

גליון מס' 27 · סיוון תשמ"ז · יוני 1987

# בטאון קצין הים הישראלי



## הסירה "אדם" עייש אדם צייזיק



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

**צים**  
כשאתה רוצה  
להגיע למרחקים



# בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי  
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22 ת.ד. 9512  
טלפון: 04-512231-2  
04-524288-9  
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' 27  
סיוון תשמ"ז  
יוני 1987

העורך: מרדכי (מייק) דרוקר  
המערכת:  
דוד קריץ  
ארז עברי  
אלי רומנו  
יהושע שפירא

מרכזת המערכת:  
אורנה שלמן

גרפיקה: חוה רשף  
סידור והפקה: תירוש בע"מ

## דבר העורך

עבר זמן רב מאז פורסם הבטאון האחרון, ולטעמנו זמן רב מדי. הסיבות להפסקה הארוכה היו הבחירות הממושכות וכינוס המועצה.

מכל מקום הבטאון יוצא שוב לדרך והפעם אני מקווה ברווחים קטנים יותר.

\* מועצת האיגוד כונסה בחודש מארס 87, ועל עיקרי ההחלטות והדיונים תוכל ללמוד בבטאון זה.

\* פירוק קופת ה"פנסיה המוקדמת" הינה עובדה מוגמרת, ומחמת הענין הרב הוחלט לפרסם כאן את ההסכם המלא כלשונו.

\* ענין ה-BACK-PAY של השנה האחרונה לא נהיר לכל החברים, כאן הוא מוסבר לראשונה בצורה מוסמכת.

\* כמו כן תוכל לקרוא את עמדותיהם של המזכירים הנבחרים בנושאים שעומדים על פרק היום.

אין ספק, שמבחינת הספנות בארץ השנה האחרונה הייתה מעבר לצמיחה, וההתאוששות בענף כבר ניכרת. מבחינתנו כאיגוד מקצועי המחוייב לשמור גם על מקור הפרנסה וגם על מניעת קיפוח חברינו, הייתה זו שנה קשה של הליכה על חבל דק עם הרכה מבחני עצבים וההתאפקות בכל הנוגע למגעיינו עם נציגי חברות הספנות.

לכן, אנו מקווים שלקראת הדיונים על הסכמי השכר החדשים יבינו החברות שהגענו לקצה גבול הווייתורים מבחינת שכרנו, ואל יכריחו אותנו להיכנס למאבקי כוח מיותרים.

ר/ח מייק דרוקר

## מה בגיליון

- |           |                                                       |
|-----------|-------------------------------------------------------|
| <b>2</b>  | דו"ח מזכירות                                          |
| <b>5</b>  | כינוס מועצת איגוד קציני הים                           |
| <b>9</b>  | מאבק האיגוד לזכויות המפקחים - וההשלכות על קצונה ביים. |
| <b>10</b> | בית הדין למשמעת - עוברות והמלצות מאת ר/ח דוד קריץ     |
| <b>12</b> | אחריות רב החובל למעשה הנתב מאת עו"ד אפרים גלסברג      |
| <b>13</b> | בחיבת הקצינים הסכם הפנסיה המוקדמת והודעות אקטואליות   |
| <b>21</b> | לזכרו של אדם צ'יזיק תמונת השער:                       |
| <b>21</b> | הסירה "אדם" ע"ש אדם צ'יזיק ז"ל (ראה כתבה בע"מ 21).    |

## "רמוז"

### בטוח ופיננסיים בע"מ

מנכ"ל: א. וילק

"רמוז" בעלת נסיון של 35 שנות קיום מציעה לכם את שרותיה הטובים בכל ענפי הבטוח: בטוח רכוש, דירות, רכב, סירות ויכטות, נסיעות חו"ל, תאונות אישיות, בטוח חיים וכו'. לאחרונה הכנסנו למערכת שרות נוסף ומיועד לצרכים המיוחדים של עובדי הים לכל דרגותיהם, "תכנון פיננסי למשפחה" המורכב:

1. תוספת הכנסה לאחר פרישה לגמלאות;
2. תוספת לשכר במקרה של אובדן כושר;
3. לשארים - תוספת לקצבאות משולמות כחוק. שרות זה וכן יעוץ והדרכה לבטוחיכם

הקיימים, ינתנו ללא תשלום וללא התחייבות. ציבור הימאים יקבל אצלנו שרות מיוחד והנחות משמעותיות.

אנא, פנו אלינו ונשמח לעמוד לרשותכם.

לנוחיותכם, סניפינו בארץ:

משרד ראשי: רח' חשמונאים 90 תל-אביב

טלפונים: 03/255163/4/5

סניף חיפה: שער פלמר 1

טלפונים 04/674318/20/21

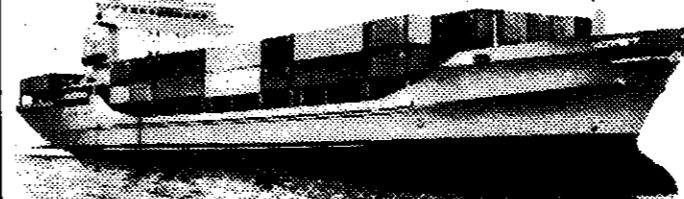
המטפל בחיפה בתכנון פיננסי - מר דובי קלרון.



# קו סכנות סדין לשרות היבואנים והיצואנים

### אלאלוף ועוה' 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, אנטוורפן, פליקסטאו וחזרה

CARMEL ALTONIC  
CARIBIC -1  
אוניות מכולה חדישות



# דו"ח מזכירות

- א. אי הכנת עתודת קצונה נאותה כפי שהיה נהוג בעבר.
- ב. התנכלות לקצינים הזוטרים החדשים והוותיקים ע"י אי קבלת קביעות בניגוד לחוזה העבודה, ואי קידום באופן שרירותי.
- ג. הרעת תנאי הקצין ביחס החברה כלפיו.

מזכירות חטיבת הקצינים  
החשע שפירא, אלי רומנו

בטאון זה רואה אור באיחור רב משום שהנשאים החשובים שעמדו על הפרק לא הגיעו לפתרון, ואנו חייבנו לתוצאותיהם.

הבטאון האחרון יצא לאור, כזכור, לפני הבחירות, ומאז יצאנו בעלונים שהביאו לחברינו נשאים אקטואליים. כן זימנו ישיבת חברי חטיבה לשם עדכון. בנוסף לכך אנצל דו"ח זה לשם העלאת רוב הנשאים שעמדו מאז על הפרק.

### כינוס המועצה:

בעקבות הבחירות לאיגוד, אשר עמדו הפעם בסימן של השתתפות שיא במספר הבוחרים, נבחרה מועצה אשר אליה הצטרפו חברים חדשים (ארבעה) אשר לא היו חברים במועצה הקודמת. כמו כן נכנס לתפקיד, מזכיר החטיבה, ר/ח דוד קריץ

אשר החליף את ר/ח אפרים מרקוביץ, שחזר להפלגות סדירות בים. אני מאחל בזה לשניהם הצלחה מלאה בדרכם. את הרכב המועצה והחלטותיה תוכלו למצוא בהמשך הבטאון.

### חוזה העבודה לשנת 86/87

בעקבות החלטת המוסד לבוררות מוסכמת על תוספת השכר לקציני הים, נחתם עם איגוד חברות הספנות הסכם על טבלאות השכר לשנים אפר' 86-אפר' 87. התוצאות אינן משביעות רצון, אך בכל אופן ניתבה לכל אחד מאיתנו תוספת משמעותית לשכר החוף. עתה נכנסנו שוב באיחור למשא ומתן על חוזה העבודה לשנים 88/87, זאת מכיוון שתוצאות הבוררות על השכר נתקבלו רק בסוף חודש מארס שנה זו. הפעם נדאג שהמשא ומתן בנושא זה יסגר בזמן קצר יותר.

### פנסיה מוקדמת

מה לא נאמר ונכתב בנושא, אולם, בסוף חודש מארס 87 נחתם הסכם פירוק הקרן בין השותפים. ההסכם יובא בהמשך הבטאון. מעבר להפסקת הפרשות העובד והחזרת כספים לכל אחד מאיתנו, אני רואה הישג נוסף בכך, שהובטח לכל קצין פעיל מענק פרישה בגובה חודש שכר עבור כל שנת עבודה בים, מ"ו למארס 87.



המזכירות בהרכבה החדש.

### מצב הספנות

אין כל ספק שחל שיפור משמעותי בכל הנוגע לספנות העולמית ולישראלית בפרט. אם בשנת 85 נראה היה, שחברת צים עומדת בפני קריסה, הרי שהמאזנים של החברה, בשנתיים האחרונות, מראים את ההיפך הגמור, ועתה מדברים בחברת צים על בניית אניות חדשות ועומדות להחליף את הצי המתיישן של אניות המכולה.

כמו כן חברת האחים עופר התפתחה בשנה האחרונה ועומדת להכניס עוד השנה מספר אניות חדשות נוספות לקויה. בכך תופסת חברת עופר את המקום השני בצי הישראלי. התפתחות זו העמידה בפנינו מצב חדש.

1. ההתאוששות הכללית של הספנות בעולם ובארץ, בשילוב עם נשירה גדולה במקצוענו גרמו לכך, שתוך פרק זמן קצר עברנו ממצב של עודף קצינים ברוב הדרגות, למחסור גובר והולך בדרגות הקצונה.

אמנם אין מחסור עד עתה ברבי-חובלים, אך פרט לדרגה זו מורגשים שוב בצי הסוחר קצינים זרים, המפליגים כמעט בכל הדרגות. מצב זה פתח אפשרויות חוזרות לחברי שלוחות החוף להפליג הפלגות מזדמנות, וכן נתן דחיפה חדשה לקצינים בעלי תעודות הסמכה - לקידום בסולם הפיקוד.

2. נוצר מצב חדש שעליו התרענו בעבר בנושא גיוס כוח אדם חדש לצי, ואנו מפעילים לחץ על משרד התחבורה ועל חברות הספנות לגייס ולקדם קציני ים ישראליים על מנת למנוע אפשרות, שתוך פרק זמן קצר תעלם הספנות העברית באופן טבעי ממפת הספנות העולמית. ספנות עברית, על-פי תפיסתי פירושה אניות מצוותות בישראלים.

בזאת הנני מאשים באחריות למצב שנוצר, את האיש העומד בראש מינהל הספנות, העושה את רצון חברות הספנות כדי להמית את הספנות הישראלית "מיתת-נשיקה".

המכון להכשרת קצינים בעכו דומה לחולה המחובר למכשיר החיילאה. את מספר הצוערים המפליגים עתה בצי ניתן לספור על אצבעות שתי הידיים. היתרים לקצינים פיליפיניים והודים ניתנים ללא כל הגבלה. והגרוע מכל, לא נעשה דבר מעשי להפסקת הייבוא והייצוא מן הארץ באניות זרות.

### חברת רוזנפלד

לצערנו הסתיים חוזה הובלת הדגנים לארץ ע"י האניה "מקלף" השייכת לחברת רוזנפלד המצוותת בצוות ישראלי מלא.

בעקבות פניית בעלי החברה לאיגוד, פנינו במשותף עם הח' חיים הברפלד שהוא יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות, גם לשר המסחר והתעשייה בבקשה להאריך חוזה חברת רוזנפלד לשנה נוספת עד לפתיחת כל החוזים לחברות צים ואלים. זאת עשינו במטרה למנוע את מכירת האניה "מקלף" ופיטורי הקצינים, וכן למניעת העברת ההובלות לאניות בדגלים זרים.

בתום משא ומתן מיגע, נתבשרנו בימים אלה, כי יצא מכרז לכל חברות הספנות להובלת המטען באניה בדגל ובצוות

ישראלי מלא. אי לכך, הגענו עם חברת רוזנפלד לסיכום על גובה הפיצויים שיקבלו הקצינים שיפוטרו מהחברה, ואנו נדאג בעתיד לצוות את האניה אשר תכנס לשרות במקומה בצוות ישראלי מלא כפי שהיה ב"מקלף".

### נתבי רשות הנמלים

בחודשים האחרונים נדרש האיגוד לנושא הנתבים בעניין שינוי והידוש ההסכם הקיבוצי שבין רשות הנמלים לאיגוד קציני הים בעניינם.

המחלוקת העיקרית העומדת על הפרק הינה דרישת רשות הנמלים לניתוב אניות גדולות במיוחד בתנאי בטיחות גבוליים

**MANO INTERNATIONAL SHIPPING ENTERPRISES**

### 35 שנות שרות ואמינות

לבעלת מוניטין בעולם הספנות הישראלית ואוניות החברה נעות וסוחרות ברחבי תבל מיטב החברות התעשייתיות והכלכליות מעדיפות לעשות עסקים עם אנשי מנו באמצעות 4 הזרועות המבצעות של החברה אשר הן:

- מנו נתיבי ים - חכירות בע"מ
- מנו נתיבי ים - סינכריות בע"מ
- מנו סוחר והשקעות בע"מ
- מנו קוי נשעים בע"מ

כאשר אתה, בנמר עסקה, ליוח ידו של נציג מנו אתה יודע שהצד השני יעשה עד מעבר ליכולתו כדי שיעסקתך תתבצע באופן המיזימל ביותר כך היה לפני 35 שנה, כך היום וכעתיד הצוות המוביל את החברה הפכה

משרד ראשי חיפה, המניין 39/41  
טל 04-537227/8/9 טלקס 46814  
אשדוד עורף הנמל ביתן 44  
טל 055-24011 טלקס 31856  
תל אביב, 03-282121  
אילת טלקס 46707



## מנו ספנות בינלאומית

# כינוס הועצת איגוד קציני הים

1.3-5.3.87



ביום 1.3.1987 התכנסה המועצה הנבחרת החמישית של איגוד קציני הים, כאשר נבחרה הם:

ר/ח:

דוד קריץ  
אפרים מרקוביץ  
ישעיהו גרומן  
מרדכי דרוקר

ק. מכונה:

דב פאר  
עמרם אזולאי  
אברהם מערבי

מ/ר:

ארז עברי  
יחזקאל נקר  
שלמה אלימור  
צפניה שכטר

ק. אלוט:

אדגר גרינברג

ק. משק:

יהושע שפירא

ק. סיפון:

אלי רומנו  
עמוס פביאן  
מרדכי חבר

הישיבות ביומה הראשון של המועצה היו משותפות.

נמסר ד"ח מזכירות על פעילות המזכירות בשנה החולפת ולאחריו התנהל רב שיח בין חברי המועצה החדשים והוותיקים.

כנושאי שיחה עיקריים, הועלו הדברים הבאים:

1. נושא ההשעיות המינהליות;
2. גישת משרד התחבורה לנושא המשמעת;
3. בעיית מפקחי "צים" וייצוגם;
4. גיוס כוח אדם חדש לצי;
5. מעורבות החברים במועצת האיגוד;
6. הצעות להסכמי עבודה;
7. בעיות הקצונה הזוטרה באניות;
8. נושא הפרת השקט התעשייתי;

9. יחסינו כלפי חברות הספנות הקטנות;
  10. המלחמה במשרד התחבורה;
  11. גינוי המערכת המשפטית;
  12. הנחיות מערכת היחסים בין שתי חטיבות האיגוד.
- ההצעות לדיון, שנתקבלו ביומו הראשון של כינוס המועצה, היו:
- א. יש ליפות את כוחם של המזכירים להשכיח כל אניה של "צים" בהתאם לשיקול דעתם, בתגובה לתגובות ההנהלה בנושא מפקחי "צים".
  - ב. יש ליפות את כוח המזכירות להשכיח שכיחת אוזרה בת 24 שעות את כל צי הסוחר הישראלי כנמלי הארץ,

- במחאה על תפקודו הלקוי של בית הדין המשמעתי לימאים - ולקיים מסיבת עיתונאים בעקבות שביתת האזהרה.
- ג. יש לשלוח מברק חריף להסתדרות ולתקשורת על ההסתייגות של איגוד הקצינים מטיפול המיסד בעניין עובדי המינהל והמשק בבתי החולים הממשלתיים.
- ד. בתקופה שבין ישיבות המועצה הזו לישיבות המועצה הבאה (בעוד שנה) יכין כל חבר הצעות לשינוי התקנון - אם ימצא צורך בכך.
- ה. יש להכין, ביומיים הקרובים, קווים כלליים לדרישות להסכם העבודה החדש.
- \*\*\*
- בשלושת הימים שבין התאריכים 2.3.87 ל-4.3.87 התכנסה המועצה

שוב קיים סיכוי לשיפור משמעותי במצב הספנות הישראלית, מה עוד שאנו משופעים בבסיס איתן של אנשיים בכל מקצועות הספנות ובכל הדרגות. במאמץ קטן יחסית וללא כל השקעה כספית מצד המדינה, ניתן לפתח מחדש את צי הסוחר ולהחזירו לממדיו כפי שהיה בימי זוהרו בשנות ה-70.

מ/ר ארז עברי  
מזכיר חטיבת ר/ח מ/ר

עם זאת, עלי לציין בברכה, שלמרות נסיונות שנעשו עלידי החברה להסית קצינים נגד האיגוד (שהוא הגוף המייצג



## גילוי דעת!

בשנים האחרונות קשה שלא להבחין בשינויים הגדולים שחלו בצי הסוחר הישראלי ובמיוחד ביחס לאנשי הים הישראליים. הרבה השתנה לטובה, אך אי אפשר שלא להרגיש גם בשינוי לרעה שחל בתנאינו - הקצינים - והמתבטא בצורה החמורה ביותר בחברת "צים" מאז הרה"אירגון: חזרנו לשיטות הפרוטקציוניזם והאיומים, וגרוע מזה, קיים נסיון בלתי נלאה להחזירנו לתקופת "אונידין"...

במשך שנים ארוכות, ועד עצם היום הזה, ניהלו ומנהלים האיגודים המקצועיים מאבקים על מנת להביא להישגים ולשיפורים בתחומים שונים בחיינו והחשובים שבהם: שיפור בתנאי העבודה, השכר, איכות החיים על האניות וכדומה.

והנה, מאז הרה"אירגון בחברת "צים" ושיטותיו מורגש בבירור כיצד המנגנון הזה מביא להרעה בתנאים ובאיכות החיים.

ומה ענין החלוקה לתאים ולחברות-בנות אלינו הקצינים? אנו רואים ב"צים" מעסיק ובאגף הצוות - אחראי להעסקת כל הקצינים. איננו מקבלים כלל את השיטה של התאים/חברות-בנות, הגורמת אך ורק לבעיות, לבלבול ול"נפילת" קצינים בין הכסאות. אין כאן ראש האחראי לכל התאים הללו ולא גוף המארגן את כולם, כך שכל אחד מהתאים עושה כראות עיניו, בלי להתייחס לאחרים.

האם זה אמור להיות אירגון - או תרוץ לחוסר אחריות?

אין לקצינים הרגשה של יחסי

למבדוק אשר במספנות ישראל המאפשר תעסוקה למאות מפועלי המספנות.

עד עתה הורנו לחברינו, באופן יוצא מן הכלל, ובניגוד לדעתם של רוב הנתבים לאפשר הכנסת שתי אניות כנ"ל וזאת מתוך רצון כן מצידנו לקדם את המשא ומתן.

מפקחי אגף הספנות במשרד התחבורה -

לקראת סיום חמש השנים שבהן, על פי הישגיו המוסד לבוררות מוסכמת בירושלים - היה צריך להיסגר הפער בין שכר המפקחים באגף לשכר החוף של ר/ח פעילים, לא רק שפער זה לא צומצם, אלא שהוא אף גדל בעקבות עדכון השכר לר/ח מ/ר לשנת 86/87.

אי לכך, עומד האיגוד להגיש בימים אלה את השגותיו למוסד המכובד על שיטת החישוב שנעשתה על ידו, ונפנה בדרישה לסגירת הפער בשכר, שנפער עתה.

יש לציין את הקשר שבין שכר המפקחים באגף לשכר המדריכים במכון להכשרה ימית בעכו ולנתבי נמל חדרה.

## סיכום

בעקבות השיפור בדמי ההובלה בעולם בשנים האחרונות, נפתחה עתה בפני חברות הספנות אפשרות התרחבות אדירה לאניות בדגל ישראלי ובצוות ישראלי. בשנים הקרובות תגדל הובלת הפחם לתחנות הכוח ולמפעלים במיליוני טונות. אם המדינה ואנו נעמוד על כך שהובלות אלו תעשנה על פי החלטת ועדת שרים לענייני כלכלה אשר קבעה, כי 80% מהובלת הפחם תעשה באניות ישראליות, הרי שיש מקום למספר אניות נוספות.

אגרסקו - לאחר מאבק של שנים, ותרוצים מתורצים שונים בעד הפעלת אניות בדגלים זרים, מודה היום חברת אגרסקו עצמה, כי השרות והיעילות של צוות ישראלי עולים לאין שיעור על המצב הקודם. עתה ברור שיש גם כאן מקום להפעלת עוד שתי אניות קירור עבור אגרסקו.

עתה נותרה המועצה לשיווק פרי הדר, אשר אולי תצא סוף-סוף מחשבונותיה האנוכיים והאישיים ותסכים לחתום על חוזה הובלה עם חברות ישראליות, דבר שיאפשר הכנסת 4 עד 6 אניות קירור לצורך זה.

כן יש מקום להכנסת אניות להובלת מכוניות מהמזרח הרחוק ומאירופה ארצה, וכן אניות מכולה בקו אוסטרליה אילת ועוד ועוד.



**מאבק האיגוד לזכויות המפקחים - והשלכות על קצונה בים**

מוכירות האיגוד שוללת תפיסה זו במהרה. תה. ולחיצוק יש פסיקה ברורה וחד-משמית עית מצד ההסתדרות הקובעת, כי השתייכותם הארגונית של המפקחים הימיים תיקבע אך ורק לפי החלטות הוועד הפועל של ההסתדרות. בעקבות זאת מוכרים כיום ללא עוררין המפקחים הימיים בתפקידי מנהלי תפעול או מפקחים טכניים כחברי איגוד מלאים. ובאשר למפקחים ימיים, המשמשים בתפקידים של מנהלי יחידות, מנהלי אזור ועוד מגוון תפקידים, נטוש ויכוח חריף, שיוכרע בבוא העת ע"י ההסתדרות.

המישור השני שבו מקוטבות עמדות האיגוד מחד והנהלת צים מאידך הוא בנושא העסקת מפקחים זרים בחו"ל. עמדת צים מתבססת על הטענה, כי מינוי מפקחים בחו"ל הוא פריזוילגיה בלעדית של ההנהלה וכי לאיגוד אין שום זכות לגיטימית להתערב בשיקולי החברה בנושא זה.

עמדתנו הנחרצת היא, שלנושא זה קיימות השלכות רחבות על מצב התעסוקה ואפשרויות הקידום של חברינו הפעילים בים, ולכן בתוקף תפקידנו יש לנו הזכות החוקית והחובה המוסרית לדרוש, כי תפקידי המפקחים הימיים בחו"ל יאוישו ע"י ישראלים חברי האיגוד, שמקצועיותם, אמינותם ונאמנותם, לית מאן דפליג, עולים לאין שיעור על אלו הזרים המועסקים בים. כיום ע"י צים. ובל נשכח, כי מדובר בחברה לאומית, ש"ס 50 אחוז מאגיותיה הן בבעלות הממשלה וההסתדרות.

לסיכום: אין אנו דוגלים בסכסוכים ועימותים לשמם, שכל מטרתם לנגח ולגרור נזקים למערכת ולחברות הספנות. נהפוך הוא, אנו מאמינים, כי נשרת ביעילות את כל ציבור בוחרים אם ננהל מאבקים לשמירת זכויותיהם בעיקר בדרך של משא ומתן וע"י כיבוד בורויות והסכמים. מאידך גיסא, לעולם לא נוכל להסכים ולהתפשר עם תפיסה המעוניינת להבריאת את הספנות העברית או להביא לשגשוגה על חשבון בלעדי של יורדי הים, הנושאים בנטל הישיר והכבד של המלאכה היומיומית.

אנו מצהירים בזאת, כי הננו פתוחים להצעות התייעלות במבנה הצוותים לא-ניות עתידיות, אולם בד בבד הננו דורשים גם פיצוי מתאים ובמיוחד הבטחה רצינית להיסול המגמה הנוכחית להברחת אניות ומטענים מהדגל הישראלי.

שנית: אנו רואים במאבק לשמירת זכויות המפקחים מערכה כוללת המיועדת להעניק תזווה לקידומם המקצועי של כל הקצינים בחברת צים, ובמיוחד לקצונה הבכירה - חובל ראשון ומכונאי ראשון - שקידומם המקצועי נעצר זה זמן רב.

ידוע לכל שחברת צים מעסיקה בחו"ל כ-30 מפקחים זרים. ולכן, אם האיגוד יצליח במאמציו לגרום להחלפתם במפקחים ישראלים חברי האיגוד, הרי שלא ספק תתפתח אפשרות מעשית לפרישתם מהים של מספר רב של רבייחובלים ומכונאים ראשיים, אשר יקודמו לעמדות של מפקחים. כתוצאה מכך ייווצר תהליך דינאמי ובריא שיעניק תנופה טבעית לקידום בדרגה של קצינים רבים, בכירים וזוטרים, אפשרות שהיתה חסומה עקב מגבלות צמצום הצי ב-5 השנים האחרונות.

הנהלת חברת צים מתנגדת לדרישותינו בעניין המפקחים בשני מישורים. לפי תפיסתה, מערך המפקחים מהווה חלק מהסגל המינהלי הקשור אינטגרלית לדרג הבכיר של החברה. לפיכך, מערך המפקחים, עקרונית, אינו יכול להשתייך ארגונית לכל איגוד חיצוני - כאיגוד קציני הים - אשר מטרותיו, לעתים מנוגדות למדיניות ולאינטרסים של החברה.

בעת כניסתו לתפקיד מוכיר האיגוד בחר דש פברואר שנה זו היתה מוכירות האיגוד שרוייה במאבק מר נגד הנהלת חברת צים בגין אי-כיבוד הסכמים הקשורים למפקחיה החברה. במסגרת ביקורי באניות החברה, כדי להסביר את מטרת העיצומים שננקטו בעקבות כך, נשאלתי רבות מדוע חייבת הקצונה באניות לשאת בנטל של בעיית המפקחים. מטרת מאמר זה מיועדת לענות על שאלה חוזרת זו.

ראשית, ברצוני להבהיר, כי ציבור מפקחי צים חברי איגוד קציני הים, המונים כ-40 איש, מהווה שלוחה חשובה במבנה האיגוד ולפיכך, חובתם הקרדינאלית של מוכירי האיגוד היא להגן על מעמדם, תנאי עבודתם, תנאי שכרם וקידומם המקצועי. עקב סיבות שלא כאן המקום לפרטן, נשחקו במרוצת השנים האחרונות מעמדם ותנאיהם של המפקחים הימיים בחברת צים בצורה משמעותית. יתרה מזאת, גם המכרזים הפתוחים שהיו נהוגים בעבר ובהם ניתנה אפשרות לתחרות הוגנת להשגת תפקידים או קידום מקצועי הופו סקו בצורה שרירותית ע"י הנהלת החברה. גוד להגיב במאבק חסר פשרות, שלעתים גבל בעיצומים מכוונים ומכאיבים.



ר/ח דוד קריץ  
מוכיר חטיבת ר/ח מ/ר  
איגוד קציני הים



**צירי ועידה אורחים נכבדים,**  
אני מתכבד להביא את ברכתך וברכת החברה לצירי הנבחרים.  
חברתנו הגיעה כיום למספר אניות לא מבוטל הודות לתבונה ולשיחוף הפעולה עם האיגודים. כידוע משבר עמוק פוקד את הספנות העולמית. והספנות הישראלית ממשיכה להתקיים בקרשי רב. והסיבה להתרחבותו היא האמונה בעתיד טוב יותר, ותקופת משבר הוא הזמן להתרחק. הספנות הישראלית מתקיימת למרות גישתה הבלתי חיובית של הממשלה, אשר אינה מכירה בספנות כגורם כלכלי המכניס דולרים רבים למדינה. על הממשלה לראות בספנות מפעל תעשייתי כלכלי לכל דבר.  
אנו מברכים אתכם בוועידתכם ומאחלים לכם דיונים פוריים.

שלמה אביטן

**עמיתי קציני הים - מנכ"ל ונציגי חברות הספנות, גבירותי ורבותי**

לפתוח במאבק ארגוני אשר יזעזע את אושיות הענף.  
אני פונה מעל במה זו גם לממשלת ישראל, ובעיקר לראשי משרד האוצר, התעשייה והמסחר - כבר התרענו וחזרנו והתרענו, כי יש לחדול מן הנוהג הנפסד של הובלת מטענים כגון: גרעינים, בשר, ושאר סחורות יבוא, באמצעות סוכנים וגורמים ישראלים מפרוקקים המפעילים כלי-שיט בדגלי נוחות, בדגלי יוון, טורקיה, קפריסין וכיוצא בזה.

הפנקסנות קצרת הראיה של הובלה זולה, תוך גרימת הרס לענף הספנות הישראלי, הינה שיטה מסוכנת והרסנית, אשר יש לשים לה קץ.

אני חוזר על קריאה זו, כי באחרונה אנו עדים לנטייה מצד פקידי משרד המסחר והתעשייה, להרחיב את שיטת ההובלה על בסיס מזדמן, SPOT, לכל ענפי היבוא והסחר. והראיה הודעת לחב' "רוזנפלד" שלא לחדש עימם את הסכם ההובלה.

אני מציע, שתצא התראה מוועידתכם זו אל אותם פקידים הגורמים לערעור ענף הספנות מתוך שיקולים קצרי-ראי של רווחים כספיים מיידיים. אסור לנו להרשות ולא נרשה הפעלת אניות חכורות להובלת מטענים ישראלים וננקוט בכל הצעדים הנדרשים להפסקת פעילות הרסנית זו.

ואל משרד התחבורה והשר העומד בראשו אני פונה בקריאה, להתנער מהאטימות ומהאדישות ומחוסר האיכפתיות שהוא מגלה לגורלה ולעתידה של הספנות הישראלית, המהווה גורם חשוב ומרכזי בכלכלתה של מדינת ישראל.

גישה אחראית ומבינה לבעיות הספנות, יש בה כדי להביא שגשוג ופריחה לענף, במקום ההרס והכליון המאיימים עליו בגלל הגישה הנפסדת של משרדי הממשלה.

אני מאחל לכם דיונים פוריים והחלטות טובות ונכונות.

באתי לברך אתכם בשם איגוד הימאים הדירוגיים, בהתכנס מועצתכם לכינוסה החמישי.

נראה לי, כי בדיוניה של ועידתכם זו, מן הראוי שיועלה על סדר-היום הנושא של ההתדרדרות ביחסי עבודה בין איגודי הימאים לבין חברות הספנות.

אין חולק על כך, כי למרות העובדה שבעניינים שוליים אלו או אחרים, עשויים להתערר חילוקי-דעות בין שני האיגודים, הרי שבעניינים העקרוניים והעיקריים, הנוגעים לאינטרסים הבסיסיים של ציבור הימאים, דרכנו משותפת והאינטרסים שלנו זהים.

בעקבות הקשיים אשר פקדו בשנים האחרונות את ענף הספנות בישראל ובעולם, גילינו מידה רבה של אחריות, נתנו כתף לסייע לחברות הספנות בקשייהן, ולו גם היה בכך כדי לפגוע בנו עצמנו.

לצערי הרב, גילוי ההבנה והוותרנות מצידנו, התפרשו ומתפרשים ע"י חברות הספנות כסימני חולשה, ואנו עדים מזה זמן-מה לניצול לרעה שמנצלות חברות מסוימות את עמדותיהם השקולות, המתונות והאחריות של איגודי הימאים.

אני רוצה להצהיר מעל במה זו, ואני קורא לכם, אחינו הקצינים, להצטרף להצהרה זו: איגודי הימאים אינם חלשים; ציבור הימאים לא יהיה כללי-משחק בידי אף לא אחת מחברות הספנות. עוד כוחנו במתנינו, ובמידת הצורך לא נהסס להשתמש בו על-מנת להגן על חברינו מפני הנסיונות לפחת במעמדם, בשכרם ובתנאי עבודתם של הימאים.

אני קורא לחברות הספנות להתנער מאשליותיהן, כאילו הן יכולות להרשות לעצמן לזלזל בעוצמתנו ובכוחנו.

תביעתנו לשיפור בתנאי השכר של הימאי והקצין, אשר שכרו נשחק בצורה קיצונית ביותר, חייבת להיענות ע"י חברות הספנות בלי שסרבנותן תאלץ אותנו

# בית הדין

## למשמעת - עובדות והמלצות



תיפקודו של בית-הדין למשמעת מעורר רגשות כבדים בקרב חברים באיגוד. בית-דין זה, אשר הוקם מכוח חוק ואשר יעודדו לשמש חומה מפני הפרות משמעת ומגן לסמכויות הפיקוד, הפך בשנתיים האחרונות לשמש שוט בידי חברות הספנות כלפי הפיקוד עצמו, תופעה המתבטאת בהתנכלות לדרג הפיקוד, ובהכרה לערעור המשמעת במקום ביצורה.

לפני כשנתיים בוטלה במשרד התחבורה משרת התובע של בית-הדין המשמעתית לימאים, ומינהל הספנות החל להעסיק תובע על-פי הסכם מיוחד, או בלשון-גסה (אך מדוייקת) "קבלן לענייני תביעות". בתקופה הראשונה לפעילותו של התובע "הקבלן" לא חשנו בהבדל בתפקודו של בית-הדין.

בית-הדין נוהל ע"י אב בית-דין קבוע אשר קל היה להגיע אליו (מקום מושבו היה בחיפה) וכל ימאי, קצין ים או קברניט שחש כי נפגעו זכויותיו ע"י הממסד (קרי: מינהל הספנות) יכול היה לתבוע את הצדק ע"י פנייה ישירה לאב בית-הדין.

כמוכן שבמקרים לא מעטים הרשיע בית-הדין את יורדי הים, אך גם במקרים אלה רווחה ההרגשה בקרב ציבור הימאים והקצינים כי הצדק אמנם נעשה - גם אם לא היה לרוחם של המורשעים.

בשנה האחרונה, ערך משרד התחבורה אירגון מחדש של בית-הדין המשמעתית לימאים. אב בית-הדין הקבוע הוחלף ובמקומו מונה אב בית-דין היושב בירושלים ואשר, למעשה, מארגן את עבודת בית-הדין ומפקח עליה, אך בדרך כלל אינו שופט בפועל.

יש לזכור שאצל הימאים, ובפרט אצל הקברניטים, עצם הגשת תביעה נגד נאשם (בבית-הדין המשמעתית), יש בה משום פגיעה מיידית בנאשם, יותר מבכל סקטור אורחי אחר.

יציאה מהארץ של ימאי מכל דרגה עלולה להיות מעוכבת כאשר עומדת נגדו תביעה משמעתית ובכך נפגעת פרנסתו באופן משמעותי.

ישיר ומייד - ולעולם לא יוכל לקבל את מלוא הפיצוי על כך - גם אם יימצא בסופו של דבר זכאי בדין.

אצל הקברניטים חמור העניין עוד יותר, כי עצם הידיעה שנגד קברניט הוגשה תביעה משמעתית עלולה לגרום לכך שחברות הספנות יסרבו להעסיקו, או אפילו יעבירו אותו מתפקידו (זכות השמורה להם על-פי החוק).

השליטה הרבה שיש, לפיכך, לתובע על גורלו של הימאי מדאיגה אותנו, ובפרט לאור שתי העובדות המצטברות שהזכרנו:

א. היותו של התובע (בפועל) הגורם הדומיננטי השולט למעשה, על עבודתו האדמיניסטרטיבית של בית-הדין.

ב. היותו של התובע עובד על בסיס קבלני, אשר מצד אחד הכנסתו השוטפת תלויה בכמות התביעות שהוא מגיש לבית-הדין, ומצד שני זכותו של המעסיק (מינהל הספנות) לבטל את ההסכם איתו בכל רגע שהמעסיק ימצא לנכון. לדוגמה, אם התובע יחליט להגיש תביעה שהיא לא לרצונו של המעסיק - או לחילופין, שלא להגיש תביעה, כאשר המעסיק מעוניין בהגשתה.

ברצוננו להדגיש, שאיננו מנסים לפקפק ביושרו, אמינותו, כיושרו או הכשרתו של התובע הנוכחי, אלא, שלדעתנו על הצדק לא רק להיעשות - כי אם גם להיראות.

במיוחד נכון הדבר לגבי בית-דין משמעתית, אשר במידה רבה אמור לקבוע (ובעבר אמנם גם קבע) את נורמות המשמעת וההתנהגות בצי הסוחר הישראלי.

טענותינו מכוונות כלפי מינהל הספנות, אשר בהעסיקו תובע על בסיס קבלני ובגרימת סילוקו של אב בית-הדין הקודם, אין הוא תורם כלל וכלל להגברת המשמעת.

עצם חברותו של ראש מינהל הספנות במועצת המנהלים של "צים" מעוררת שאלות המתייחסות לשיקולים המנחים אותו בכל הקשור לבית-הדין למשמעת: אם שיקולים ממלכתיים של מי שמייצג את מדינת ישראל כגוף שלטוני או שיקולים צרים של מעסיק מהם מושפע בהיותו חלק בלתי נפרד מהנהלת המעסיקה הגדולה במערכות הספנות הישראלית - "צים".

אין צורך להרחיב את הדיבור על העיוות העקרוני הטמון במצב הקיים. יתרה מזאת, גם אם חוקר מוסמך של אגף הספנות ממליץ חריג משמעתית כי אין בסיס להגשת תביעה משפטית, התובע הנמרץ מזדרז

ומכין תיק תביעה משפטי, בהכוונת מנהל האגף, נגד חברי האיגוד - וזאת בניגוד לכל נורמות מקובלות בעולם החוק והמשפט.

במצב הקיים נוצר מצב, שבו רב-חובל או מכונאי ראשי, המבצעים תפקידים על-פי דרישות החוק, צפויים כי יוגשו נגדם תלונות מצד הכפופים להם אם יבצעו החלטות בלתי פופולריות או ינסו למצות את הדין באלו המפירים את המשמעת הימית בכלי השיט.

להמחשת המצב ברצוני להביא ארבע דוגמאות שארעו לאחרונה:

א. רב-חובל שביצע תרגיל סירות הצלה כנדרש בחוק ובמטרה בלעדית להגביר את תודעת הבטיחות ומיומנות הצוות, הועמד לדין משמעתית בגין תלונה קנטרנית של איש צוות שהתלונן כי רב-חובל סיכן את חייו במהלך התרגיל!!

ב. רב-מלחים, שתקף מכונאי ראשי ופצעו אנושות ע"י ניפוץ בקבוק בראשו, נענש בשלושה חודשי השעיה בלבד!!

ג. רב-חובל מסויים - בן טיפוחים של חברה מסויימת - שאיגוד קציני הים הגיש נגדו קובלנה בגין עבירה משמעתית חמורה שביצע, התחמק מלעמוד לדין ע"י תרגילים מכוונים ומתוחכמים של אגף הספנות.

אפשר למנות עוד מקרים רבים של איפה ואיפה ולא קשה להבחין בקיום מגמתיות מכוונת במדיניות אכיפת החוק שאותה מנהל אגף הספנות והנמלים. ברור לחברים, כי מצב מביש ובלתי-נסבל זה שבו מנסים לכופף את פיקוד האניות ולמעשה לנטרל את סמכותו החוקית ע"י הצגתו משרה נייחת לכל דכפין, לא יעבור לסדר היום.

אנו דורשים בזאת לשנות מייד את כל המבנה הנוכחי המעוות של המערכת החוקרת והשופטת של בית-הדין המשמעתית לימאים. הננו דורשים מינוי מחדש של אב בית-הדין מקצועי קבוע בפועל - שופט בתקן מלא - שימונה וימומן ע"י משרד המשפטים, וזאת כדי למנוע אפשרות של הפעלת לחצים מצד אגף הספנות והעומד בראשה. כמו-כן, אנו דורשים ביטול העסקתו של תובע על בסיס קבלני ומינוי תובע מבין המשפטים המועסקים בפרקליטות המדינה, אשר יפעלו מתוך שיקולים משפטיים טהורים.

ברצוננו להתריע, כי אם מנהל אגף הספנות, שבתאי לוי, ימשיך בדרכו להיתמם וינסה לזרות חול בעיני ע"י



וכן להחרים את בית-הדין המשמעתית הקיים ע"י דרישה חוקית להופיע רק בפני בית-המשפט המחוזי (המשמש כבית המשפט לימאות של מדינת ישראל).

ולסיום, הריני תקווה, שגם העוצמה של מינוי פוליטי עדיין אינה מקנה את האפשרות לנהל את הצי בתככים ובשאיפה לשבור את רוח העושים במלאכה.

ר/ח דוד קריין  
מזכיר איגוד קציני הים  
חטיבת ר/ח ו'מ/ר

הצהרות בומבסטיות חסרות-שחר, נאלץ להזכירו:

א. כי עדיין קיימת החלטת המועצה, המסמיכה את מזכירות האיגוד ומיפה את כוחה להשבית את כל הצי והנמלים עקב מעשיו של מנכ"ל מינהל הספנות.

ב. מתגבשת החלטה להגיש עתירה לבג"צ נגד משרד התחבורה בעניין העסקתו של התובע על בסיס קבלני.

ג. מזכירות האיגוד שוקלת ברצינות, את האפשרות להורות לכל חבריה להימנע מהופעה בפני חוקרי מינהל הספנות בעניינים הקשורים לעבירות משמעת

# אחריות רב החובל למעשה הנתב

אפרים גלסברג, עו"ד

פסיקת בית המשפט העליון בישראל, בעקבות הפסיקה האנגלית, קבעה, שעצם היותו של נתב האניה בשעה שנגרם נזק לכלי שיט אחר או למתקני הנמל מחמירה את אחריותם של רב החובל ובעלי האניה (להלן - הבעלים) כלפי הניזוק ומטילה למעשה אחריות מוחלטת על הבעלים. לאחרונה ניתן בבית המשפט העליון, שיטב בהרכב מיוחד של חמישה שופטים, פסקדין בענין האניה "טאורוס", ששינה למעשה את ההלכה בפסיקה.

הסוגיה מוסדרת בפקודת הניזוקין הנגרמים ע"י ספינת הניתוב 1939 (להלן הפקודה) שהועתקה מ-Pilotage Act האנגלי מ-1913. סעיף 2 לפקודה קובע: "למרות האמור בכל חוק אחר הרי הבעלים או רב החובל של ספינה בנייתוב, בין שהניתוב כפוי ובין שהוא בצורה אחרת יהא אחראי לכל אובדן או היזק שנגרמו ע"י הספינה או ע"י משגה בנהיגת הספינה."

בתי המשפט באנגליה וכישראל פרשו את הסעיף כמטיל על הבעלים הן אחריות שילוחית לרשלנותו של הנתב והן אחריות מוחלטת לנזקים שהאניה גרמה בהיותה בנייתוב. על פי פרשנות זו חרבו הבעלים לשאת במלוא הנזק בלי שיוכלו להעלות טענות הגנה כלשהן.

בית המשפט העליון נזקק לפרש את סעיף 2 הנ"ל, בשלוש פרשות שונות. בפעם הראשונה ב-1964, נסב הדיון לגבי שאלת אחריות הבעלים בהתנגשות בין האניה "א' רוס" והגוררת "איתנה" בכניסה לנמל הקישון. טענת הבעלים היתה, שאנשי הגוררת והנתב הינם עובדי רשות הנמלים ולפיכך האחריות להתנגשות חלה על הרשות כמעביד של המזיקים בכל מקרה; לחילופין נטען, שלצוות הגוררת רשלנות תורמת לנזק.

בית המשפט קבע, שהנתב משמש כשליח של הבעלים ולכן הבעלים אחראי למעשיו. בית המשפט נמנע מלדון בשאלת האחריות התורמת של צוות הגוררת. כשנת 1973 נזקק בית המשפט העליון פעם נוספת לפרוש סעיף 2 לפקודה, אגב דיון בערעורה של "אליים", שחויבה לשאת בנזק שנגרם ע"י אחד מאניותיה לדוכרה בכניסה לנמל אשדוד.

בית המשפט קבע, שהנתב משמש כשליח של הבעלים ולכן הבעלים אחראי למעשיו. בית המשפט נמנע מלדון בשאלת האחריות התורמת של צוות הגוררת.

כשנת 1973 נזקק בית המשפט העליון פעם נוספת לפרוש סעיף 2 לפקודה, אגב דיון בערעורה של "אליים", שחויבה לשאת בנזק שנגרם ע"י אחד מאניותיה לדוכרה בכניסה לנמל אשדוד.

בית המשפט קבע, שהנזק נגרם בלי

שהנתב או אנשי הצוות התרשלו אולם מאחר והפקודה מטילה אחריות מוחלטת על בעלים לכל נזק הנגרם ע"י אניה בנייתוב, נדחה הערעור. זהו הרקע המשפטי לפרשת ה"טאורוס". לאור ההלכות הנ"ל קבע שופט בית המשפט המחוזי ששמע את התביעה, שהפקודה מטילה אחריות מוחלטת ופסק כנגד בעל האניה "טאורוס" בלי לקבוע את כל העובדות הרלוונטיות בתביעה. תמצית העובדות, שהיו בפני בית המשפט העליון היו: המיכלית נקשרה ל-monobuoy באשקלון והחלה בטעינת דלק. לפי הוראות הקבע בנמל היה באניה נתב; כלילה פרצה סערה ללא כל התרעה מטאורולוגית; האניה ניסתה לנתב את הצינורות הגמישים אבל לא הספיקה - חבלי ההתקשרות נקרעו והצינורות הגמישים ניזוקו.

ביוזמת בית המשפט זומן נציג היועץ המשפטי לממשלה להשתתף בדיון והיועץ עיכב את הדיון זמן ממושך בטענה, שוועדה מיוחדת בדקת את הפקודה ואמורה להחליט על החלפת הסעיף, בית המשפט קיווה, כנראה, שע"י שינוי הפקודה יחסך ממנו הצורך לסטות מהחלטתו הקודמת.

השופט נתניהו הביעה את מורת רוחה מההחלטות הקודמות של בית המשפט בנושא במילים "... יש בכך (בהלכה הקודמת - א.ג.) כדי להביא לתוצאות מוזרות, כגון שלא רק בעל האניה נושא באחריות מוחלטת אלא גם רב החובל, ולא עבור משגהו אלא גם עבור משגה הנתב, דווקא בזמן שאינו לגמרי חופשי בהחלטתו ואוסף דווקא שמדובר בניזוק הכרוך בסיכון יתר, באיזור שלא הוא הבקיא והמתמצא בו ושלכן חובה עליו להעזר בו בשירותו של נתב...".

בית המשפט העליון קיבל את הערעור והחזיר את התיק לבית המשפט המחוזי על מנת שישלים את קביעת העובדות ושיפסוק לאור חוות דעתו של בית המשפט העליון. אותנו מעניינות קביעות בית המשפט לגבי אספקטים שונים של הארוע, ולהלן כמה מהן:

מהי האניה בנייתוב? כ"כ קצא טען,

שהאניה ב"ניתוב" כל זמן שיש אדם שהוסמך להיות נתב על האניה ואפילו הנתב ישן. בית המשפט דחה פירוש זה וקבע, שחייב להיות קשר ישיר בין היותו של הנתב באניה להזותה מנקודה אחת לשניה דרך המים. בית המשפט היה ער לעובדה, שלפעמים הנתב צריך לחפש מקום מעגן ולהמתין על האניה עד שיתאפשר להמשיך בדרך (כשל תנאי גאות או מזג אוויר), אולם במקרה כזה, העגינה היא אמצעי להשיג את המטרה ולא המטרה עצמה.

בית המשפט קבע, שמי שעוסק בעבודות אחרות באניה, שאין להם קשר ישיר עם הניווט, אינו נתב (כגון טיפול בדואר וקשירת כבש האניה - דוגמה מהפסיקה האנגלית), וחשוב - נתב חייב להיות אדם שאינו נמנה עם צוות האניה.

הבעלים יכולים להעלות טיעון הגנה: בית המשפט קבע, שלמרות שמלשון הפקודה משתמע שלבעלים אחריות מוחלטת לכל נזק, הרי שהבעלים יכולים להעלות טיעוני הגנה כגון:

א. רשלנות תורמת של הניזוק: אם ייקבע שהניזוק התרשל ואחראי במידה כלשהי לתאונה, יופחת סכום הפיצוי בהתאם.

ב. סיבתיות: נקבע, שחייב להיות קשר סיבתי ישיר בין הניתוב לנזק והבעלים אינם אחראים על פי הפקודה לנזקים שאין קשר סיבתי ישיר בין התנהגות הנתב לנזק. במקרה שגורם זר מתערב אחראי לנזק והגורם אינו צפוי, הרי שגורם זה עשוי לנתק את הקשר הסיבתי. מכאן שרוח בלתי צפויה עשויה לנתק את הקשר הסיבתי.

הסתכנות מרצון - בענין זה נחלק בית המשפט לרוב ומיעוט, הרוב קבע ש"הסתכנות מרצון" של הניזוק משחררת את הבעלים מאחריותם לפי הפקודה.

תוצאת פסק הדין היא, שאחריות הבעלים לנזקים הנגרמים בשעת ניתוב צומצמה והיא כמעט זהה לאחריות לפי דיני הניזוקין הכלליים. בית המשפט דחה את הפרשנות שקבעה "אחריות מוחלטת" של הבעלים בגין כל נזק הנגרם תוך כדי ניתוב. למעשה מתייחס בית המשפט כיום לנתב כאל "קבלן עצמאי", העובד בשירות הבעלים ושלמעשה הבעלים אחראים אחריות שילוחית למעשה.

בית המשפט נמנע מלדון בשאלה אם רב החובל ובעלי האניה יכולים לתבוע שיפוי מהנתב שהתרשל.

שיפוי מהנתב שהתרשל.



## פנסיה מוקדמת

לאחר מאבק של שנים ובניגוד לדעת איגוד חברות הספנות, איגוד הדירוגים וההסתדרות - רק לאחר מאבקים משפטיים קשים הצלחנו להגיע להסכם משותף לכיטול קרן הפנסיה המוקדמת.

יש לציין ולהוסיף שבזמנו, כאשר הוחלט להקים קרן זו היתה כוונת הכל חיובית ולא האמנו שהארצ' יערים קשיים כה רבים. כמו כן נוכחנו, כי במציאות הקיימת ובראיה רחוקת טווח - אין קרן זו יכולה לתת תשובה הולמת לעתיד הקצינים.

אנו תקווה שאם יהיה שיתוף פעולה בין חברות הספנות ואיגוד קציני הים, נוכל להרים קרן אשר תדאג בעתיד לרווחת הקצין.

להלן מתפרסם בבטאוננו הסכם כיטול קרן הפנסיה המוקדמת ככתבו וכלשונו:

## הסכם

1. כללי	1.1 הגדרת מונחים:
הסכם קיבוצי מיוחד מיום 19.11.71, וכפי שהאורך מעת לעת, בקשר לתכנית פנסיה מוקדמת לימאים.	"הסכם 71"
זכרון דברים מיום 27.9.79 שנעשה בין החברה (באמצעות איגוד חברות הספנות) לבין ההסתדרות והאיגודים ביחס לעקרונות תכנית פנסיה מוקדמת לימאים.	"הסכם 79"
הסכם קיבוצי מיוחד מיום 17.12.81 ביחס להקמה וניהול של קרן פרישה מוקדמת לימאים.	"הסכם 81"
הסכם קיבוצי מיוחד מיום 13.9.83 בקשר עם תשלומים מחשבון הפנסיה המוקדמת.	"הסכם 83"
הסכם קיבוצי מיום 6.6.68 בדבר פנסיה מקיפה לימאים (לרבות הסכם עבודה קיבוצי ב' שנחתם באותו מועד).	"הסכם פנסיה מקיפה"
ההסכם הקיבוצי המיוחד החל (או שהיה חל) על העסקתם של רבי חובלים ומכונאים ראשיים, קצינים או דרוגים, הכל לפי הענין.	"הסכם העבודה"
ימאי או קצין, כהגדרתו בהסכם העבודה, אשר במועד חתימת הסכם זה מועסק על ידי החברה.	"ימאי פעיל"
ימאי או קצין אשר במועד כלשהו לאחר 1.9.71 ולפני חתימת הסכם זה חדלו להתקיים יחסי עובד ומעביד בינו לבין החברה.	"ימאי שפרש"
התקופה שבין 1 לספטמבר 1971 ל-31 למרץ 1979.	"התקופה הראשונה"
התקופה שבין 1 לאפריל 1979 ל-28 לפברואר 1987.	"התקופה השנייה"
החשבון המתייחס לחברה הנזכר בנספח א' של הסכם 81.	"חשבון הפנסיה המוקדמת"
לגבי ימאי פעיל - המשכורת החדשית שעל פיה משלמים וישלמו מעת לעת את תשלומי הימאי והחברה לקרן הפנסיה המקיפה.	"המשכורת הקובעת"
לגבי ימאי שפרש - המשכורת הקובעת כמשמעותה לגבי ימאי פעיל שהוא בדרגה ובותק שהיו לימאי בעת שפרש.	
קופת גמל כמשמעה בפקודת מס הכנסה.	"קופת גמל"
כל מס, מילווה, היטל או תשלום חובה אחר כלשהו ולרבות ריבית, הפרשי הצמדה וקנסות עליהם.	"מס"



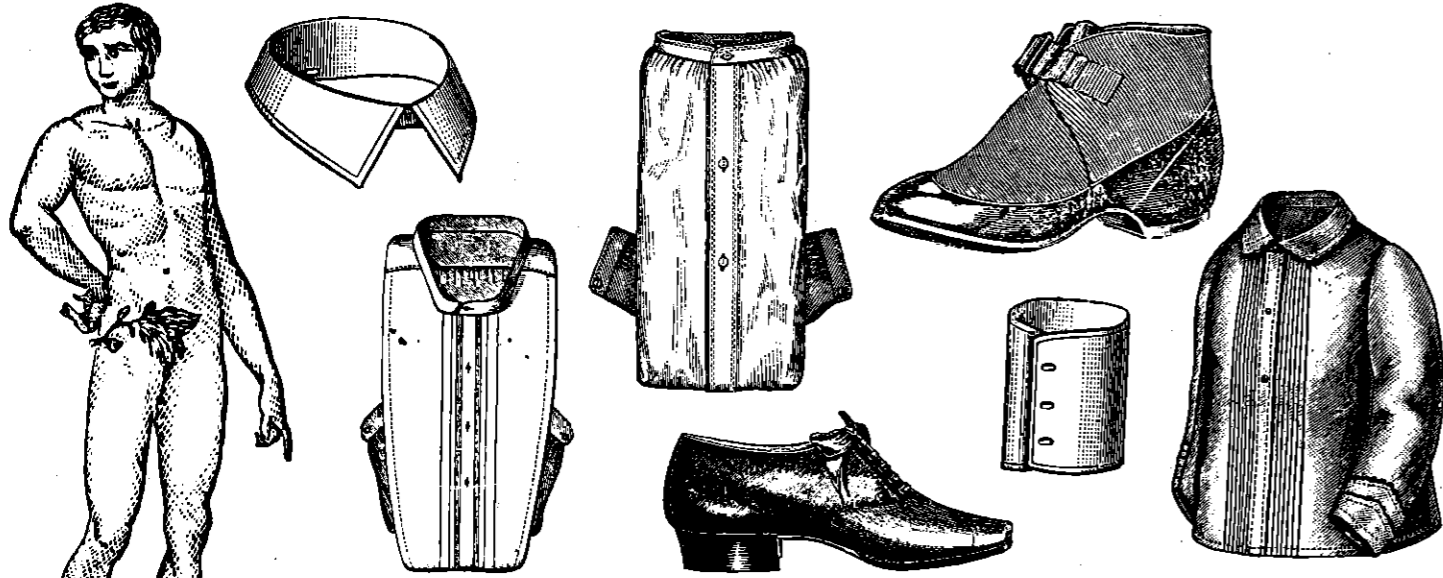
- 1.2 למונחים בהסכם זה אשר לא הוגדרו בסעיף 1.1 לעיל, תהיה אותה הגדרה ותיתן אותה משמעות כפי שהיא נתונה בהסכם העבודה.
- 1.3 בחתימתו של הסכם זה יפקע תוקפם של הסכם 71, הסכם 79, הסכם 81 והסכם 83 וממועד זה ואילך לא יהיה להם, או לאיזה מהוראותיהם, כל תוקף. כמו כן, הסכם זה מסדיר באופן מלא את זכויות כל הצדדים בכל העניינים הקשורים - במישרין או בעקיפין - בתכנית פנסיה מוקדמת לימאים.
- 1.4 תנאי יסודי ועקרי בהסכם זה הוא כי ביצועו לא יהיה כרוך בכל תוספת עלות שהיא לחברה. לכן, כל התשלומים לימאים הצריכים להתבצע עפ"י הסכם זה (למעט עפ"י פרק 4), וכן כל ההעברות, ההפקדות והחזרת הכספים, יעשו אך ורק מתוך הסכומים המופקדים בחשבון הפנסיה המוקדמת, והוא הדין גם בתשלום כל הוצאות הכרוכות בעריכת הסכם זה וביצועו וכן בסילוקן של כל חברות המס. לענין הסכם זה עלות לחברה משמעה לרבות עלות מס.
- 1.5 הוראות הסכם זה לא יחולו על ימאי אשר קיבל תשלום לפי הסכם 83.
- 1.6 שום דבר בהסכם זה לא יתפרש כשנוי בהסכם קיבוצי כלשהו שבין הצדדים, לבד אם נאמר במפורש אחרת בהסכם זה.
2. תשלום סכומים שנוכו משכר
- 2.1 כל ימאי אשר עפ"י הסכם 71 ו/או הסכם 79 ו/או הסכם 81 נוכו משכרו סכומים למימון תכנית הפנסיה המוקדמת זכאי להחזר הסכומים שנוכו, אשר יבוצע בהתאם ובכפוף לאמור להלן בפרק זה.
- 2.2 הסכום שישולם לימאי עפ"י הוראות פרק זה יהיה כדלקמן:
- 2.2.1 בגין התקופה הראשונה - 0.66% מן המשכורת הקובעת סמוך לפני מועד התשלום, כפול במספר החדשים, באותה תקופה, אשר בהם הוא עבד בחברה ונוכו משכרו סכומים לפי הוראות הסכם 71.
- 2.2.2 בגין התקופה השנייה - 4.5% מן המשכורת הקובעת סמוך לפני מועד התשלום, כפול במספר החדשים, באותה תקופה, אשר בהם הוא עבד בחברה ונוכו משכרו של הימאי סכומים לפי הוראות הסכם 79.
- 2.3 תשלום לימאי לפי הוראות פרק זה יחשב - לכל ענין דבר - כהשבת מלוא הסכומים שנוכו משכרו של הימאי והווה סילוק סופי מלא ומוחלט של כל חובות והתחייבויות החברה בקשר לניכויים משכר הימאי שנעשו לפי הסכם 71 ו/או הסכם 79 ו/או הסכם 81.
3. השלמת פיצויי פיטורים
- 3.1 מוסכם בזאת כי בגין תקופת עבודה בחברה שמ" 1.9.1971 ואילך תהיה החברה אחראית לשלם פיצויי פיטורים, לימאי שיהיה זכאי להם עפ"י דין או עפ"י הסכם העבודה, בשיעור של 28% (עשרים ושמונה אחוז) מפיצויי הפיטורים שיגיעו לימאי, כאמור. תוקף הוראת סעיף 3.1 זה הוא מיום 1.3.1987 והיא לא תחול על ימאי שפרש.
- 3.2 הסכם העבודה יתוקן באופן שתיכלל בו, בשינויים המחויבים, הוראת סעיף 3.1 לעיל.
- 3.3 ימאי שפרש מהחברה, ולפי הסכם העבודה באותה עת היה זכאי לתשלום פיצויי פיטורים מן החברה, יקבל מחשבון הפנסיה המוקדמת סכום השווה ל- 1/3% מן המשכורת הקובעת סמוך לפני מועד התשלום, כפול מספר חדשי עבודתו בחברה בתקופה שבין 1.9.71 ועד להפסקת עבודתו. כל סכום שישולם לפי סעיף 3.3 זה לא יובא בחשבון לצורך הפקדה כאמור בסעיף 3.4 להלן.
- 3.4 בסמוך לאחר חתימת הסכם זה יועבר מחשבון הפנסיה המוקדמת, ויפקד ע"ש כל ימאי בקופת גמל, סכום המהווה 1/3% מן המשכורת הקובעת (סמוך לפני מועד ההעברה), כפול מספר החדשים בהם שילמה החברה - בגין אותו הימאי - סכומים לחשבון הפנסיה המוקדמת, לפי הסכם 71 ו/או לפי הסכם 79.
- 3.5 ממועד חתימת הסכם זה ואילך תפקיד החברה ע"ש הימאי בקופת גמל, סכום המהווה 1/3% מן המשכורת הקובעת.
- 3.6 ההפקדה לפי סעיפים 3.4 ו-3.5 לעיל לא תקנה לימאי כלשהו זכות אחרת או נוספת על זו הנתונה או שתהיה נתונה לו, אם בכלל, לפי סעיף 3.1 לעיל. לשום ימאי לא תהיה זכות לקבלת הכספים שהופקדו לפי סעיפים 3.4 ו-3.5 לעיל, או כל חלק מהם אלא אם, ובמידה, שהימאי לא קיבל מן החברה את התשלום שהיה זכאי לו, אם בכלל, לפי סעיף 3.1 לעיל.

4. מענק פרישה
- 4.1 כל ימאי אשר לאחר 1.3.87, יחדל - מכל סיבה שהיא - לעבוד בחברה יהיה זכאי למענק פרישה כמפורט להלן בפרק 4 זה.
- 4.2 הזכות למענק פרישה תהיה אך ורק ביחס לתקופת עבודה של הימאי בחברה שלאחר 1.3.87 והמענק ישולם אך ורק בגין תקופת עבודה שלאחר 1.3.87.
- 4.3 חישוב מענק הפרישה:
- 4.3.1 הגדרות לענין הוראות פרק 4 זה:
- "המשכורת הקובעת" כהגדרתה בסעיף 1.1 של הסכם זה.
- "רכיב חדשי" סכום השווה ל-6% (ששה אחוזים) מן המשכורת הקובעת.
- "המועד הקובע" מועד תשלום המשכורת הקובעת שלפיה חושב הרכיב החדשי.
- "מדד" מדד המחירים לצרכן המתפרסם מעת לעת על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, או כל מדד שיבוא במקומו.
- "מדד יסודי" המדד שהתפרסם לאחרונה לפני המועד הקובע.
- "מדד התשלום" המדד שהתפרסם לאחרונה לפני מועד תשלום מענק הפרישה.
- "רכיב חדשי צמוד" רכיב חדשי מוכפל במדד התשלום ומחולק במדד היסודי.
- "ריבית" ריבית בשיעור של 2% לשנה, מחושבת ביחס לרכיב חדשי צמוד, לתקופה שבין המועד הקובע למועד תשלום מענק הפרישה.
- 4.3.2 מענק הפרישה שישולם לימאי לפי הוראות פרק 4 זה יהיה הסכום המצטבר של רכיבים חדשיים צמודים, בגין תקופת העבודה שלאחר 1.3.87, בצירוף ריבית עליהם.
- 4.3.3 בתחילת כל שנה קלנדרית תמסור החברה לימאי את פירוט סכום מענק הפרישה העומד לזכותו בסוף השנה החולפת. הפירוט יכלול גם את מרכיביו של סכום מענק הפרישה.
- 4.4 אם תחול חובת תשלום מס על מענק הפרישה ישא הימאי בתשלום כזה.
- 4.5 ההסתדרות, איגוד הקצינים ואיגוד הדרוגים מאשרים בזאת כי הוראות פרק זה באות במקום האמור בסעיף 3 של הנספח להסכם 79 וכי אין ולא תהיינה להם, או למי מהם, או לחבריהם, כל דרישות או תביעות, מכל סוג שהוא, בקשר עם ביצועו של הסכם 79 בכלל, וסעיף 3 של הנספח לו בפרט.
- 4.6 מבלי לגרוע מן האמור בסעיף 4.5 לעיל מוסכם בזאת כי החברה תהיה פטורה מאחריות לכל תביעה מצד ימאי כלשהו, שעילתה נובעת - במישרין או בעקיפין - מסעיף 3 של הנספח להסכם 79 וכשום מקרה לא תשא החברה באחריות לתשלום תביעה כזו.
- 4.7 מוסכם בין הצדדים כי אם במועד כלשהו יורצר מצב אשר יאפשר - מבחינת פקודת מס הכנסה ותקנותיה - את הפקדת סכומי הרכיב החדשי בקופת הגמל, אזי יופקדו סכומים אלה על שמו של הימאי בקופת הגמל והפקדה כזו תבוא במקום כל התחייבויות החברה בפרק 4 זה ותפטור את החברה כליל מחבות לתשלום מענק פרישה.
5. ביצוע תשלומים
- 5.1 מוסכם בזאת כי ביצוע התשלומים והוצאת סכומים מחשבון הפנסיה המוקדמת יבוצע בתיאום בין החברה לאיגודים, תוך שאיפה למנוע ככל האפשר פגיעה בערך הריאלי של הסכומים המופקדים בחשבון הפנסיה המוקדמת ותוך התחשבות בשיקולים הקשורים בחביונות מס אפשריות, אם תהיינה כאלה.
- 5.2 כל התשלומים עפ"י פרק 2, ועפ"י סעיף 3.3, וכן כל ההפקדות לפי סעיף 3.4, יעשו אך ורק מתוך חשבון הפנסיה המוקדמת והחברה לא תשא באחריות כלשהי לביצוע תשלומים והפקדות אלה.
- 5.3 האמור בסעיף 5.2 לעיל יחול, בשינויים המחויבים, גם על סילוק כל חביונות מס שתהיינה, אם תהיינה, לרבות בגין תשלומי החברה לחשבון הפנסיה המוקדמת, הפרשי הצמדה ו/או ריבית על הסכומים שנצברו או תשלומים והוצאת סכומים מחשבון הפנסיה המוקדמת עפ"י הסכם זה.
- 5.4 תשלום לימאי פעיל יבוצע אך ורק כנגד חתימתו על כתב קבלה בנוסח כדלקמן:

את נושא הביגוד בחברת "צים" מצאתי לנכון להעלות מעל דפי בטאוננו מכיוון שלא נראה לי, כי יש בכוננתה של חברת "צים" להביא את העניין לפתרון - ורואה אני חובה לעצמי להביא העניין לידיעת כל ציבור הקצינים.

כבר עברו כשנתיים מאז הבאנו לידיעת אגף הצוות של חברת "צים" את תלונות הקצינים ביחס לטיב הביגוד בחברת "לים", וניסינו לפתור בעיה משנית זו ע"י פגישות עם ראשי חברת "לים"; אולם, לצערי, למרות האמור לעיל, לא חלה הטבה בסוג הציוד המסופק לקצינים, נהפוך הוא - חלה הרעה, לדוגמה: 2 זוגות נעלי בטיחות עולים לחברה 28 דולר הזוג, וחברת "לים" מספקת לחליפין נעלי רשת או פלדיום אשר ערכם אינו עולה על 8 דולר. כמובן שאותו יחס ננקט גם לגבי יתר פריטי הביגוד.

אנו מצידנו נמשיך להאבק בנושא זה, אך אנו מבקשים מציבור הקצינים לעמוד על זכויותיהם ולדרוש את הביגוד המגיע להם או לחליפין - שווה ערך - ולא לקחת מה שיש... ואם אין ביגוד מתאים יש להביא זאת לידיעת אגף הצוות.



קורס הנצלה וכיבוי אש

לאחרונה דרשנו מכל חברות הספנות, לדאוג לקציניהם הקבועים הגרים רחוק ואינם יכולים להגיע בתחבורה ציבורית לשעות הפתיחה של קורסים אלה.


מכיוון שאנו מגלים, כי אין כל הענות מצד החברות לספל בעניין הרי, שכל הקצינים הגרים רחוק כנ"ל מתבקשים בזה להודיע בכתב לחברה עם העתק לאיגוד הקצינים שאין באפשרותם להשתתף בקורס כזה עד שלא תוסדר להם לינה בחיפה. כמו כן רואים הם עצמם חפשיים מאחריות אם פנקס הימאי שלהם לא יהיה בתוקף והחברה תצטרך לשלם להם המתנה.

אנו מקווים שפתרון זה יהיה זמני.

ספקים לאניות ולסגל דיפלומטי, שיווק סחורות פטורות ממכס, יבוא, סוכנויות.

שר' פליים 7-9, ת.ד. 1312, חיפה, 31012, טל' 04:652111 מברקים: לים חיפה, טלקס בינ"ל: 46688

סניפים: ירושלים, תל-אביב, אשדוד, אילת



LAYAM CO. LTD.  
תחנת לים בע"מ

אנו שמחים להודיע לציבור הקצינים, כי ניתן לרכוש בחנויותינו מוצרים לצריכה אישית, ולקבלם באניה.

בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרחה ולגילוח, פרפומריה, ביגוד והנעלה, וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות ע"י שלטונות המכס.

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

"אל: (החברה) אני הח"מ. נושא ת.ז. מאשר בזאת כי קיבלתי מחשבון פנסיה מוקדמת סכום של ... ש"ח כסילוק סופי מלא ומוחלט של כל התשלומים להם אני זכאי עקב ניכוי משכרי לחשבון הפנסיה המוקדמת.

בקבלת הסכום הנ"ל אין ולא תהיינה לי יותר כל תביעות, דרישות או טענות מכל מין וסוג שהוא בכל הקשור להסכמים בענין פנסיה מוקדמת ולרבות ביחס לתשלומים ששולמו על ידי לחשבון(ות) פנסיה מוקדמת ואשר נוכח משכרי על ידכם."

..... תאריך  
..... הימאי

5.5 תשלום לימאי שפרש יבוצע אך ורק כנגד חתימתו על כתב קבלה בנוסח דלקמן:

"אל: (החברה) אני הח"מ. נושא ת.ז. מאשר בזאת כי קיבלתי מחשבון פנסיה מוקדמת סך של ... ש"ח לסילוק סופי מלא ומוחלט של כל התשלומים להם אני זכאי עקב ניכוי משכרי לחשבון הפנסיה המוקדמת. בקבלת סכום זה אין ולא תהיינה לי יותר כל תביעות דרישות או טענות מכל מין וסוג שהוא בכל הקשור להסכמים בענין פנסיה מוקדמת, לרבות ביחס לתשלומים ששולמו על ידי לחשבון(ות) קרן פנסיה מוקדמת ואשר נוכח משכרי על ידכם.

כמו כן הנני מאשר כי, תשלום הסכום הנ"ל וכן כל הסכומים האחרים אותם קיבלתי עם הפסקת עבודתי אצלכם, מהיום סילוק סופי מלא ומוחלט של כל חיוביכם כלפי, מכל סוג שהוא (לרבות פיצוי פטורים), אין לי ולא תהיינה לי כל תביעות, דרישות או טענות, כלפיכם, מכל מין וסוג שהוא בקשר לעבודתי אצלכם. כל האמור לעיל לא יתפרש כמניעה או פגיעה בזכותי לתבוע מכם פיצוי נזיקין בגין נזקי גוף שנגרמו לי, אם נגרמו, במהלך עבודתי אצלכם."

..... תאריך  
..... הימאי

5.6 ימאי שפרש, הזכאי לתשלום(ים) עפ"י הסכם זה (להלן - בסעיף זה - "הזכאי") יפנה לחברה לשם קבלתו. לא פנה הזכאי לחברה, ואף לא אותר על ידי החברה בתוך שלשה חדשים ממועד הסכם זה, יועברו(ו) מחשבון הפנסיה המוקדמת, ויפקד(ו) בבנק, על שמו של הזכאי, הסכום(ים) המגיע(ים) לו לפי הסכם זה. בהפקדה כאמור תסולק כליל ובמלואה כל חבות של החברה כלפי הזכאי, אם ובמידה והיתה כזו, והסכום(ים) שהופקד(ו) יעמוד לרשותו של הזכאי.

- 6. יתרת הסכום בחשבון פנסיה מוקדמת
- 6.1 בסכום שיוותר בחשבון הפנסיה המוקדמת, לאחר ביצוע כל הוראות פרק 2, סעיפים 3.3 ו-3.4 של פרק 3 וסעיפים 5.2 ו-5.3 בפרק 5, ינהגו כך:
  - 6.1.1 30.77% מן הסכום - יוחזר לחברה (והחברה תישא בחבות מס, אם תהיה, בקשר אליו).
  - 6.1.2 היתרה, לאחר ההחזרה לחברה כאמור בסעיף 6.1.1 לעיל (להלן - "סכום היתרה"), תשולם לימאים זכאים בהתאם לאמור בסעיף 6.2 להלן. לענין הוראות פרק 6 זה "ימאי זכאי" משמעו ימאי שהיה מועסק בחברה בתקופה כלשהי לאחר 1.4.79.
  - 6.2 הסכום שישולם לכל ימאי זכאי יהיה התוצאה שתתקבל מחלוקת הסכום שקיבל אותו הימאי לפי סעיף 2.2.2 לעיל בסכום הכולל ששילמה החברה לכל הימאים הזכאים לפי סעיף 2.2.2 לעיל ומוכפל בסכום היתרה.
  - 6.3 הימאים בלבד ישאו בכל חבות מס בקשר עם תשלום לפי הוראות סעיפים 6.1.2 ו-6.2 לעיל.
  - 6.4 מבלי לגרוע מן האמור בסעיפים 4.5 ו-4.6 לעיל מוסכם בזאת כי התשלום לימאים זכאים לפי הוראות פרק 6 זה מהווה סילוק סופי מלא ומוחלט של כל התחייבויות החברה כלפי הימאים, אם ובמידה שהיו כאלה, לפי סעיף 3 של הנספח להסכם 79.

חברת "צים" מצאה לנכון להוריד תקנים של הצוות הדירוגים באניות הקיימות. החברה באה במשא ומתן עם איגוד הדירוגים וביטלה מספר תקנים על אניותיה על ידי מתן פיצוי לדירוגים, וזאת תוך התעלמות מוחלטת מאיגוד הקצינים. יש לציין, כי ברוב המקרים כאשר מבוטל תקן של צוות הדירוגים, פוגע הדבר באופן ישיר או עקיף בקצונה. תבענו מן החברה להכנס איתנו למשא ומתן בנושא זה והחברה מצידה איננה משתפת עמנו פעולה בנושא. הגענו לבוררות לגבי שתי אניות שבהן בוטל תקן צוות דירוגים והבורר קבע מפורשת שהחברה חייבת לבוא איתנו במשא ומתן על ביטול תקן באניה. אנו מבקשים מציבור הקצינים להודיע לנו על כל אניה שבה בוטל תקן של צוות דירוגים בשנה האחרונה ע"מ שנוכל לטפל בנושא.

# הימאי שחשף פרשת הנוסע הסמוי בלבנים - חשוד בייבוא הרואין

שופט בית המשפט המחוזי כתל אביב ציוה אתמול לעצור את הימאי זאב קורנברג, (38) מכית שמש, עד גמר הבירור בדינו. באשמת ניסיון להכריח 49 גרם הרואין לישראל.

קורנברג הוא הימאי שחשף את פרשת הורדתו ללבנים של נוסע סמר שחור באניה "מורן" מול חוף אפריקה. תצלומיו של קורנברג בפרשה זו הביאו להעמדתו לדין של רב־חובל האוניה, שתורה להוריד את הנוסע השחור לים, במרחק רב מן החוף.

התובע, ע"ד אברהם פנטר מפרקליטות מהח המרכז, שניקש את הארכת מעצרו של הנאשם, טען כמני השופט, אריה סגלסון, כי קורנברג יצא מן הארץ עם חברו, חכים, בכרטיסי־טיסה לכיוון אחד בניסיון להשיג עבודה על אוניה זרה, לאחר שהתקשה לעלות על אוניה במל ישראל. הוא נסע עם חכים לונדון, ומשם לאמסטרדם ורוטרדם. אך הם לא מצאו עבודה.

בניסה לארץ, המשיך וסיפר התובע, הסתיר הנאשם את הסם על גופו, לכקשת חברו שהיה בעל עבר פלילי, וחשש כי יבצעו אצלו חיפוש.

קורנברג עבר את ביקורת המכס בארץ ללא תקלות, אבל הוא חיבה לנאשם שנחזר חשד, וכך נחשם גם מוח בנמל התעופה בן גוריון. עם הסם על גופו התוודע טען כי הנאשם מסיכו לציבור, הנסיבות העבירה מצביעות על כך שיש לעצור עד גמר בירור דינו.

למרות טענת הסניגור שאין לראות בנאשם "מסוכן לציבור", אמר השופט כי הוא בדעה שאדם המייבא לארץ הרואין אכן מסוכן לציבור, והחליט לעצור החשד עד תום בירור דינו.

(הארץ - 18.5.87)

## הודעה חשובה לקציני "צים"

חברת "צים" מסרבת להגיע להסכם חתום עם האיגוד בנושא תקופת השירות באניה; על כן, מוסיף ההסכם הקיים להיות בתוקף. אנו מודיעים לכל קציני "צים" אשר יפליגו לתקופות של חודשים (ON & OFF), כי הם מפירים בכך את חוזה העבודה, ועל כן, לא תהיה להם הגנה מקצועית בזמן זה.

חטיבת הקצינים

## לזכרו של בני

תמיד היו קלים, אך בכל מצב בלטה דמותו בשמחת־חיים, בהומור ובידידות כנה. הגורל לא האיר פנים לבני בשנים האחרונות. היו לו אכזבות רבות ומחלה ממושכת, אך בני לא השתנה במאומה: לא היתה בו מרידות, תמיד אופטימי ודאג למשפחתו האהובה עליו. בני, לא נשכח אותך! אברהם קספרי

כבר חודשים עברו מאז נלקח בני מאיתנו. אני מרגיש את הצורך להקדיש לזכרו לפחות כמה שורות.

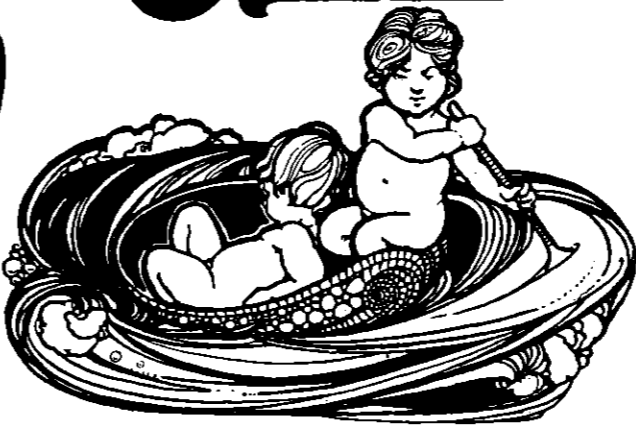
לא אמנה את כל התכונות השגרתיות שבהם בדרך כלל מספידים חבר. בני לא היה אדם שגרתו ורגילו. השילוב הנפלא של חוכמה, אנושיות, עדינות וחוש הומור, זכורים היטב לכל אלו שהכירו אותו והיו בקרבתו במשפחת הימאים.

אני זוכר את בני מראשית דרכו בים, כשעוד היינו משפחה קטנה. הזמנים לא

## "מסוכן לציבור"

לעומת זאת, מצא חברו אזרחים תורכיים שמכרו לו 60 גרם הרואין בהולנד. בידיעתו של קורנברג, מהולנד המשיכו השניים ברכבה לדנמרק, ובעת שנערכה ביקורת גבולות, טען התובע, העביר חכים את הסם לנאשם, זה הסתיר בנרתיק הטבק שלו. מדנמרק המשיכו השניים לשוודיה וכאשר לא מצאו מקום לינה, פנו לעזרת המשטרה, כשהסם על גופם. ובצורה זו התארחו שם כמה ימים. בינתיים אירגן להם אחיו של חכים טיסות לישראל.

## הודעה לחברים ולבני משפחותיהם!



הננו מציעים בזה יום כיף לכם ולבני משפחותיכם שיתקיים בתאריך 15.7.87 בחוף צמח בכנרת. משפחות הקצינים תוכלנה לחינות מ-9 מגלשות מים, בריכת שחיה לפעוטות, מרחבי דשא, ארועים ושעשועים. במקום תהיה גם בימת ארועים וכל שעה יתקיים מופע אחר לילדים.

במקום קיימת גם מסעדה בשירות עצמי ומתקני גריל מוכנים לכל המעוניין להכין אוכל על האש. כמו כן קיימים מלתחות ושרותי חוף בשפע.

לנוחיות משפחות הקצינים תעמוד הסעה מאורגנת מטעמנו (הנכללת במחיר הכרטיס) אשר תצא מתחנת הרכבת בחיפה, רח' העצמאות, בשעה 09.00 בבוקר אותו יום.

לרכישת כרטיסים במחיר מוזל בסך 13.50 ש"ח ליחיד יש לפנות למשרדי איגוד קציני הים ברח' הפרסים מס' 22, חיפה בין השעות 08.00-12.00 פרט ליום שישי. נשמח לראותכם ביום הכיף!

מין הצבתה בורה

נכוז למכולת אתם דואגים אך מה עם מקומות עבודה לימאים ישראלים?

צים חברת השיט הישראלית בע"מ

### הודעה ללקוחות

הננו להודיע ללקוחותינו כי עקב הגידול הבלתי־צפוי בסחר עם המזרח־הרחוק - החליטה חברת "צים" לתגבר את השירות ולהוסיף אניה בקו למזרח הרחוק, כדי לאפשר הגעת המטענים לישראל מוקדם ככל האפשר.

האניה: GREAT UNIVERSE

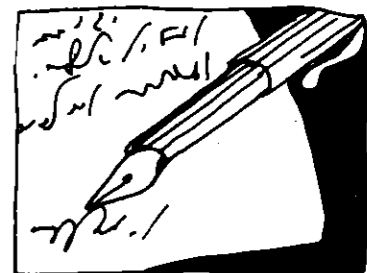
ומלי המקודה של האניה הם כדלקמן:

- \* קילונג (טייוואן) 24-25.3.87
- \* הונג קונג 27.3.87
- \* סינגפור 30-31.3.87

ומגיעה לאילת ב-15-16.4.87

אנו שמחים שאנו יכולים לעמוד לרשות לקוחותינו.

\* כדאי להזכיר לחב' "צים" שאניה זו ואחותה נמצאות בשירות "צים" זה כ-6 שנים ויותר וכדאי לקברניטי צים להתחיל לחשוב על קצונה ישראלית - כך תראה החברה אמינה יותר!!!



# קצינים כותבים

חדש בים יקבל כמו קצין בעל ותק של עשרים שנה.

אסיים אגרת זו, בציון העובדה, שישנה מגמה לחזור בדלת אחורית לעבודות מיוחדות לדירוגים.

ישנם כמה נמלים, שבהם צוות האניה קושר את המכולות ומקבלים כסף מיוחד מהסוכן (כמוכן פטור ממס). בזמן שהם קושרים את המכולות, הקצינים הזוטרים מחליפים אותם במשמרות מטען ובטחון. לפי דעתי, חייבים להפסיק את המנהג הזה.

עקב הדברים הנ"ל, אני תוהה בליבי מדוע להיות קצין סיפון בציה"ס, ולא להינות ממעמדו של דרוג סיפון, שמאחוריו עומד איגוד חזק שדואג לו.

אשמח מאד אם תפרסמו איגרת זו לפני חתימת החוזה החדש.

הרצל דדו  
פלמ"ח 2  
חרש

הלילה כסף מיותר, כיום הם אינם משתתפים במשמרת מטען.

ג. הצעדים לשיפור מעמדו של הקצין הזוטר:

1. להוריד את השעות הנוספות ל-60 בחודש (השכר ישאר באותה רמה של היום). זאת, כדי שלא נהיה תלויים בחסדיו של רב החובל, ולא ניגנו לנו - אתם צריכים לעבוד 100 שעות נוספות בחודש. כאשר חברות הספנות ישלמו שעות נוספות, הם יתחילו לעשות בדק בית באניות.

2. כמו שציינתי, הקידום היום איטי וקשה; לכן חייבים לשלם ותק דרגה לכל הקצינים כמו לרבי החובלים. יש פער עצום בין רב החובל חדש לרב החובל ותיק. לא יתכן שקצין

## מעמדו של הקצין הזוטר באניה

לאחר לבטים רבים, שנמשכו תקופה ארוכה, החלטתי לכתוב איגרת זו ולהביע את דעתי על מעמדו של הקצין הזוטר באניה. את דעתי אני מביע על סמך נסיון של שתיים-עשרה שנים כקצין זוטר במחלקת סיפון.

א. כאשר משווים את עבודת הקצין הזוטר במחלקת סיפון לזו של דרוג סיפון, בדרגות מלח כשיר ונגר, אנו מקבלים תמונה קודרת:

1. קציני הסיפון עובדים במשמרות כל השבתות והחגים. (במפעל בארץ, עובד משמרת מקבל שכר כפול מזה של אדם שאינו עובד משמרת).

2. בסיימו עמדות התקשרות בנמל, נכנס הקצין הזוטר ישר למשמרת מטען, ומתחלק בחצי הזמן שבו האניה שוהה בנמל. כאשר מדובר באניית מכולות, הקצינים הזוטרים יכולים לשכוח מחופשה בת כמה שעות בנמל.

ב. הסיבות שמעמדו של הקצין הזוטר קופח מבחינת עבודתו והשכר הן:

1. בעבר, היה הקידום בדרגות מהיר; כיום המצב השתנה, לדוגמה: בחברת "תרשיש" קצין זוטר יכול לחכות עשרים שנה כדי להגיע לדרגת חובל ראשון, ואני מתאר לי שכך גם המצב ב"צים". לכן, ההנחה, לפיה, על הרוצה להגיע לדרגת חובל ראשון להקריב רק מספר שנות "עבודת" באניה, אינה נכונה, ובחווה החדש חייבים להתייחס לנקודה זו.

2. פיקוד האניה מאלץ את הקצינים לעשות שעות נוספות ואת הדרוגים מנסה לא להעסיק, שיהיה באניה שקט תעשייתי (חשוב מאוד).

3. לפני השביתה היה קצין ראשון משתתף במשמרת מטען בלילה, מהסיבה, שקיבל תמורת משמרת

## לכבוד איגוד קציני הים

הנדון: שירות באניות יסמין/לוטוס

במסגרת תפקידי כחובל שני באניה א.מ. "יסמין", נתקלתי במצבים לא רגילים אשר קיימים באניה זו, ואינם קיימים באניות האחרות בהם נתקלתי במסגרת נסיוני כקצין. באניה זו נוצר מצב, שישנם אנשים ששווים יותר ואחרים ששווים פחות, ולמה הכוונה? כתוצאה מהסכם שנעשה בין חברת "צים" ואיגוד הדירוגיים הוחלט לשחרר שני אנשי צוות סיפון עם הגעתה של האניה לנמל אשדוד, שחרור הכולל גם את ההפלה בין נמל אשדוד לנמל חיפה; דבר זה הוחלט לאחר הסכמתו של איגוד הדירוגיים לבצע את עבודת "הלשינג" בנמלי החוף.

כתוצאה מהסכם זה נוצר מצב, בו מתפקדים בעמדות ההתקשרות שני אנשים בלבד, הכוללים את קצין הסיפון ואיש צוות אחד בלבד, כאשר קצין הסיפון מתפקד הן כקצין והן כמלח, דבר הפוגע, לפי דעתי, בבטיחות האישית של האנשים בעמדות ההתקשרות וגם בבטיחות כלי השייט, ואני יכול רק לתאר לעצמי את תקופת החורף, כאשר תחלנה הרוחות לנשוב, עם כל המשתמע מכך.

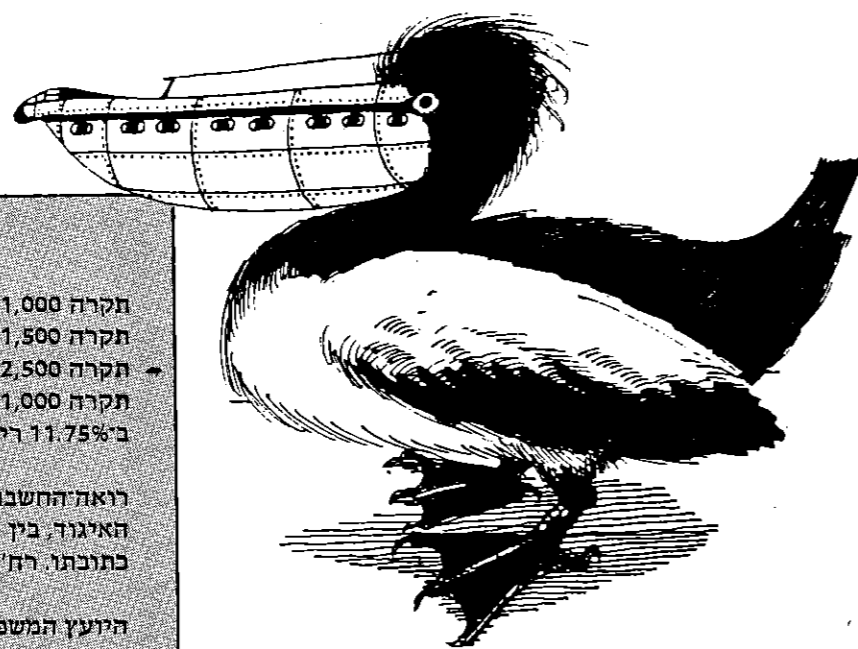
כמרכן, עלי לצייין את נושא הביטחון באניה. ידוע לכל, שבנושא הביטחון כל איש צוות לוקח חלק, אך אפשר, עקב אופי עבודתו של קצין הסיפון, שהיא רצופה במשך כל שעות היממה (משמרות גשר, מטען ותמרון), לסדר אחרת את המשמרות כדי שנושא חשוב זה של ביטחון לא יפגע וכדי שמשמרתו של קצין הסיפון במסגרת תפקידו הרגילים יהיו יעילים במידה המירבית.

כדי להאיר את עיניהם של שאר הקצינים באניות ובקווים האחרים, שאינם מכירים אניות אלו ואינם מודעים לבעיה, אני חייב לציין, שהשמירה באניות אלו מתחלקת באופן שווה בין כל הדרגות, להוציא את "הסניורים", כאשר כל איש צוות שומר שעתיים לפי רשימת אנשי הצוות, ואין זה משנה השעה בה נופלת השמירה ואם היא במסגרת תפקידו של איש הצוות או שהוא חופשי בזמן זה.

בזאת אני מבקש מכם לתת דעתכם לנושאים כאובים אלה, ולהביא לידי שינוי המצב, גם אם כרוך הדבר בקשיים ושינוי הרגלים ומוסכמות שנוצרו במשך השנים.

יהושע שפי  
חובל שני

## הודעות לחברים



### הלוואות מבטחים

תקרה 1,000 שקל - קונסטרוקטיביות, שיפוצים, ריהוט  
תקרה 1,500 שקל - ריפוי, סילוק משכנתא, רכישת רכב  
תקרה 2,500 שקל - דירה (לחבר לבן/בת)  
תקרה 41,000 שקל - משכנתא ראשונה באמצעות משכנן  
בי-75% ריבית בחישוב שנתי + הצמדה

רואה החשבון מר אליעזר פרוינד, מקבל בכל יום ג' במשרדי האיגוד, בין השעות 12.00-14.00  
כתובתו: רח' מוריה 9, חיפה, טל' 04-380097

היועץ המשפטי של האיגוד, עו"ד בנימין (בני) כהן, מקבל פניות חברים בכל יום רביעי בשבוע בין השעות 12.00-09.00 במשרדי האיגוד. לתאום פגישות עם היועץ המשפטי יש להתקשר למשרדי האיגוד או למשרדו בתל-אביב, אבן גבירול 157 לטלפון 03-448478

## אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



דרך העצמאות 104  
חיפה 33411

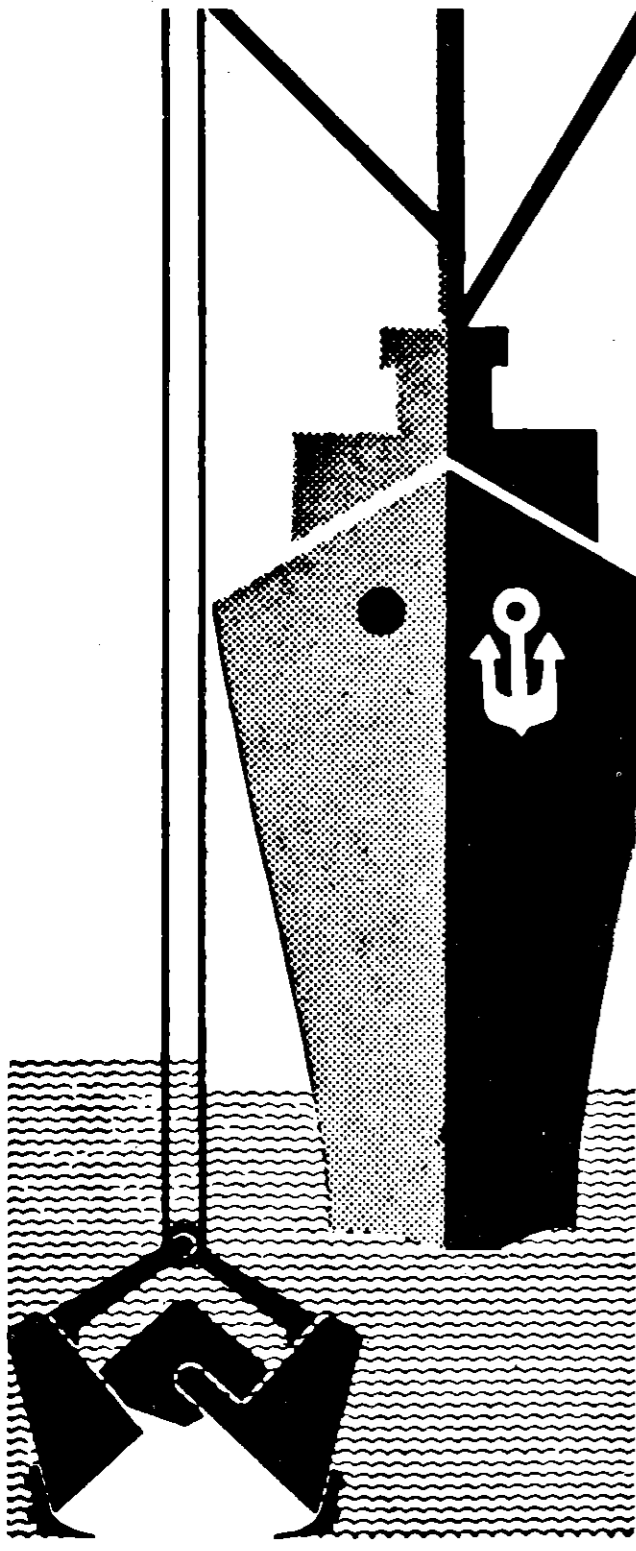


סניף תל-אביב

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

# אניות משא אלים בעיית

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל  
בשרות הכלכלה הישראלית



לזכר  
נעדרים

אנו מודיעים בצער  
על פטירתם של חברינו:

פנסיונר מנחם להב

ר/ח נויגבורן ג'ורג'

פנסיונר שלמה פישר

פנסיונר סטפן קלוש

פנסיונר דב גלין

אנו משתתפים באבלם של:

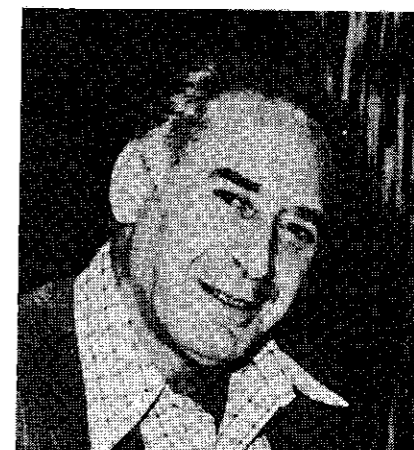
- ר/ח דוד כהן על פטירת בתו ז"ל.
- חשמלאי שלמה וגנברג על פטירת אימו ז"ל.
- ר/ח הלל יערי על פטירת אביו ז"ל.
- ר/ח עקיבא הופמן על פטירת אביו ז"ל.
- ר/ח שבתאי סמריאס על פטירת אביו ז"ל.
- ח/ח יצחק סמריאס על פטירת אביו ז"ל.
- אהרון רודן על פטירת אביו ז"ל.
- מ/ר חיים אשכנזי על פטירת אימו ז"ל.
- מפקח מוריס טל על פטירת אביו ז"ל.
- מפקח יוסף פינקלשטיין על פטירת אביו ז"ל.
- מ/ר יעקב דרימר על פטירת אימו ז"ל.
- מ/ר יעקב מור על פטירת אימו ז"ל.
- מ/ר ארז עברי על פטירת אימו ז"ל.
- אלחוטאית אילנה טולדנו על פטירת אביה ז"ל.

הננו מביעים תנחומינו:

למנכ"ל "צים" מר מתי מורגנשטרן  
על פטירת אימו ז"ל.

לחברת הספנות רוזנפלד ולמשפחה עם פטירת  
מר אהרן רוזנפלד ז"ל.

# לזכרו של חברי-אדם



משהו לאנשים העניים, העמלים תמורת  
שכר של דולרים אחדים באניות הנושאות  
דגלי נוחות; ללחום למען כספיהם  
ולהעבירם אליהם - אותו כסף שהשתכרו  
בעבודתם. תשוקה יוקדת זו לצדק חברתי,  
שניזונה על מרץ וחיוניות בלתי-נדלים,  
היתה המפתח לאישיותו של אדם.

כל חייו נסבו סביב הרעיון. סבורני שהוא  
ראה עצמו כמעין רובין הוד מודרני, הנוטל  
את הכסף מבעלי האניות המיליונרים  
ומחלקו בין אלה שבעבודתם יצרוהו.

אדם היה רגשני, ולעתים אף אלים,  
במסירותו המוחלטת לעבודתו. כשהוא  
מחמיר בדרישותיו מאלה שעבדו אתו, אבל  
תמיד דורש את המירב מעצמו. תחושת  
מחויבות זו שלו לתפקיד היתה ללא-סייג.

נפגשו לראשונה בראייה אשר  
ביוגוסלביה. אני עברתי על אניה של  
חברת הספנות הקיבוצית, ואדם עבר על  
ה"נחשון". ה"נחשון" היתה אניה מיוחדת  
במינה: היא היתה מאוישת בצוות סטגוני  
מאד; עם שוך הסערה של שבתת הימאים  
הגדולה, ריכזה "צים" את מרבית  
הגורמים הבלתי רצויים" בספינת הקיטור  
הישנה, וכך בודדה אותם מיתר הימאים  
כדי למנוע "זיהומים" של האחרים עלידי  
רעיונות מסולפים. כאמור, היתה הצוות  
כולו סטגוני; אולם בין אדם וביני התלקח  
ויק מידי שהתפתח במהירות לידידות  
אמת. נפגשו לעתים בלתי מזומנות  
בנמלים שונים. בעברנו גילינו קוים  
משותפים.

שנינו היינו ניצולי השואה, אותו עולם  
אכזרי של חורבן ומחנות ריכוז. מאוחר  
יותר עבדנו שנינו באניות המוות של עליה  
ב', ושהינו פרק זמן במחנות הבריטיים  
בקפריסין. בשלב מאוחר יותר נפגשו  
משפחותינו, והתחלקנו בבעיותינו,  
שמחותינו ויגונותינו האישיים.

דעותינו המדיניות היו קוטביות אלו לאלו  
ותכופות רבנו בגלל חילוקי דעות  
פוליטיים. אלא שלאדם היתה תכונה אחת  
אשר במהרה עמדתו עליה, וסבורני שהיא  
היתה הקו העיקרי באופיו. תכונה זו היתה  
תמיכתו הבלתי-מעוררת במקופחים,  
וחיפושו הבלתי-נלאה אחרי הצדק. תכונה  
זו לא השתנתה, ואף התבלטה מאוחר יותר  
בחיי כמיצג הימאים הזרים במסגרת  
אי.טי.אף. (ארגון התובלה הבינלאומי).

סיפוקו הגדול ביותר היה כשהצליח לגמול

הוא הצליח לנהל את חיי המשפחה הקשים  
שלו כשהוא נעזר באשת-חיל אשר היתה  
חברתו לחיים במשך עשרים שנה. מעולם  
לא הניח לשיקולים אישיים להפריע בעדו  
בכל אשר עשה; ובכל זאת, בהזדמנות  
טראגית כחיי שלי היה הוא הראשון  
שהציע תמיכה מוסרית וסיוע.

לגבי, אובדנו הינו ללא תחליף.

כולנו איבדנו אדם יוצא מגדר הרגיל, איש  
אמיץ מאד ובעל תחושת מחויבות גדולה.  
אני איבדתי חבר יקר שחברותו ליוותה  
אותי כמעט כל ימי-חיי.

אבלי על אדם הינו עמוק; הכאב גדול.

ג'ח אורבאך  
דצמבר '81

חבריו של ר/ח ישעיהו קרומן  
ביום טכס השקת הסירה  
ע"ש אדם צ'יזיק ז"ל. 30.5.87

אדם צ'יזיק ז"ל היה קצין ימי ותיק, מזכיר איגוד קציני הים ונציג ארגון התובלה  
הבינלאומי בישראל, תפקידים שמילא במשך שנים רבות.

כאדם שיוצא מה"ארובה" ועבר את כל תלאות השואה ומחנות הריכוז, הצליח אדם  
צ'יזיק ז"ל בכוח רצון כביר לשקם את חייו.

כאיש בעל חוש צדק מפותח מאד, שלחם מרבית ימיו למען הבטחת זכויותיהם של  
יורדי הים מכל הלאומים, האמין בצידקת דרכו, ופעל ללא לאות להגשמתה.

אין ספק שבין הנוכחים המכובדים ישנם כאלה שמדי פעם היו להם חילוקי דעות,  
לעיתים קשים, עם אדם ז"ל, אך אני בטוח שכולם ידעו להעריך את יושרו, אומץ  
ליבו ואמונתו בצידקת דרכו.

"אדם" לא היה רק שמו אלא היתה אדם באישיותו.

בחרנו בסירה מסוג "סנונית" כדי להנציח את אדם ז"ל, ושוב ירחף שמו מעל פני  
הגלים.

אנו מוסרים את ה"אדם" לנערי "הפועל" נהריה בתקווה שיהנו לשויט בה, ויהיו  
דור המשך של ימאים כפי שאדם ז"ל בודאי היה רוצה.

בהזדמנות זו, אני שמח להודיע, ובשם איגוד קציני הים, על תרומת גביע לשויט על  
שמו, שיתקיים מדי שנה.

לסיום אני מבקש להודות לכל אלה שנחנו יד להנצחת שמו של אדם צ'יזיק ז"ל  
ולמפעל יפה זה.

ובמיוחד אני מודה ל: הנהלת "צים", חברת האחים עופר, חברת אל ים, חברת  
מריקו, וחברת קליפר.

תודתנו נתונה גם לר/ח חגניה פרץ, שהקדיש מזמנו וממנו לתכנון ופיקוח על  
בנייתה של ה"סנונית".



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

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

ת.ד. חיפה 33448 / 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

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

## מריקו שיפינג לימיטד

MARICO SHIPPING LTD.

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

TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות  
Ship Operators



## שירותי טנקרים בע"מ

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

### מנהלי ספנות עבור:

פו — 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

# ברכות

## הולדת בן או בת

ל'ח/1 יגאל מאור - להולדת בתו  
ל'ח/3 דורון גדלי - להולדת בנו  
ל'מ/3 זאב מרקוביץ - להולדת בתו  
ל'ח/2 משה אברהמי - להולדת בתו  
ל'ח/1 סעיד קטיש - להולדת בתו  
ל'ר/ח אפי רוז - להולדת בתו  
ל'ח/1 צבי אפרתי - להולדת בנו  
ל'ח/2 יוסף קסולין - להולדת בתו  
ל'ח/3 שמואל לסיסו - להולדת בתו  
ל'מ/1 אדמונד גרוס - להולדת בנו  
ל'ק/3 יוסף אסיג - להולדת בנו  
ל'מ/2 סימון בן-סימון - להולדת בתו  
ל'מ/ר אורי נדר - להולדת בתו  
ל'ק/2 אריה קאופמן - להולדת בתו  
ל'מ/ר דוד אשכנזי - להולדת בתו  
ל'ר/ח גד דיקמן - להולדת בנו  
ל'ח/2 דוד זנדברג - להולדת בתו  
ל'ח/2 משה אטיאס - להולדת בנו  
ל'ח/3 יעקב גרינברג - להולדת בנו  
ל'מ/1 יצחק ברכה - להולדת בתו

## הולדת נכד או נכדה

ל'מ/ר שלמה אלימור - להולדת נכדתו  
ל'ר/ח ברנרד ברקוביץ - להולדת נכדו  
ל'מ/ראשון עופר בן-עטר - להולדת נכדתו  
ל'כלכל ראשי אסרף מוריס - להולדת נכדו  
ל'מ/ר בנימין יהודה - להולדת נכדתו



## נשואין

ל'כלכל ראשי מוריס אסרף - לנישואי בנו  
ל'ר/ח ישעיהו (שייקה) גרומן - לנישואי בנו  
ל'מ/3 אברהם מוסקטי - לנישואי בתו  
ל'ק/רדיו לפיד דוד - לנישואיו  
ל'מ/1 יצחק ברכה - לנישואיו  
ל'ח/שמלאי נחמן דירלין - לנישואי בתו  
ל'ר/ח גיורא אשכנזי - לנישואי בתו



## בר-מצווה-בת מצווה

ל'כלכל ראשי מרדכי אלקיים - בהגיע בנו למצוות  
ל'מ/1 ינקו גרינברג - בהגיע בנו למצוות  
ל'מ/ר אליעזר ברוך - בהגיע בנו למצוות  
ל'מ/ר גיורא פחטר - בהגיע בתו למצוות  
ל'ח/2 יצחק קרפצינסקי - בהגיע בתו למצוות  
ל'כלכל ראשי מרדכי תורגמן - בהגיע בנו למצוות  
ל'מ/2 מרדכי כהן - בהגיע בנו למצוות  
ל'ח/1 נתן הריאבן - בהגיע בנו למצוות  
ל'ח/1 ישעיהו ודלר - בהגיע בנו למצוות  
ל'מ/ר מויכאל בן חורין - בהגיע בנו למצוות  
ל'ח/שמלאי ראשי דבי דרימר - בהגיע בנו למצוות  
ל'ח/שמלאי יהודה קלו - בהגיע בנו למצוות  
ל'ח/שמלאי שלמה גרניט - בהגיע בתו למצוות  
ל'אלחוטאי יצחק גוטדינר - בהגיע בנו למצוות  
ל'ר/ח זאב נוברצקי - בהגיע בנו למצוות