליר/ח רמי בלס מנהל אגף הצוות, ול'חגי רם מנהל מח' שירותי רווחה) לשלוח את המתנה לבתייהם של הקצינים הנמצאים בהפלגה בערב החג, לא רק שלא נעניתי, כי אם לא מצאו לנכון הנ"ל להתייחס לבקשתי זו אפילו לא במכתב הסבר.

על כן, מספר רב של משפחות קצינים לא קיבלו את המתנה לחג וכן לא קיבלו את

בקשר לקידום בדרגות הבכירות, מגיעות אלינו פניות מקצינים - אך בנושא זה אין אנו אנשי בשורה. עד כה לא מצאנו לנכון לתת פרסום בבטאון או בעלון האיגוד לנושא רגיש זה, וביקשנו, על כן, מחב' הספנות צים להפנות מכתבים אישיים עם הסבר מתאים על המצב העכשווי והתחזית לעתיד - לקצינים אשר להם תעודות הסמכה לדרגות הגבוהות (חובל/1, מכ/1, מ/ר, ר/ח). כיוון שעד היום דבר זה לא



ח/1 רומנו אלי

נעשה, הרי שעלינו להביא לידיעתכם כי לפי הערכתנו ולפי מצבת כח האדם בדרגות הבכירות, אין אנו רואים שבשנתיים הקרובות יהיו קידומי דרגות. אנו נשאלים רבות ביחס לפיטורין. שמועות ולא שמועות... עד רגע זה לא היו שום פיטורי קצינים מצד החברות וכן אין כל דרישה לפיטורין של קצינים להוציא מקרים חריגים (לפי הסכמי העבודה).

הפלגות מזכירי האיגוד

מזכירי איגוד הקצינים, מפליגים בזמן חופשתם השנתית ועקב זאת אנו נשאלים (ושאלות אלו כפי שהופנו אלינו עם נימה של רוגז) מדוע מזכיר איגוד מפליג. האמת היא שהפתיחה אותנו גישה זו ועלינו להזכירכם כי:

- א. מזכירי האיגוד הם קצינים וימאים מן המניין.
- ב. במשך כל השנים באנו בטענה שמזכירי האיגוד אינם מפליגים וכי עליהם לשמור על הקשר עם הים ועם מקצועם.
- ג. כן, גם לנו מגיעה חופשה שנתית.

אלי רומנו ויהושע שפירא, מזכירי חטיבת הקצינים

האם חסכה החברה במקרה זה כסף? או שמא נחסך כסף - אבל למי? אתה מבין את זה ברור??

אלי רומנו, מזכיר.



הסכם

נחתם בתל-אביב ביום 3 לחודש מאי 1985.

בין: ההסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל, האגף לאיגוד מקצועי, האיגוד הארצי לקציני הים

להלן צד א'

לבין: איגוד חברות הספנות הישראלית המייצג את חברות הספנות החברות בו.

להלן צד ב'

מוסכם בין הצדדים כדלקמן:

1. הסכמי העבודה הקיבוציים ולרבי חובלים ומכונאים ראשיים, (להלן קציני הים) מתחדשים לתקופה עד 31.3.1986, בשינויים המפורטים בנספחים א' ו-ב' להסכם זה.
2. ביום 1.4.1985 תעודכן משכורת החוף של קציני הים, הכוללת את תוספת היוקר ששולמה ביום 1.4.1985, (להלן "משכורת החוף") לפי ערכה הדולרי של משכורת החוף כפי שהיה ביום 1.4.1984.
3. במסגרת ההסכם הבא, דהיינו מיום 1.4.1986 עד 31.3.1987, תעודכן משכורת החוף של קציני הים, הכוללת את תוספת היוקר שתשולם ביום 1.4.1986, (או תוספת היוקר עבור התקופה שעד יום 1.4.1986, אם לא שולמה תוספת יוקר ב-1.4.1986) לפי ערכה דולרי של משכורת חוף ביום 1.4.1985.
4. תוקף הסכם זה מיום 1.4.1985

בהתייחס להסכם שנחתם בינינו היום ועל אף האמור בסעיף 3 שלו, ומבלי שהדבר יתפרש כהסכמה מצידנו לפגיעה ברוח האמור בו, הוסכם בינינו כי לקראת חידוש הסכמי העבודה הקיבוציים לשנת 1986/7 ובהקשר להפעלת סעיף 3 להסכם יבחנו הצדדים במשותף את מצב הספנות הישראלית ואת ההתפתחות בשער הדולר וינהלו מו"מ בהתאם.

בהתייחס להסכם שנחתם בינינו היום ועל אף האמור בסעיף 2 שלו, ומבלי שהדבר יתפרש כהסכמה מצידנו לפגיעה ברוח האמור בסעיף 2 להסכם, הוסכם בינינו כי לאור מצבה של הספנות הישראלית תהיה התוספת למשכורת החוף החל ב-1.4.1985 בשעור 20% והחל ב-1.10.1985 - 2.5% נוספים, באופן שהתוספת למשכורת החוף תהיה בסך 22.5%.

שינויים בהסכם קיבוצי לקצינים

1. בסעיף 4.2.2, שכותרתו "תוספת ותק", יוכנסו השינויים הבאים:
א. סעיפי משנה (1) ו-(2) יוחלפו בסעיפי המשנה הבאים:

1. תוספת ותק בעד תקופות שירות באניות ארצישראליות שלפני קום המדינה, באניות חכורות על ידי ההגנה והמוסד ובאניות של חברות ספנות ישראליות כדירוג וכקצין, החל מהשנה השניה לשירות כזה. חופשות, למעט חופשות ללא תשלום, תקופות המתנה לעבודה בשכר מהחברה וכל תקופות עבודה באניה בשכר תיכללנה בחישוב הותק. עבור כל שנת ותק כנ"ל תהיה התוספת לקצינים לדרגותיהם כמפורט בטורים 2 ו-3 בטבלאות השכר.

2. הוראות סעיף 12 לחוק החיילים המשוחררים (החזרה לעבודה), תש"ט-1949, יחולו על קצין אשר צבר לפחות 6 חודשי שירות בים באניה ישראלית לפני גיוסו לשירות חובה בצה"ל. כדי להסיר ספק מוסכם בזה כי לגבי קצין כאמור ייחשבו בזכויות התלויות בו תקופות בעבודה כמשמען בסעיף 12 הנ"ל אך ורק הזכות לתוספת הותק לפי סעיף משנה (1) של סעיף זה, הזכות למיכסת החופשה השנתית לפי סעיף 5.1.1 להלן והזכות להשתתפות בשכר לימוד לילדי קצינים קבועים לפי סעיף 5.20 להלן.

ב. סעיף משנה (3) - יישאר בנוסחו הקיים.

2. לסעיף 5.10 יווסף סעיף משנה ג. בנוסח כדלקמן:

ג. הצטרפות לאניה באילת

במקרה בו יהיה על קצין להצטרף לאניה בנמל אילת הצטרפות ראשונה או לרדת מהאניה בסיום חוזה שירות, תשתדל החברה להסדיר את הגעת הקצין לאילת או ממנה בטיסה סדירה, אלא אם הדבר לא יהיה אפשרי, ותשא בתשלום הוצאות טיסת הקצין לאילת או ממנה.

3. הלוח שבסעיף 5.15.1 יוחלף בלוח שלהלן:

נושא הלימוד	תקופות התשלום (1)	תקופת שירות לאחר ההשתלמות או ההכנה (2)
חובלים	5 חודשים ושבועיים	12 חודשים
מכונאים	6 חודשים	12 חודשים
חשמלאים	5 חודשים ושבועיים	12 חודשים
חובלים לדרגה משולבת	5 חודשים ושבועיים	12 חודשים

לכל חודש נוסף מעל 5 חודשים 3 חודשי שירות ושבועיים ועד ל-9 חודשים - לכל חודש תשלום לקצין משק לתקופה אשר תקבע

4. סעיף 5.15.4, שכותרתו "חופשת השתלמות נוספת לקצין שלא עמד בבחינות סמיכות", יוחלף בסעיף שלהלן:

קצין אשר קיבל חופשת השתלמות כאמור בסעיף 5.15.1 ואשר לא עמד בבחינות סמיכות, יהיה זכאי לחופשת השתלמות חד-פעמית נוספת לאותה דרגה לאחר 30 חודשי שירות נוספים בחברה מתום תקופת ההשתלמות הראשונה וזאת לתקופה שאורכה מחצית מתקופת התשלום החלה לגביו כמפורט בטור (1) בלוח שבסעיף 5.15.1.

בתום חופשת ההשתלמות הנוספת חייב הקצין לשרת בחברה 12 חודשים נוספים. לא מילא הקצין התחייבויותיו יחזיר הקצין לחברה את הסכומים שהחברה שילמה לו בעד תקופת ההשתלמות באופן יחסי ליתרת התקופה שלא שרת בחברה כמתואר בסעיף 5.15.3, לעיל.

הגדלת האניות מול הקטנת התקוות

הפך להיות קו צפון-אירופה (מטען כללי) מופעל ע"י אניות זרות בלבד, קו הים האדריאטי והים השחור עומד להיות מופעל כולו ע"י צוות זר, ואלה הם רק הגלים העכורים הראשונים.

באוויר מרחפות שמועות על גורל הקו הארוך (אנו לא קיבלנו שום הודעה מוסמכת). בקו טריאסט - אוסטרליה קיימת נטיה להפעיל 4 אניות מכולה שנקנו מחברת "פלנק" (ע"י ואסילי הידוע) אותן מתכוונת "צים" להפעיל בצוות זר ובדגלי נוחות.

ניצול השפל הכלכלי במדינה מאפשר ל"צים" לפגוע פגיעה חמורה בצוותים הישראליים, אך השאלה אותה חייבים

באחרונה נתבשרנו על הגדלת האניה "ורד" במספנות ישראל (ראה כתבה בעמ' 34), הישג המחמם את הלב לכאר רה, אך עתידה של "ורד" ואחיותיה אינו נראה ורוד כל כך.

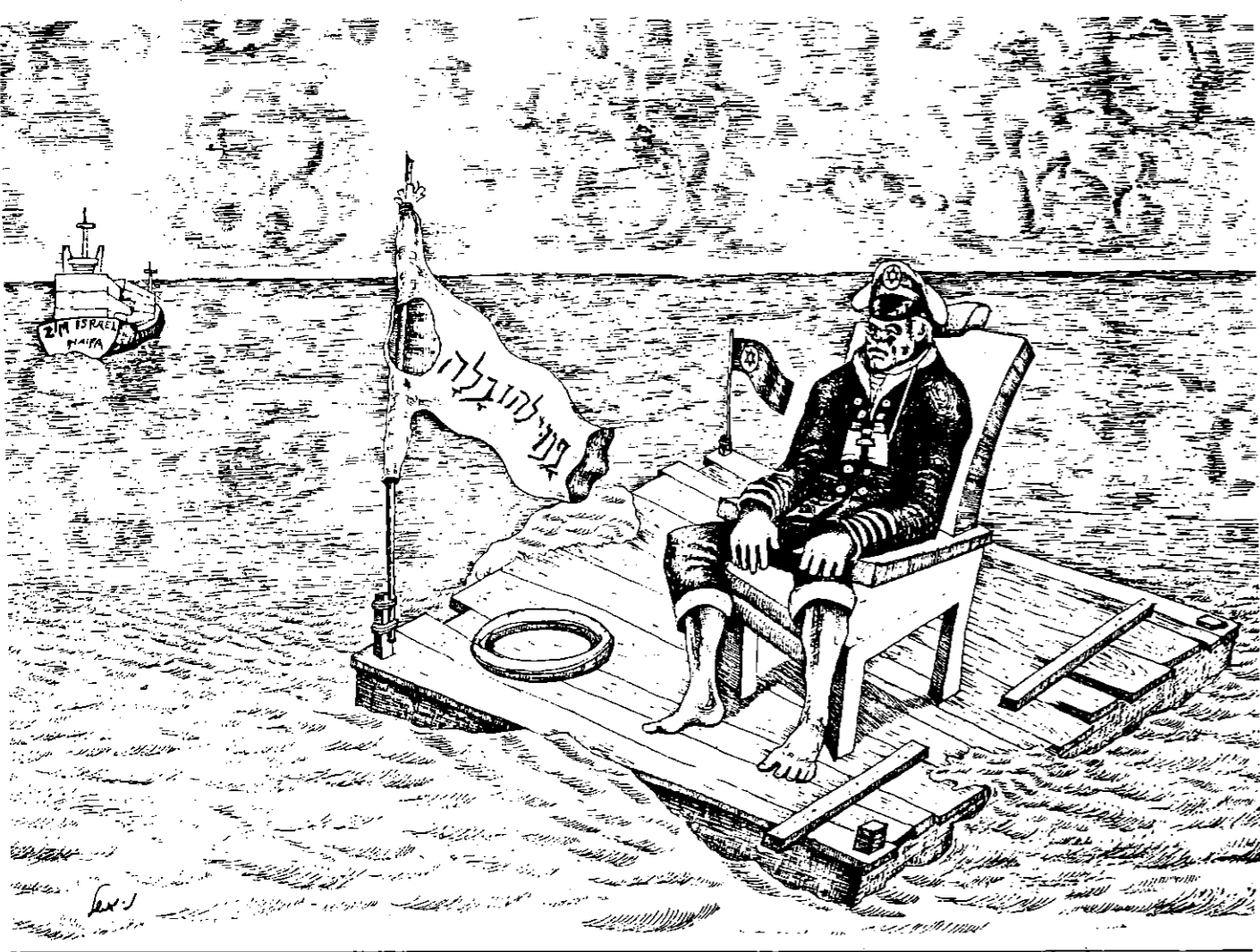
למרות ההשקעה הכספית הגדולה באניה זו וסוגה, מדווחים אנו ללא הפסק ע"י חברת "צים" על הפסדי הקו שבעקבותיו צפויה מכירת חלק (אם לא כל) האניות הישראליות והחלפתן באניות זרות.

מזה שנים מספר החל ב"צים" תהליך של הכרזה על אירווחיותה של אניה מסוימת שבעקבותיה נמכרת האניה. כך

מנהלי "צים" לשאול את עצמם היא האם יש זכות קיום ל"צים" או לכל חברה ישראלית אחרת ללא אזרחים ישראלים?

האם ע"י השוואת שכר הנטר של קוריאנים, פיליפינים ויוגוסלבים לשכר רנו ברוטו (תופעה ייחודית ל"צים") תיבחן זכות קיומנו כימאים ישראלים? ללא שיתוף-פעולה מצד הנהלת "צים" (שאר חברות הספנות משתפות פעולה באופן סביר) וללא שינוי מהותי ביחסה, חוזים אנו עתיד עגום לימאים בישראל.

מזכירות האיגוד



שינויים בהסכם הקיבוצי לרבי-חובלים ומכונאים ראשיים

1. בסעיף 3.2.2, שכותרתו "תוספת ותק", יוכנסו השינויים הבאים:
א. סעיפי משנה (1) ו(2) יוחלפו בסעיפי המשנה הבאים:

1. תוספת ותק בעד תקופות שירות באניות ארצישראליות שלפני קום המדינה, באניות חכורות על ידי ההגנה והמוסד ובאניות של חברות ספנות ישראליות כדירוג, כקצין וכרבי-חובל או מכונאי ראשי, החל מהשנה השנייה לשירות כזה. חופשות, למעט חופשות ללא תשלום, תכללנה בחישוב הותק. עבור כל שנת ותק כנ"ל תהיה התוספת

ג. סעיף משנה (3) בהסכם הקיים ישאר בנוסחו הקיים ומספרו ישונה לסעיף משנה (4).

2. הוראות סעיף 12 לחוק החיילים המשוחררים (החזרה לעבודה), תש"ט-1949, יחולו על רב חובל או מכונאי ראשי אשר צבר לפחות 6 חודשי שירות ביום באניה ישראלית לפני גיוסו לשירות חובה בצה"ל. כדי להסיר ספק מוסכם בזה כי לגבי רב חובל או מכונאי ראשי כאמור ייחשבו כזכויות התלויות בותק בעבודה כמשמען בסעיף 12 הנ"ל אך ורק הזכות לתוספת הותק לפי סעיף משנה (1), הזכות למיכסת

א. סעיף משנה (1) יוחלף בסעיף המשנה הבא:

1. כל רב חובל או מכונאי ראשי זכאי לחופשה שנתית של 50 ימי עבודה בשכר לכל שנת עבודה בחברה וכן יום חופשה אחד נוסף בגין כל שנת ותק בחברות ספנות ישראליות עד למקסימום של 30 שנות ותק.

ב. סעיף משנה (2) יבוטל ומספר סעיפי המשנה (3)-(5) ישונה ל-(2)-(4) בהתאם.

3. סעיף 4.12, שכותרתו "מדים", יוחלף בסעיף שלהלן:
4.12.1 החברה תספק לרבי-חובל ולמכונאי ראשי, אחת לשנה, פריטי לבוש מאיכות טובה כמפורט להלן:

- 3 חולצות טי
- 4 חולצות עבודה
- 2 מכנסי עבודה
- 2 סרבליים (ניתן להחליף סרבל במכנסי עבודה)
- 1 מעיל רוח
- 2 זוגות נעליים
- 1 דובון או "דאפלקוט"
- 1 סוודר
- 1 תחתונים חמים
- 1 גופייה חמה
- 1 חליפת מדים כחולה

4. סעיף 4.20 ישאר בנוסחו הקיים, למעט הפסקאות (1), (2) ו(3) שבו, שיוחלפו בפסקאות שלהלן:

- 1. רבי-חובל קבוע או מכונאי ראשי קבוע שותקו בחברות ספנות ישראליות עד 5 שנים - 40% משכר הלימוד ששילם בפועל.
- 2. רבי-חובל קבוע או מכונאי ראשי שותקו בחברות ספנות ישראליות מ-5 - 10 שנים - 60% משכר הלימוד ששילם בפועל.
- 3. רבי-חובל קבוע או מכונאי ראשי קבוע שותקו בחברות ספנות ישראליות מעל ל-10 שנים - 100% משכר הלימוד ששילם בפועל.

מה נשתנה... הזמנים? או האנשים? או שניהם יחד!

לאחר שהקורא יקרא את הכתוב במאמר זה, יסיק את מסקנותיו. אני את מסקנותי הסקתי.

היום לפני 18 שנה...



החלטה מס' 25: המועצה רואה בדאגה את החופשה ה- שלילית שצוינו ציבור הימאים לשעבר עובדים ישרות מסעלות סאגה לשרות במחל- לות צוות בחברות הספנות...

ברצוני להעלות בעיה נוספת, שתיא בעיה כאובה, בעיית האנשים ששירתו בעבר במזכירות ובמוסדות האיגוד ועברו למשרדים של חברות הספנות, ומה שגרוע יותר - לתפקידי צוות. אינני חושב שיש לנו אפשרות משפטית לעשות משהו נגד אנשים אלה. אבל אני יכולים להפעיל לפחות לחץ מוסרי כדי שאנשים אלה יהיו מוקעים על ידי הציבור. אנו נוקיע אותם ונעמיד אותם במקומם כדי שלא יוכלו להופיע פה עם פנים מחייכות, אנו נוקיע אותם כדי שכולם ידעו שאנשים אלה סרחו. איננו יכולים שלא לתת דעתנו על תופעה זו הרודת אחרי האיגוד במשך כל שנות קיומו.

בעיה נוספת היא אולי בעיה של קצינים אבל אני חושב שהיא בעיה עקרונית. היה נסיון לבטל למעשה תפקיד של אחד מאנשי הקצונה באניה - תפקיד הכלכל הראשי. אחד הנימוקים ה"משבניעים" של

החברות הוא שהכלכלים הראשיים, ממילא אינם יודעים את הג'וב שלהם. זאת אפשר אולי, להגיד כמעט על כל אחד בלי יוצא מן הכלל באניה, פרט אולי לרב החובל. למרות שהאיגוד דרש שאנשים אלה יקבלו הכשרה, והחברה מצידה לא עשתה דבר בענין, מציעה החברה לבטל תפקיד זה ולחלק את עבודתו של הכלכל הראשי בין כמה עובדים אחרים. ישנם כאלה הקופצים על עגלה לא קדושה זו. אני חושב שענין זה הוא ענין עקרוני. לא יתכן שנבטל פונקציה ללא דיון והחלטה. אני מוכרח לבקר את המזכירות בצורה חמורה בענין זה. אני חושב שזה היה משהו חמור, אסור היה לעשות דבר כזה. ואין לאף אחד זכות לעשות זאת. אין זה רק עקרוני. זה גם ענין מעשי המפרע לשירותם של כל אנשי הצוות באניה. אין ספק שאי אפשר להעמיד את רב החובל במצב שיצטרך להיות במקום הכלכל הראשי, הדבר יערער את המשמעת באניה בצורה שקשה לתארה. מי שחושב ש"חטף" את המשכורת של הכלכל הראשי, הרי זו אינולת. כי זה יעלה פי כמה וכמה, כבר אינני מדבר על כך שחשירותים לא יתנהלו כפי שהם צריכים להתנהל, והצוות והקצינים לא יקבלו את השירותים המגיעים להם, שב-1966 מוכרים כשירותים חיוניים.

איננו חיים ב-1915 או 1925 אלא ב-1966, ואנו זכאים לשירותים אלה. אנו צריכים לקבל את המשכורת שלנו במלוא זר ואיננו יכולים להסכים לכך שרב החובל ילך לישון לאחר ליל תמרון ויגיד: תבוא מחר בבוקר, אנו צריכים לראות שכל עניני המשק יהיה להם ראש שאפשר לפנות אליו. שאם לא כן אנו מפחיתים מהשירותים שהגענו אליהם באניה. זהו הישג שאסור לוותר עליו. המועצה צריכה לקבל החלטה שיש לחסל מיד נסיון זה של ביטול תפקיד הכלכל הראשי...

השאלה אינה ברווחיות הענף (שהימאים עושים לקידומו, הלכה למעשה, יותר מאשר כל המטיפים למיניהם) אלא במתכונת הסיורית. צי לאומי חייב להיות מושתת הן על הדגל והן על כוח אדם ישראלי! הסכון שיבוא ע"י העסקת ימאים זרים בתנאים נחותים אינו בא לשרת צי לאומי, כשם שהנפת דגלי נוחות או דגלים זרים אחרים כלשהם (להוציא סיבות מדיניות ובטחוניות) אינם משרתים מטרה זו. החסכוניות חייבים להיות מושתתים על יעילות בתפעול, בעבודה ובשיטות העבודה - תכנון כלי השיט והתאמתם ליעדם, בקיצור על מאמץ כולל לקיום תנאי תחרות סבירים בשוק הפתוח, ללא הזדקקות לסובסידיה.

להבטחת אופיו הלאומי של צי הסוחר

...הגורמים הממלכתיים וחברות הספנות אינם מעוניינים, כנראה, בקביעת מדיניות מנחה לענף חיוני זה וההסתדרות הפסיקה זה מזמן (מחוטר ענין מחוסר ראיית חשיבותו של הענין בתוצאה ממחלצת) לחיות גורם בספנות הישראלית, לאן מובילה התפתחות הנוכחית, המתבטאת בחכירה רבת היקף ובנייה בדגלים זרים?

האם הגורמים הממלכתיים וחברות הספנות באמת מניחים, כי ציבור הימאים

יעמוד בצד כעת שענף הספנות הופך לעיניו לענף ספקולטיבי תוך שטווש אופיו הלאומי? איגוד הימאים אינו מזלזל בחסכוניות (אפילו לא יהיו אלה בהיקף של עשרות מיליונים...) וברור לו, כי צי הסוחר מהווה ענף כלכלי מושתת על רווחים ולא מפעל ראוי. אין כאן הבדלי גישה, כאילו בעלי האוניות שואפים לרווחיות בענף ואילו הימאים טוענים להיפוכו של דבר.

השאלה אינה ברווחיות הענף (שהימאים עושים לקידומו, הלכה למעשה, יותר מאשר כל המטיפים למיניהם) אלא במתכונת הסיורית.

צי לאומי חייב להיות מושתת הן על הדגל והן על כוח אדם ישראלי!

הסכון שיבוא ע"י העסקת ימאים זרים בתנאים נחותים אינו בא לשרת צי לאומי, כשם שהנפת דגלי נוחות או דגלים זרים אחרים כלשהם (להוציא סיבות מדיניות ובטחוניות) אינם משרתים מטרה זו.

החסכוניות חייבים להיות מושתתים על יעילות בתפעול, בעבודה ובשיטות העבודה - תכנון כלי השיט והתאמתם ליעדם, בקיצור על מאמץ כולל לקיום תנאי תחרות סבירים בשוק הפתוח, ללא הזדקקות לסובסידיה.

ענף הספנות זכאי לאותן הנחות שהן נהנות התעשייה וענפי הוצאות האחרים. ישראל חייבת (במידה ורצונה לקיים ולפתח את ענף הספנות!) לתת לספנות תנאי אשראי סבירים ולהעמיד לרשותה את הכלים אשר הספנות נהנית ממנו במדינות כנורבגיה ואפילו יוון.

החסכון המושתת על הפיכת הצי הלאומי לצי נוחות אין לו כל הצדקה כלכלית וודאי שלא מוסרית לאומית.

איגוד הימאים הציע בעבר - והינו ממשיך ומציע גם כיום - הקמתה של מועצת ספנות לאומית אשר יהיו מיוצגים בה כל הגורמים הפועלים בענף (הממשלה, חברות הספנות ונציגי הימאים) במסגרת מתאימה לליבון הבעיות ומציאת פתרונות משותפים.

הסיכום עם מנכ"ל חב' "צים" מאפשר פתיחתו של דף חדש במסכת היחסים עם חברה זו, שהיא ככלות הכל עמוד השדרה של צי הסוחר הישראלי.

השאלה הנשאלת היא: למה חייבים להגיע לסף סכסוך על מנת להגיע להסכם מעין זה?

האיגוד ישמור בקנאות על קיומו הלכה למעשה של ההסכם, כרוחו וכלשונו.

סיכום רברים עליהם הוחלט בישיבה עם "צים" ביום 18.4.72

...פיתוחו של צי הסוחר חייב להעשות תוך התבססות על הדגל וכח האדם הישראלי על מנת ליצור מקומות עבודה בענף חיוני זה וזאת כצידוק להשקעות רבות החיקף בו. מדיניות זו יש להכיל על החברה החל מחתימת סכום דברים זה.

לחוימה בדגלי נוחות

...הזיה נוספת פתחנו - בחלק מכלל ציבור עובדי החובלה בעולם - והיא הלחוימה בדגלי נוחות, אוניות אלה מהוות מעין גידול סרטני בבשרה של הספנות חבין לאומית וחמשך גידולו של צי זה מעמיד בספק את כל התנאים אליהם הגיעו ימאי העולם תוך שנות מאבק ארוכות.

בועידת הפדרציה חבין לאומית של עובדי החובלה כווינה בקיץ 1971 נתקבלו החלטות מרחיקות לכת בשטח זה. חודשים ארוכים עברו מאז ובחן היינו עדים יותר ויותר להיווצרות מעין "חיוך" סלחני על פני בעלי האוניות כאשר הזהרנו בנושא זה. כעת מתברר כי לא חוסר מעש אלא תכנון מדוקדק של המערכה, היו הסיבה להשחיה, והחיוכים הולכים ונעלמים במהרה...

החל מ-1.3.72 נכנסה אצלנו המערכה לשלב מעשי ואנו מונעים בניסתן של כל האוניות בדגלי נוחות (פנמה, ליבריה, הונדורס, קפריסין) אשר אינן תומכות על הסכמים מתאימים. אנו הוסמכנו להתום בשם ה-I.T.O. והתמנו כבר על מספר לא מבוטל של הסכמים כאלה.

המלחמה בנגע דגלי הנוחות היא עקרונית ואין בדעתנו לרכך השפעתה. בעלי ומפעילי האוניות השופכים דמעות תנין על ההפסדים הניכרים אשר יתהוו כתוצאה מלחצנו זה, אנו לא יכולים אלא לומר להם: כרום המאורגן, הבין לאומי של עובדי החובלה מעמיד אתכם בפני הברירה: לקבל על עצמכם את תנאי המינוימום כפי שנקבעו - או להעלם מהשטח!!!

בעצם גילוי כוחו זה של הימאי המאורגן, בקנה מידה בין לאומי, יש ערך וחשיבות הרבה מעבר לבעיה אותה תוקפים כעת. מזה שנים שאפנו לפעולה משותפת כזו. המושג "סולידריות בין לאומית של העובדים" מקבל מחדש ערך ומשמעות! למעשה חייב להוביל שיתוף פעולה בין לאומי זה אל מעבר לעצם הלחימה בדגלי הנוחות, עליו להוות התחלה לפעולה משותפת ומתואמת בקנה מידה בין לאומי להבאת ענין תנאי השכר, תנאי השירות והתנאים הסוציאליים של

הימאים לידי מכה משותפת על מנת להוציא את ענין עלותו של הימאי ממעגל התחרות והפיכתו לאחר מאותם מרכיבי עלות תפעולית קבועים של האניה כגון הוצאות דלק, ביטוח, מימון דמי נמל וכו'. רק אז תעלם כליל האפשרות ללחוץ את הימאי לקרן זמית בטענה כי הוא מהווה מכשול בתחרות הבין לאומית...

אמנם אנו רק בתחילתה של דרך זו אולם מפלה מוחצת של כל המושג "דגלי נוחות" - תהיה בבחינת תנאי מוקדם בל יעבור להצלחה.

כרוך מי אלה בינינו אשר דוחים את ה"עיסוק" בנידון דגלי הנוחות כמין "לוקסוס" שאנו מרשים לעצמנו "על חשבון" עיסוק בשיפור התנאים לטווח הקצר טועים טעות מרה וחסרונה. ראשית איננו מתירים מבית בטווח הקצר ולהיפך - אולם רק קביעת מדיניות לטווח ארוך תמשך ותבטיח את עצם האפשרות להמשיך שיפור התנאים ואין להפריד בין היעד המידי והטווח הארוך יותר. ענין שיתוף הפעולה הבין לאומי של העובדים בענף בלתי מוגן בעל אופי בין לאומי כספנות - הינו הכרח ותנאי להתקדמות ואפילו לשמירת הקיימם

מ"ד חיים צוקר מזכיר מרכז

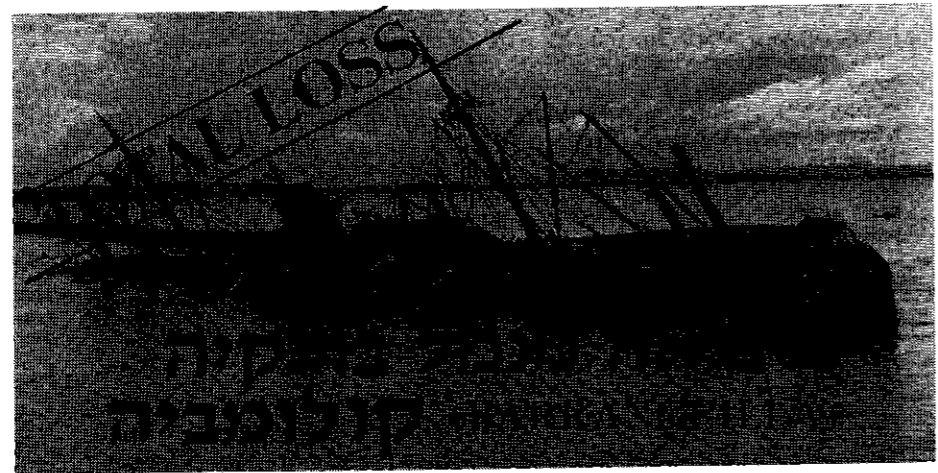
קשת זו גורמת כי בצד השמאלי, עם כיוון הזרימה, המים עמוקים, ובצד ימין, רדוד ושרטונות.

תופעה זו אינה מסתיימת בפתח אלא ממשיכה ויוצרת שרטון בחוץ. אניה קולומביאנית בת 10,000 טון ועליה נתב עזבה את הנמל וירדה בנהר לכיוון הים.

לפני היציאה לים, במקום להיצמד לשובר הגלים השמאלי, מקום בו המים העמוקים יחסית, האניה הפליגה כמעט באמצע, ועלתה על שרטון תוך נסיונות ההחלצות, ובהשפעת הזרם החזק הסתובבה האניה כמעט ב-180°, וחרטומה מול הזרם. בשלב זה הצליחה האניה לרדת מהשרטון בכוחות עצמה.

עם הירידה מהשרטון ניתנה הוראה מהגשר - אחורה! התוצאה - האניה עלתה על שובר הגלים השמאלי, מחסניה נפרצו והיא התחילה לקבל מים ושקעה. TOTAL LOST

רב חובל תדמור מאיר "M.V. GOR-STAR"



מגיעה מהירות הזרימה ל-5 קשרים ולעיתים אף יותר.

הנהר מלא סחף רב, שיחים ובוץ, כאשר הבוץ השוקע בחלקו על קרקעית הנהר מחד, והזרימה החזקה מאידך, משנים את עומק המים ושרטונות צצים ונעלמים.

הנהר יוצר קשת גדולה לפני הישפכו לים, כאשר קשת זו מותחמת בשני שוברי גלים, על גדותיה, לשמירת אפיק קבוע.

המקרה ארע בסוף קיץ 1984, עונת הגשמים בים הקריבי. למרות שצפית בארוע במשקפת בהיותי באותו זמן בנמל, הפרטים נודעו לי רק חודשים מספר לאחר מכן, כאשר פגשתי ב-SURVEYOR אחד, שהיה בקיא בפרטים. נמל ברנקה נמצא על גדות הרינו מגדלנה, הנשפך אל אגנו הדרומי מערבי של הים הקריבי.

בעונת הקיץ, העונה הגשומה באיזור,

מן העתונות

איגוד קציני הים:

הספנות הישראלית מופלית לרעה

מזכירי איגוד קציני הים, כלכל ראשי הושע שפירא וח' כל ראשון אלי רומנו, סוענים שהספנות הישראלית מופלית לרעה לעומת חברות ספנות זרות הפוקרות את נמלי ישראל. ענף הספנות הישראלי תורם להכנסות שנתיות של כמיליארד דולר, חשיבותו רבה להבטחת סחר בהובלות מוצרי קרור, להובלת יבוא ביטחוני. אף-על-פי כן הרשויות הממשלתיות אינן מתיחסות לספנות כאל ענף חיוני. הפלית הספנות לרעה מתבטאת במספר תחומים: העדפת הובלות באוניותיהן של חברות ספנות זרות, אי אכיפת תקנות בטיחות על חברות ספנות זרות שאוניותיהן פוקדות את נמלי ישראל והעדר תמיכה בחברות הספנות הישראליות.

הפלית הספנות לרעה מתבטאת במספר תחומים: העדפת הובלות באוניותיהן של חברות ספנות זרות, אי אכיפת תקנות בטיחות על חברות ספנות זרות שאוניותיהן פוקדות את נמלי ישראל והעדר תמיכה בחברות הספנות הישראליות. העדפת הובלות במשלה מעדיפה יתר על כן, הממשלה מעדיפה במפורש הובלה בחברות ספנות זרות ולהלן דוגמאות מתוך מק"רים רבים: * הובלת כשר מדרום אמריקה לישראל. לאחר מספר שנים שחברות ספנות ישראליות לא עסקו בהובלות מוצרי קרור, ניסתה חברת הספנות "מנו נתי" בי"ם לחזור לענף הקרור. "מנו" נגשה למכרז הובלת 50,000 טונות כשר מארגנטינה לישראל והתחרתה על כך עם חברת הספנות הארגנטינאית "אלמא" המקבלת סובסידיה של 50 דולר לטונה ממשלתה. הצעתה המקורית של "מנו" היתה בגובה של 190 דולר לנו, אולם כשנודע לחברת מנו שהחברה הארגנטינאית מוכנה לגבות תעריפי הובלה בגובה של 150 דולר לטונה הוזלה חברת "מנו" את הצעתה עד ל-165 דולר לטונה. אומנם תעריף זה היה גבוה ב-15 דולר

המתעריף שהוצע על ידי החברה הארגנטינאית. החברה הישראלית טענה שהובלה במחיר לית טענה שהובלה במחיר הנמוך מ-165 דולר לטונה היא מתחת לגבול הכדאיות ואם תקבל את הובלת הכשר תחסוך לקופת האוצר מ"ח בשווי של כשלושה מיליון דולר. בסופו של דבר זכתה החברה הארגנטינאית במכרז. הובלה באוניות של חברה ישראלית עשויה לתרום לשיפור מצב האבטלה השורר בקרב יורדי הים ובנוסף תניח תשתית להקמתו מחדש של צי אוניות קרור. * יצוא חקלאי "אגרסקו", החב"ר ליצוא חקלאי, נמנעת באמת"ה לוח שונות במשך שנים לחתום על חוזים להובלת היצוא החקלאי עם גורמים ספנותיים ישראלים. רק לאחרונה הושג הסכם לפיו משרד החקלאות יפרסם את המכרזים להובלת מטעני הקרור גם בקרב חברות הספנות הישראליות ו"אגרסקו" תחפש דרכים על מנת להשתחרר מחוץ החכירה עם חברת ספנות זרה לפיו מפעילה החברה שתי אוניות זרות. * יבוא החיפה. ישראל מיבאת חיטה במסגרת של הסכם לעודפים חקלאיים. על פי ההסכם מותר לארה"ב להוביל 50% מהכמות באוניות בדגל אמריקני. על מנת להוביל את 50% הנותרים חוכר משרד התעשייה והמסחר אוניות צובר זרות. * יצוא פרי הדר. למועצה לשיווק פרי הדר היו חוזים להובלת פרי הדר באוניות הקרור של חברת "סאלך" השוודית. לפי החוזים שילמה המועצה לשווק פרי הדר 26,000 דולר ליום עבור כל אוניה. חברת "סאלך" פשטה כזכור את הרגל והחוזים התבטלו אוטומטית. אולם למרות מצב התעסקה הקשה בענף הספנות הישראלית המועצה לשיווק פרי הדר את חווי ההובלה עם כונס הנכסים של חברת "סאלך". * מיליון טונות טאפיוקה מתאי"ל לנד לישראל באוניות זרות. לאחרונה נחתם הסכם בין ממש"ל לתאילנד לממשלת ישראל לפיו תספק תאילנד לישראל מ"ליון טונות טאפיוקה, חומר המשמש מאכל לבהמות. בתמורה תספק ישראל לתאילנד פוספטים אולם המשלוחים יובלו באוניות זרות. * 70 אלף תיבות פרי הדר באוניה קרור מצרית. 70 אלף טונות של תיבות פרי הדר יוצאו החודש על ידי המועצה לשיווק פרי הדר לארצות דרום אמריקה על סיפונה של אונית הקרור המצרית "אמנה". * אי אכיפת תקנות בטיחות על חברות ספנות זרות. נציגי איגוד הקצינים קובלים על כך שגורמי מים ממשלתיים אינם אוכפים את תקנות הבטיחות על חברות ספנות זרות הפוקדות את נמלי ישראל. אין לפרש זאת שנציגי האיגוד מעוניינים בהקלת הדרישות הבטיחותיות מאוניות ישראליות, אלא שרוב חברות הספנות הזרות הפוקדות את נמלי ישראל אינן מקפידות ומתמצצות לקיים את דרישות ותקנות הבטיחות האלמנטריות. אי ההקפדה על תקנות הבטיחות מאפשרת לחברות הספנות הזרות להקטין את עלויותיהן ובכך הן נהפכות למתחרות קשות עם חברות הספנות הישראליות. אמנות בינלאומיות וביניהן "מוכר פרי" מחייבות את אכיפת תקנות הבטיחות גם רב של ימאים מהמערכת.

באונות הפוקדות נמלים זרים על ידי הרשויות שאצלן פוקדות האוניות. **תמיכה בספנות** חברות הספנות הישראליות אינן מקבלות תמיכה מכל סוג שהוא כמקובל בעולם. חברות ספנות זרות מקבלות מממשלותיהן תמיכה מאסיבית המתבטאת בהעדרת הובלות, הגנה על מטענים, פטור ממסים שונים, הכרה בפחת מואץ, הלור"ה את נוחות כחנאים מועדפים למטרות חידוש הצי. כל אלה גורמים לכך שחברות הספנות הישראליות אינן מתחרות בתנאים זהים עם חברות הספנות זרות. נציגי איגוד קציני הים קובלים על כך שבמים של משרד כלכלי בהם מדברים על פטורים נרחבים פועלות בשירות משרדי הממשלה אוניות זרות. נציגי האיגוד דואגים בראש ובראשונה לגורל מקומות התעסקה לימאים הישראלים ול-400 הימאים הישראלים המובטלים. לירידה בגודלו של צי הפוחר הישראלי - המונה כיום כ-50 אוניות בלבד לעומת 100 אוניות לפני עשר שנים - יש משמעות נוספת. בהדרגה ומבלי שנרצה עלול סחר החוץ של ישראל להיות תלוי בגורמי ספנות זרים. לפיכך, מעוניינים נציגי איגוד הקצינים בהכרה ממשלתית בחשיבות הספנות למדינת ישראל שתתבטא בתמיכה ממשלתית שתשאיר את חשולמי מס ההכנסה של הימאים בידי חברות הספנות, בעיול וצמצום עובדים חופיים, יעול ככל האוניות והפעלת קרן הפי נסיה המוקדמת שתשחרר מספר רב של ימאים מהמערכת.

לאחר שהושבתה בידי צים לפני 10 ימים:

מזכירות איגוד קציני הים התירה לקציני האניה "ימה" לרדת

כלחץ על צי"ם עיכבו הנתבים בתיפה משך יומיים הפלגת אניה יוונית

מאת יהושע נבוכין
מזכירות איגוד קציני הים התירה רה אתמול לקציני האניה "ימה" לרדת מהאניה. הושבתה על-ידי צים בגלל חשש מפני 10 ימים כי ליחידה אין תעסוקה עבור: אניה זו איגוד קציני הים הורה מיד לצוות שלא לרדת מהאניה. האיגוד טוען כי לצים אניות חלרות זרות ואם חסרה תעסוקה לאוניות עליה ל"שחרר קודם כל את האניות החכר"רות אפילו הן עולות לחברה פ"ת מאת ישראליות. כלחץ נוסף על צים עיכבו נתבי נמל חיפה משך יומיים את הפלגתה של אניה יוונית החכורה על-ידי החברה נבגיטטאר (כבעלות משותפת של צים וחברת הסופספים). במברק למוכ"ל ההסתדרות הא"ש שים איגוד הקצינים את צים, כי היא נוקטת במדיניות שנרעדה ל"הבריה אניות מהדרגל הישראלי ו"בפרט מאישה האניות בצוות יש"ראלי. מהנהלת צים הגיבו כי "ימה" עסקה בהובלת צים לישראל, מ"תחת מהאניות הישראליות. ענף הספנות הישראלי תורם להכנסות שנתיות של כמיליארד דולר, חשיבותו רבה להבטחת סחר בהובלות מוצרי קרור, להובלת יבוא ביטחוני. אף-על-פי כן הרשויות הממשלתיות אינן מתיחסות לספנות כאל ענף חיוני. הפלית הספנות לרעה מתבטאת במספר תחומים: העדפת הובלות באוניותיהן של חברות ספנות זרות, אי אכיפת תקנות בטיחות על חברות ספנות זרות שאוניותיהן פוקדות את נמלי ישראל והעדר תמיכה בחברות הספנות הישראליות.

"הארץ"

איגוד קציני הים תובע לחקור העדפת אוניות זרות

מאת אייל גל
איגוד קציני הים תובע ממשרד התחבורה לחקור שתי פגיעות שנעשו, לדבריו, כתוצאה הימית של ישראל. לדבריו האיגוד, הפליגה לפנו כשכור וחצי מישראל אגנית קרור מצרית, כשם "אמנה" והרשר מה כאלכסנדריה, עם 70 אלף תיבות פרי הדר לדרום-אמריקה. כלחץ נוסף על צים עיכבו נתבי נמל חיפה משך יומיים את הפלגתה של אניה יוונית החכורה על-ידי החברה נבגיטטאר (כבעלות משותפת של צים וחברת הסופספים). במברק למוכ"ל ההסתדרות הא"ש שים איגוד הקצינים את צים, כי היא נוקטת במדיניות שנרעדה ל"הבריה אניות מהדרגל הישראלי ו"בפרט מאישה האניות בצוות יש"ראלי. מהנהלת צים הגיבו כי "ימה" עסקה בהובלת צים לישראל, מ"תחת מהאניות הישראליות. ענף הספנות הישראלי תורם להכנסות שנתיות של כמיליארד דולר, חשיבותו רבה להבטחת סחר בהובלות מוצרי קרור, להובלת יבוא ביטחוני. אף-על-פי כן הרשויות הממשלתיות אינן מתיחסות לספנות כאל ענף חיוני. הפלית הספנות לרעה מתבטאת במספר תחומים: העדפת הובלות באוניותיהן של חברות ספנות זרות, אי אכיפת תקנות בטיחות על חברות ספנות זרות שאוניותיהן פוקדות את נמלי ישראל והעדר תמיכה בחברות הספנות הישראליות.

שער"

הודעות לחברים

רואה-החשבון אליעזר פרוינד, שינה כתובת משרדו ל: רח' מוריה 9, חיפה, טל' - 80429, 80011.

הלוואות מבטחים	
קונסטרוקטיביות, שיפוצים, ריהוט	130,000 ש'
ריפוי, סילוק משכנתא, רכישת רכב	200,000 ש'
דירה (לחבר, לבן/בת)	500,000 ש'
משכנתא ראשונה, משכן, הלוואה לזכאי	3,000,000 ש'
משרד השיכון - 7.25% ריבית + 100% הצמדה	

קבלת קהל	
הח' עציון מנהל "מבטחים" מחוז הצפון מקבל באיגוד בתאריכים הבאים:	
עו"ד ישראל גיל מקבל באיגוד אחת לשבוע כיום ה' בין השעות 10.00-12.00	
רואה החשבון מר אליעזר פרוינד מקבל באיגוד כל יום ג' בין השעות 12.00-14.00	
יום ה' 20.12.84 שעה 12.00	יום ה' 21.12.84 שעה 12.00
יום ה' 21.12.84 שעה 12.00	יום ה' 22.12.84 שעה 12.00
יום ה' 22.12.84 שעה 12.00	יום ה' 23.12.84 שעה 12.00
יום ה' 23.12.84 שעה 12.00	יום ה' 24.12.84 שעה 12.00

"גלובס" 20.5.85

איגוד קציני הים עזר לפני מספר ימים אוניה יוונית אשר הגיעה לנמל חיפה. על האניה היה מטען נפרת אשר היה מיועד למשרד הכסחון.

צ'ים נגד צ'ים

הסיפור המדהים על חברת הספנות הלאומית שכדי להוביל את סחורותיה שוכרת חברת ספנות זרה

אבי קרטין

איגוד קציני הים הורה אתמול לנתבים בנמל חיפה, לא לתת שירותי נתוב לאונייה היוונית "קרנוס" הנמצאת בנמל. יו"ר האיגוד אפרים מרקוביץ' טוען ש"קרנוס" היא אונייה חכורה המובילה מטענים עבור חברת הספנות צ'ים. אתמול הודיעה צ'ים שהיא משכיתה בנמל את האונייה "ימה" השייכת לה.

"לא ייתכן ש-צ'ים ישראלי של צ'ים תעמוד מושבתת בנמל, ואנייה זרה תוביל בשבילה מטענים. שתי האוניות דומות בכושן, ו"ימה" יכולה להוביל את המטענים ש"קרנוס" מובילה", אמר מרקוביץ'.

האונייה "ימה" היא אחת משלוש אוניות: "ימה", "נגבה" ו"קרמה", שמובילות בולי עץ ממערב-אפריקה לישראל. דובר צ'ים, אליהו שרגאי, אמר, כי בגלל צמצום יבוא העץ לישראל, נאלצה החברה להעמיד את האונייה בנמל. החברה לא מצאה לאונייה כל תעסוקה אחרת.

צ'ים נתנה לכל אנשי הצוות של "ימה" הוראה לרדת מסיפון האנייה. איגוד קציני הים שנאבק למען המשך השטת אוניות ישראליות, הורה לקציני האנייה לא לרדת ממנה.

הפרשה היא לכאורה עוד סכסוך בין איגוד מקצועי לנהלת חברה שרוצה לנהל את החברה בצורה עצמאית, אך מסתתרת שיש גורמים נוספים.

האונייה היוונית "קרנוס" נחכרה על-ידי חברה בשם נגבסטאר, כדי להוביל פוספטים מישראל לרחבי העולם. חברת נגבסטאר היא בבעלות משותפת של צ'ים (50%)

"ידיעות אחרונות"

חסכון בצ'ים: תה לא יחולק

מאת י. גלבץ

סופר "הארץ" בחיסה הנהלת צ'ים נקטה בצערי חסכון ומיהום תופסק עבודתן של מחלי קות התה לפקדי החברה. בעבודת הגשת התה במשרדי החברה עסקו כמה מגישות. מעתה יותקן מיחם במסדרון של כל אחת מקומות המשרדים של צ'ים הפקידים ישוהו את-עצמם. "זה יחזיק את-עצמו", הגיב יו"ר מועצת העובדים של צ'ים, אורי צוקרמן. "צ'ים זקוקה לחסכון", באוזניו של שמה"ר, אמר, "אך לא מחסכון מסוג זה תיושע החברה".

"הארץ" 18.7.85

קציני הים שיחררו האניה "גימי"

מאת סופר "רמ" בחיפה איגוד קציני הים שיחרר ביום ו' את האניה "גימי", אחרי ש" בעל האניה היווני התם על חוזה עבודה לאנשי הצוות לפי הנאי הא. יו"ר הבין-לאומי של עובדי תור בלה הפסקת בידי נציגי האיגוד הישראלי טכום השוה ל-27 כרטיסי סייטיסה מישראל לפיליפינים. האניה נעצרה לפני כשבוע לפי בקשת 27 אנשי הצוות ממוצא סי-ליפני, שהתלוננו על תנאי עבודה ירודים. האיגוד הישראלי פעל כי שליח ונציגו של האיגוד הבין-לאומי, האניה הפליגה מחיפה לנמל אשדוד להמשך פריקת מטעניה.

"דבר"

כינוס מועצת איגוד קציני הים - פברואר 1985

3. המשת הועדים - איחוד: המזכירות באה בדברים עם ועדי המהנדסים, הטייסים, והסתדרות המח"ר להקמת עמותה אשר תפעל באינטרסים המשותפים של האירגונים הנ"ל ושוקלים הליכה לבחירות להסתדרות ברשימה מיוחדת בלתי תלויה (עצמאית).
4. מבטחים: עניין 300/360 יום - תביעה משפטית: המועצה הצביע ותחליט באם להגיש תביעה משפטית. יש לזמן את עו"ד גיל להבהרות בנושא זה ביום ג' 18.2.
5. הוצע להגיש תביעה משפטית נגד מבטחים בענין הישוב ימי עבודה שנתיים לצורך הפנסיה.
6. המועצה דנה בנושא המודעה הר"מ והוחלט לא לפרסמה בתשלום בעיתונות. תוכן המודעה מקובל על כל חברי המועצה. להלן תוכן המודעה:

* לגבי פיטורי קצינים: האיגוד יתנגד לפיטורי קצינים כל עוד יש אניות זרות שמובילות מטען ישראלי ואניות חכורות. " מכירות אניות: - האיגוד יתנגד בכל תוקף למכירת אניות ישראליות. * המזכירות תוציא חוזר על הכוונה למכירת ה"דגן" - והפעולות שננקטו עם דגש על שיתוף פעולה מצד הפיקוד והקצינים בעתיד באניות אחרות באם ידרשו לכך, לסיכול מכירת אניות.

כינוס מועצת איגוד קציני הים שנתקיים בין התאריכים 21.2.85-17.2.85 השתתפו חברי המועצה הבאים: מ/ר א. עברי, ר/ח א. מרקוביץ, מ/ר ז. בלס, ר/ח ז. דרוקר, ר/ח י. גרומן כלכלר/י. שפירא, ח/א. רומנו, ח/ע. פביאן, חש/ר י. פניני, ח/מ. חזן אלח/ר ד. יחזקאל, מ/ד. פאר.

המועצה קיימה דיונים והגיעה להחלטות.

נושאי דיון:

1. פנסיה מוקדמת: המזכירות הבהירה את מצב הפנסיה המוקדמת, עם תכניות אלטרנטיביות להפעלתה. חברי המועצה נתבקשו גם כן להציע פתרונות אפשריים. המועצה הצביע ותחליט במשך השבוע בעניין.
2. מצב צי הסוחר הישראלי - התייעלות (צמצומים): המזכירות הבהירה את עמדתה בעניין הצמצומים באניות. א. רק במסגרת החוק הקיים (IMOT) ב. אניות זרות בבעלות ישראלית (החברות מתנגדות) " בזמן הנוכחי אין שום הסכם בין האיגוד לחברות על עניין הצמצומים.



כנוס חברי המועצה מימין לשמאל: י. שפירא, א. רומנו, א. מרקוביץ, א. עברי

30 שנה לסיום פרשת גלים



ל' 40

בנמלים הרבים המקשרים את ישראל אל קצווי תבל. אך מכולם יקרה לו חותמת המעידה כי הוא נמנה על אנשי הצוות של האניה בת גלים, למרות שהיתה זו ספינה קטנה שתפוסתה 400 טון בלבד. האניה שנבנתה בהולנד ב־1932 ושמה "פרימה" נרכשה על ידי גורם ישראלי. בשמונה בספטמבר 1954 הניפה את דגל ישראל ונרשמה ברשימת האניות. בשמה החדש

מאת צדוק אשל

קלמן פולק, מכונאי ראשי באניות צי הסוחר יצא בעוד כשנה לגימלאות כשנאחריו עשרות שנות זמן ימי באניות צי הסוחר הישראלי. בתיקו האישי אישורים והמלצות מתקופת השרות. פנקס הימאים שלו מלא חותמות שהוטבעו

כדאי. להגיש תביעה משפטית נגד מבטחים.

ההחלטה נתקבלה פה אחד

5. המועצה מטילה על המזכירות לחפש דרכים אלטרנטיביות לשימוש בכספי הפנסיה המוקדמת למטרות פרישה מוקדמת של קצינים. ההחלטה נתקבלה פה אחד.

6. המועצה מטילה על המזכירים לשגר את המודעה שהודפסה ב־17/2 ושתוכנה מקובל על כל חברי המועצה, במברקים לגורמים ממשלתיים והנוגעים בספנות. ההחלטה נתקבלה פה אחד

7. המועצה מביעה תמיהה וצער כי למרות המצב החמור בו נמצא צי הסוחר - ובפרט חברת צים - לא כל חברי המועצה מצאו לנכון להשתתף בישיבה השנתית. החברים הרשומים להלן לא הופיעו כלל לישיבת המועצה, למרות שידעו על תאריך הכינוס כ־4 חודשים מראש:

מ/ר יוסף הירשפלד

מ/ר יעקב אמיתי

ר/ח הלל יערי

מ/2 אברהם אריה

מעבר לכך, תמוה הדבר כי מ/ר זאב בלס, אשר שהה בארץ, והופיע ביום הראשון לישיבת המועצה, הפסיק להופיע ואפילו לא טרח להודיע למועצה כי לא ימשיך להשתתף בישיבות.

המועצה מטילה על המזכירות לשלוח מכתבים אישיים לכל המזכירים לעיל בנושא.

ההחלטה נתקבלה פה אחד.

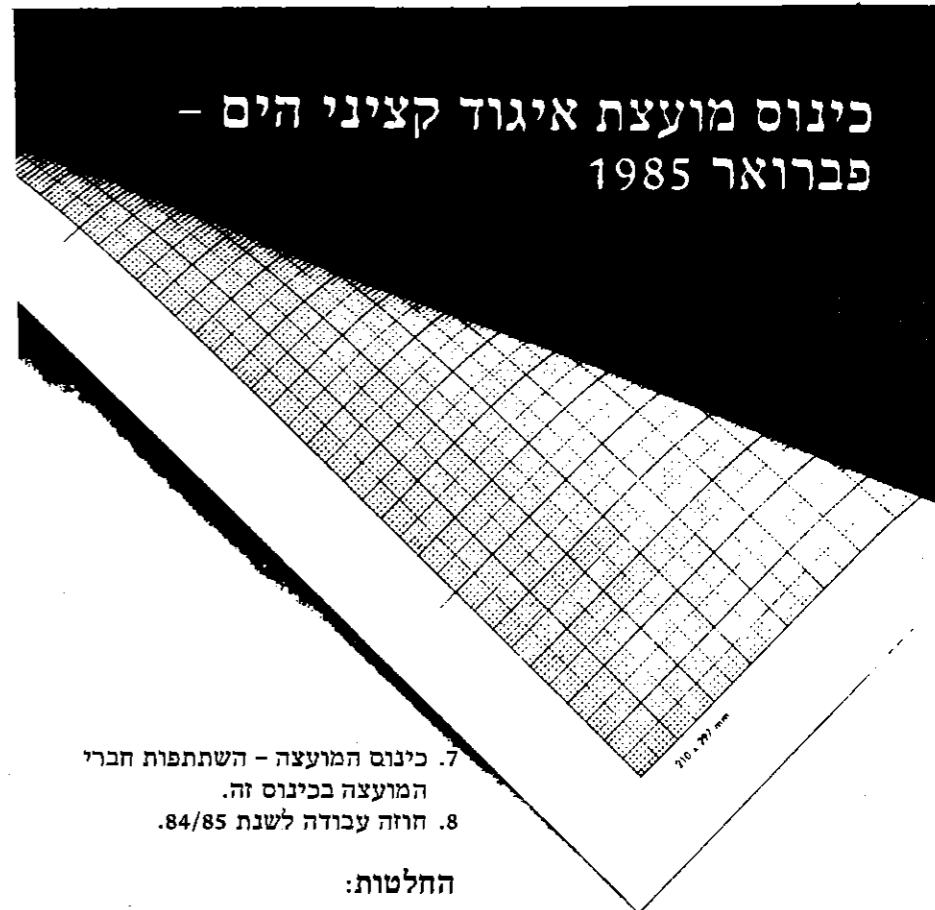
8. המועצה מטילה על המזכירות להמשיך ולהאבק על הדרישות לחוזה העבודה 84/85 ובמיוחד על נושא ההצמדה לדולר ארה"ב. ההחלטה נתקבלה פה אחד.

בישיבה שנתקיימה בתאריך 19.2.85 אליה הוזמן עו"ד י. גיל לשם הבהרות בנושא מבטחים, נרשמו הדברים הבאים: פנסיה מוקדמת 300/360 (בהשתתפות עו"ד גיל)

א. לגבי הפרשות במטבע זר העניין צריך בדיקה באם הכניסו את הסכומים למרכיב פנסיוני כי באם זה לא במרכיב פנסיוני אז זה הופך לדמי חבר חוסך.

ב. לגבי 300/360 יום: - (גיל) חושב שטעון "מבטחים" לא יעמוד בבית דין לעבודה לגבי 360 יום בשנה לצורך פנסיה.

כינוס מועצת איגוד קציני הים - פברואר 1985



7. כינוס המועצה - השתתפות חברי המועצה בכינוס זה.

8. חוזה עבודה לשנת 84/85.

החלטות:

1. מועצת איגוד קציני הים החליטה עקרונית להתנגד לפטורין שרירותיים של חבריה ומסמיכה את המזכירות לצורך זה להשתמש בכל האמצעים הדרושים עד כדי השבתה כללית של הצי.

יחד עם זאת, תעבד המזכירות תכנית ליעול וחסכון ותציע זאת לחברות הספנות על מנת לעזור בהבראת הספנות.

ההחלטה נתקבלה פה אחד.

2. ההצעה להגיש תביעה משפטית נגד מבטחים בעניין חישוב ימי עבודה שנתיים לצורך הפנסיה - נדחתה

3. חמשת הועדים - איחוד: המזכירות באה בדברים עם ועדי המהנדסים, הטייסים והסגדרות המח"ר להקמת עמותה אשר תפעל באינטרסים המשותפים של האירגונים הנ"ל ושוקלים הליכה לבחירות להסתדרות ברשימה מיוחדת בלתי תלויה (עצמאית).

ההחלטה נתקבלה פה אחד.

4. מועצת א.ק.י. מסמיכה את המזכירים להגיש לבדיקה משפטית ואקטוארית את המעבר לחישוב ימי עבודה שנתיים מ־360 ל־300 ובמידה שהחישוב יראה

לתהליך זה, ולגורלם של קציני הים הישראליים.

המועצה פונה בזה אל ממשלת ישראל, ההסתדרות הכללית, חברי הכנסת, אמצעי התקשורת ואל הציבור בישראל ומזהירה כי אם יימשך תהליך זה, יתפורר צי הסוחר הישראלי ויגרוור בעקבותיו נזקים כבדים גם לשאר המשק.

המועצה תובעת מהממשלה וההסתדרות להקים מייד ועדת חקירה מצומצמת בעלת סמכויות אופרטיביות שתפעל באופן אינטנסיבי ותמליץ תוך זמן קצר על הצעדים שיש לנקוט בכדי להציל ולהבריא את הספנות הישראלית.

לצורך זה, מטילה המועצה על מזכירות האיגוד לעשות את כל הצעדים האפשריים לריכוז תשומת ליבו של הציבור בנושא צי הסוחר עד כדי שביתה כללית ממושכת.

אם נגזר על ציבור קציני הים להיזרק לרחוב לאחר שהקדישו את מירב ומיטב שנותיהם לענף הספנות - אנו מעדיפים שכל הציבור ידע זאת, ואיננו מוכנים לגווע בגסיסה שקטה."

הודעה לקציני הים

החזרת הכספים מקרן הפנסיה המוקדמת

כל מי שנוכו לו כספים לצורך הפנסיה המוקדמת יוכל לקבל כספים אלה בחזרה בהליך משפטי מהיר, וללא צורך בעורך דין יש לגשת לבית הדין לעבודה בחיפה ולמלא טפסים של הלנת שכר. בנוסף על כך אפשר להגיש תביעה לבית הדין, שתיכתב בכתב יד (ברור), בנוסח הבא

לכבוד

בית הדין האזורי לעבודה בחיפה.

על פי הסכם בין האיגוד ובין חברת בה עבדתי בין התאריכים נוכו משכרי הסכומים

הבאים:

בחדש בשנת 4 1/2%

בחדש בשנת 4 1/2%

בחדש בשנת 4 1/2%

פסק דין מד/5-3 של בית הדין הארצי לעבודה, שניתן בשני חלקים בתאריך 24.3.85 ובתאריך 8.7.85 קובע כי הסכומים הנ"ל נוכו משכר העובד בניגוד לחוק, וכי העובד זכאי לקבל בחזרה את כל הסכומים הנ"ל בתוספת ריבית והצמדה.

כמו כן קובע פסק הדין הנ"ל כי לעובד זכות לקבל פיצויי הלנת שכר בגין הסכומים שנוכו בשנה האחרונה.

הנני מתקש בזה מכבוד בית הדין שיורה לחברת להחזיר לי את כספי בהתאם

בכבוד רב,

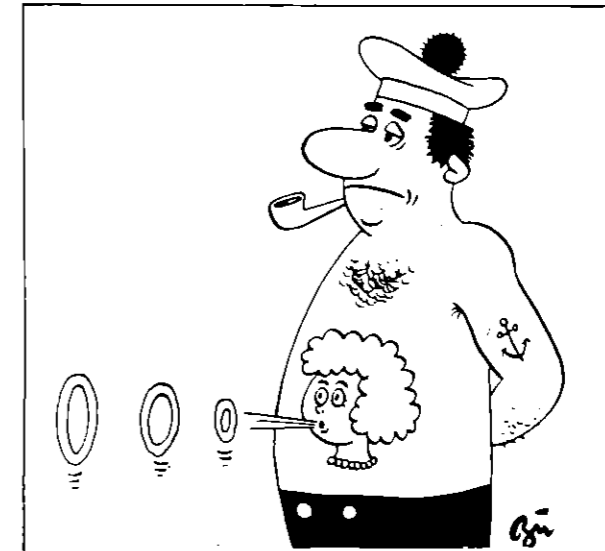
מי שמעוניין להיעזר בשירותיו של עורך הדין אשר יצג בעניין הזה את התובע (מכונאי/ר אלן רזרס) והשיג עבורו את פסק הדין הנ"ל, יוכל לפנות לעו"ד יהושע גבעון, טל' 04 88643, 04 88332.

בברכת חברים,

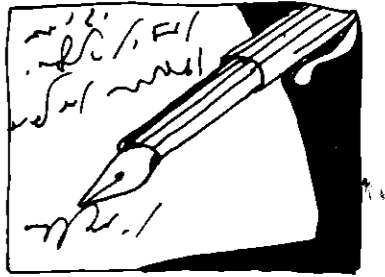
מזכירות איגוד הקצינים.

מסקנות ועדת הכלכלה של הכנסת ה-11 בענין המצב בחברת צים

1. סנקציות פתאומיות העלויות לפגוע ביצוא או יבוא חיוניים.
 2. ייעשה מהלך להבראת מבנה ההון של צים, ובכלל זה השתתפות בעלים בהגדלת ההון העצמי, הגדלת ערבויות בעלים ומציאת דרכים לשיתוף הציבור הרחב ברכישת מניות החברה.
 3. (א) במסגרת תכנית לייעול החברה יצומצמו התקנים באניות החברה עד לרמה המקובלת בחברות הספנות הארופיות, יונהגו צמצום וחסכון במינהל, בעובדי החוף ובהוצאות התקורה (אוברהדס) של החברה.
 - (ב) בעיית העלות הגבוהה לעובדים בצי הסוחר הישראלי והפער בין עלות זאת והסכום האפקטיבי המגיע לידי הימאי מחייבים בדיקה של הנושא ומרצע שתוקם ועדת מומחים אשר תתן מסקנותיה בנושא תוך שלושה חודשים.
 - (ג) הוועדה ממליצה על הפעלת תוכנית פנסיה מוקדמת לימאים וקובעת כי תנאי התעסוקה המיוחדים של הימאים, אופי עבודתם והצורך להפסיק עבודה בצוותי ים לפני גיל הפרישה הרשמי בישראל מחייב זאת. הפעלת תוכנית כזו היא תנאי לאפשרות צמצום דרסטי בכח האדם.
 4. ענף הספנות יוכר כענף יצוא לכל דבר ויוענקו לו ההטבות הניתנות לענפים כאלה ובכלל זה הסדרי מימון, ביטוח שער וביטול מס מעסיקים.
 5. הוועדה מפנה את תשומת ליבו של שר התחבורה להמלצות ועדת הכלכלה בענין המצב בענף הספנות מיום 12.6.84.
 - הוועדה פונה לשר התחבורה לדווח לה בתוך שישה חודשים על מימוש המלצותיה.
 - ירושלים, כ"ב בשבט התשמ"ה 13.2.85
- ד. הוועדה סבורה, כי המשבר שפקד את צים בשנים האחרונות נובע רק בחלקו מהשפל העולמי. הערכות שהובאו לוועדה הן, כי לאחר השפל תבוא תקופת גאות שתקל על צים להחליץ מן המשבר, אולם זאת רק אם ינקטו צעדים לתיקון עיוותים שאף הם גרמו למצבה הקשה של החברה.
 - ה. עלות התפעול של אניה בצים עולה לפחות כפליים מהמקובל באניות דומות בדגל אירופי ואמריקאי. עובדה זו מקורה הן בגודל התקן אך גם בעלות לעובדים בכל הדרגים, הגבוהה לעתים במאות אחוזים בתחשיב הישראלי מהמשולם בימאות החופשית. הן קציני הים והן הימאים הביאו נתונים לפיהם תשלומי הנטו המגיעים לידיהם, קטנים או שווים לתשלומי הנטו של ימאים זרים המועסקים באניות דומות ורות ואף באניות ישראליות.
 - ו. הוועדה מציינת בחומרה את העובדה כי הממשלה איננה מאמצת את המדיניות שנוקטות מדינות אחרות המחייבות, או מעודדות באופן משמעותי את הגורמים הממלכתיים והציבוריים להשתמש בחברות הספנות של אותן המדינות.
 - ז. לוועדה הובהר, כי ענף הספנות מופלה לרעה לעומת ענפי יצוא אחרים בכל הקשור לעידוד יצוא, מיסוי ועוד.
 - ח. הוועדה רושמת לפנייה את הודעתה של הנהלת החברה על צעדים שהיא עומדת לנקוט להבראת החברה ובכלל זה לחסכון והקטנת עלויות ומציינת בסיפוק את נכונותם של עובדי החברה לתת כתף לצעדים אלה.
 - ט. הוועדה האמור לעיל ממליצה הוועדה כי:
 1. (א) הממשלה ורשויותיה וכן גופים הנסמכים על תקציב המדינה, יחויבו להוביל מטענים בחברות ספנות ישראליות כמקובל במדינות אחרות.
 - (ב) מימוש המלצה זו יתכן רק אם
- א. לוועדה הובהר כי מזה מספר שנים מתחולל משבר קשה בספנות העולמית; המשבר נתן אותותיו בצייס ותיקים ומבוססים של מדינות רבות. כתוצאה ממשבר זה צומצמו צייס רבים והתפתחה תחרות פרוצה על הובלת מטענים. מדינות רבות תומכות באופן ישיר ועקיף בחברות הספנות שלהן.
 - התחוללה ירידה דרסטית במחירי ההובלה הימית ולמרות הציפיה לעליה או להתיצבות במחירים אלה אשר עשויה לתרום לשפור מערך ההכנסות של הספנות הישראלית - עדיין אין מגמות ברורות ובטוחות המבטיחות שינוי משמעותי.
 - ב. מנתונים שסופקו לוועדה עולה, כי בסוף 1984 עמד החוב של חברת צים לטווח ארוך על 510 מיליון דולר ולטווח קצר של 40 מיליון דולר, כאשר בשנה זו החלה מגמת ירידה בהיקף החוב, לאחר מספר שנים בהן עלה בהתמדה.
 - הובהר לוועדה כי הכנסות חברת צים מכסות היום את הוצאות התפעול ובכלל זה הוצאות הריבית, אולם אין כיסוי להחזר חובות ולפחת.
 - ג. לוועדה הובהר נתונים לפיהם השקיעה הממשלה בחברה עד כה 18.5 מיליון דולר, הבעלים האחרים, החברה לישראל 13.8 מיליון דולר והחזרי דיבידנד היו 27.6 מיליון דולר.
 - הוועדה סבורה, כי מבנה ההון של חברת צים אינו איתן דיו וכי חלקם של הבעלים נמוך יחסית להיקף פעילות החברה.



עלולים
עלולים
עלולים



קצינים כותבים

ברצוני לציין, שמעולם לא היתה מזכירות איגוד שפעלה בצורה כל כך אינטנסיבית נגד אניות זרות כמו המזכירות הנוכחית. מעולם לא היתה מזכירות שדאגה באופן אישי לכל חבר חטיבה הנתון בצרה אמיתית (כגון סכנת פיטורין, סכנת שלילתן של תעודת הסמיכות וכו') כמו המזכירות הנוכחית.

מעולם לא הרגשתי, כרבי-חובל, שיש לי מזכירות איגוד שעליה אני יכול לסמוך בעת צרה - כמו היום. כאשר ישיר זה אני מדבר מתוך נסיון. כאשר הנהלת החברה והנהלת משרד התחבורה ניסו להתנכל לי - תחת לחץ של איגוד הדירוגים - עמד האיגוד לצדי בצורה חד-משמעית ותקיפה, וכך לא נפגעתי.

ידוע לי כי עוד חברים, גם רבי-חובלים וגם מכונאים ראשיים היו במצבים דומים וממש "ניצלנו" ע"י המזכירות הנוכחית.

לכן, להאשים ב"סטגנציה" וב"חוסר מעש" את המזכירים הנוכחיים, זהו לא רק שקר גס, אלא גם זלזול באינטליגנציה של רוב חברי החטיבה.

נכון שבשנה האחרונה היה קשה למצוא את המזכירים במשרד, אבל מי שטרח להתעניין בנעשה באיגוד, יודע שהם היו כל הזמן בפגישות, בבתי-משפט ובבוררות שונות. זאת, הן בכדי לקדם את ענייני האיגוד באופן כללי, והן בכדי לשמור על זכויותיהם של חברים בודדים שלא יקופחו.

ועכשיו, לנקודה האחרונה, הכואבת לי ביותר.

בעוד חודשים ספורים תתחיל מערכת

הבחירות לאיגוד. כל אותם חברים אשר דעתם אינה כדעתך, ואשר רוצים בשינוי המזכירים יכלו להתאפק קצת ולהביע את דעתם בזמן מערכת הבחירות. אנו, לשמחתי הרבה, איגוד דמוקרטי. ידוע כי בשעת מערכת בחירות בכל ציבור דמוקרטי, גם השמצות הן לגיטימיות (למרות שאולי אינן נעימות).

אילו היו כותבי המכתב דוחים את פרסומם למערכת הבחירות, יכולתי עוד להבין זאת. בהחלט זכותם לנסות להתיישב ב"כסא" המזכיר. הצרה היא שהם לא התאפקו, ובעייתיות הגרוע שבחרו לפרסם את מכתבם, רק הראו להנהלות חברות הספנות שיש "בקעים" באיגוד ושאוּלֵי המזכירות הנוכחית אינה מסוגלת לפעול בגלל חוסר תמיכה של החברים.

הדבר היחיד המרגיע אותי בנושא זה הוא, שאם ינסה מישהו לפגוע בנו על סמך ההנחה (המוטעית) שהאיגוד חלש ומפורר מבפנים, חזקה דוקא על המזכירים הנוכחיים שיוכיחו מיד, ע"י מעשים בשטח, כי כוחו של האיגוד בהחלט במתניו.

המגוון שבדבר, שבעוד שאותו חלק קטן של "חברינו" משמיץ את המזכירים ומאשים בחוסר מעש, דוקא בהנהלות חברות הספנות, ובמשרדי הממשלה השונים חוששים מפני מזכירות האיגוד שלנו יותר מאשר אי פעם, ויותר מאשר הם חוששים מפני ועדי עובדים ואיגודים אחרים, - והם בודאי יודעים היטב מדוע.

ולסיכום, אני חוזר ומודיע שזכותו של כל חבר לבקר את המזכירים, לנסות להיבחר במקומם ולנסות להחליפם באחרים. אבל למען עצמנו, תתאפקו קצת וחכו למועד הבחירות לאיגוד, ואל תתנו נשק בידי אלה המעוניינים לראות בהתפרקותו של האיגוד מבפנים.

ר/ח דוד קריץ



מכתבי המשאל שנשלחו לחברים

קיבלנו את מכתבכם על המשאל בקרב הקצינים, לגבי האופן שבו תפעלו, ראוי לציין שהמחשבה בדבר שיתוף החברים בקבלת החלטה חשובה זו, הינה חיובית ומבורכת.

אך מתעוררות מספר שאלות, ואי בהירות שאנו מבקשים הסבר להן.

1. האם תוצאות המשאל מחייבות לפעולה על פיו, או ישמש כנתון להלוך רוח בקרב החברים.
2. מדוע אין מפרסמים מאזנים שנתיים או תקופתיים של הקרן. ומקום הימצא הכספים.
3. אם תפול הכרעה לפרוק הקרן.
 - א. אילו כספים העומדים לזכותנו יוחזרו (עובד + מעביד, או אחרת)?
 - ב. האם ייבוצו מהחוזרים אלו, מיסים, היטלים, עמלות כלשהן?
 - ג. איזה גוף אחראי להחזרת הכספים ומהם התנאים לקבלתו?
 - ד. מהו אופן החזרת הכספים ומי יפקח על החוזרים אלו?
4. אם תיפול הכרעה שלא לפרק הקרן.
 - א. האם יש בידי האיגוד תוכניות אלטרנטיביות לשימוש בכספים ואם כן מהן?
 - ב. האם ההפרשות תהיינה במתכונת הנוכחית (אחוז ההפרשה, עובד + מעביד)?

קציני ההקסגרם אילת

לכבוד

קציני א.מ. הקסגרם, אילת, ת.ד. 165.

ה.ב.

בתשובה למכתבכם מתאריך 16.6.85:

1. המשאל ישמש כנתון להלוך רוח בקרב חברי האיגוד, ואם כי תוצאותיו אינן מחייבות באופן פורמלי, הרי שללא כל ספק, פעולות המזכירות יושפעו בצורה חזקה ביותר ע"י תוצאות המשאל.
2. בכל חודש מתפרסמים דו"חות הבנקים על מצב הכספים בחשבונות ה"קרן", וכל המעוניין יכול לברר זאת גם במשרדי האיגוד.
3. כספים אלה נמצאים בחשבונות בנקים (כל חברה בבנק שנבחר לשם כך), וניתן למשוך מהשבונות אלה רק בחתימת כל הצדדים הנוגעים בדבר, קרי: איגוד הקצינים, איגוד הדירוגים, חברת הספנות.
3. א. אנו נדרוש שכל הכספים יוחזרו לעובדים אבל איננו יכולים להתנבא מראש כיצד יתגלגלו הדברים.
 - ב. כספים שנוכו מהעובדים הם כספים "בנקיים", כלומר כבר נוכה עבורם מס, לכן אינם חייבים במס. כספי "הפרשות המעביד" בהחלט חייבים במס, ואילו על כספי הפיצויים (2 1/3% מתוך 15%) חל חוק פיצויי

- פיטורין בהתאם לגופו של המקרה לגבי כל עובד ועובד.
- יש להניח שנצטרך לתבוע באופן משפטי את חברות הספנות כדי שייסכימו להחזרת הכספים לעובדים.
- אם וכאשר נגיע לעניין החזרת הכספים, יפקח על העניין כנראה גוף המורכב מנציגי האיגודים ונציגי החברות, או ברור שימונה על דעת שני הצדדים.
- א. יש בידינו הצעות אלטרנטיביות, אבל שותפינו ל"קרן" (איגוד חברות הספנות ואיגוד הדירוגים) אינם משתפים איתנו פעולה ולכן לא ניתן לבצע שום תכנית אלטרנטיבית מלבד פירוק ה"קרן".
- ב. כל עוד לא תפורק הקרן, ימשיכו ההפרשות במתכונת הנוכחית.

בברכת חברים, האיגוד הארצי לקציני ים.

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/Halfa
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
Ship Operators



שירותי טנקרים בע"מ

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

מנהלי ספנות עבור:

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

בעיות שוטפות

א. ניכוי שני ימי תוספתים שכר פברואר. ככל אנשי צוות האניה הצטרפתי אף אני אל "צים חיפה" ב-15 בפברואר. מאחר והשנה היו בפברואר 28 ימים, שולמה לכולם תוספת ים ותוספת אניה בשעור של מחצית החודש.

מנספח ר"ב בחוזה רבי החובלים ובסעיף 3.11 מצוין בפרוש שתוספת הים ותוספת האניה הינן תוספות חודשיות. אם לנוחיות החישוב השכר היומי יעשה לפי אחד חלקי שלושים מהמשכורת החודשית והבסיס לחישוב הוא מספר ימי העבודה שבוצעו בדעיבד, הרי החברה צודקת כאשר הורתה לנכות את היומיים בפברואר, אולם עליה לשלם עבור הימים החלים ב-31 לחודש, כ-5 ימים נוספים בכל שנה. הטיעון לאי תשלום ה-31 הוא כי המשכורת היא חודשית, אם כך, הרי יש לשלם לאדם אשר עבד מחצית החודש, מחצית המשכורת החודשית. לא יתכן שהחברה תשלם תוספת ים של 358 ימים כאשר עליה לשלם 12x30 ימים, כלומר 360 ימים בשנה.

ב. 1. חוזר לאניות 5/85 של אגף הצוות - עמ' 2 סעיף א.1. הסכום המירבי של המפרעות לא יעלה על 50% מהשכר במט"ח המגיע ביום התשלום. האם קביעה זו היא חוקית ועל דעתכם. האם אין לדרוש תשלום משכורת (ימית) מדי חודש בחודש?

2. על אף האמור בסעיף 3.3 נתברר לי מרב החובל של ה"צים מונטריאל" שלא ניתנו לו דולרים ביציאה מחיפה, ונאמר לו לקחת כסף מקומי בכל נמל. הבעיה באיטליה שכל איש צוות צריך להתחייב מראש לקחת סכום כסף במטבע איטלקי, אותו אינו יכול להחזיר לפני ההפלה וכל סכום שנותר בכיסו הינו למעשה אבוד.

אי לכך רוב האנשים מבקשים לקבל מפרעותיהם בדולרים כמשמעת מסעיף 3.5 ר' 3.6 בחוזה העבודה לרבי החובלים "בדולרים של ארצות הברית".

ג. אשמח לקבל תשובתכם.

ר/ח א. פרילינג

לכבוד

ר/ח אריה פרילינג
א.מ. צים חיפה.

ח.ג.

בתשובה למכתבך "בעיות שוטפות":

א. על עניין ימי השכר, איש צוות יקבל שכר באניה במטבע זר עבור הימים עד לסוף החודש, עד למקסימום של 30 יום לחודש קלנדרי אחד.

כלומר, אם האדם הצטרף בתאריך 11 לחודש מסויים, יקבל 21 יום באם באותו חודש 31 יום, 18 יום באם באותו חודש 28 ימים וכו'.

ב. לגבי מפרעות ומשכורות, יש לשלם לאנשים את שכרם בדולרים של ארה"ב בסוף כל חודש.

באם אנשי הצוות מעדיפים לקבל מפרעות במטבע מקומי, ורבי החובל יכול ומוכן לסדר זאת, אין לנו התנגדות.

בכל מקרה, זכותם של כל אנשי האניה - כולל רבי החובל, לקבל את שכרם הדולרי בסוף כל חודש כאמור.

באם מבחינה מעשית אין באניה דולרים בסוף החודש, יש לדרוש מהחברה לקבל אותם מייד בנמל הקרוב ולשלם לאנשים בהתאם.

באם לא מקבלים כסף מהחברה תוך זמן סביר, נא לפנות מייד לאיגוד בטלפון או במברק.

בברכת חברים,
האיגוד הארצי לקציני ים.

קרן פנסיה מוקדמת -

חוזר 30.5.85

מאשר בתודה את קבלת מכתבכם ואני חותם בשם בני יואב קצין 2' כיום בהפלה ב"צים" בואנוס אירוס', מאחר שידוע לי דעותיו בנדון. גם בני עודד יעבוד במקצוע, אחרי ההשתלמות.

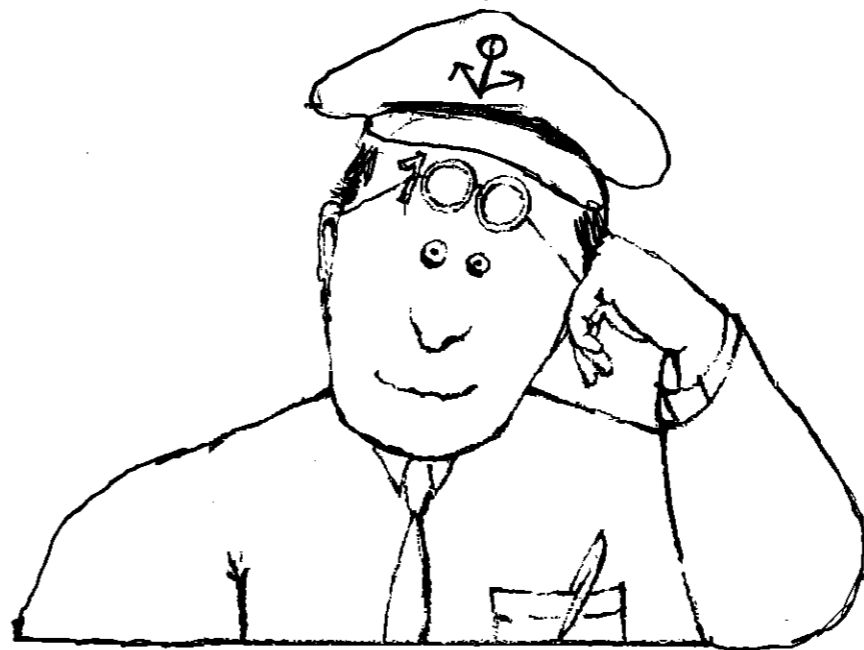
התחלתם במצווה קדושה ואין לסגת! מנסיוני ידוע תפילת איש ציבור, כי המכשולים והאבנים הנזרקות יהיו קטנות, לכן עמידה בלחצים מחוץ ובית כדי להגיע למטרה הסופית.

המחוקק חייב למנוע נטל על כספי ציבור, לכן הטבות גיל 50, משמרות, מקצועות מיוחדים כמו צה"ל ומשטרה ועוד.

הסבירות ולצערני כולל הוכחות הם, שאדם אחרי גיל 50, אחרי עבודה של 25-30 שנה נחלש, כולל צורך בהשגחה רפואית והתאמה צרכים ויכולת.

אני מאמין שקבוצה גדולה ומגובשת זכאית להכתיב תנאים לקרן פנסיה או לפנות לבנקים וחברות ביטוח. הנני מודה בשם בני עבור כל שעשיתם ותעשו בהמשך.

בידידות רבה
מ. רייכספלד
חדרה



ההנדה שבזדן

מאת יגאל מאור

מאדישותנו האופיינית ונערוך חשבון נפש אמיתי ונוקב עם עצמנו ועם המצב הקיים. עומדות בפנינו דרכי פעולה רבות, ישנם כאלו שירצו לנקוט בדרכם הפרטית והאנוכית בכדי לקום ולצאת מן המערכת בטרם תתרוקן הקופה לגמרי, ישנם אחרים שיטענו בזכות דרכי פעולה קיצוניות שהחזרה מהן קשה עד מאוד, ישנם אלו שידרשו את הקרבת הקורבן הנדרש בכללותו ע"י חברת צים בידיעה או שלא בידיעה שהם עצמם עשויים להיות אלו שיעלו על המזבח.

רבים הם הקולות ורבות ההצעות במחנה הימאים היום מאי פעם, וכדאי שנעצור ונחשוב לרגע בפני מה אנו עומדים, מהן הנסיבות, מהו המחיר שיש לשלמו בכדי לתקן מצב זה או אחר והאם אותו מחיר יהיה אשר יהיה והנתבע מאיתנו עשוי באמת לסייע בתיקון המצב הקיים.

קל עד מאד הינו איבוד שפיות הדעת שבמאבק, הרבה אידיאולוגיות ומערכות יחסים מתוחות עד מאד קמו ופרחו על רקע אבטלה, צמצומים וכד' - ציבור עובדים המצוי בתקופה שכזאת הינו קרקע דשנה מאין כמוה לזריעת רעיונות קיצונים ומזיקים - לכיוון זה או אחר.

קשה מאד היא ההתנהגות השקולה תוך מתן פרפורציות נכונות לאירועים שמסביב וההסכמה לצעדים ותרנים מכאיבים שכמוהם כחיתוך בבשר החי;

ובלתי אפשרית לעיתים היא הדרך חזרה מצעדים ודרך שכבר פוטעים בה, שזרעה את זרעיה ואולי קצרה את פירותיה.

לא קל הוא חשבון הנפש הזה - מחד ידוע לחלקנו הניכר מצבה הגרוע עד מאד של חברת צים אשר לכל הדעות ידרוש מחיר תמורת שיקומו ומאידך ברי גם לרובנו ככולנו שצעדים של פשרות וויתורים, אם בכלל יועילו, עלולים להתפרש שלא כמובנם בעיני הצד השני שבעימות.

בחשבון נפש שכזה, בתוצאותיו ובעיקר בדרך שבה נבחר נוכל לעמוד רק בתנאים אלו: שנהיה באמת מודעים לנסיבות שהכריעו בזכות אותה הדרך. שתהא ברורה לכולנו אותה הדרך שבה אנו עומדים לפסוע וגם תוצאותיה האפשריות תהיינה ברורות והחשוב מכל הוא שיהיה גם המיעוט שבין אנשי הים - ושאינו מסכים עם דרך זאת - מאוחד ומגובש עם הרוב שהחליט לנקוט וללכת בדרך - שתקוות כולם, כך אני מאמין, תרשיט את העזרה המתאימה במאמץ להתאוששות והבראת חברת צים כמקום עבודתנו, תוך התחשבות ופגיעה מינימליים בעובדי הים שלה.

בימים אלו, עומדת חברת צים כמייצגת הגדולה והנאמנה של הצי הישראלי בראשית תקופה של צעדים שטרם ידענו ואירועים שטרם חוונו על בשרנו. תחזיות קודרות של מומחים למיניהם ובני סמכא אחרים מתממשות והצעדים הכרוכים בנסיבות אלו או אחרים להציל את המצב, בדומה לכלל המשק הישראלי, אין ספק שהינם ושיהיו מכאיבים עד מאד וזאת מטבע הדברים.

הדרישה מעם ציבור הימאים להשלמה עם אותם נסיונות ההתאוששות, אינה עוד מוחשי ובוולט, שכבר החלה לו הספירה לאחור. אולי נכונה הסברה כי ישנה מגמתיות מכוונת בצורת אותם צעדים והיא צמצום הצי הישראלי ומעבר תחליפי לדגלי נוחות וצוותות זרים זולים יותר וכדאיים יותר, אך כדאי שנזכור כי צי ישראלי בגודל מסוים קרוב לרדאי שיהא חייב להישרד ושום הנהגה כלכלית או מדינית לא תרשה חיסול מוחלט של קשר זה עם העולם החיצון מסיבות רבות ומגוונות.

ידוע גם שחברת ספנות ישראלית לא בקלות תוותר על הנפת דגל ישראל או ציונות אנויות מספר בצוות ישראלי וזאת בכדי להשיג הטבות אלו או אחרות במימון ובמיסוי ובפרט כשמצבה אכן דורש התערבות ממשלתית זו או אחרת.

הביטאון הימי "פירפלי" מציין במאמר בהוצאתו האחרונה את אחת הסיבות למצבה של חברת צים בצוותות הגדולים המפעילים את אניותיה (31 לעומת 21 ברורות).

ברגעים אלו ובמצב שכזה אולי כדאי שגם אנו עצמנו הימאים ולא רק הנהגתנו נצא

א.ג.

היום הגיע לידי העתק מכתבך מיום
25.10.84 והרי כמה מהרהורי עם קריאת
מכתבך זה.

אני בהחלט מסכים אתך שהתיעלות הוא
כורח המציאות ואיני חולק על דעתך כפי
שהגדרת זאת שצמצום מקומות העבודה
עדיף על אבדן מקומות עבודה רבים יותר.

יחד עם זה הנך אומר שאין טענה כי עלות
הצוות היא שהביאה את הספנות למצבה
הנוכחי. אם כך הדבר איני בטוח שהקטנת
העלות, אפילו במידה ניכרת, תושיע את
הספנות.

קראתי בעיון את מכתבך בו הנך משווה את
עלות הצוות של המדינות הימיות
האירופיות עם זו של ישראל ואיני מטיל
ספק באמינות דבריך. אולם כדי להגיב על
דבריך אלה, ובכלל כדי להבין אותם היטב,
צריך נתונים מפורטים הרבה יותר ואלה
לא עומדים לרשותי. אני מניח שאתה
עיינת בנתונים אלה בכובד ראש ובכל זאת
לא אמרת אפילו האם עלות הצוות
הישראלית הגבוהה נובעת בגלל צוותים
גדולים יותר, באותם סוגי אניות? או אולי
בגלל משכורות גבוהות יותר? אם זה
צוותים גדולים יותר, מי הם המיוותרים?
ואם זה משכורות גבוהות יותר, מי מקבל
משכורת גבוהה יותר בהשוואה לציים

האירופיים, רב החובל? המכונאי הראשי?
או אולי קציני המשמרות בסיפון ובמכונה?

איני מכיר שום חוזה עבודה קיבוצי של
הציים האירופיים המערביים, אולם אני
מוכן להעתיק וליישם כל אחד מהם
במלואו בצי שלנו. כאשר אני אומר
במלואו, אני מתכוון למספר אנשי הצוות
והגדרת תפקידיהם, למשכורת של כל אחד
מהם, למיסוי זהה, למשכורת בימי
החופשה כמו בים, (כך זה נעשה היום
לימאים זרים בצי שלנו) תנאי פנסיה ויתר
התנאים הסוציאליים.

זה כמובן צריך לכלול תנאי העסקתם של
קצינים זרים, כפי שזה נהוג בציים
האירופיים. שם כל קצין זר, אם הוא
מורשה להפליג, מקבל בדיוק את התנאים
של יתר הצוות הכולל משכורת, מיסוי,
תנאים סוציאליים וכו'. לא כמו בצי שלנו
שהימאי הזר מקבל משכורתו בדולרים
שהיא הרבה יותר גבוהה מאשר מקבל
הישראלי בתפקיד מקביל, והוא עוד פטור
מכל המיסים שהישראלי חייב בהם. איני
מבין למה מדינת ישראל מעדיפה לסבסד
את הימאי הזר, שלוקח את כל הדולרים
שהוא מרוויח אצלנו לארצו, ולא את
הישראלי שבמילא צורך את המטבע הזר
בארץ. יתכן שמישהו יטען שהימאי
הישראלי מקבל גם משכורת ישראלית,
נוסף למטבע הזר. זה נכון, אבל כל הכסף
בשקלים יורד למיסים ועוד הוא נשאר
בסוף החודש במיננס. יתכן שלחברות
הספנות, שאתה מייצג אותם, הימאי הזר
זול יותר אבל למדינת ישראל הוא עולה
ביוקר רב.

יש שטוענים שאין להשוות מפעלים
ישראלים בארץ למפעלים בחו"ל, כיוון
שאלה ואלה פועלים בתנאים שונים. לכן
אין גם להשוות שכרם של פועלים,
תפקידים, מנכ"לים וכו' בארץ ובחו"ל.
אבל חברות ספנות בארץ ובחו"ל פועלות
בתנאים זהים. הן בנו את האניות באותן
המספנות בעולם ובאותם המחירים פחות
או יותר, הן קונות את הדלק באותם
הנמלים, הן מבצעות את התיקונים באותם
המקומות ובאותם המחירים, אפילו את
האוכל קונים באותם המקומות, כי הרי כל
האניות שטות באותם הימים, חברות
הספנות גם גובות אותם דמי הובלה. הבה
ונשווה גם את עלות הצוות, כפי שהצעת,
ואם גם אז תפגר הספנות הישראלית אחרי
האירופיות, אולי יהיה צורך להפש את
הסיבה לכך במקום אחר. אולי ההתיעלות
צריכה להתבצע גם בצמצום
האדמיניסטרציה ובהיקף כוח האדם בארץ
ובחו"ל. יתכן שיש גם מה לשפר בניהול
החברות. אולי יש מקום להשוואה עם
הציים האירופיים גם בשטחים אלה ולא
רק בעלות הצוות.

בכבוד רב
י. ברנדשטיין
מכונאי ראשי א.מ. ניוטה

העתק:
איגוד קציני הים
מר ח. הברפלד/הוועד הפועל



חברים יקרים

אנו שמחים להעביר לכם מכתב
אישור של מר ישראל סחרוב - יו"ר
הוועד הצבורי של הקרן למען בטחון
ישראל (לב"י).

עם כל הלב אנו מצטרפים
להערכתו על פעלכם למטרותנו
המשותפת ומאחלים שתמשיכו
במבצע היפה כנאמר - "המתחיל
במבצע אומרים לו גמור".....

בכבוד רב וכידידות,
הוועדה למען הקרן
לבטחון ישראל (לב"י)
חיפה
ב. עברי
יו"ר הוועד

ב. עברי, יו"ר הוועדה למען הקרן
לבטחון ישראל (לב"י), מעניק תעודת
הוקרה עבור תרומת קציני הים לקרן
לידי מזכירי האיגוד.

למען בטחון ישראל
הקרן להתעצמות צה"ל.



ל"ד סיון תשמ"ה
3 יוני 85
2126/8

לכבוד
אגוד הימאים
"ציים" חברת השיט הישראלית כע"מ
ח.ד. 1723
חיפה

הננו מאשרים בתורה קבלת תרומתם של קציני הים עובדי חברת "ציים"
בסך 1,552,579 שקלים לקרן למען בטחון ישראל (לב"י).

תעודה הנא תסייע לקרן לב"י במימוש מטרותיה ובמתן סיוע
בחדוקו של צה"ל במשימתו לשמירת בטחון המדינה ותושביה.

הערכתנו הרבה נחונה על גילוי זה של התנדבות ואזרחות למופת
ועל הושתת יד לאמץ הבטחוני.

בכבוד רב,

ישראל סחרוב
יו"ר הוועד הצבורי
הקרן למען בטחון ישראל (לב"י)

צלם, פסל האניה * מוקדש לכל הימאים העושים במלאכה

לא איש מהיורדים בים בסיפונים האפלים רואה פניו, כי מלפנים רוחב ים בלי מצרים, האנשים אחריו הולכים.	לו אך יכול היה לומר את אשר לומד היה מחיבוטי גלים קרים ורסס קרח מצמרר מבלי יכולת להיסוג אל מחסה מפרץ מגן	אם מחשבות לו, אין יודע ומה רואות עיני העץ מזוגגות רוב לק וצבע בוהות היישר אל עד אין קץ	צלם פסל אניה בחרטום מוקע, נישא עץ חרוץ מעל המים פני מלאך קשות, שתומות עצוב האופל בעיניים.
חורש, פולש תלמים בים הולך ראשון נופל וקם עולה יורד עם גבה הים תמיד קשור תמיד הוא שם	אורי אוסטרייכר, קצין ים צורה העץ שהיו מקשטים בה חזית כלי השיט.		



קורס כיבוי דליקות באניה "דדו"

מאת: ר/ח א. קרזנבום

במסגרת דרישות האמנה להכשרת ימאים הורחבו הדרישות בענין קורסים שעל הימאים לעבור בנושא כיבוי אש באניות.

ההכשרה העיונית והמעשית שניתנה עד היום כבר לא ענתה על הצרכים ועל הדרישות החדשות, והיה צורך דחוף להכשיר מדריכים ולהקים מתקן לתרגול מעשי בנושא.

מטעם הרשות להכשרה נשלחו מדריכים לאנגליה וגרמניה בכדי ללמוד את הנושא וצורת הדרכתו בארצות אלה.

באשר למתקן מתאים, הוחלט, לאחר בירור של מספר אפשרויות, שהקמת מתקן להדרכת כיבוי אש באניה "דדו" יהיה המתאים והמעשי ביותר לצורך זה.

בחלק הקדמי של האניה, על סיפון הביניים, בנו דימוי של חדרי המגורים, מטבח, פנטרי וסיפון ביניים. ובחלק התחתון בנו דימוי של חדר מכוונות עם יציאת חירום דרך המנהרה (טובל) ומחסן מטען.

בחלקי המתקן השונים הוכנסו קווי כיבוי אש, דלתות עשן, צנרת כיבוי ומזנקים, כמו כן סודרו מספר דלתות בטיחות לשימוש המדריכים והחניכים במקרה של תקלה כלשהי.

בסיפון הביניים של האניה התקינו ארונות אישיים לחניכים אשר בכל אחד מהם קסדת מגן וכפפות ובנוסף מקבל כל חניך מגפי גומי וסרביל.

בפינה אחרת של אותו סיפון ביניים הוקמה פינת הדרכה להמחשת דרכי בעירה של חומרים שונים, ולאורך הקיר תלו את מסיכות הנשימה הסגורות (מנ"ס - מערכת נשימה סגורה), בסדר מופתי ולידם שולחן עבודה המשמש לבדיקת המכשירים והחלפת מכלי האוויר. כדאי לציין שכל המתקן כפי שהוא היום הוקם במו ידיהם של עובדי ומדריכי הרשות להכשרה ימית, וכל זאת בהוצאה מזערית בהשוואה להוצאות שהיו כרוכות אילו הוקם המתקן במקום אחר, ועובדים אלה ראויים לשבח והערכה על פעלם זה.

השתתפתי באחד מהקורסים הראשונים שנערכו בתחילת חודש מרץ השנה. היום הראשון עבר בהכרת המתקן, שיעור עיוני ואחריו שיעור מעשי ראשון בשימוש

שאתה מתקרב יותר לריציפה אתה מוצא אוויר נקי יותר לנשימה. אפילו למצוא את הידיות של הדלתות זה סיפור בפני עצמו. ורק לאחר שמצאת את הידית, עליך לפתוח את הדלת כאשר אתה רכון כלפי מטה. אחרת עלולה האש להתפרץ ישר לפרצופך. כל דלת שאתה פותח, ועל כל סיבוב ימינה או שמאלה, עליה או ירידה במדרגות אתה חייב להודיע לחברך על מנת שלא יאבד הקשר ביניכם.

לאחר שאיתרנו את מוקד הדליקה היה כיבוי הדליקה בעזרת המטפה עניין של מה בכך, לחיצה קטנה על ההדק והחבית הבוצרת כאילו נעלמה. הדרך החוצה היתה עוד יותר חשוכה ואפילו האור העמום של הדליקה היה חסר לנו, חוץ משיעול קצר ביציאה ושפשוף הברכיים על רצפת המסדרונות, יצאנו מהתרגיל בשלום.

בשלושת הימים הבאים ביצענו תרגילים שונים של חיפוש בעדרים, חילוץ נפגעים וכיבוי דליקות במקומות שונים במתקן, בתנאי עשן כבד, חושך כמעט מוחלט וחום הדליקות שבמספר מקרים היה גבוה עד כדי כך שלא יכולנו לגעת בלוחות הברזל לידם.



תרגול בקצף רב נפחי

הבעיה הקשה ביותר היא מציאת הידרנטים לצורך חיבור צינורות ומזנקים בתנאים של חושך ועשן סמיך, שגם אור פנסים אינו יכול להדור דרכו. בכדי לבצע זאת באניות, חובה להכיר את מבנה האניה והסיפורים הפנימיים על בוריים ולתרגל את הנושא באופן מעשי פעם אחר פעם.

בזמן הקורס חשוב ביותר למלא כדויקנות מירבית אחרי הוראות המדריכים, כל סטייה מהנהלים עלולה לגרום לתקלות שבהחלט רצוי לוותר עליהם.

בקורס העלה מי שהעלה שבתנאים כל כך גרועים לא נתקלים באופן מעשי, ואם היו כאלו, לא היה אפילו מנסה להדור למדור בו קיים עשן כזה.

אין לי ספק שאילו היה אחד מילדיו או משפחתו נעדר מאחורי מסך עשן סמיך, היה מבצע את המוטל עליו גם בתנאים גרועים יותר.

לדעתי, על כל מי שיש לו נגיעה בנושא, כולל מפקחים בחברות ובמשרדים השונים, לעבור קורס זה, ואין לי ספק שהאניות והם עצמם יצאו נשכרים.

ועוד נקודה חשובה, כדאי לכל משתתף בקורס להביא סכונ ומגבת לבל יחזור לביתו מושחר מפיה ועשן.

להתראות בקורס.

תגובת האיגוד

בתהיחס למאמר בנושא כיבוי אש של ר/ח קרזנבום מוועדת בטיחות של צי הסוחר - אנו קציני הים מקבלים בברכה כל קורס ו/או השתלמות העשויים לקדם את הידע המקצועי שלנו

יחד עם זאת, נאמר לנו השכם והערב ע"י חברות הספנות שהקצינים הישראליים הם היקרים ביותר בעולם וחלק מן היוקר הזה נובע מריבוי החשתלמויות הנדרשות מן הקצין הישראלי.

כמוכן שאין אנו מתנגדים להצטרף לקורסים למיניהם - אך שלא חברות הספנות או הקצין יהיו חייבים לשאת בהוצאות כי אם ממשלת ישראל.

שפירא יהושע, מזכיר

אחת, שתיים, שלוש... נסיון

מכירים, מחזרים, יוצאים, נכנסים, חיים ביחד, נפרדים... זה בסדר, אין חכם כבעל ניסיון

מאיר גולדברג

אוקיי. אז אנחנו צעירים, פתוחים, ליברלים, מודעים לעצמנו (לא, רק פוליטיקה!) ואנחנו יודעים שכדאי לנו להכיר את בן הזוג שלנו היטב, כדי להחליט אם ממשיכים ביחד, ולאן. אז קודם כל מכירים.

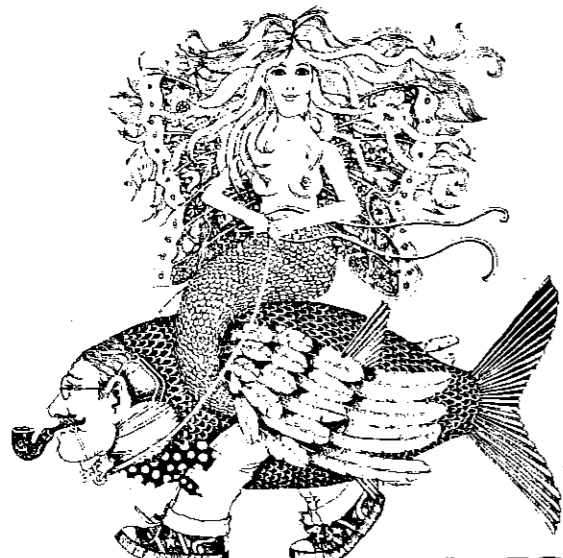
יוצאים שבוע. רואים כי טוב... ואחרי שאנחנו שופכים כסף טוב על סרטים, מסעדות, ועוד בילויים של זוגות טריים, אנחנו מפסיקים להוציא את האף מהבית. כינתיים אנחנו מגלים שאיבדנו כמה וכמה מידידינו הקודמים, אבל מה זה ידיד לעומת הגירוד הקל הזה באזור הלב, שאנחנו קוראים לו אהבה. ואנחנו מגלים עוד דברים:

ערב טוב, זה ערב מת. ערב טוב זה מיטה זוגית בתפוסה מלאה ובפעילות ערה. לא יוצאים. בבוקר מגיעים לעבודה מנומנמים משהו, אבל מבסוטים לאללה. הולכים בגובה 4 מטר מעל פנייהאדמה, מחייכים באינפנטיליות מדבקת ונתקלים בעצים. טסים בחזרה לשוכך ופתאום מוצאים שאולי לא החלטנו רשמית, אבל אנחנו כבר גרים ביחד מזה חודשיים. מה זה ביחד? ביחד זה לא מלה.

אחד בתחת של השני. הדאגה שלנו זה לזו מוצאת ביטוי בהברות קצרות וכפולות, כאילו שבאמת רק עכשיו התחלנו לחיות. ארצ המילים שלנו מצטמצם למושגים, קושקוש ופושפוש. אבל פתאום היא מגלה שמושגים הוא בלגניסטי-לא-נורמלי, והוא מגלה שקושקוש לא נפלה רחוק מאמא שלה, והיא מתחילה לפשפש בעברו הרומנטי העשיר של פושפוש ומוצאת שם כמה וכמה פשפשים מעוררי-דאגה. מתחילים לעוף חיצים, אבל זה עוד כלום. אחרי חץ פה חץ שם עוד אפשר להתפייס, נגמרים החיצים, מתחילים הפיצוצים.

רוצים פיצוצים? אף אחד לא להוט לפרוץ. דחילק, כבר עברנו התיכת זמן ביחד. אבל מגיע היום שהוא מוצא רק את הבגדים שלו בארון, וגם אם החיזוריים המאוחרים מצליחים להחזיר אותה ונרשאים פרי - הוא מבין שבקרוב הוא פרילאנסר. לא נורא, הוא ידע כבר מההתחלה כמה סיכויים יש לזה. פיפטריפיפטי. אין מה לעשות. או שממשיכים לחיות ביחד וגרמרים עם חתונה, שני ילדים ואולקוס, או שנפרדים אחרי שנה אחת, שתיים, שלוש, ניסיון... (עושה רושם שהפיפטי השני יותר מאוכלס היום). ומה קורה עכשיו?

מנוסת המנוסים. עכשיו העיר מלאה בכל מיני מקצועני-אהבה עתירי-ניסיון שנוהרים מאוד האחד מפני השני, ומחפשים בדרך-כלל תום נעורים נלבב אצל שמורות-טבע רומנטיות נדירות. ואז משחקים אותה מההתחלה, כאילו שזאת הפעם הראשונה שזה כליכך עמוק, ונכון, ואמיתי, ובלה בלה בלה. ובעצם הם צודקים, כי זה הצ'אנס היחיד שלהם להתעורר בוקר אחד ולגלות שזה באמת ככה.





כמה ירחי-דבש עשויים להיות משך החיים?

כמה פעמים הייתה השיבה הביתה טובה בהרבה מירח הדבש הראשון שלנו. הדמעות המלוחות של געגועי, ודאי נתנו טעם להיותנו יחד. זה היה בית מאושר, הכנים כמעט ולא הראו אף פעם כי התגעגעו לאבא, אך שיבותנו הביתה היו להם לחג.

קשה לשאת היעדרויות אב. מרבית האבות החיים ביבשה אינם נמצאים בקרבת מקום כאשר בניהם מתקוטטים עם בני-גילם, אך למרות שידעתי זאת הייתי עצובה כאשר אחד מילדי אמר שאבא איננו כאן כדי לעזור לו, ועיניו היו עצובות ומכינות בכאבן. הסברתי לו כי הוא צריך להיות מאושר שיש לו אבא החורג שוב ושוב הביתה מתוך אהבה, והוא תושב עליך כאשר הוא במרחקים, והוא משעשע כל כך במשך חופשתו וכאשר אנו מפליגים אתו.

לא היו לי כל נקיפות מצפון כאשר הצבעתי על כמה אבות יושבי-בית ושאלתי את בני אם אמנם היו רוצים לקבלם כתחליף - הצעה שמעולם לא קסמה להם.

לא יכולתי לעזור לבני כאשר חשו אותה בדידות שחשתי אני, כאשר נזקקו לאביהם. רגעים של בדידות נראית היו נדירים, מרבית הזמן היו הילדים מאושרים ככל שהחיים איפשרו זאת בדרך כלל.

ניסיתי להחליף את הגבר בבית בדרכים מבדחות ביותר. בני חשו בצורך שלי להצליח ליצור תחליף לבעלי, ועודדו אותי במאמצי, אף כי כמה מטוילינו ודאי לא היו מרתקים ביותר. היה לנו כל הציוד הדרוש לדייגים טובים, אך לא היה לנו מושג כלשהו היכן וכיצד יש לדוג. הסתפקנו בהליכה אל הנהר, אשר בקושי אפשר לכנותו "נהר", השלכנו חכות למים וציפינו לטוב. בשלב הבא של טיולנו הנועז

הלכנו לאורך שפת-הים, הבטנו בדייגים המנסים למכור את שללם, ואז חזרנו הביתה לאחר בילוי של יום מאושר, עקוצים ע"י יתושים וחרקים אחרים. הרגשתי נהדר באותן הזדמנויות, למרות ששנאתי את הברוך והזבובים, את החוסר במקום יבש לשבת בו ואת הפחד שמא יפלו הילדים למים, אך הייתי נחושה בהחלטתי למלא את חובתי בעשותי את תפקידו של בעלי.

בעלי לא ידע כלל כי תפקידו הוא לקחת את הילדים לדיג, וכאשר עלתה אפשרות זו תמיד היה לו רעיון טוב יותר. וכך, במשך חופשותיו הארוכות, מעולם לא לקח את הילדים לבלות יום על גדות הנהר, כפי שעושים אבות רבים הנמצאים בבית במשך כל השנה, ואולם לילדינו לא הייתה כל סיבה להתלונן. אביהם תמיד מצא זמן למענם בכל עת שרצו בחברתו, ואני המשכתי לערוך את טיולי הדיג בהיותי נחושה למלא את תפקידו של בעלי, כך שהילדים לא יחשו בחסרוננו של אבא.

באורח טבעי, ציוד הדיג שלנו שימש מקור לקנאת רבים, ולא רק ילדים חשו טיבה כלפינו בגלל החכות המשוכללות שאותן לא ידענו מעולם להעריך כראוי.

קנאה היא תכונה טבעית אצל בני האדם, ויש ילדים המפגינים אותה בדרום המיוחדת, בהשתמשם בהגיון טוב מזה של הוריהם. אמו של אורי לא יכלה להאפק מלצחוק כאשר זה בכה יום אחד בארוחת הבוקר, אך אני הבנתי את קנאתו של אורי טוב יותר מאשר אותן ששים שקינאו בי בגלל מכשיר שניתן היה לקנותו בכל חנות.

"גדי הוא בן שש", בכה אורי, "וכבר היה בארה"ב, ואני כמעט בן שבע ואף פעם לא הייתי שם", ומי יטען שאורי לא צדק בדרשו הזדמנות שווה?

לא כל ילדון היה כה נמלץ בהשמיעו את רגשות לבו הנוכח, אך לבבותיהם יצאו למכנס ג'ינס אמיתיים, שהיו משהו נדיר באותם ימים. לא רק ג'ינס, אלא גם אקדחים מן הארץ בה הבוקרים אינם יוצאים מפתח הבית ללא נשק - כפי שרואים בסרטי המערב הפרוע. ילדי ניסו לתאר את בתי הכליבו הגדולים שם נקנו האקדחים, בזמן שבישראל לא היו עדיין בתי כליבו כלל. המכונות אשר מכרו מיץ תפוזים היו סיפור אחר לחלוטין.

פלאיפלאים - אך אני העדפתי לראות את בעלי בבית על-פני כל האקדחים שבעולם, ואני מעיזה לומר כי הילדים העריכו את שהותו של אבא בבית לפחות כמו פחית של קוקה-קולה, למרות שחיו בארץ שעדיין לא גילתה את טעם המשקה הזה.

מותב של שלושה או דן יחיד בבית הדין המשמעתי לימאים



מאת: שמואל אזולאי, המפקח הראשי על הימאים

אודה ולא אבוש כי לפני שנים יזמתי הצעת התיקון לחוק הספנות (ימאים) בענין "דן יחיד" לבית הדין המשמעתי. היוצעים המשפטיים עמלו רבות במשך שנים בענין זה - והצעת החוק נדחתה פעמים מספר. קראתי אפוא בענין רב את רשימתו המאלפת של ידידי העו"ד ראובן חן, אב ביה"ד המשמעתי לימאים. * קראתי גם את כתבתה של ח"כ שושנה ארבל-אלמוזנינו בענין זה. **

מאז אותם ימים, חלפו שנים ועמדנו בנסיגות רבים. כך נתפשתי להרהורי הרטה.

וכל כך למה? -

בתי דין משמעתיים קיימים במקומות רבים, חלקם ממלכתיים וחלקם התנדבותיים במגזרים שונים ובאגודות שתופיות ואחרות.

בית-הדין המשמעתי לימאים הוא ממלכתי ומיוחד במינו, למגזר מקצועי שאיננו ממלכתי.

במרבית המגזרים המקצועיים מעוגנת חובת המשמעת בהסכמי העבודה הקיבוציים, כך גם בתי הדין המשמעתיים שלהם. הימאים והמסוכים ע"י המחוקק כמיגזר מיוחד המחייב חקיקה ובית הדין המשמעתי לימאים נקבע בחוק בהרכב מיוחד, המשאיר בו את העקרונות של הרכב הקבוצות והכוחות הפועלים בספנות הישראלית.

בית הדין המשמעתי על פי החוק, מורכב משלושה שופטים שאחד מהם הוא היושב ראש והוא משפטן, ושני אנשי ציבור מתוך רשימות קבועות ומחייבות ובהן נציגי הימאים ונציגי בעלי כלי השיט.

הרכב כזה איננו מקרי ויש מאחוריו מחשבה רבה וכוונה צודקת. בפני בית הדין המשמעתי מובאים מיקרים בודדים, החמורים יותר והמסוככים יותר. חלקם קשורים במאות וראשונות רחמנא ליצלן.

בל נשכח כי רוב השיפוט המשמעתי נערך ע"י דן יחיד: הקברניט באניה או המפקח על הימאים, בחוף. משפטים אלה נקבעים מיום למחרתו ולעתים אף בו ביום. האם זו הדרך בה נרצה לנהל אותם משפטים בעניינים הקשים והמסוככים שנמצאו ראויים להיות מובאים בפני בית הדין המשמעתי?

בל נמעיט מערכו של החוק שקבע כפי שקבע. המחוקק מציין במפורש בחוק כי בית הדין "אינו חייב לנהוג לפי סדרי הדין של בית משפט".

יחד עם זה קבע שהיבטים לשבת בדין לא רק "משפטן" אלא גם שני שופטים נוספים המקורבים לענייני הספנות וענייני הימאים. המחוקק נתן לאלה את הרוב במושב. כלומר שאין "המשפטן" כיר"ר, חיוני יותר משני שופטי הצד. ההיפך הוא הנכון, הכרעת הדין וגזר הדין נקבעים ברוב דיעות - כלומר "שופטי הצד" משקלם מכריע.

הארועים המגיעים לשיפוט בפני בית הדין המשמעתי מחייבים ברוב המקרים הכנה מדוקדקת ומפורטת, חקירה יסודית ע"י חוקרים שממנה התובע מחד והתכוננות מפורטת ע"י הנאשם מאידך. התקנות קובעות פרק הזמן המינימלי מחייבים להביא לידי הנאשם את כתב האישום - אין כאן ארוע לשיפוט מהיום למחר.

חוק הספנות הוכן בקפידה במשך שנים עד שנתקבל ע"י הכנסת. לא מקרה הוא שאין החוק מקנה לבית הדין כל סמכות של דן יחיד, להוציא ענין "השעיה דחופה" ע"י מנהל מינהל הספנות, שניתן לערער עליה בפני אב ביה"ד המשמעתי. גם אז אין החלטתו סופית וניתן לערער עליה בפני בית המשפט לימאות (ביהמ"ש המחוזי בחיפה). מעבר לזה תתמצה תפקידו של אב ביה"ד, על פי החוק, במינוי מותב של שלושה לבית הדין המשמעתי ורשאי הוא למנות עצמו כיר"ר המותב.

השאלה האמיתית העומדת על הפרק היא לא החלפת בית דין בן מותב של שלושה שופטים במותב של דן יחיד, אלא במציאת דרכים יעילות להפעלת בית הדין במותב של שלושה.

ענין זה אינו נתון רק בידי האמונות של אב בית הדין, אלא גם בידי אותם שופטים מתוך הרשימות הקבועות מהן מרכיבים את המותב.

הרשימות שהזכרתי כוללות משפטים, נציגי ימאים ונציגי בעלי האניות. אלה חייבים לגלות נאמנות, מסירות ונכונות למלא את התפקיד שקיבלו על עצמם.

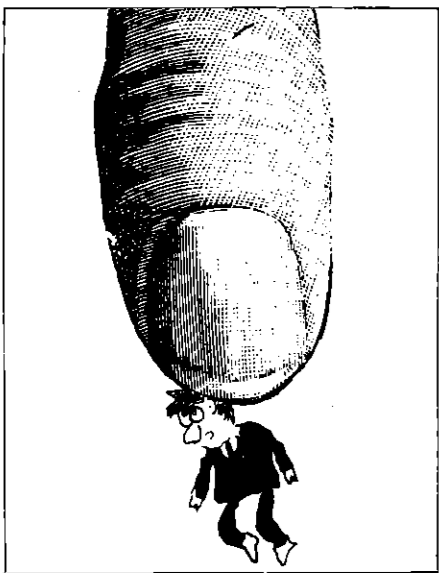
שולחיהם גם הם אל להם לטמון ידם בצלחת, הם חייבים לסייע בכל דרך כדי שנציגיהם ישתתפו בדרך פעילה ומועילה, בכל עת שפונים אליהם לשבת בדין משמעתי.

לעניות דעתי יש חשיבות מכרעת לנוכחות שופטים נציגי הימאים ונציגי בעלי האניות בכל דיון משמעתי, מן הסוג המובא בפני בית הדין המשמעתי. דיון משמעתי של דן יחיד יש לנו די צרכינו, לפני שמגיע ענין לדיון בבית הדין המשמעתי.

קורא אני אפוא למחוקק מהצעת תיקון מס' 3 לחוק הספנות (ימאים) את ההצעה להנהיג דן יחיד בבית הדין המשמעתי. ובזאת אצטרף בעניות דעתי לדעתה הנכבדה של ח"כ שושנה ארבל-אלמוזנינו.

* כבטאון קצין הים הישראלי מס' 23, דצמבר 1984.

** ב"הימאי הישראלי" - יוני 1984

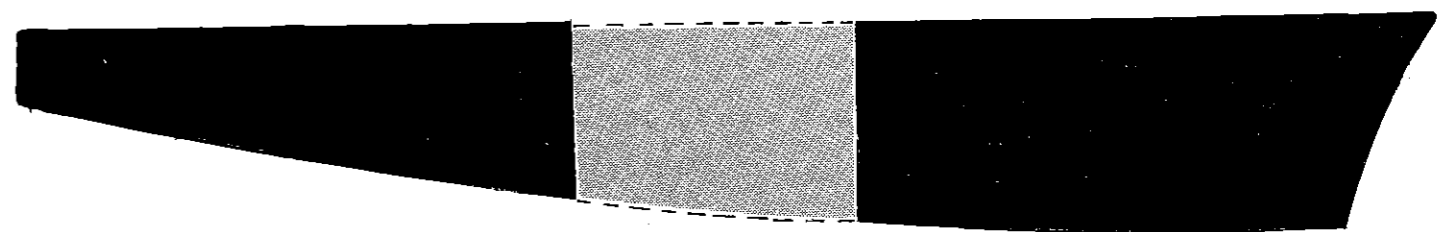


מנסיונה האישי כאשת רב-חובל בצי הסוחר הישראלי, הוציאה מרים המל ספר בשם "אשת ימאי" המכוסס על כ-200 ראיונות שנערכו במשך שנים. הספר עוסק בין היתר בהתמודדות אשת הימאי עם בעיותיה וצרכיה במערכת היחסים במשפחת הימאי ומיקומה של אשת הימאי במשפחה ובחברה הסובבת אותה. הראיונות צומצמו לחמישים דמויות המייצגות הרבה מן הבעיות של אשת הימאי ומגלים מסודרותיה הכמוסות. לרכישת הספר ניתן לפנות למרים המל, רח' הית 27, קריית מוצקין, טל. 04-713812. להלן קטע מן הספר:

משעשע היה לחזות באלה שקינאו בי כאשר חזר בעלי הביתה לאחר היעדרות של חודשיים או יותר. "כמה מאושרת את נראית" הם היו אומרים, "ומה הוא הביא לך?" לך והסבר כי כל המתנות והתכשיטים אותם מביא הבעל יורדי-הים הם בעלי ערך בעיקר משום שהם הוכחה לאהבתו של הגבר, ואין לך צורך בחלק מן המתנות הנדיבות. מבחינה כלכלית, לא תמיד היו אלה מציאות, למרות שרבים חשבו כי כל מה שנקנה בחו"ל כמעט ולא עולה דבר. כמה אנשים היו נבונים יותר והבינו עד כמה פרדות אלה עשויות לקרב בין בניה-הזוג, וכי החיים תחת קורת-גג אחת הם המתנה האמיתית, המתנה החשובה באמת.

הגדלת קיבולת האניה ע"י הארכתה

(תוספת מחסן מטען)



במשך 5 חודשים נבנה קטע המחסן החדש כאשר הדגש ניתן לדיוק בבניה כדי שלא תתקבל אניה "עקומה" או מעוותת. אזורי החיבור נחתכו בדיוק רב שהתקבל בעזרת מכשירי מדידה אופטיים בסיוע מכשיר סימון לייזר.

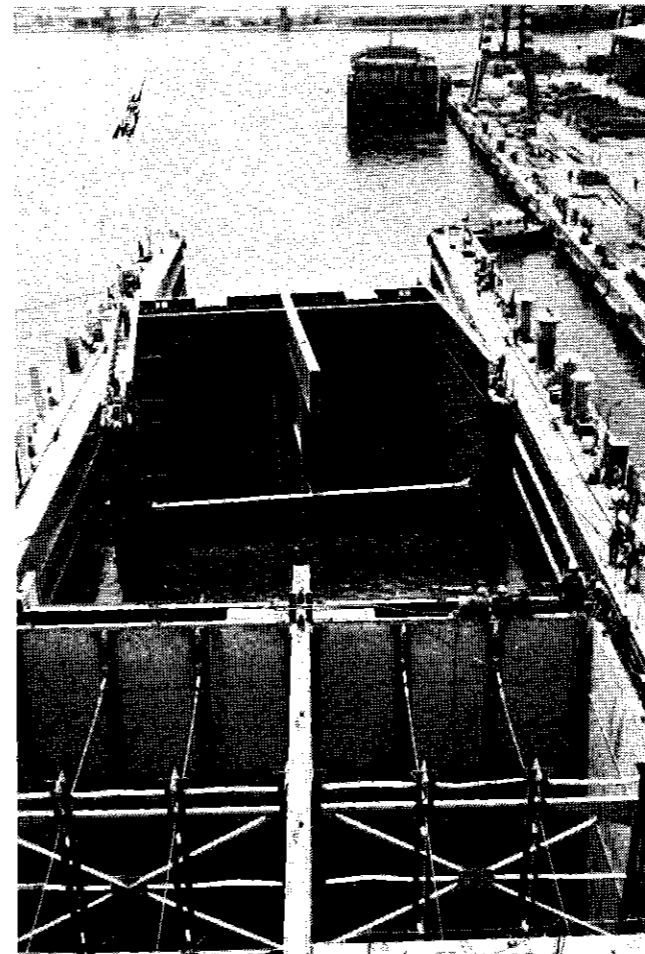
הקטע החדש שמשקלו כ-370 טון הוסע

הארכת האניה הגדילה את כושר הנשיאה מ-420 ל-580 מכולות בנות 20 רגל. החלפת גנרטור הגדילה את מספר מכולות הקרוור שניתן לשאת ולהפעיל ברזמנית.

האניה "ורד" נבנתה במספנות ישראל לפני כ-8 שנים וכל תכניות הבניה מצויות במספנה, דבר שהקל על התיכון והביצוע.

כימים אלה הסתיימה בהצלחה הארכתה של אניית המכולות "ורד" של חברת צים שברצעה ב"מספנות ישראל" בחיפה.

זוהי הפעם הראשונה שעבודה מסוג זה מתבצעת בארץ כולל החישוב, התיכון ההנדסי, תכנון השיטה, והביצוע עצמו.



בשלמותו על גבי 2 גוררים מיוחדים והוכנס לתוך המבדוק "לויטן" משם הושק למים. יש לציין שזה המטען בעל הנפח והמשקל הגדולים ביותר שהוסע בארץ על גבי כלי רכב.

האניה עצמה הוספנה על המבדוק ונחתכה במקום המתוכנן שסומן שוב בעזרת מכשירי המדידה המדויקים. חלק החרטום הושק למים לאחר שנעשו סידורי האטימה המתאימים כדי שלא יטבע. בשלב הבא הוכנס הקטע החדש שהותאם לחלק הירכתיים שנשאר על המבדוק. לאחר שזה חובר ורותך הושק שוב המבדוק והוכנס קטע החרטום שחובר עתה לקטע החדש.

עתה החל החלק הארוך והמייגע של חיבור קווי הצנרת והחשמל, התאמת מכסי המחסנים, בניית מובילי המכולות וצביעת האניה.

בתום 8 שבועות של עבודה מאומצת, במשמרות סביב השעון, שהושקעו בה כ-20,000 שעות עבודה, הסתיים הביצוע שהיקפו הכספי הוא 1,3 מיליון דולר. בסופה של העבודה נערכו בסווייץ ע"י החברה, חברת הסיווג ומשרד התחבורה והוחזר לאניה הסיווג וכושר השייט.

היתרון הכולט של פעולה זו היא ההשבתה הקצרה של האניה וההשקעה הכספית הנמוכה יחסית לבניית אניה חדשה בגודל דומה.

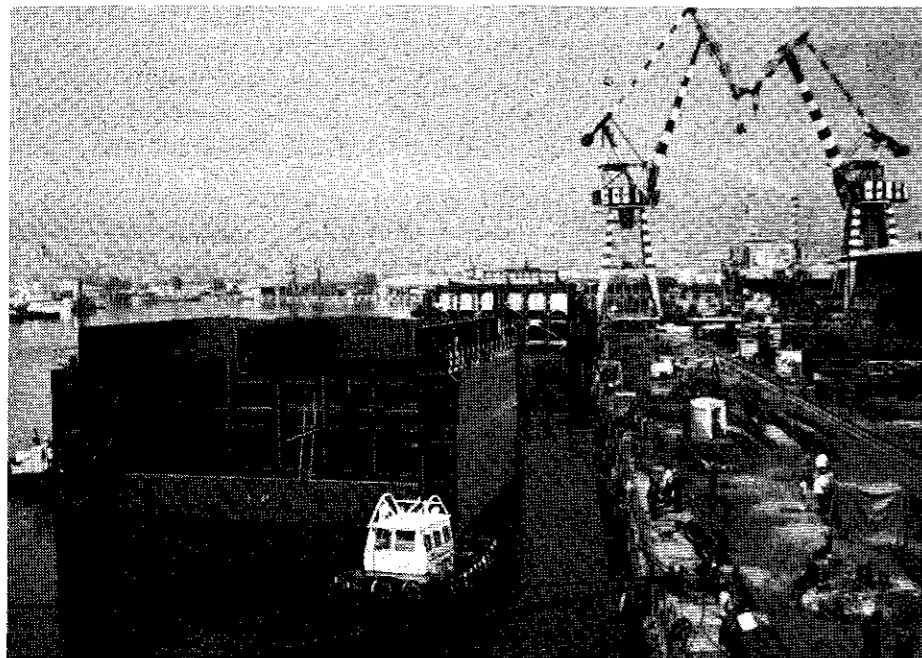
במספנות ישראל הסתיימה זה עתה בניית קטע חדש נוסף המיועד להארכת האניה "רקפת" במשך החודשים יולי-אוגוסט, כאשר הארכת האניה "סיגל" מתוכננת להתבצע בחודשים אוגוסט-ספטמבר.

הארכת האניה פל"מ 2 אף היא מאותה סדרה נמצאת כרגע בשלבי דיון מתקדמים כשהגורם הקובע הוא המימון הכספי.

ב"מספנות ישראל" מקווים לבצע את הארכת יתר האניות בזמן קצר ובהשקעה קטנה יותר לאור הלקחים שנלמדו והמסקנות שהוסקו.

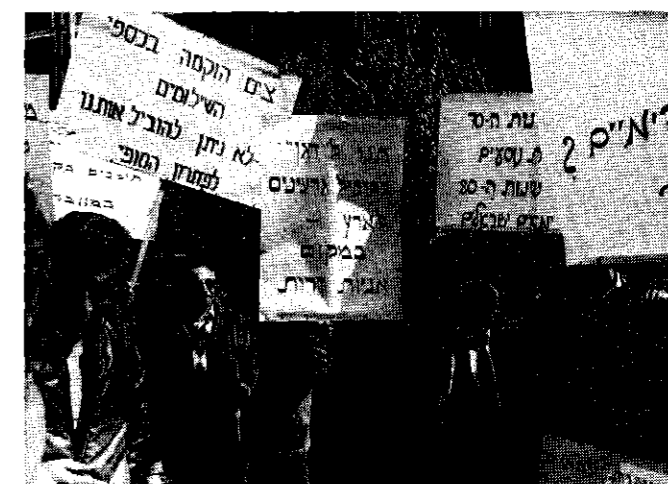
יכולתה של "מספנות ישראל" לבנות אניות ולבצע פעולות בניה מסובכות הוכחה שוב למרות הזמן הרב שעבר מאז נבנתה בה האניה האחרונה. המשך רצוף לביצועים מסוג זה יעלה את המספנה על דרך המלך ויאפשר קיומו של מפעל חיוני זה למדינה ולספנות הישראלית האזרחית והצבאית.

יוסי פז
ראש אגף תפעול
מספנות ישראל.



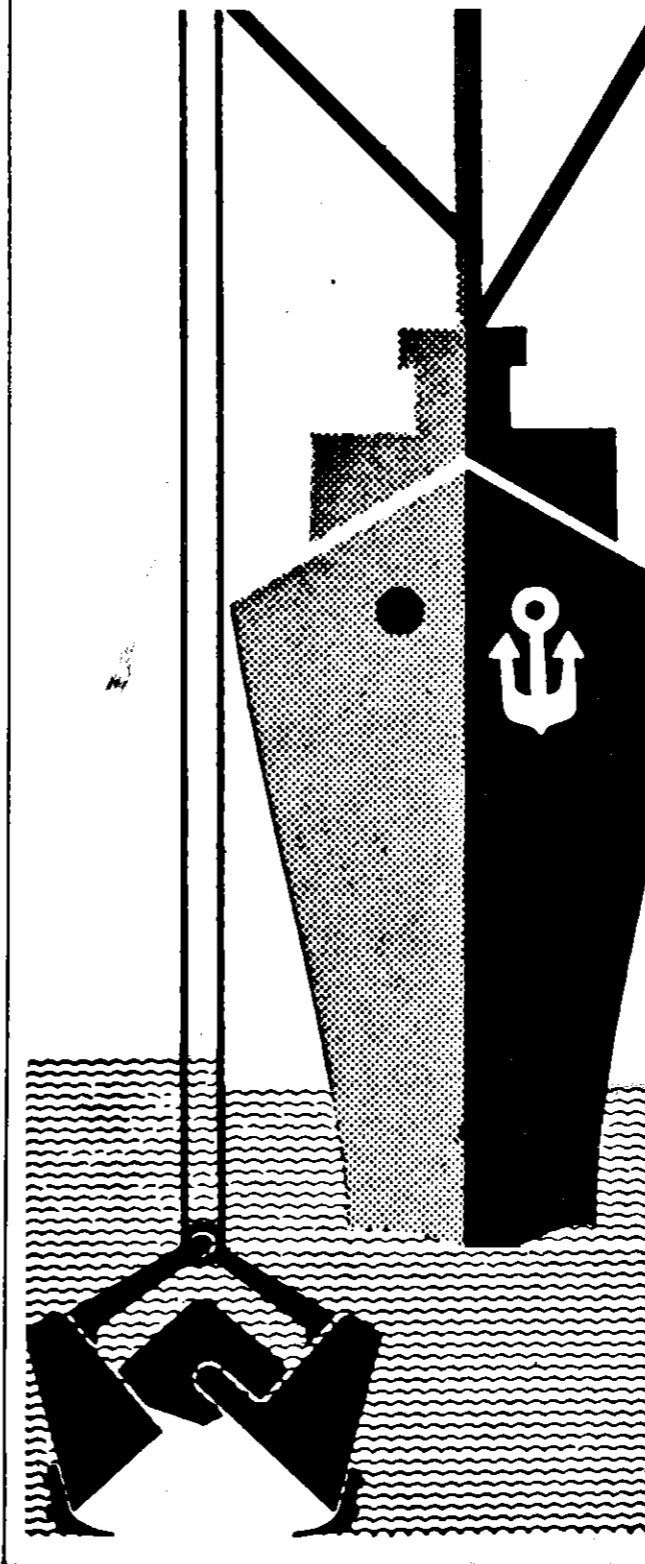
כשהגיעה האניה "דגן" לארץ ב-4.3.85 נודע לנו ע"י הנהלת "צים" על מכירתה. אחת הפעולות שנעשו ע"י מזכירות איגוד קציני הים היתה הפגנה ליד רחבת "צים". לא מנענו, אמנם, את מכירתה של "דגן" אך נראה, כי השפענו על שינוי תכניות מכירתה של אניות נוספות. מכירת ה"דגן" היתה פעולה שרירותית ללא שום שיקול מקצועי, כי לאחר מכירתה הובלו מטענים בתפוזרת בחכירת אניות זרות ע"י "צים" באותו סדר גודל.

המזכירות



אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלי



אנו מודיעים בצער על פטירתם של חברינו:
זילברמן יצחק ז"ל
ולנשטיין לאו ז"ל
סמפסון ראובן ז"ל
שבשביץ חיים ז"ל
קסלר יעקב ז"ל
גולדברג רפי ז"ל
שרון אריה ז"ל

אנו משתתפים באבלם של:
מ/ר פולק קלמן במות אימו ז"ל ובמות חמתו ז"ל.
ר/ח יהזקאל שמואל במות עליו אימו ז"ל.
ר/ח דודאי יעקב במות עליו אביו ז"ל.
ח/ר פסטרנק יואב במות עליו אביו ז"ל.
הננו מביעים תנחומינו:
לחברה שרה מרון מאיגוד הדירוגים
במות אביה ז"ל.
לעו"ד גדעון גורדון
במות עליו אמו ז"ל.

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

M-V GEN. M. MAKLEFF א.מ.ר/מ.מ. מקלף

ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים
בצובר בע"מ

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



104, Haetzmaut Road, Haifa
P.O.B. 74
Telephone: 53 32 61
Telex: 46662, 46714, 46667

104, תדד תעמאות
ת.ד. 74
טלפון: 53 32 61
טלסקס: 46667, 46714, 46662



גדות-ים בע"מ
מיכליות לכימיקלים

GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

- * OWNERS בעלים
- * PERATORS מפעילים
- * AGENCIES סוכנויות

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030 Shalom Aleichem St.
Tel Aviv, Israel
ת.ד. 3196 • טלפון: 286262 Tel: 3196 P.O.B.
מברקים: גדותים תל-אביב Gadotyam
טלסקס: 03-41328 Telex

באדיבותה של פרופ' קולט צרויה, מנהלת המכון לחקר ימים ואגמים



פעילות חקר ימים ואגמים

החברה לחקר ימים ואגמים הוקמה ב-1967 במטרה לרכז בתוכה את המחקר האוקיאנוגרפי והלימנולוגי בארץ. החברה מורכבת משלוש יחידות: המכון הלאומי לאוקיאנוגרפיה בחיפה, המעבדה לחקר הכינרת על שם יגאל אלון בטבחה ליד טבריה והמרכז הלאומי לחקלאות ימית באילת. החברה היא חברה ממשלתית, הפועלת במסגרת המינהל למחקר מדעי אדמה שבמשרד האנרגיה. תקציבה מורכב מהקצבה ממשלתית ומחוזי מחקר שהחוקרים משיגים בארץ ובה"ל.

החברה עוסקת בראש ובראשונה בחקר הים. בים התיכון מבצעים הפיסיקאים והכימאים של המכון הלאומי לאוקיאנוגרפיה בחיפה הפלגות, במטרה לקבל אינפורמציה על תנועות גושי מים החוקרים מנסים למצוא מאפיינים פיסיקליים (טמפרטורה ומומיות) חשמלית) וכימיים (חמצן, נטרטים, פוספט) המאפשרים להבחין בין מקורות מים שונים. למשל, אפשר לזהות מים אטלנטיים, הנכנסים לים התיכון בגיברלטר, עד לחופי ישראל. דוגמא אחרת היא המים העיליים השוקעים בעומקים שונים עקב שינוי בצפיפותם (למשל עליית צפיפות בגלל התאדות). לאפיון גושי מים שונים וידע על תנועתם יש חשיבות רבה מבחינה צבאית וכלכלית (דייג, שיט).

החברה עוסקת גם בחקר הביולוגי של הים - בעיקר במטרה לקבוע את פוטנציאל הדייג של מיני דגים עיקריים. לשם כך החוקרים בודקים את מקורות המזון של הדגים, איזורי הרבייה שלהם וכמות הדגים שהם מייצרים. נושא זה נחקר בשיתוף פעולה עם מצריים.

בעיה נוספת המעסיקה את חוקרי החברה היא שמירה על חופי ישראל. כתוצאה

מהפעלת סכר אסואן ב-1965, הסחף, שהיה נשפך מידי שנה לים התיכון, לא מגיע אליו יותר, כך שנוצר חוסר איזון בהזנת החופים באזורינו. התופעה פוגעת כעת בעיקר באיזור הדלתא של הנילוס: הגלים הפוקדים את הדלתא מסייעים כמו בעבר כמויות ניכרות של חול לכיוון מזרח, אך בניגוד לעבר, הסחף של הנילוס לא ממלא את החסר.



ס/מ שקמונה המפליגה בים פתוח

המאפשרים לנו לחשב את כמות החול המוסעת ממקום למקום לאורך חופינו. עבודה זו תאפשר גם לתת תחזית בעתיד על התנהגות החוף, אם יבנו עליו מתקנים בצורות ובגדלים שונים. גם פרויקט זה נעשה בשיתוף פעולה עם מצריים.

בים סוף עבדנו בעבר בתחומי הגיאופיסיקה והפיסיקה של הים, אך שטח זה נסגר כמעט למחקר ישראלי עם החזרת סיני למצריים.

במסגרת פרויקט תעלת הימים ביצעה חקר ימים מספר פרויקטים בים המלח, כגון הגדרת התכונות הכימיות ופיסיקליות של מי ים המלח, מדידת זרמים וגלים בים. עבודה זו הצריכה פיתוח שיטות צלילה



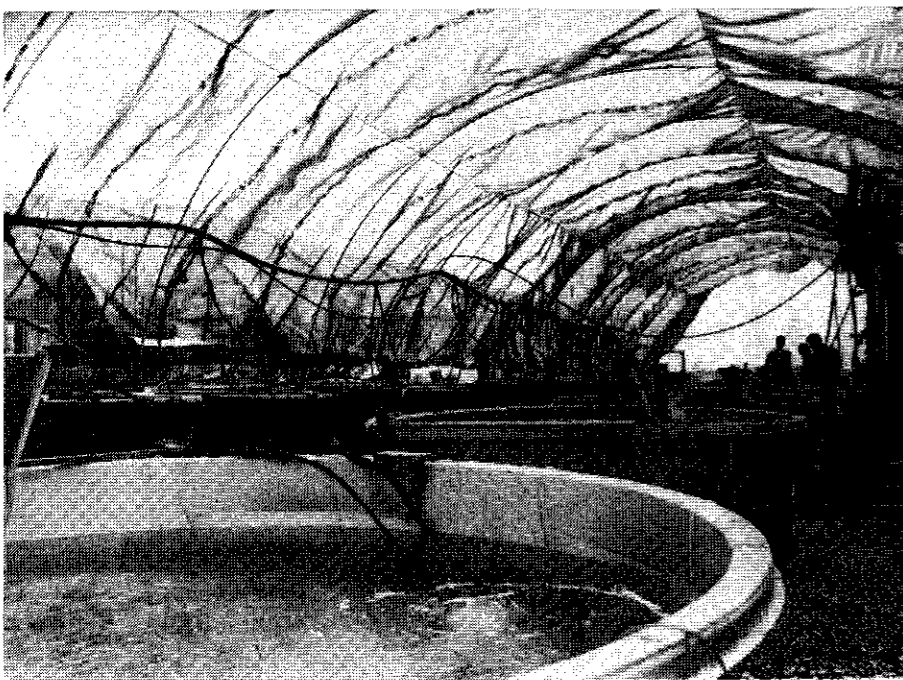
מיוחדות בגלל הצפיפות הגבוהה של המים, וטיפול יוצא דופן של המכשירים בגלל שקיעת מלח עליהם.

הכינרת זוכה לתשומת לב מיוחדת של חוקרי המעבדה לחקר הכינרת על שם יגאל אלון. אחד התפקידים בסיסיים של המעבדה הוא להבין את תפקוד הימה, כך שניתן יהיה לקבוע כיצד ישפיע כל שינוי שרוצים לעשות באגן הניקוז שלה. השינויים המתוכננים רבים מאד: שינוי מסלול הירדן והמפעל ההידרואלקטרי באלמגור, הורדת מפלס הכינרת לשם הגברת כושר האגירה, הזרמה של מי הירמוך לאגם ועוד. על המעבדה לבדוק את ההשלכות של כל אחד מהשינויים המתוכננים על תפקוד הימה, ולתת חוות דעת מוסמכת בעניין.

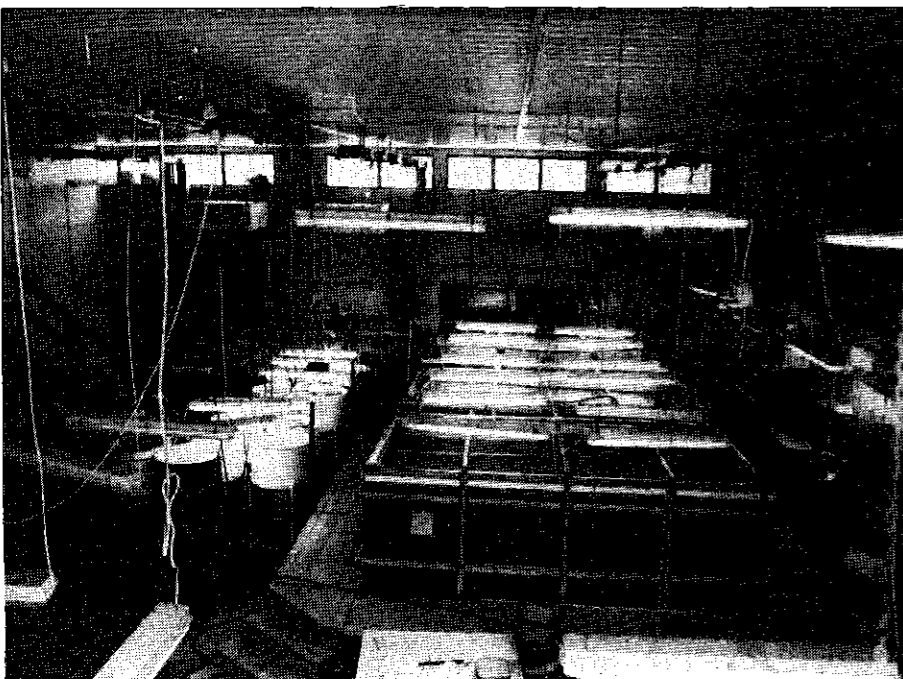
חקר ימים ואגמים עוסקת גם בפיתוח ביוטכנולוגי. המרכז הלאומי לחקלאות ימית מפתח גידול אינטנסיבי של מספר אורגניזמים ימיים כגון דגים (דניס, לברק, בורי) צדפות, סרטניות ואצות ימיות כבריכות מי ים ובכלובים בים. גידול אינטנסיבי של יצורים אלה דורש שליטה מלאה בתהליך הרבייה, פיתוח דיאטות לכל שלב של התפתחות האורגניזמים, פיתוח דרכים לטיפול במחלות, פיתוח של טכנולוגיית הבריכות ועוד. יחידתנו באילת עוסקת במכלול הנושאים האלה. השנה יחל מייסחור אחד המוצרים במעבדה (דג הדניס בכלובים). יש בכוונתנו לפתח בעתיד את החקלאות הימית בערבה הדרומית, ובדרך זו להקים ענף חדש



חלבושה צלילה מיוחדת המותאמת לצפיפות המים הגדולה בים המלח. הרבר מתבטא כמספר רב של משקולות המפוזרות על פני כל הגוף, וכן במסכה המיוחדת המכסה את פני הצולל, הדוחה לחלוטין כל אפשרות של חדירת מים.



בית אימוץ לגידול דגיגים ממוקם בסככת צל במרכז הלאומי לחקלאות ימית באילת



בית הרבייה הניסיוני באילת שבו הופכות הביצים לדגיגים

בחיפה, והשלב הסופי (גידול חקלאי אינטנסיבי) יעשה באילת בשילוב עם גידול בעלי חיים ימיים.

בנוסף לכל אלה, החברה מבצעת סקרים שונים כגון מיפויים ימיים, צלילות מקצועיות ועוד. החברה מצויידת בשלוש ספינות מחקר: ס/מ שקמונה (200 טון; 25 מ' אורך), ס/מ עציזונה (10 מ' אורך) למחקר בים התיכון וס/מ חרמונה (10 מ' אורך) למחקר בכינרת.

בדרום המדינה, שימושך למקום התיישבות מיוחדת של מגדלי דגים ימיים. ענף זה מתחיל לקבל תשומת לב וסיוע ממלכתי, כדי להגיע מהר ככל האפשר לייצור של כמה אלפי טונות דגים לשוק המקומי - ובעיקר לייצוא.

גם במכון בחיפה עוסקים בפיתוח טכנולוגי - בעיקר בגידול אצות ימיות המסוגלות לייצר חומרים בעלי עניין לתעשייה. השלב המחקרי נעשה במכון



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

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

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

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סידני)
ו"מורן"

ינור שדותי ים בע"מ

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

מספרי הטלפון:

04-523281-2-3

סינף אשדוד: מיקוד 77 120 ת.ד. 4013

טל. 055-22501 / 25878

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: אטמיש

חברות בת:

יונה ים-סוף בע"מ

סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ

אינדסטריקו בע"מ

חברה טכנוימית לים התיכון בע"מ

מנו נתיבי-ים

בעלי אניות, סוכני, חוכרי ומנהלי אניות

הפלגות סדירות בין נמלי ישראל
וכל נמלי הים התיכון,
האדריאטי והים השחור.
הפלגות שכר למטענים
בנפח גדול בכל רחבי תבל.

משרד ראשי, חיפה:

שד' המגינים 39/41, טל. 04/537227-9
ת.ד. 3003, מברקים מורמנו-חיפה,
טלקס 46884, 46814-5

אשדוד: עורף הנמל, ביתן 11,
טל. 055/24886, 24011, 24820
ת.ד. 4043, טלקס 31856

תל-אביב: רח' הירקון 114,
טל. 03/246601, 244086

