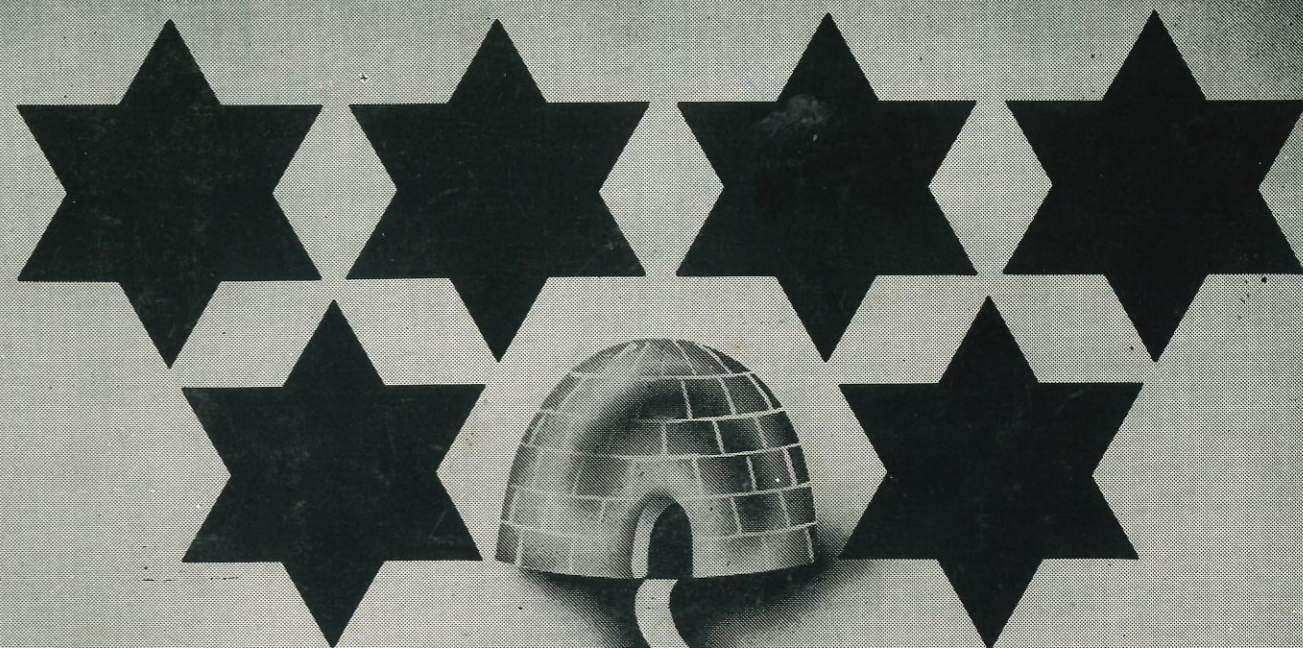


גיליון מס' 29 - חשון תשמ"ט - אוקטובר 1988

בטאון קצין הים הישראלי

היכן הם, הבחורים הללו?!



לסוואנה או לניו־יורק, לסידני או להונג־קונג,
לכל מקום בעולם שאליו או ממנו אתה רוצה להעביר מטען,
מגיעות אנינם „צ׳ים“.
צי אניות המכולה של „צ׳ים“ מציע לך
שפע של אפשרויות הובלה המתאימות לכל גודל של מטען.
אם אתה רוצה להגיע לשווקים נוספים, בארץ ובחו"ל
להרחיב את היקף עסקיך בארץ —
עם „צ׳ים“ אתה יכול להגיע למרחקים
צ׳ים — שרות שבעה כוכבים



צ׳ים כשאתה רוצה להגיע למרחקים

בטאון קציני-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 ZIM CODE 35662

גליון מס' 29 חשון תשמ"ט, אוקטובר 1988

העורך: שלמה אלימור

המערכת: אפרים מרקוביץ, אלי רומנו,

יהושע שפירא

צילום תמונת השער: יצחק גואטה

באדיבות המקומון "כל הצפון"

דפוס: י. גוף בע"מ חיפה

דבר העורך

שלום חברים,

גם בבטאון זה אנו מבליטים את הנושאים הבעייתיים של מערכת הספנות, שהם לדעתנו גורליים לעתידנו.

לצערנו, לא הגיע לידינו חומר מהחברים באניות, המשקף את הבעיות היום יומיות. כמו תמיד, גם הפעם, אנו פונים אליכם בבקשה לכתוב אלינו בכל ענין שלדעתכם ראוי לפרסום.

לאור המאבק שהאיגוד מנהל נגד עיוותי המערכת השיפוטית, המתבטאת בפעילותו של בית-הדין המשמעתי לימאים, אנו מפרסמים תוכנה של כתבה מקיפה וממצה אודות בית-הדין המשמעתי, אשר שודרה "ביומן השבוע" של "קול ישראל" בחודש יוני 1988 ע"י הכתב גבי זוהר.

כתבה זו שוכתבה במדויק מתוך האזנה לקלטת ע"י "חבר המתרגמים" ובה רואיינו וצוטטו המזכירים דוד קריץ ושלמה אלימור, התובע של בית-הדין ער"ד מיכאל הנדלסמן, מנהל מינהל הספנות מר שבתאי לוי והחשוב מכל אב בית-הדין לשעבר ער"ד ראובן חן.

גם הפעם אנו עוסקים בנושא גיוס כח-אדם ישראלי לצי-הסוחר ונותנים פרסום לפרוטוקולים ודיווחים של הגורמים העוסקים ישירות בנושא ומבטאים נאמנה את המצב.

בקדיש מקום לדיווח על פעילות האיגוד בזמן האחרון ולצערנו לא ניתן לפסוח על הטרנדיה אשר פקדה את "חברת יגור" אשר בה מצאו, במשך שנים, פרנסתם חלק מחברינו משתי החטיבות.

ולסיום נאחל הפלגת נעימות לר/ח דוד קריץ מזכיר בחטיבת רבי-חובלים ומכונאים ראשיים אשר סיים את תפקידו ולמתליפו ר/ח אפרים מרקוביץ שחזר לכהן כמזכיר בחטיבה לאחר העדרותו של כשנה וחצי ואנו מאחלים לו הצלחה בתפקידו.

מ/ר שלמה אלימור

בגליון זה

4	דו"ח המזכירות
6	הרשות להכשרה ימית - לאן?
7	עליה תלולה במספר הקצינים הזרים ב-1988
9	עם הפנים לעתיד מאת יורי
11	כסף, ציונות, פוליטיקה וכל השאר מאת מ/ר שלמה אלימור
12	את מי משרת ביה"ד המשמעתי לימאים? מאת ר/ח אפרים מרקוביץ
14	אדוני השופטו: ראיון של גבי זוהר ב"קול ישראל"
16	המפקחים הימיים והספנות הישראלית מאת ר/ח מ. צוקרמן
17	יגור שרותי ים ז"ל מאת ר/ח ראובן אילן
18	החתמת פקודת תשלום הפרשי מטבע זר מאת ר/ח ס. ימיני
19	הישראלי שחצה את האוקיינוס (במפרשית) בראי העיתונות

"רמוז"

בטוח ופיננסים בע"מ

מנכ"ל: א. וילק

הפעלנו תכנית ביטוח חדשנית מותאמת לצרכים הספציפיים של עובדי הים כגון: ביטוח התקף לב, נתוח מעקפי הלב והשתלות לב כבד וכליות, ומחלת הסרטן. לפרטים אנא פנו אלינו ונשמח לשרתכם.

משרד ראשי:

רח' החשמובאים 90, תל-אביב,

טלפונים: 03*5615183/4/5

סניף חיפה

שער פלמר 1, חיפה

טלפונים: 04*674318-20-21

35 שנות ניסיון מוצלח בכל ענפי הביטוח הקיימים - ביטוח רכוש, רכב, דירות, נסיעות לחו"ל, תאונות אישיות, ביטוח חיים וכו'.

רכשנו ניסיון רב בביטוחים הספציפיים לעובדי-הים לכל דרגותיהם, כגון: ביטוח למקרה מוות, נכות מלאה לצמיתות וכפל-תאונה, החזר ימאי מחו"ל כשקורה אסון למשפחתו בארץ.



ISCONT SHIPPING LTD

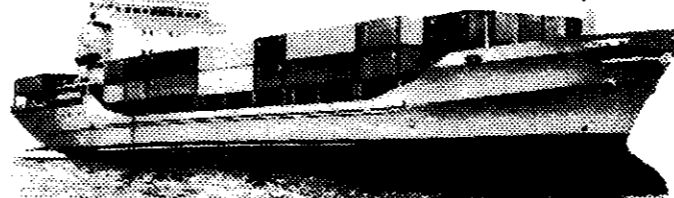
קו סכנות סדיך לשרות היבואנים והיצואנים

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, אנטוורפן, פליקסטאו וחזרה

CARMEL ALTONIC CARIBIC -1
אוניות מכולה חדישות





די"ח מזכירות

הסכמי עבודה

המשא ומתן לקראת חתימת הסכם עבודה לשנת 1988 נוהל במשותף ע"י שני האיגודים הימאים, על כל חסיבותיהם, על-מנת לרזוז את קבלת התוספות כבר בחילת השנה, סוכם על דעת הצדדים לחתום על המוסכם ולהמשיך לנהל משא ומתן לאורך כל השנה במגמה לכלול בהסכם הבא את כל אותם סעיפים שלגביהם תושג הסכמה.

על אף ההתחלה הקשה של המשא ומתן יש לציין לחיוב את שיתוף הפעולה הפורה בין האיגודים והאגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות וכן את גישתה הנבונה של חברות הספנות שחשכמה ועזועים מיותרים בענף ואיפשרה חתימת הסכם בצורה מהירה לטובת הענף וכל המתפרנסים ממנו. בנוסף לתוספות השכר עודכנו כמסגרת ההסכם תעריפי התשלומים הגלובליים לצוות חופי, תשלומים עבור תקן חסר והועלו סכומי הביטוחים השונים.



סעיפים נוספים שהוסכם עליהם הם:

1. תוספת לסעיף 5.25 הקובעת הפרשה לקרן-השתלמות עבור שנת עבודתו הראשונה של הקצין בחברה עם המשך עבודתו באותה חברה.
2. תוספת לסעיף 6.6 בהסכם קצינים ו-4.23 בהסכם רבי-חובלים ומכונאים ראשיים הקובעת מימון החברה לרכישת מכשיר עזר לשמיעה לכל הנצרך בהתאם להמלצת רופא.
3. תוספת לסעיף 5.5 בהסכם קצינים ולסעיף 4.6 בהסכם רבי-חובלים ומכונאים ראשיים הקובעת זכות למענק פרישה לפורש לגימלאות מחמת גיל גבוהה 1/3 מיתרת ימי המחלה שצבר לזכותו בארבעת השנים האחרונות שקדמו לפרישה ובתנאי שלא נוצלו יותר מ-30 ימי מחלה במשך כל אחד מהשנים הללו. המענק המירבי לגבי מי שלא ניצל ימי מחלה כאמור לעיל יהיה 120 ימים.

כל תקוני הסעיפים הנ"ל הם בתוקף מ-1.4.88 וכל יתר תביעות האיגוד שיתקבלו ע"י החברות יהיו בתוקף בהסכם הבא שתחולתו מ-1.4.89.



תקון להסכם הפנסיה המקיפה

לאחר דיונים ממושכים חתמו על תיקון להסכם הפנסיה המקיפה בתאריך 5.9.88 תוקפו של תיקון זה מ-1.6.1988 ועד 31.5.1993.

עיקרו של תיקון זה קובע שבתקופה הנ"ל ישנה זכות שהחברים הפורשים לפנסיה נכות מעל 20% פיזיולוגית, תשלם "מבטחים" תוספת פונקציונלית של 3% לכל שנת ותק פנסיוני במבטחים בגין שירותו כימאי. גם נכה ומני יזכה לתוספת זו לאחר 12 חודשים.

הסדר זה מנריל את התוספת הפונקציונלית מ-2% ל-3% וחברות הספנות תשלמנה כמוסכם 0.5% ל"מבטחים". אנו תקווה שיתאפשר המשכו של הסכם זה גם לאחר שנת 1993.

קבלת פיקוד

אנו יכולים לציין בסיפוק את פריצת הדרך בנושא קבלת פיקוד וזאת בעיקר בעקבות הרחבת פעילותה של חברת האחים-עופר בספנות הישראלית. האיגוד רואה כאחד מתפקידיו המרכזיים הבטחת עתודה מקצועית לצייהסוחר ע"י גיוס כח-אדם ופריצת דרך לקידום מקצועי.

המאבק המתמיד עם הממשלה, וחברות הספנות לשמור על היקף צייהסוחר מופעל ע"י יורדיים ישראלים, הינו מהקשים בפעילות האיגוד בהתחשב באינטרסים מנוגדים של בעלי המאה.

כל הצלחה בתחום הנ"ל מהווה סיפוק כנגד האכזבות שהיו מנת חלקנו בשנים הבאות.



בספנות

על אף פעילות מסחרית ענפה בספנות קיימת מגמה לצמצום משמעותי של הצי הישראלי בעידודו של מינהל הספנות. לא ניתן לנקות מאחוריות את הדרג הפוליטי השולט במשרד-התחבורה והאמון לשמור על האינטרס הכלכלי והבטחוני של המדינה, אך גם אי אפשר להתעלם מולולום הבוטה של פקידי מינהל הספנות בחוקי המדינה, תוך מניעים הברורים להם כלבד.

כימים אלו, לאחר התעלמותו המוחלטת של מנהל מינהל הספנות, מחובתו לאכוף את החוק, החליט האיגוד על פנייה לכג"ץ בכדי לבחון את חוקיות מדיניות הפטורים למיניהם, הניתנים ללא הבחנה ושיכול דעת וכאמור מתוך מניעים לגמרי לא ברורים.

קונגרס I.M.P.A. בישראל

בהתאם להחלטת המועצה האחרונה, ביוזמתו של אפרים מרקוביץ, מתבצעת פעילות רבה לקראת אירוע הקונגרס העשירי של אירגון הנתבים הבינלאומי בישראל.

במצב הפוליטי הנוכחי, מהווה אירוע קונגרס של אירגון מקצועי בינלאומי רב יוקרה כמו I.M.P.A. הישג תעמולתי רב ערך למדינת-ישראל, לתעשיית הספנות ולאגוד קציני-הים כששוכנין מרכזי. אירגון אירוע כה גדול ומורכב דורש הרבה עבודה לצורך הבטחת האמצעים להצלחתו וחברנו אפרים מרקוביץ אומנם משקיע הרבה ממצו בנושא הנ"ל.



בשלוחת החוף

נתבים

מתנהל משא ומתן עם רשות הנמלים על תנאי עבודתם של חברינו הנתבים. המשא ומתן הממושך קשור בהסכמים נוספים בחוף הנמלים ואנו מקווים לסיימו בהקדם.



מפקחי משרד-התחבורה והמורים ברשות להכשרה ימית

האיגוד פועל ככול יכולתו למנוע סגירתה של המערכת להכשרה ימית ומשקיע מאמצים רבים לשיפור שכרם ותנאי עבודתם של חברינו באגף הספנות וברשות להכשרה.

ההיבט של שיתוף פעולה בין הממשלה לחברות הספנות, שגרם לחיסול העתודה המקצועית בצי-הסוחר, מתבטא גם ביחס השלילי של המעסיקים כלפי תנאי העבודה של עובדים במינהל הספנות והרשות להכשרה.

לאחר תוצאות עקרות, בעקבות פניה למוסד לכורות ולועדת המעקב, הוחלט כימים אלו להכריז על סכסוך עבודה במינהל הספנות.



מפקחים בחברת "צים"

זמן מתנהל משא ומתן עקר עם הנהלת "צים" לצורך חתימת הסכם עבודה עבור חברינו מפקחי "צים". ניראה שהתיחסותם השלילית של מנהלי "צים" כלפי האיגוד וחבריו עוד תגרום לזעזועים רבים ביחסי העבודה בחברה זאת.

אחת הבעיות העיקריות ביחסים עם חברת "צים" הינה השקפתו של המנכ"ל הפוסלת את זכותו הלגיטימית של האיגוד לייצג את חבריו. המאבק העיקרי מתנהל על הנדרת, קבוצת המפקחים ועל זכויותינו למכרזים הונגים.

לצערנו, עדיין רווחת הדעת ב"צים" שביכולתם

לנהל יחסי עבודה כאמצעים משפטיים ועל-ידי נקיטת צעדים נגד האיגוד, על אף שכל פעם מחדש הגישה הזאת מתגלה כבלתי נכונה גם מבחינתה של הנהלת "צים".

במשך שנים רבות שלט ב"צים" העיקרון של "הפרד ומשול", כעיקרון ניהולי שסחף למרבית הצער — גם את נציגי העובדים.

לאחרונה, מסתמנת הבנה בין מועצת עובדי "צים" והאיגוד בנושא ייצוג חבריהם בחברה ונראה שנצליח לסלק ע"י כך את התערבותה הבלתי לגיטימית של הנהלתה בהגדרתם האירגונית של העובדים.



T · R · A · V · E · L

הרשות להכשרה ימית - לאן?

משרד התחבורה "הורג" את המכון * מי (וכיצד) יגייס כח אדם ימי לקצונה? * קריאה לפעילות משותפת של איגודי הימאים.

לאור המגמה המסתמנת במשרד התחבורה לתיפעול הרשות, אנו מוצאים לנכון לפרסם תזכיר זה, הבא להתריע על ההשלכות המתחייבות מכך.

א. המכון להכשרה ימית

מאחר ומדיניותו המוצהרת של משרד התחבורה היא לצמצם את ההוצאות הכספיות המיועדות לגיוס והכשרתו של כח-אדם ימי לקצונה בצי הסוחר, קיימת מגמה להפטר מהנטל הנקרא "הרשות להכשרה ימית" שמשרד התחבורה נושא בכ" 50% מהתקציב שלה.

על-מנת להוציא לפועל את המדיניות הנ"ל, צימצום משרד התחבורה את הקצבתו לרשות באופן פרוגרסיבי למשך תקופה של מספר שנים ועקב זאת אילץ לגרום פיטוריהם של מספר מרצים במכון להכשרה ימית, עד שכיום המכון מופעל עם גרעון מוערי של מרצים קבועים הנודש להעזר בכוח הוראה מזדמן לשם קיום הקורסים השונים במגמת סיפון ומכונה. זאת לאחר למגמות השמל ואלקטרוניקה חוסלו עקב הצימצומים שובעו מחוסר תקציב.

בהתחשב בעובדה שמספר מרצים עומדים לפני פרישה לגימלאות ובעובדה שהכשרת מרצה דורשת כשלעצמה פרק זמן בלתי מבוטל, הרי שמתהווה מצב שבו לא ניתן יהיה בעתיד לקיים את הקורסים הדרושים בצורה יעילה, ללא קליטה מיידית של כוח הוראה חילופי.

יתר על כן, יש כוונה מצד מועצת המנהלים של הרשות להעביר את ההכשרה של הקצונה כולל הקצונה הבכירה לידי שיערוך קורסים לפי הזמנה תמורת תשלום. המדובר בביה"ס לקציניים בעכו שכנראה ישמח לנצל הזדמנות זאת על-מנת לשפר את מצב ביה"ס שהוא מבחינתו של צי-הסוחר כשלון, מבלי שיקבל על עצמו אחריות כלשהי לגבי הצלחת המשתתפים בקורסים לבחינות ההסמכה.

למותו לציין שעל-מנת לקיים קורסים כנ"ל יהיה על ביה"ס להיעזר בכוחות הוראה חיצוניים, בפרט כאשר מדובר בקורסים

לקצינים בכירים. אין ספק שכוחות הוראה אלה יבואו מבין המפוטרים של הרשות שיועסקו לפי שעות, כאשר יהיה בהם צורך. לאור האמור לעיל ומאחר ולא נראה היום גורם שיהיה מעוניין במיוחד בקיום קורסים כנ"ל, הרי ההשלכה המתחייבת היא חיסול ההכשרה לקצינים חדשים והפסקת קידומם של קצינים קיימים.

ב. גיוס כח-אדם ימי לקצונה

במסגרת חיסול הפעילות של הרשות, קיימת מגמה להעביר את נושא הגיוס למשרד התחבורה, דבר שלדעתנו נדון מראש לכשלון, עקב המדיניות המוצהרת של המשרד (ראה סעיף א'). ההשלכה המתחייבת מכך, צימצום כללי של הקצונה הישראלית בצי-הסוחר.

א.מ. "דרו" המתקן מקיים קורסים בטיחותיים, כגון קורס יסודות הימאות, קורס הנצלה וכיבוי אש וקורסים מקצועיים - מלח כשיר ועובד מנוע. יש לקוות שבמסגרת חיסול הרשות, המתקן יועבר לידי גוף אחר, כלשהו, שיאות לקבל על עצמו את ניהולו, אחרת תופסק ההכשרה לגבי דירוגים ישראלים גם כן.

לאור האמור לעיל, על האיגודים להיערך ולפעול למען שמירת הקיים ואף להגביר את אחוז הימאים והקצינים הישראלים בציהסוחר ויפה שעה קודם.

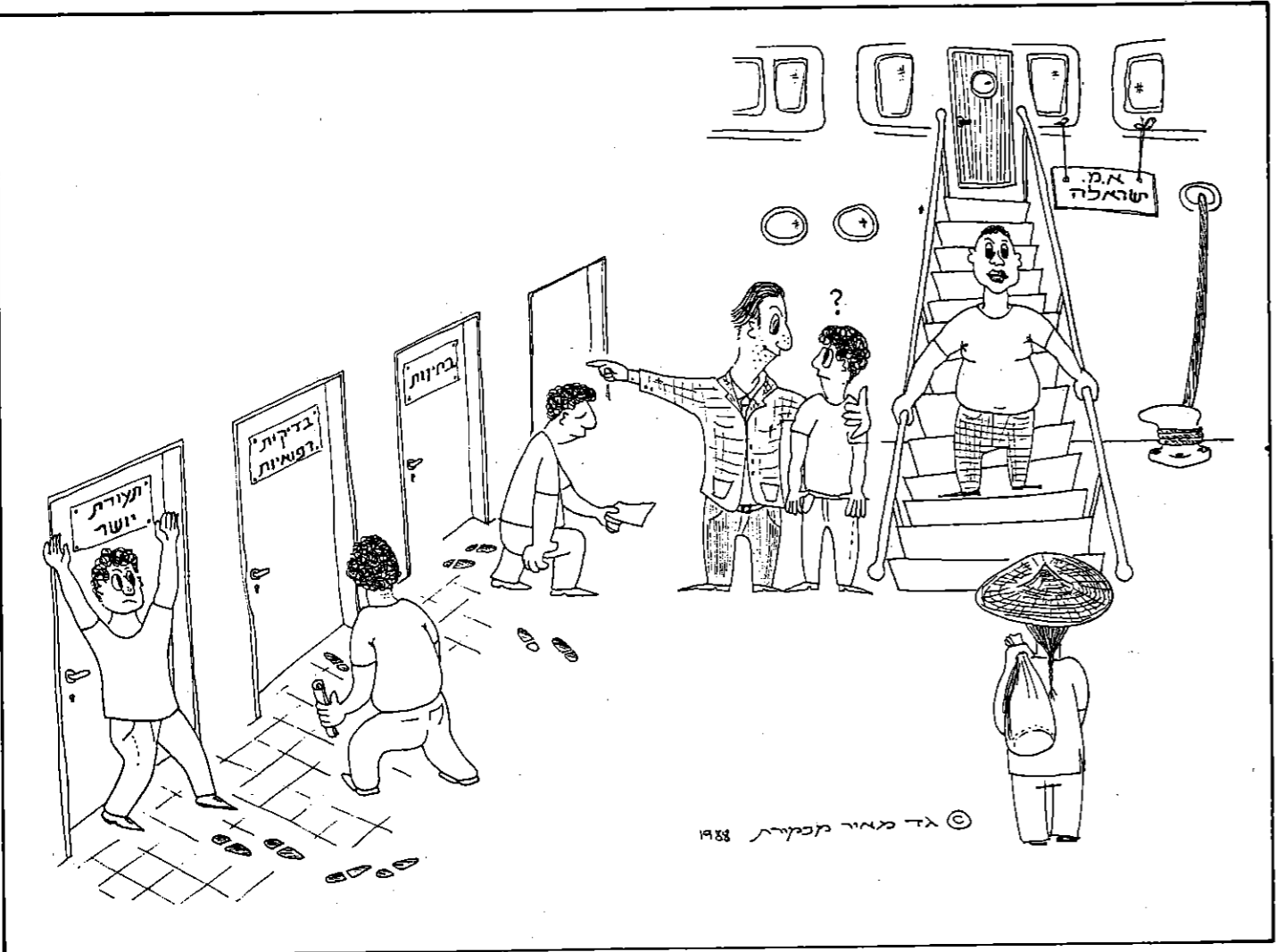
ועד מרצי המכון

מינהל הספנות והנמלים מודה:

עליה תלולה במספר הקצינים הזרים בשנת 1988

- ★ זכרון דברים בדיון על בעית המחסור בכוח אדם ימי ישראלי, שנערך במינהל הספנות והנמלים ואשר הגיע לידי איגוד קציני הים עולה כי:
- ★ חברת "עופר" היא המובילה באחוז הקצינים הזרים.
- ★ הבעיה הקשה ביותר היא במחלקת המכונה.
- ★ ב-1990 לא יהיו מספיק קצינים
- ★ ישראלים לאיים את "צי הברזל" חייבים להוריד את אחוז הזרים ל-18.
- ★ 100 צועדים ישראלים חסרים מדי שנה.
- ★ להקצות אמצעים ולשפר שיטות הפרסום לגבי גיוס מועמדים לקצונה בצי הסוחר.

המשך בעמ' הבא



כדאי לדעת!

1. מספר חברי חטיבת ר/ח ומ/ר ברשות לחינוך: 9, מתוכם 2 בא.מ. "דרו".
2. קורסים במכון להכשרה ימית (תכנון לשנת 1988/9):
 - קורס רביחובל
 - קורס חובל משמרת, חלק א'
 - קורס חובל משמרת, חלק ב'
 - קורס מכונאי שני
 - קורס מכונאי שלישי
3. קורסים באינה האמונים "דרו" (תכנון לשנת 1988/9):
 - קורסים לכיבוי אש: כ-35
 - קורסים להנצלה: כ-20
 - קורסים אחרים: כ-12
4. תקציב הרשות לשנת 1988/9 בסדר גודל של אחד ורבע מיליון ש"ח. כעת קיים גרעון של כ-1/4 מיליון ש"ח.

הדיון בלשכתו של מנהל המינהל הנושא: בעית המחזור בכח אדם ימי ישראלי השתתפו בישיבה/בפגישה שבתאי לוי, יעקב המל, עזריאל טל, יודם נחשול, גבי וייס, שלום קאופמן, חיים גוראל, זהבה כרמי, דני כהן, צבי לוסטיג

יוסי חזן -

א. הציג נתונים על מצב כח האדם הימי הישראלי כיום בצי הסוחר:

1. אחוז הקצינים הזרים בצי הסוחר עלה מ-11% בשנת 1986, ר-18% בשנת 1987, ל-33% בשנת 1988.
2. מבחינת חלוקה לפי חברות הספנות: בחברת "צים" מפליגים כיום 19,1% קצינים זרים, בחברת "אליים" מפליגים 35,4% קצינים זרים ובחברת "עופר" 70,7% קצינים זרים.
3. קיימת בעיה מיוחדת במחלקת המכונה שם אחוז הקצינים הזרים הוא גבוה במיוחד ומגיע לכי-50% קצינים זרים.
4. כמו כן בולט במיוחד אחוז זרים גבוה בדרגות הקצונה הזוטרה. שם אחוז הזרים גבוה במיוחד (כי-45%) זה מצביע על מחסור בזרימה של קצינים צעירים חדשים לצי הסוחר.

יצ"י הברזל" יהיה בסכנה

מבחינת התאמה לתחזיות, הולכת (כפי הנראה) ומתאמת התחזית הקשה מבין 3 האפשרויות שחזינו לגבי התפתחות מצבת כ"א הישראלי בצי. על פי תחזית זו, שנערכה בשנת 1987, תוך 3 שנים, היינו בשנת 1990, לא יהיו קצינים ישראליים מספיק אמילו לאיש את "צי הברזל" שנקבע בומנו ל-25 אניות ישראליות.

6. על פי התחזית הנ"ל, יש להכשיר מדי שנה כ-130 צוערים על מנת לשמור על אחוז הקצינים הזרים שהיה בשנת 1987, היינו 18%.
7. בפועל, גויסו במשך השנה האחרונה על ידי הרשות לחינוך והכשרה ימיים 44 צוערים חדשים בלבד, שמהם ישארו כנראה לאחר נשירה רק כ-30 צוערים, כלומר כ-100 צוערים פחות מהדרוש:
8. בפועל, הוסמכו במשך כל שנת 1987 רק 9 קצינים זוטרים חדשים (לעומת 27 בשנת 1985 ר-97 בשנת 1975).
9. ומ-1.1.88 ועד היום רק 8 קצינים זוטרים, מתוכם 2 קציני מכונה בלבד.
9. לסיכום הנתונים הנ"ל ניתן להצביע במפורש על מגמה של עליה באחוז הקצינים הזרים בצי הסוחר בשנותיים

האחרונות, וההזרמה החדשה של מועמדים לקצונה לצי הסוחר הינה מצומצמת ביותר. המגמה הזו תימשך כפי הנראה גם בשנים הבאות.

קיימת בעיה של מחסור גם בדירוגים ישראליים בצי הסוחר (ראה נתוני לשכת הימאים בגיוס כ"א ימי לצי הסוחר שהופצו).

אין ספק שהדבר מצביע על משבר בגיוס כ"א ימי לצי הסוחר ועליו להיערך בהתאם.

גיוס כוח אדם לא בידי חברות הספנות

1. יש לדעתי לפעול ב-4 מישורים כדלקמן:
 1. התכנון - יש להמשיך ולעקוב אחר התפתחות כח אדם הימי בצי הסוחר ולערוך תחזיות היצע וביקוש של כח אדם על מנת לעמוד על צרכי ההכשרה בהתאם לתנאים שיווצרו בעתיד בענף.
 2. הארגון - נושא גיוס כח אדם ימי, חייב להשאר בכל מקרה במסגרת הממשלה גם בעתיד, בכל מתכונת חדשה שתוצע במקום הרשות לחינוך והכשרה ימיים.
 3. אין להעביר הנושא לחברות הספנות כי לא תמיד יש להן אינטרס להעסיק ישראליים באניות.
 3. במישור המקצועי - יש לבחון את האפשרות להקל בתנאי הקבלה של מועמדים חדשים לצי הסוחר ובתנאי הקידום של דירוגים לקצונה.
 4. במישור התקציבי הכספי - יש להקצות באופן מידי לרשות לחינוך ימי תקציב מיוחד לפרסום והסברה על מנת להגיע למירב האוכלוסיה המתאימה לגיוס לקצונה בצי הסוחר באמצעות מסע הסברה נרחב שיערך ברחבי הארץ, כפי שהדבר נעשה בעבר.

בכל אופן, הבעיה הינה לדעתי באחריות משרדנו ועל מינהל הספנות לרכז את הטיפול ולהוביל את המאבק לגיוס כח אדם לצי הסוחר ואיושו בקצינים ישראליים.

לא להוריד את הרמה

ב. לאחר הצגת הנתונים נערך דיון אשר במסגרתו הביעו כל המשתתפים את דעתם בנושא ומנהל המינהל סיכם את הדיון כדלקמן:

1. יש לבדוק ולברר מדוע אין בוגרי בית הספר הימיים מגיעים לצי הסוחר ולצורך זה אני ממנה צוות מיוחד לבדיקת הנושא בהשתתפות גבי וייס, חיים גוראל ויוסי חזן.
2. יש לבחון את הדרכים לצמצם את תהליך קבלת המועמדים לצי הסוחר מאחר וקיימת נשירה במהלך הסדורים הראשונים. לצורך זה יש לדאוג לצרף נציג של מינהל הספנות לצוות שהוקם לצורך זה על ידי מועצת לשכת העבודה לימאים.
3. יש לבחון את הדרכים לשמר את דרכי ושיטות הפרסום וההסברה בנושא גיוס מועמדים לקצונה בצי הסוחר הישראלי.
4. יש לבחון את האפשרות לצמצם את תקופת הרשות הצוערים לקראת קצונה. גבי וייס יהיה אחראי ויגיש המלצות בנושא.
5. אין לפעול בדרך של הורדת רמה כי הדבר עלול לפעול כבומרנג ולהרחיק כח אדם על הרמה ועל יוקרת המקצוע. לטווח הארוך זה עשוי להשתלם.

תגובת המזכירות

פרסום הדו"חות והפרוטוקולים של הגורמים האחרים להכשרת קצינים הינו חלק מהפעילות שהאיגוד פועל לחשיפת המציאות המרה. רבות נכתב ונאמר בנושא גיוס כח אדם אך ברור לנו שככל שהממשלה תנהג בחוסר האחריות המשתמעת מהפרוטוקול המפורסם וחברות הספנות ישלמו רק מס שפתיים גורלו של הצי הישראלי בכי רע. בעת כתיבת שורות אלו "התבשרנו" על סגירה מוחלטת של תקציב הפירסום לגיוס כוח אדם ימי. אנו פונים בזה לחברינו באוניות לעשות כל מאמץ לטפח את מעט הצעירים המצליחים לדלג מעל מסלול המכשולים העומד לפניהם עד הגעתם לאוניה ולעזור למתאימים להקלט בצי הסוחר. האיגוד ימשיך להאבק ולהתריע על המצב הקטסטרופלי מעל כל במה אפשרית. כי בנפשינו הדבר.

עם הפנים לעתיד

צרו "עצות" כיצד "להיפטר" מיורדיים ישראליים * איך "משוגעים" כח אדם חדש? * מתי ימאים

"זולים" הם דווקא "יקרים" *

(If you can't beat them - join them) - אימרה אמריקאית



כל תוכנית היא בסיס לשינויים

3. ננקטים עתה, או עומדים להנקט, עוד מספר צעדים. אחד מהם הוא לקבל לשירות בים כדירוגים רק אלה שיש להם נתונים לקצונה. "אנחנו מעלים את הרמה! נשמע מצויין, "אין לך נתונים לקצונה? מצטער חביבי! לך הביתה. אנחנו לא יכולים לאשר את שירותך בים בכל דרגה שהיא". והנה התפנה עוד מקום לטורקי-מיליפיני-יגוסלבי - שבידוע יש להם נתונים לקצונה (8,000 - 5,000 ש"ח - תלוי במדינה ובשער החליפין).

4. גם הדרך ההפוכה לא רעה. יש לך נתונים לקצונה - תשרת כדירוג. "כדאי לך, חביבי, תרוויח יותר כסף!" נשמע לא רע. עושים משהו בשביל החברה.

אבל אל דאגה! בתקופה שמספרם של אנשי הצוות הולך וקטן, שעות העבודה היומיות יגיעו לארבע עשרה - או כך לפחות טוען מחקר גרמני בהקשר ל"אנית העתיד" - אני כבר יכול לשער כמה זמן יהיה לדירוג מעין זה להכשיר את עצמו לקראת קצונה. הסיכויים שלו להיות תוך זמן קצר יחסית קצין, הם אולי קצת יותר מהסיכויים של כדור שלג להישדר בגיהנום - אבל לא בהרבה, אולי תוך 5-10 שנים. אבל עד אז הוא התיאש מזמן ועוב את הים.

5. ישנו עוד רעיון שכדאי בהחלט לנסות אותו, בואו ונשווה את תנאי החיים באניה (מגורים, וכד') של קצינים - או לפחות של קצינים לא בכירים - ושל דירוגים. כמה שזה דמוקרטי!

על-מנת להקטין את מספר הימאים הישראליים ובתקווה לחסלם כליל, כדי שצירי-הסוחר הישראלי ישגשג, ננקטו בעבר צעדים יעילים ביותר - וצעדים לא פחות יעילים הם בשלבי ביצוע או בתכנון.

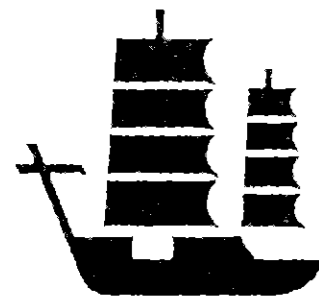
ברצוני לסכם את הנעשה עד כה ולהציע פה ושם גם תכניות פעולה לעתיד.

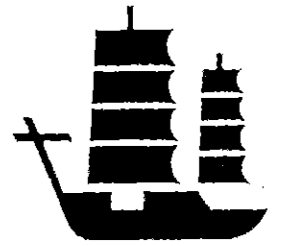
1. הפסקת הגיוס ובלימת פעולת המכון להכשרה ימית היה צעד פנטסטי. התעלמו מן העובדה שבאותו זמן שירתו כ-130-150 זרים בצירי-הסוחר - והפגנים לשירות בים, קיבלו מצד כל הגורמים - בסתר כמובן - מידע שאין עתיד למקצוע הימאות, חבל על כל מאמץ וכך הלאה. אותם הדברים גם נלחשו לאחיי המעוניינים והלא מעוניינים בכל הארץ. דבר זה גרם להורדת מספר הצוערים שהיה למעלה ממאה ל"חמישה (!). בקושי נערך קורס אחד או שנים בשנה במכון להכשרה ימית. כתוצאה שולית חלה ירידה מיידית הן במספר והן ברמת הנרשמים לבתי-ספר ימיים (חשוב לתכנון לעתיד) ותאוצה לא נורמלית בגשירת ימאים.

נכון שלא היה חוסר עבודה בין הימאים הישראליים, אלא להיפך, היה מחסור בימאים. אך מי שרצה למלא את מקומם של הימאים הטובים שנשרו בימאים הישראליים המעטים שהוא עלול היה למצוא, עד מהרה נוכח לדעת שקיבל פרימה דונה - מה שלא הוסיף לשמם הטוב של הימאים הישראליים.

2. עתה התחיל גיוס מסיבי של ימאים זרים שמספרם הוכפל תוך זמן קצר והשליש את עצמו בימים אלה. משכורות הזרים (שמועברות כמוכן לחו"ל), אובדן ההכנסה למדינה ממיסים ועוד, מסתכמים אומנם בלמעלה מעשרה מיליון שקל לשנה, אבל אין צורך להיכיר זאת, כי זה באמת סכום מבוטל. בהקשר זה, כמוכך.

אם מדובר על תקציב להכשרת ימאים ישראליים כגון: לצוערים, קורסים במכון או הארכת קורסים, קורסי הכנה להסבת דירוגים לקצונה ועוד - אז חבל על כל טיפה.





"פריארים" לא מתים, הם רק מתחלפים

7. עתה הגיעה השעה לנתח מה עוד בעצם מושך ישראלי לשרת ביים. ראינו כבר שבזמן שמספר שעות העבודה היומיות (או השבועית) יורד בחוף בכל העולם - דוקא ביים הוא עולה בצורה מדהימה. זה בודאי לא מושך.

8. המטרה: הפער הגדול שהיה קיים פעם לטובת משכורות ביים לעומת משכורות בחוף, כבר אינו קיים.

לראות את העולם? אנה מודרנית נשאת זמן כל כך קצר במל שאפילו ימאי שלא רתוק לעבודתו (במקרה) ויוכל לרדת לחוף, בקושי יגמור את המשת ה-sh עם ים, (shave, shower, shampoo, shoeshine) והאניה כבר שוב בחוף, לך נדנד לאבא ואמא לממן לך טיול ותראה יותר מהעולם בחודש ממה שימאי בכל החיים שלו.

9. מה עוד? החיים הקשים בריחוק ממשפחה וחברה, עבודה מאומצת, חיים בצל הסכנה, ובפרט לקצינים: דרישות לנסיון וידע נרחבים, אחריות, ועוד - כל זה בעצם לא מושך אבל יש עוד "פריארים" שדווקא הולכים על זה. מה לעשות, זאת אי אפשר לשנות.

אבל אם כבר מדובר על "פריארים" יש עוד משהוא: יש אהבת המקצוע, ייחודיות, אתגר, גאווה במקצוע, וכאן בהחלט ניתן להכניס מקל בין הגלגלים. יש להוריד את הרמה! (הסיסמה "לתת ליותר אנשים צ'אנס") נסיון העבר מראה שזה ירתיע הרבה יותר אנשים טובים, גאים ומתמסרים, מהמעט שיבואו (וינשרו תוך זמן קצר) - וגם זה הישג לא מבוטל.

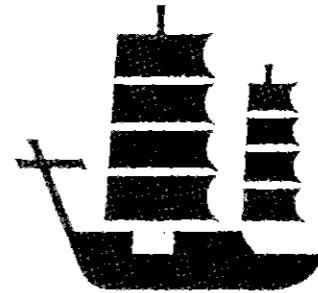


8. הצעדים שנקטו ביחס לקציני חשמל, מצביעים על יד מכוונת גאונית. האריכו את הלימודים בבתי-הספר בשנה כי "הידע הנדרש באניה מודרנית מקצין חשמל, גדול לאין ערוך מהידע הנדרש בעבר" (זה בעצם נכון).

מאיך גיסא, הפסיקו את הקורסים לקציני חשמל במכון להכשרה ימית כי "אין צורך יותר בקציני חשמל, כי בין כה וכה אין להם כבר תפקיד באניה".

אל תשאלו איפוא כאן ההגיון, למולנו הציבור שלנו בולע את הכל.

מי שלא מצליח בבית-הספר הוא בחוץ. אין צ'אנס שני. שיטה זו כבר פועלת כמה שנים והצלחנו להוריד את מספר קציני החשמל הישראליים שמצטרפים לציהסוחר לאחד לשנה וגם מספר זה עוד יקטן.



ספנות אחת, לפחות, עלה מספר הצוערים והגיע להמישית ואפילו יותר מהמספר בימים עברו. חלק מהאשמה במצב זה תלויה גם ברשות (הגוססת) להכשרת ימאים.

כמרכן הגיע לידעתי כי ההרשמה בבתי-ספר ימיים - הן במספרים והן באיכות - היא בעליה. אבל בשלב זה אין סיבה לדאגה. כל זה יראה תוצאות רק בעתיד הרחוק ובמשך השנים ניתן עוד לפעול בהרבה צורות.

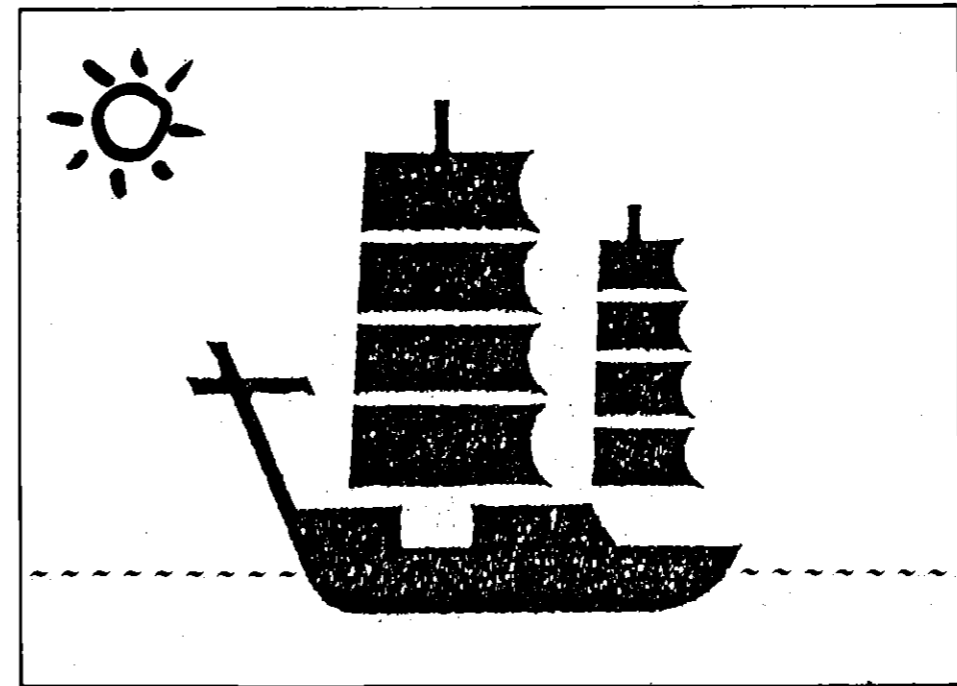
ניתן למשל לבנות את ההכשרה לכיוונים לגמרי לא נכונים עלידי "שילוב" (זו מילה יפה) עם מה שתירצו - הנדסת בנין, מיכון חקלאי ואני לא יודע מה עוד. ימצא כבר מי שיכרוז ש"הכל אותו הדבר". השיטה היעילה ביותר היא כמובן לבטל בהדרגה את הכל.

קודם כל, כל דבר וכל אחד במינהל הספנות שיש לו רק מושג של הכשרת ימאים ופקוח על ימאים. יש לבטל את המכון להכשרה ימית ולבסוף את בתי-הספר הימיים. על הדגל יהיה חרוט "חסכון בתקציב" ואני רוצה לראות מי יעז להתנגד לזה.

10. דרך ארוכה בתכנית שהתוית כאן כבר עברנו והנני בטוח שבעתיד הלא רחוק נגיע למטרדה הנכספת וציהסוחר הישראלי יהיה "יוזן ריין".

ואם תרצו אין זו אגדה.

גב. אינני רואה שום סיבה למה לא להפעיל תוכניות דומות במגזרים אחרים כגון חקלאות, תעשייה, בריאות, הנדסה, בנין, חנוך, תיירות, תחבורה ועוד. נפתור כך הרבה בעיות, נוכל גם להגיע לדריגים הגבוהים ביותר ויבוא יום והטלכיויה תראה לנו הופעה של 100% בשיבות הכנסת כאשר כל המושבים תפוסים ע"י סינים למשל.



כסף, ציונות, פוליטיקה וכל השאר

מאת: מר שלמה אלימור

עלידי יהודים עוד לפני הבשורה של גילרמן. אם נחזור לענייננו, נראה שעוד לא הומצאה שיטת הובלה ביולאומית בכמויות גדולות שלא בדרך הים. יש נסיבות שדמי החכירה של אניות עולים עלו על הוצאות הפעלתו של צי עצמאי, אך השמים הם הגבול של המלחמה.

אם נעלה על הדעה אפשרות של מצור ימי, נראה שחיסולה המכוון של עתודת כתי'אדם לציהסוחר עלידי מניעת תקציבים מינעריים, אינו רק אילת אלא גם חוסר אחריות לאומית.

על אף האמור ישמחו חברות הספנות לצוות אניותיהן בימאים ישראלים המוכנים לעבוד לפי תעריפי השכר של הטורקים והפיליפינים ואז גם ימצאו התקציבים הדרושים להכשרתם.

הצעירים עצמם לא נוהרים לענף שאין רוצים בהם, כאשר מציגים עיסוק בעבודה יצרנית כעיוות היסטורי והגדרת העבודה כערך כשלעצמו נבע כניראה מתמימותם ובורותם הכלכלית של אבות הציונות.

מהפרוטוקול המתפרסם בבטאון זה משתמע שתוך זמן קצר לא יתאפשר ציונותו של "צי הברזל", שנקבע לשעת חרום, כד בוד עם המגמה לסגירת מערכת ההכשרה המקצועית וסגירת תקציב הפרסום לצורך גיוס כתי'אדם.

מעט הצעירים המצליחים לדלג מעל מסלול המכשולים הבידוקרטי מניעים למסקנה מהירה שהפיצוי שעומדים לקבל אינו עומד בשום יחס להשקעה הנדרשת בעבודה ימית ונושרים כבר בשלבים ראשוניים של הקליטה.

כבר הורגלנו לחוסר אחריות ממשלתית בתחומים רבים של חיינו, אך ניכור כזה לענף חשוב וחיוני כספנות, הינה תופעה בלתי מוסברת.

אומנם לא עסק העם היהודי מעולם בספנות עצמאית, אך אין להבין כיצד "אי" כמו מדינת-ישראל מותר על שליטה בהובלה ימית מבלי להתיחס להפסדים כלכליים הנובעים מחוסר שליטה על הון.

אינני מזלזל, חס ושלום, בעוסקים בשירותים עסקיים ופיננסיים, אך דברים אלו נעשו לא רע

קצרה היריעה מלהכיל כל אשר נכתב ונאמר בנושא עבודה בכלל ועבודה עברית בפרט. כל עבודה מכובדת כאשר מנהיגי האומה ערים להיבטים החברתיים, הפוליטיים והבטחוניים, בשימוש בעבודה זרה, שולטים בהיקפה ובידם תשובה הולמת לגבי מצבי חרום.

מדינות אירופיות רבות שילמו מחיר כלכלי וחברתי כבד בהשתמשם בעבודה זרה, אך עלה בידם לצמצמה, לפי הצורך, עקב תשתית יצרנית רחבה ובריאה באותן המדינות.

הסיסמה של "עבודה עברית" הינה המצאת התנועה הציונית בשאיפתה לפתור את האנומליה של העם היהודי לקראת יצירת מסגרת מדינית.

מאז, זרמו מים רבים ומוזהמים במרבית נחלי הארץ בהם צפים גוויתיהן הנפוחות של "הפרות הקדושות" שהיו עמודי התווך של תפישות הציונות. עמים נורמלים אינם רועים "פרות קדושות", אך גם לא שוחטים את כולן בבת אחת, וכל אשר נעשה כאן גדול ומהיר ממעשי גויים אחרים שהעבודה לא היתה לגביהם מעולם בעיה לאומית.

בימים גורליים אלו, מופיע על בימותינו "נביא" חדש, המקבל סיקור רציני של אמצעי התקשורת, במיוחד שגם מקדישים לכך תקציבים מתאים. "הנביא" הצעיר והנמרץ, מר דן גילרמן, נשיא איגוד לשכות המסחר, מצהיר לפני כל הרוצה לשמוע, שלאחר כשלון החקלאות והתעשייה, עתיד העם הוא העיסוק בשרותים עסקיים בתנאי שתיתן להם אותה תמיכה שזוכה לה הסקטור היצרני.

כניראה שלא רחוק היום שהסיסמה "הטובים למסחר וליבוא" תהפך לתמישה לאומית בהתחשב בכך שהתפישות האחרות כרוכות בקורבנות ובמאמץ גדול מדי לגבי עם אונין טעם שגם ניהול עבודה זרה הפכה לו לזר. בסקטור העסקי יקלט כל בחור יהודי מוכשר ואפילו האינתיפאדה לא תשפיע במאום על חוסנו הכלכלי.

בשנות השישים הוקם ציהסוחר גדול ומצליח והוכשרו בעלי מקצוע שראו אתגר בימאות וקשרו גורלם בענף זה.

כיום, לאחר שנים של משבר בענף הספנות, נישאר הציהישראלי מחוסר עתודה מקצועית. גם בארצות מערביות אחרות היתה בריחה מהדגל הלאומי, אך אינני מכיר מדינה אחת במצב גיאופוליטי כשלנו בה חוסלה העתודה המקצועית של ציהסוחר בעידוד ממשלתי.

אחים עופר

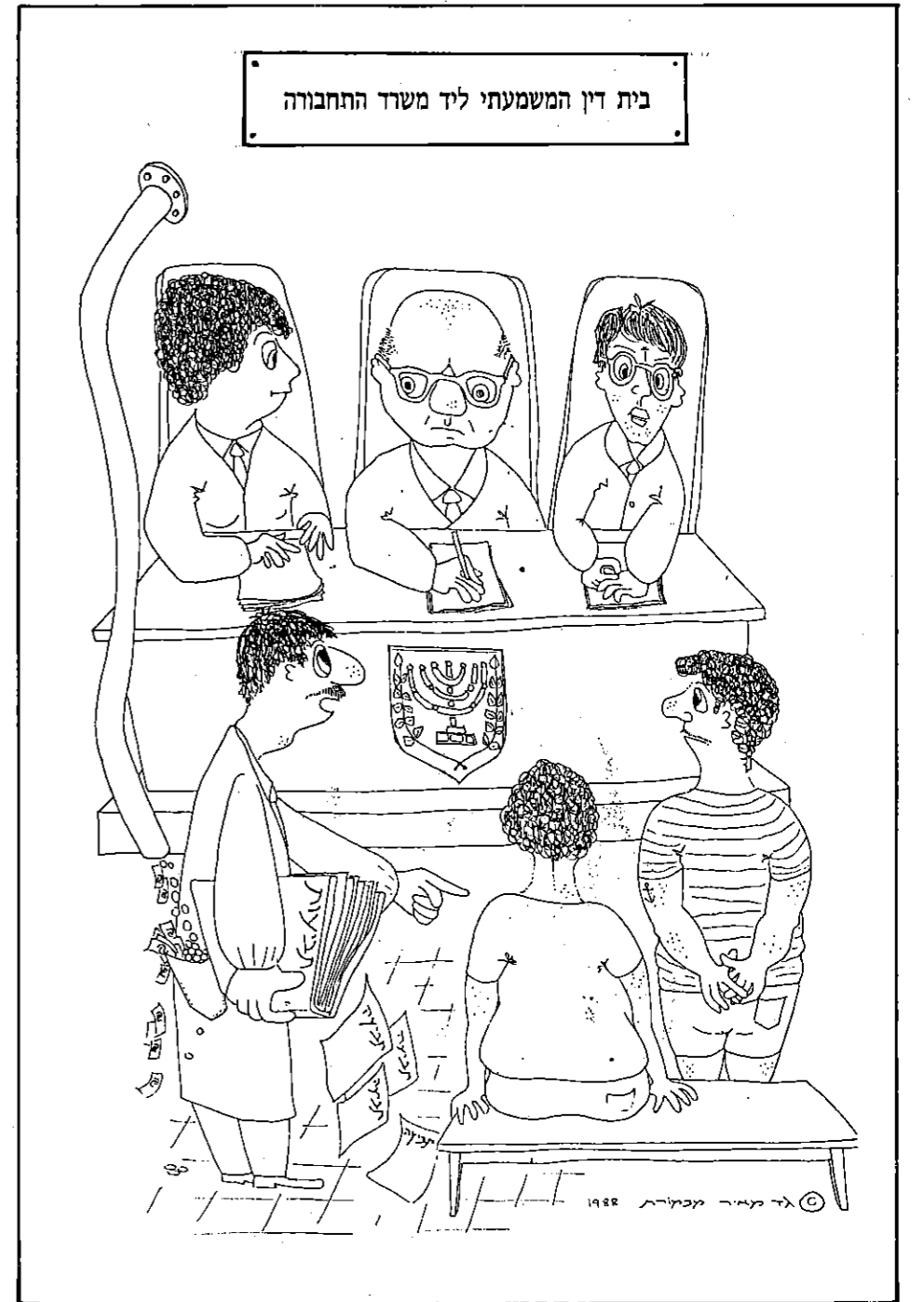
בעלי ומפעילי אניות



רח' הנמל 2, חיפה. ת.ד. 1755 חיפה, מיקוד 33411
משרד אשדוד. נמל אשדוד, ת.ד. 4095 אשדוד
טלפון: 04-675675
טלפון: 08-521121/561810

את מי משרת בית הדין המשמעתי לימאים?

בג"צ בתן טענות האיגוד שביה"ד המשמעתי לימאים חדל להיות אובייקטיבי * פיקוד האוניות הוא הסובל העיקרי מהתיפקוד הלקוי * תלונה נגד ר/ח הביאה להמלצה להעמיד לדין את... המתלונן * חברי האיגוד נקראים לדווח לנו על כל מקרה הנראה להם כעיוות דין.



בשעתו, זמן מה לאחר "האירגון-המחדש" של מערכת השיפוט של מינהל הספנות, נוכחנו כי מערכת זו מפסיקה לתפקד בצורה שהועיד לה המחוקק ומתחילה לשמש שוט בידי האדמיניסטרציה של מינהל הספנות ובידי חברות הספנות (לפחות הגדולות שבהן). מסתבר שגם פנייתנו ליועץ-המשפטי לממשלה בענין זה נתקלה בקיר אטום של פקידים מדרגה ב' (או פחות) ומינהל הספנות המשיך להשתולל כאוות נפשו ולעשות בבית-הדין ככתוך שלו. כדי שלא תהייה טעויות: אם כי בית-הדין ה"ל ממומן ע"י משרד-התחבורה, הרי שלפי החוק עליו להיות משוחרר לגמרי מכל תלות באדמיניסטרציה של מינהל הספנות, והחלטותיו חייבות להיות אובייקטיביות לחלוטין - עד כדי חימות במינהל (אם יש צורך בכך) ואפילו הטלת קנסות על המדינה. לאחרונה, אנו בודקים, בעזרת יועצינו המשפטיים, את האפשרות לפנות לבג"ץ כדי שזה יחייב את מינהל הספנות להתייחס ברצינות הראויה אל בית-הדין המשמעתי לימאים ולהחזיר לו את מעמדו המכובד אשר בשנים האחרונות ירד לטמיון. הסיבה שהאיגוד החליט להקדיש לנושא זה זמן, אנרגיה ומשאבים, נעוצה בעובדה כי אנו, האחראים לחיפול יעיל ושוטף של אניות ציהסוור הישראליות, הננו הסובלים העיקריים מתיפקודו הלקוי של בית-הדין ה"ל. ככלל מערכת המורכבת מאנשים רבים בתפקידים שונים, גם בציהסוור חייב להיות גוף האמון על נורמות ההתנהגות והמשמעת. גוף זה הינו בית-הדין המשמעתי לימאים.

מי סובל מתיפקודו הלקוי?

כאשר בית-דין זה הופך להיות לכלי שרת בידי חלק ממערכת ציהסוור (קרי: חברות הספנות באמצעות נציגן הנאמן - מנהל מינהל הספנות) אנו רבי-החובלים והקצינים, הננו הסובלים העיקריים מכך. בית-הדין נועד לעזור לפיקוד האניה לשמור על רמת משמעת נאותה בכלי השייט - שבלעדיה לא יכולה שום אניה לתפקד.

המשך מעמ' קודם

בית-הדין נועד גם לשמש כאמצעי ביקורת על החלטות מינהליות של מנהל מינהל הספנות - אשר לעתים הן שרירותיות וחסרות בסיס (כפי שהוכח לפחות בשני מקרים בהן השעה המינהל דבריהובלים). כיום, המצב בבית-הדין עדיין לא הגיע לשיא השפל. השופטים (רובם לפחות), עדיין משתדלים לפסוק לפי הבנתם באופן אובייקטיבי. לעומת זאת, האדמיניסטרציה של בית-הדין הפכה להיות, מה שקרוי בפי העם, רקובה. לדוגמא: נסיונות המינהל להשפיע על החלטותיו

דין בעבירה משמעתי - ימאים - לפי חוק הספנות תשל"ג - 1973

- חלק א' - פרטי הנאשם והמתלונן.**
1. שם הימאי גרין יצחק. מס' פ. ימאי 2100. תפקיד הימאי רב חובל. שם האניה צים מונטריאל. תאריך התלונה 2.10.86.
 2. תמצית התלונה: לא התייחס כראוי לתלונת ימאי על שנחבל תוך עבודה.
 3. שם המתלונן: התובע שלי מנהל הספנות תאריך המשפט המשמעתי 7.8.88.
 4. התלונה הוגשה באמצעות מינהל הספנות.

חלק ב'
האשמה הוקראה בפני הנאשם, הנאשם מבין את האשמה והוא - לאחר שהובהרה לימאי זכותו להישפט בפני בית דין משמעתי ביקש להשפט בפני מפקח. החלטת המפקח: לדון באשמה הנאשם אינו מודה באשמה הסבירו של הנאשם לתלונה: אברמוב הגיע לאניה עם בעיות בגב. הוא פנה אלי ונשלח לרופא בליבורנו - ימלם ספורים אחרי ההפלה מן הארץ. כאותה הפלה טיפולתי ב-33 בעיות רפואיות של ימאים - כולל בודיס אברמוב. לאברמוב יש הגבלות בקבלת תרופות. בדרך בחורה בתעלת פנמה אברמוב עשה עבודה על סולם. רק אחרי 4 ימים נרע לחובל השני שאברמוב נפל והוא דוח ל. אף אחד אחר לא ירע ולא קיבל פניה לפני נמל סוואנה. קראתי לאברמוב, בדקתי אותו ולא נראה לי כל סמך לפגיעה או הגבלה, בתנועות. שלחתי אותו לשכב ושחררתי אותו מעבודתו עד לרופא בניריווק - הדעתי על כך לסוכן אבל בניריווק הוא לא רצה ללכת לרופא אלא נסע העיריה לקניות. עדויות: רשימת ועדת חולים שטופלו.

החלטת המפקח: הנני מוצא את הימאי - זכאי. בתוק הספנות תשל"ג 1973. רשאי לערער על פסק הדין תוך 30 יום מקבלתו.

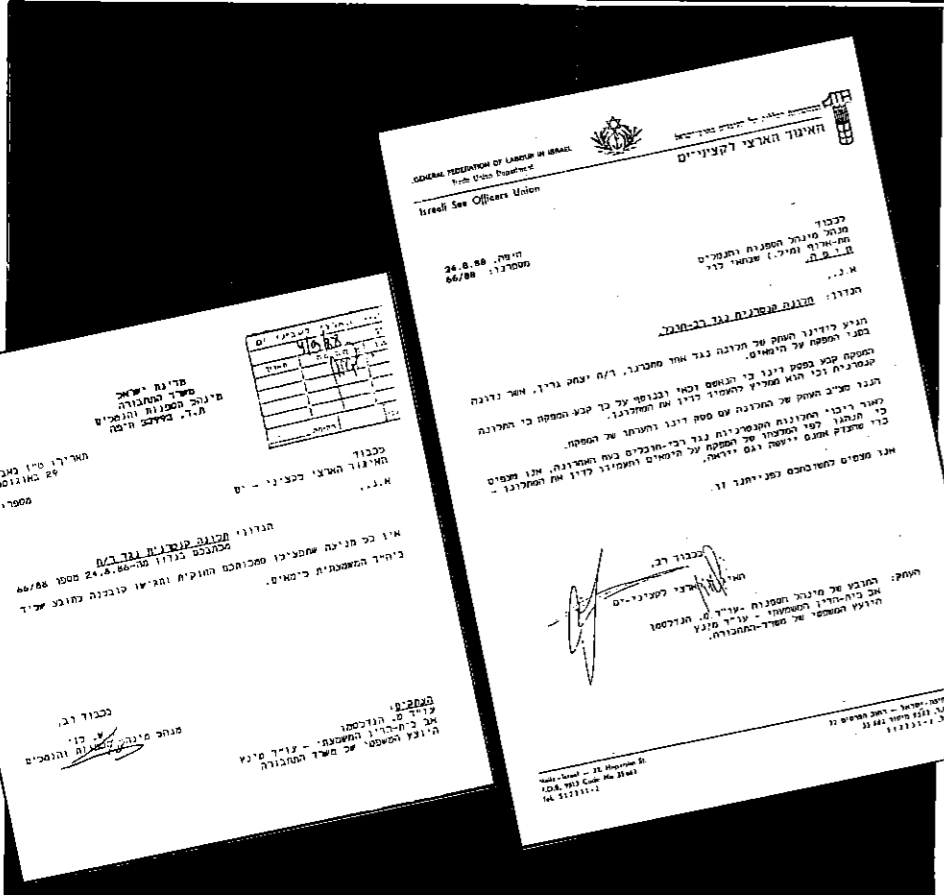
חלק ג'
קובלנה קנטרנית ממליץ להעמיד לדין את המתלונן.

המפקח הראשי



של אב בית-הדין - עובדה אשר הביאה לפרישתו של אב-בית-הדין האחרון אשר תפקד היטב (ואשר לכן היה לציונים בעיני המינהל). דוגמא אחרת היא הקובלנות הקנטרניות נגד רבי-החובלים שהופכות לתביעות מטעם קבלן-התביעות של בית-הדין, אשר אולי מגדיל בכך את הכנסותיו הפרטיות, אך בודאי גורם לביווי של בית-הדין בעיני הציבור הנוקק. בדפים הבאים אנו מביאים את תוכנה של כתבה ששודרה לאחרונה ב"קול ישראל" ואשר הוכנה בהקפדה וביסודיות על-ידי רשות השידור הלאומית. מתוכה יובן מדוע אנו מרשים לעצמנו להתבטא

בתריפות כזו נגד המערכת. תן לדוגמא ללכת במקומך... נביא גם דוגמא להתייחסותה של המערכת השיפוטית לעצמה: קובלנה קנטרנית נגד רבי-החובל הפכה לתביעה מטעם אותו קבלן תביעות של המינהל והופנתה אל המפקח הראשי על ימאים. האחרון, קבע בפסק דינו כי: א. רבי-החובל - זכאי. ב. התלונה היתה קנטרנית. ג. יש להעמיד את המתלונן לדין. אנו מביאים להלן את החומר הרלבנטי בכתבו וכלשונו:



לא זו בלבד שהתובע הורז לא טרח ליישם את המלצתו של המפקח על הימאים, אלא שכאשר פנה איגוד קציני-הים אל מנהל מינהל הספנות בעניין זה, נענינו כרגיל בצורה צינית ומתוחכמת ודבר לא נעשה. אנו פונים בזאת אל כל חברי האיגוד ומבקשים שתעקבו אחר פעילותה של המערכת המשפטית הזו ותעדכו אותנו בכל מקרה הנראה לכם כעיוות דין ו/או כתפקוד לקוי. בל נשכח שעל-פי חוקי המדינה סמכותה של מערכת השיפוט הזו רחבה ביותר לגבינו ובמקרים שבהם היא מוגעת (ואפילו בניגוד לצדק) - פגיעתה קשה.

עלנו להגן על עצמנו בפני מערכת השיפוט הפגומה ולעשות את כל אשר ביכולתנו כדי להביא לתיקונה - למען רווחת כל ימאי ציהסוור הישראליים לעבודתם ברצינות ולמען הספנות הישראלית בכללה. רבי-חובל אמרים מרקוביץ מזכיר חטיבת ר/ח ומ/ר

אדוני השופט!

כתב "קול ישראל" בחיפה, גבי זוהר, עורך תחקיר מקיף על הנעשה בבית הדין המשמעתי לימאים * עו"ד חן: אני מתפעל מסבלנותם וסובלנותם של הימאים * ר/ח קריין: בודקים רק תלונות קנטרניות * מ/ר אלימור: בביה"ד "סוגרים חשבונות" עם רבי חובלים שלא מקובלים על המערכת * מדוע התפטר עו"ד חן מכהונתו כאב בית-הדין?

למה "התלבשו" על ר/ח קריין?

במהלך ההפלה למזרח הרחוק נתערערו היחסים בין קריין לבין כמה מאנשי צוות "צים טוקיו". הצוות הוחלף לאחר שנמנעה תאונה קשה בדרך לניר-יוק. רב החובל גילה כי במקומות מסתור באניה הוחבאו מכשירי חשמל ומחשבים שנגנבו מתוך תאי המטען. המכשירים הגנובים הושלכו לים בהוראת דוד קריין. ואולם הסיבה שבגללה הסתיימה הפלגה בבית הדין המשמעתי לימאים בחיפה, היתה איבוד אחד מעוגני האניה במל פיראוס. **שלוש שנים תמימות, עד לשבוע שעבר, התרוצץ דוד קריין בבתי המשפט, עד לזיכוי המוחלט בפרשת העוגן.**

קריין: בית הדין המשמעתי לימאים אמור להיות גוף השופט בלא משוא פנים ימאים וקצינים בצי הסוחר הישראלי. לטענת איגוד קציני הים, תיקי משמעת של ימאים מתבררים לפני בית הדין תקופות ארוכות ובכך יש משום עינוי דין. זאת ועוד: יש ובתקופת הברור משעה בית הדין עובדים עד לפסיקת הדין ובינתיים הם מאבדים את מקום עבודתם. מינהל הספנות דווקא מרוצה מבית הדין המשמעתי ומכחיש את הטענות על ניהול השפיטה ועל נסיונות להשפיע על אב בית הדין.

כתבנו גבי זוהר בדק את הדברים והוא מדווח: במשך שנים לא העזו הימאים הישראליים לצאת כנגד הזרוע המשפטית של מינהל הספנות, בית הדין המשמעתי לימאים. המשמעת הלקויה בצי הסוחר חייבה אמנם להפעיל את בית הדין במלוא הקיטור אבל מסתבר שיש בגוף הזה לא מעט עיוותים. עינוי דין שנמשך שנים, תלונות קנטרניות ועכשיו מתברר כי היו גם נסיונות להשפיע על אב בית הדין. התבטאות בית הדין מסכנת את מי שעלול לעמוד ביום מן הימים לפני בית הדין הזה זה מסביר אולי במעט את קשר השתיקה.

עורך דין ראובן חן, שימש אב בית הדין עד לפני כשנתיים: **עו"ד חן: אני מתפעל מסבלנותם וסובלנותם של הימאים שסובלים את המצב הזה ברוח טובה הייתי אומר, לאורך כל השנים. קשה להבין איך ומדוע הציבור הזה מוכן לסבול מצב כזה.** קריין: בסוף שנת 1982 הפליג רב חובל דוד קריין כמפקד האוניה "צים טוקיו" למזרח הרחוק, הפלגה שהסתיימה רק בשבוע שעבר בין כתלי בית הדין המשמעתי לימאים. קריין, מותיקי צי הסוחר, שהתפרסם לפני שנתיים כמו שהציל את צוות האניה "סיגל" כשפרצה בה שריפה סמוך לחופי סיציליה, דווע כאיש סמכותי, קשות, איש עקרונות. זה אולי מה שהביא בסופו של דבר את קריין לבית הדין.

רב חובל קריין, הורשע בפעם הראשונה. הוא עירער לבית המשפט המחוזי, בית המשפט המחוזי גילה פתאום שתי חוות דעת חדשות שלא היו בפני בית הדין, החזיר הדין לבית הדין כדי שידון בשתי חוות הדעת החדשות ויחליט אם יש בהן כדי לשנות או אין בהן כדי לשנות. **בית הדין מטעמים שאינם ברורים לי החליט לשנות את החלטתו הראשונה, שבה הרשיע את קריין, והפעם לזכות אותו. אני כרגע שוקל הגשת ערעור על החלטה זאת של בית הדין.**

קריין: כנגד רב החובל דוד קריין, היום אחד ממזכירי איגוד קציני הים, הוגשה תלונה נוספת, שוב על איבוד עוגן, והפעם באניה "באר שבע". המשפט מתנהל בימים אלה על אף שתברת "צים", בעלת האניה, ביקשה מהתובע לבטל את התלונה. **עו"ד הנדלסמן: כאשר הגיעה הבקשה של חברת צים לא מצאתי בבקשה שלהם שום פרט עובדתי חדש שיכול לשנות את הממצאים של החקירה.**

הפרשות הללו הן רק חלק משימוש בבית הדין המשמעתי לימאים המטפל בכ- 2500 ימאים וקציני ים בצי הסוחר הישראלי. **אני מאשים" של מ/ר אלימור** ר/ח קריין: "אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה, שתפקידו לבדוק ולחקור תלונות של ארועים מסוג זה, התחמק בצורה מגמתית מלמנות חוקר שיבדוק את תלונותי. לעומת זאת, אותו מוסד הודרר למנות חוקר בכיר שיבדוק תלונות קנטרניות נגדי בגלל אכזר עוגן וחריגה מסמכות. המזור בכל הפרשה הזו, הוא שתלונותי, שהוגשו מתוקף סמכותי כרב חובל המופקד על שמירת החוק, לא נחקרו עד לעצם היום הזה ואילו לגבי התלונות הקנטרניות, הבלתי מבוססות שהוגשו נגדי, התובע של משרד התחבורה היה מוכן לכונן את כספי המדינה ללא חשבון וללא מעצורים."

עורך דין מיכאל הנדלסמן הוא התובע בבית הדין המשמעתי לימאים. לדבריו,

קריין: שלמה אלימור, אתה אומר בעצם דברים חמורים. אתה אומר שבית הדין המשמעתי לימאים, הזרוע המשפטית בעצם של צי הסוחר ואגף הספנות במשרד התחבורה, משמש היום "לסגירת חשבונות" עם רבי חובלים שאינם אולי עושים בדיוק את מה שמצופה מהם? מ/ר אלימור: "כן. מאחר שאנחנו לא פוליטיקאים ואין לנו חסינות או אני אומר את הדברים במלוא האחריות."

קריין: ואולם הביקורת הנוקבת ביותר על בית הדין המשמעתי לימאים באה דווקא מפיו של מי שכיהן חמש שנים כאב בית הדין, עורך דין ראובן חן הוא אומר: "לא צריכה להיות שום השלכה לגבי מינהל הספנות אם מישוה מזוכה או מורשע. לצערי, בשטח, זה לא כך. הבחנתי פה ושם בנימה אישית, קצת קיצונית, כנגד מואשמים מסוימים אבל זה יכול רק לגרום אצלי להרהורים, כמשפטן אני לא יכול לקבוע שום דבר בענין זה."

יש עוד היבט: "קרה שבדרך הרגילה של עבודת בית הדין בטלתי החלטות של המפקח על הימאים ושל מנהל מינהל הספנות, בין אם משום שהן נעשו בדרך לא נכונה ובין אם משום שהן נעשו בחריגה מסמכות וכתבתי את הדברים בפסקי דין."

זה היה הקש ששבר את גב הגמל והביא להתפטרותו של עורך דין חן. עו"ד חן: "אילו היה יותר שיתוף פעולה מצד מינהל הספנות ויותר הבנה לחשיבות של חוסר התלות של בית הדין, הדבר היה מקל עלי, אבל כאשר מצאתי את עצמי במצב של השתלטות הולכת וגוברת של מינהל הספנות על בית הדין ונסיון להפוך אותו לבית דין "שלנו", לא מצאתי דרך להמשיך בתפקיד הזה."

מי ניסה להשפיע על החלטות עו"ד חן? קריין: אחת התוצאות לנתק בין אב בית הדין למינהל הספנות ומשרד התחבורה היתה הפסקת העברת התקציבים לבית הדין ומינוי ממלא מקום קבוע לעורך דין חן. עו"ד חן: "כממלא מקום קבוע לאב בית הדין מונה היועץ המשפטי של משרד התחבורה שיצא או לפנסיה ואני מבין שלאחר פרישתו הוא קיבל את תפקיד אב בית הדין."

קריין: התובע בבית הדין, עורך דין מיכאל הנדלסמן, הוא עורך דין פרטי הממונה על ידי משרד התחבורה, הוא אינו רואה ניגוד אינטרסים בעובדה זו כמו גם במינויו של אב בית הדין הנוכחי. התובע: "יש כמובן מקום לשיפורים אבל אם אני משווה את המצב של התיקים שהיו מונחים בפני לפני חמש שנים והמצב של תיקים שאני היום צריך לטפל בהם, השיפור ניכר."

עורך דין מינץ, שהוא אב בית הדין היום והיה בעבר יועץ משפטי של משרד התחבורה, מכיר טוב, לדעתי, מכל אחד אחר, את החוק. מה גם שהוא היה שותף לניסוח שלו. לצערי, הגוף הזה לא מנותק לחלוטין משני גורמים נוספים דהיינו איגודי הימאים וחברות הספנות. אילו אפשר היה להניע למצב שבבית הדין ישב שופט מקצועי, אני חושב שזה היה טוב מכל הבחינות האחרות."

בעבר הוגשו כמאה תלונות בשנה כנגד ימאים, המספר הזה ירד היום לשלושים תלונות בשנה.

שבתאי לוי: לא אני!

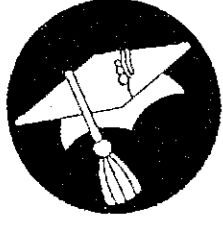
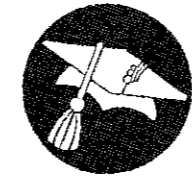
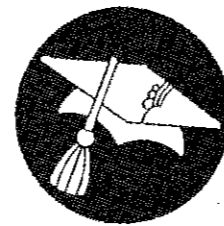
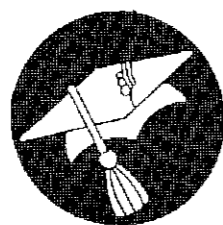
קריין: שבתאי לוי, ראש מינהל הספנות והנמלים מגיב על הטענה של התערבות בהחלטות אב בית הדין שבתאי לוי: "כמובן שאני מכחיש בכל תוקף דבר כזה. הדבר היחיד שאני משפיע במשמעת, זה ברגע שמופיע איזה שהוא מקרה חריג שלהערכתי צריך להתערב אם זה על ידי השעיה דחופה, או דבר דומה לזה, שנעשתה באמת פגיעה בטיחותית בולטת בים, או אני פועל בהתאם למה שהחוק נתן בידי."

קריין: מאמצים לשנות את פניו של בית דין המשמעתי הגיעו לכנסת אבל גם שם בלא הועיל.

זה היה הקש ששבר את גב הגמל והביא להתפטרותו של עורך דין חן. עו"ד חן: "אילו היה יותר שיתוף פעולה מצד מינהל הספנות ויותר הבנה לחשיבות של חוסר התלות של בית הדין, הדבר היה מקל עלי, אבל כאשר מצאתי את עצמי במצב של השתלטות הולכת וגוברת של מינהל הספנות על בית הדין ונסיון להפוך אותו לבית דין "שלנו", לא מצאתי דרך להמשיך בתפקיד הזה."

קריין: אחת התוצאות לנתק בין אב בית הדין למינהל הספנות ומשרד התחבורה היתה הפסקת העברת התקציבים לבית הדין ומינוי ממלא מקום קבוע לעורך דין חן. עו"ד חן: "כממלא מקום קבוע לאב בית הדין מונה היועץ המשפטי של משרד התחבורה שיצא או לפנסיה ואני מבין שלאחר פרישתו הוא קיבל את תפקיד אב בית הדין."

קריין: התובע בבית הדין, עורך דין מיכאל הנדלסמן, הוא עורך דין פרטי הממונה על ידי משרד התחבורה, הוא אינו רואה ניגוד אינטרסים בעובדה זו כמו גם במינויו של אב בית הדין הנוכחי. התובע: "יש כמובן מקום לשיפורים אבל אם אני משווה את המצב של התיקים שהיו מונחים בפני לפני חמש שנים והמצב של תיקים שאני היום צריך לטפל בהם, השיפור ניכר."



המפקחים הימיים והספנות הישראלית

מדוע מקופחים המפקחים הימיים? * מה ניתן לעשות כדי לשפר את המצב הקיים? * מי צריך לעשות זאת?

רמה מקצועית טובה

הגוף האחראי לביצוע הדברים הללו הוא משרד התחבורה, והדבר מבוצע הלכה למעשה ע"י המפקחים הימיים, שהם אנשי מקצוע, אשר מבינים את הנושא.

לדעת, יש כאן אינטרס ברור לכל הענף - ובמיוחד לקצינים ורבי חובלים - שאותם אנשים הבוחנים ומסמיכים את כוח האדם בני, בודקים את כלי השייט וגם את התנהגותם המקצועית (במקרים של תאונות ומחדלים), יהיו בעלי מקצוע מעולים שבאים מהאוניות ושומרים על קשר מתמיד עם צי הסוחר, מכירים את אופי העבודה והבעיות הטכניות באופן יסודי, ואשר ישרם האיש והידע המקצועי שלהם אינו שנוי במחלוקת.

אינני בא לטעון שהמצב בשטח כיום הוא אידיאלי, אבל אין ספק שיש לשאוף לכך. קיום כוח אדם מקצועי ברמה גבוהה הוא לדעתי תנאי הכרחי להמשך קיום צי הסוחר הישראלי, מכיוון שזהו השטח היחיד בו ניתן לנו אולי להתחרות בציים של מדינות בדגלי נוחות וכוח אדם זול, שנוגסים נתח ניכר מנפח ההובלה בים.

היו לאחרונה הצעות להעביר את נושא הפיקוח לקבלנים, דבר שלדעתי באם אומנם יתקיים, יגרום להורדה דרסטית של הרמה המקצועית והבטיחותית.

מדינה שמכבדת את עצמה לא מעבירה סמכויות שניתנו לה בתוקף אמנות בינלאומיות לגוף פרטי. אלה שעושות כך הן בדגלי נוחות ורמתם

אין זה סוד שהמפקחים במשרד התחבורה הם הכי "דפוקים" מבחינת שכר ופנסיה, מכל העובדים בחוף בתפקידי פיקוח, ניתוב וכו'. בשעתו, כאשר הוקם אגף הספנות, הבינו הנוגעים בדבר שיש להבטיח תנאי שכר הולמים כדי לגייס כוח אדם מקצועי מעולה. וכך, בשנת 1970 למשל, הייתה למפקחי משרד התחבורה משכורת נאה שאיפשרה קיום בכבוד.

השחיקה ותוצאותיה

במשך השנים חלה שחיקה בשכר, דבר שגרם להתמרמרות ופרישה של מספר מפקחים שחזרו להפליג בים או עברו לעבודה אחרת בחוף. אלה שושארו הם מתוסכלים ומקופחים וכמעט יוצא בעלי מוטיבציה די נמוכה לעבוד.

בנוסף לכל הצרות מבטלים תקנים של מפקחים שפרשו, עושים קשיים ביציאה להפלגות - השתלמות שהן חיוניות למפקחים לדיעונון מקצועי וגם להשלמת הכנסה, ועוד כל מיני גזרות שצצות חדשות לבקרים.

חלק מהמפקחים כבר קרובים לגיל פרישה ולכן נראה לי שבאם לא יעשה משהו דחוף לתיקון המצב, "ימות כל העסק מיתת נשיקה".

מכיוון שאני מכיר את "הפירגון" הישראלי האופייני (המפורסם), אני בטוח שיהיו הרבה אנשים שיהיו מאוד מרוצים מזה, אם כן, כדאי שהנוגעים בדבר יבינו בעוד מועד שאין מדובר כאן בטובתם של כמה מפקחים בלבד, שלאיש לא אכפת מהם, מה שקורה כאן עשוי להשפיע על כל אחד שקשור לענף הזה בין שזה הימאי הבודד, האיגוד או חברות הספנות.

למדינת ישראל הצעירה, אין מסורת ימית כמו לבריטניה, אך בכל זאת נבנה בתקופה קצרה יחסית צי מסחרי שמושפת על כוח אדם מקצועי שאין מה להתבייש בו.

לדעתי, נובע הדבר ממדיניות נכונה שהותוותה בשעתו, בשנות החמישים והשישים, שהשכילה לגייס ולהכשיר כוח אדם מקצועי ברמה נאותה. נקבעו או תקנים גבוהים למבחינים מקצועיים וגם לבטיחות בכלי השייט וערך פיקוח מתמיד לשמירתם.

"ינוור שרותי ים" ז"ל

האם זהו תחילת הסוף של הספנות הישראלית? בימים אלו, "נסתם הגולל" על חברת הספנות הישראלית האחרונה (והיחידה) שהפעילה אניות בדגל ישראלי בלבד.

כמוכן שקיימות גם חברות ספנות ישראליות אחרות, אך הן מפעילות לצד האניות הישראליות, אניות בדגלי נוחות, אשר אינן סובלות ממעמס דרישות המיסוי, הבטיחות והאויש, כדוגמת האניות בדגל ישראלי.

לרבי-חובל משה ינוור היה חלום. בשנת 1976 הוא יישם אותו. הוא הקים חברת ספנות, קנה אניה ראשונה, הניף עליה דגל ישראלי ועשה זאת ללא הזדקקות לכספי ציבור מידי הממשלה.

משך השנים פיתח והגדיל את חברתו, חרף תחרות קשה ובתנאים בלתי שווים (דגלי נוחות) והגיע בשנת 1981 ל-4 אניות. באותה עת מצאו באניות החברה 120 יורדיים ו-12 עובדי משרד את פרנסתם.

חרף כל הקשיים, דבק בחלומו הציוני ולא הפעיל אניות זרות. הוא האמין שיש מקום בארץ לספנות עברית - ואמנם משך שנים רבות הוכיח שהדבר אפשרי.



בשנתיים האחרונות, נקלע לקשיים עקב תקלות שונות במשלוח פרי הדר למלי הים התיכון והתקשה לעמוד בהתחייבויותיו.

כל המאמצים להשיג תמיכה מצד גורמים שונים עלו בתוהו ולאחרונה עברו האניות לידי כונס נכסים ונמכרות לגורמים זרים.

לדעתי, אין לעבוד לסדר היום על חיסולה של חברת הספנות הישראלית היחידה שהיתה 100% ישראלית ובפרט שתהליך חיסול דגל ישראלי ושימוש בדגלי נוחות, הולך ומתגבר בחברות הספנות הישראליות.

יש לזכור שתהליך זה איננו פועל לאורך זמן לטובתו של היצואן/היבואן הישראלי ו/או לטובת המשק הלאומי.

מעניין גם שחיסולם של 132 מקומות עבודה בים וביבשה, נתקבל ע"י כל הנוגעים לדבר בשלוות נפש ובקול דממה דקה.

אינני חושב שכאן המקום לחפש את האשמים לחיסולה של הספנות הישראלית. אולם, בהודמנות זאת כדאי שכל הגורמים המעורבים כמו: הממשלה - הן כגוף מפקח, מכון ומטיל מיסים, והן כקליינט - והאיגודים, יעשו חשבון נפש ויפיקו לקחים במטרה לעצור את התהליך המתמשך של מחיקת דגל צי הסוחר הישראלי מעל פני הימים והאוקיינוסים.

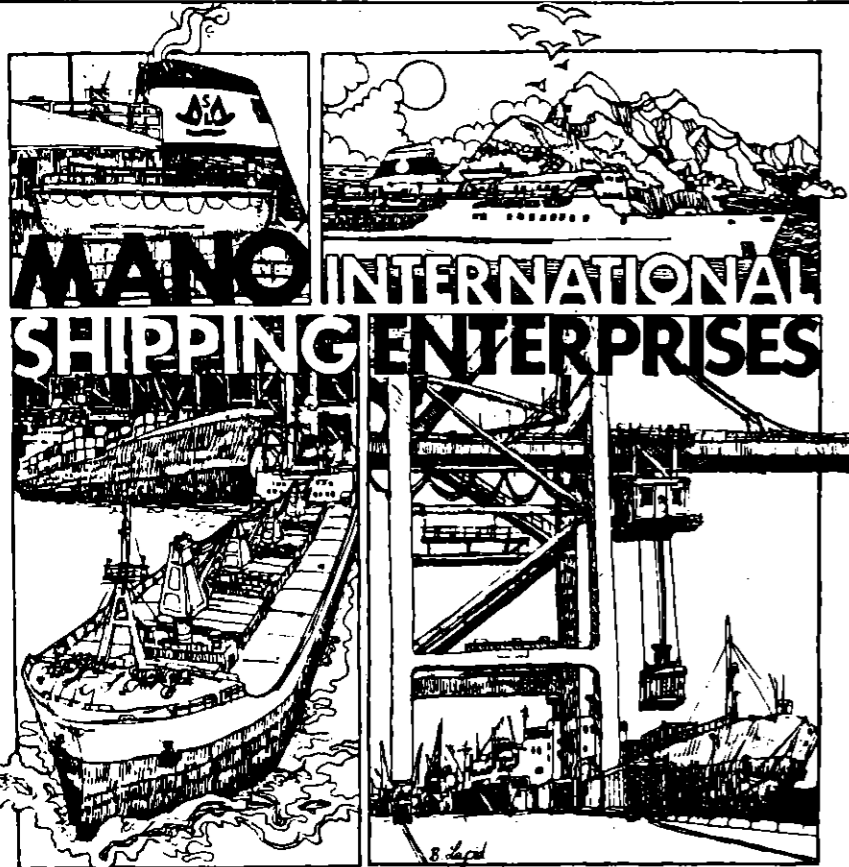
תגובת המזכירות

מעבר לדאגה לרווחתם הכלכלית של חברינו נאבק האיגוד (לצערנו כגורם יחיד) להבטיח שמירה על הספנות הישראלית כנגד המגמות לחיסולה.

מגמות של חיסול צי לאומי הינן נחלתן של הרבה מדינות אירופאיות אך איננו יודעים על מדינה אחת במצב ג'אופוליטי כשולנו שממשלתה נוהגת בחוסר אתריות כזאת כלפי הצי הלאומי שלה.

לגופו של ענין: לגבי חברת "ינוור" חרג האיגוד מהמקובל וניסה לעזור ככול יכולתו, אם בשתדלנות כלכלית או בכל צורה אחרת.

לצערנו, עזרתנו לא הספיקה להבטיח המשך פעילותה של חברת "ינוור" וכל שנותר לנו הוא לדאוג לזכויותיהם של חברינו ולשינועם בעבודה בחברות אחרות, דברים שאמנם עשוינו.



35 שנות שרות ואמינות

לכתיב מוניטין כולום הסמות הישראלית ואמינות החברה מנות וסוחרות כרחבי תבל מיטב החברות התעשייתיות והכלכליות מעדימות לעשות עסקים עם אנשי מנו החברה אשר הן באמצעות 4 הודעות המבצעות של החברה אשר הן

- מנו נתיבי ים - חבירות בע"מ
- מנו נתיבי ים - סוכנויות בע"מ
- מנו סחר והשקעות בע"מ
- מנו קיי נוסעים בע"מ

משרד ראשי חיפה, המנינים 39/41, טל 04-537227/8/9, טלפקס 46814, אשדוד עורך הנמל, ביתן 4, טל 055-24011, טלפקס 31856, תל-אביב, 03-282121, אילת טלפקס 46707, פקס סימיליה מס' 04-522223

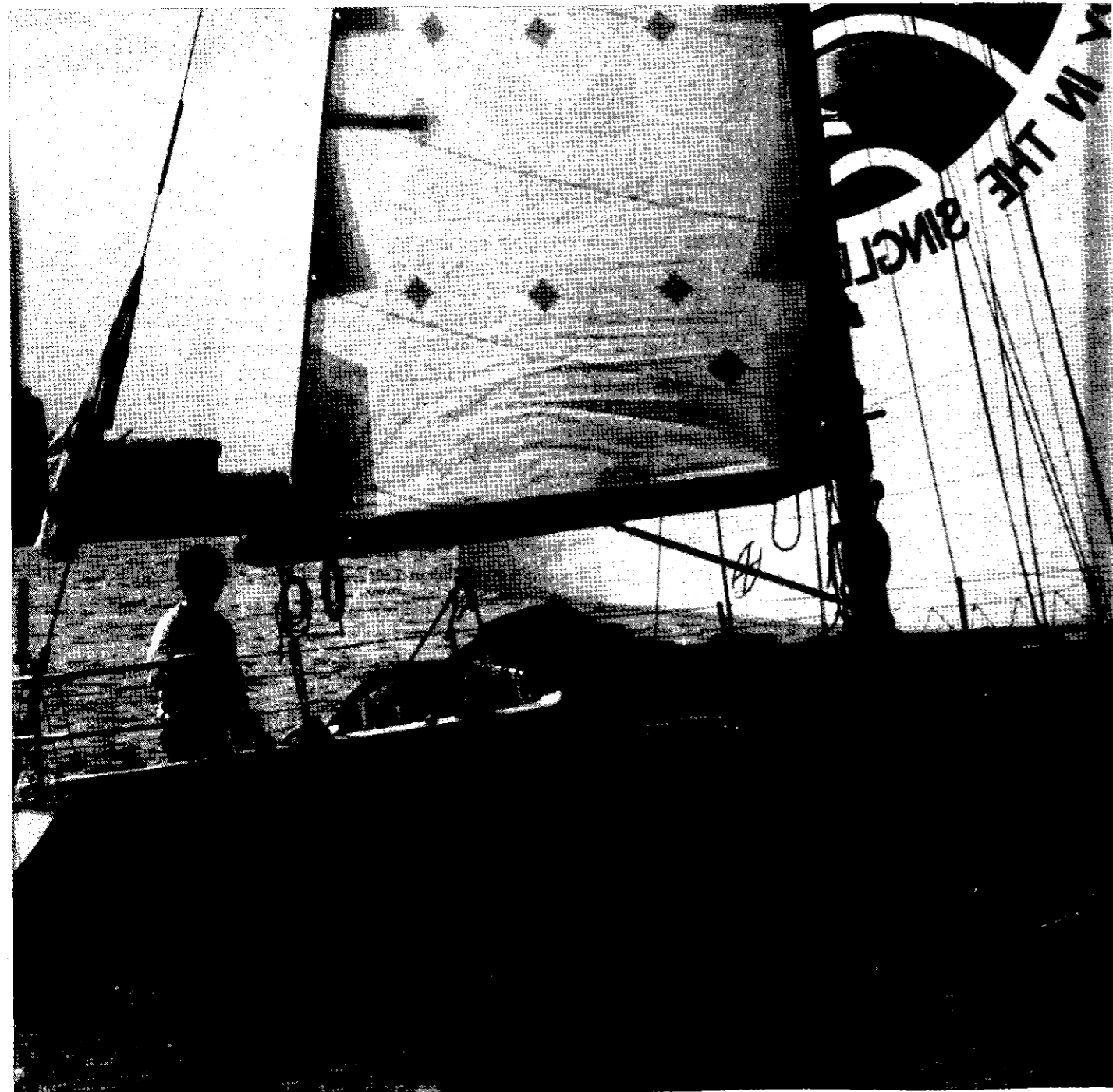


מנו ספנות בינלאומית

הישראלי שחצה את האוקיינוס (במפרשית)

המשך בעמ' הבא

קלייב שלטר על המפרשית



אל מזכירות
איגוד הקצינים

אני סבור ש...


החתמת פקודת תשלום הפרשי מטבע-יזר

כנהוג, שובר הוראת תשלום הועבר אלי באמצעות הדואר. בהגיעי לחיפה בקשתי להחתיים השובר, לפי הנוהל, כדי לגבות התמורה באוניה. ביחידת ההפעלה נאמר לי כי ראשית עלי להצטייד במסמך עליה לאוניה - SIGN-ON. ואמנם הצטיידתי במסמך זה, הלכתי לבנין הישן שמעבר לרח' העצמאות והתייצבתי בפני מר ברקוביץ'. הנ"ל בחן ובדק את מסמך העליה לאוניה. את השובר שבידי השווה עם ניירותיו ועם נתוני המחשב ולבסוף, כאשר הכל נמצא כשר, חתם על השובר. כאן חשבתי שבכך סיימתי. אך מר ברקוביץ' הפנה את תשומת לבי לכך, שעלי ללכת בכבודי ובעצמי - לחדר הסמוך, להתייצב בפני מר אילן ולקבל חתימה נוספת. מופתע, אך בלית ברירה, התייצבתי עם השובר בידי, כמקבץ דבות, בפני מר אילן. הנ"ל שוב בדק השובר ובחשיבות

פקודותית מרשימה הואיל לחתום על השובר. שוב (לתומי) חשבתי שבזאת גמרתי. אך מר ברקוביץ' הודר והסביר לי, בחשיבות פקודותית מרשימה, כי בכך לא תם מסע החתימות. עתה עלי לעלות לקומה הרביעית ולהתייצב בפני גברת זיוה הנכבדה ולקבל ממנה חתימה נוספת, שבלעדיה השובר לא יוכשר לתשלום. המום ומופתע, לקחתי נשימה ארוכה, ובלית ברירה כתתי רגלי לקומה הרביעית, התייצבתי יפה, מצוחצח ומחייך, עם השובר בידי, בפני גברת זיוה, זו - תוך הבעת אי הכנה מצידה מדוע הוטרחתי אליה - הואילה בטובה וחתמה את החתימה המיוחלת. ורק אז השובר שבידי הוכשר לגביה.

טירטור מינהל-פקודותי זה מעורר שאלות רבות, שלא לדבר על הפגיעה האישית שחשתי. היכן כל המחשבים האמורים לזרז הליכים, לקצר תורים

ר/ח ס. ימיני



תורת לים מצד LAYAN CO. LTD.

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

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

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

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

שד' פלזיס 9-7, ת.ד. 1312,
חיפה 31012, טל' 04-652111
מכרקים: לים חיפה,
טלקס ביג"ל: 46688

סניפים:
ירושלים, תל-אביב, אשדוד,
אילת

כל 4 שנים נערכת אולימפיאדה. את זה כולם יודעים (ראה סיאול 88). אך כמה אנשים במדינת ישראל (ואפילו בעולם כולו) יודעים שגם כל 4 שנים נערך מירוץ מפרשיות (ליחידים) לחציית האוקיינוס האטלנטי? הרשו לי בהקשר לכך להציג לכם עוד כמה שאלות:

- הידעתם כי במירוץ השנה משתתפות 120 מפרשיות מ' 14 מדינות?
- ושאלת השאלות: השמעתם כי לראשונה בתולדות המירוץ הזה (שהחל ב' 1960) משתתפת בו מדינת ישראל ומי שמייצג אותה הוא חברנו, קצין ראשון קלייב שלטר?



י משהו על המפרשיות...

המפרשית שייצגה את ישראל היא "קונטסה 32". היא נבנתה בשנת 1980 מפברגלס. אורכה 32', רוחבה 9'6" ומשקלה 4.3 טון. המודל הזה הפך למפורסם כאשר הוא הצליח להיות המפרשית הראשונה - ועד היום היחידה - שהפליגה סביב "כף הורן".

בספינה היו 11 מפרשים, שכללו: שני מפרשים ראשיים, שני "ספינקרס" שני מפרשי סערה וחמישה חלוצים. כמעט לכל החלקים העלולים להנוק בדרך היו תחליפים, כולל הגה אוטומטי מוגע ע"י הרוח והגה אלקטרוני. הכוח החשמלי הורכב משני מצברים גדולים, 90AH ושתי מערכות נפרדות לטעינה.



י ... ועל המתחרה הישראלי

המתחרה הישראלי הוא כאמור קלייב שלטר. נולד באנגליה בשנת 1950 ועלה לישראל ב' 1971. הצטרף לצי הסוחר הישראלי ומיד החל בקורס קצינים אותו סיים בהצלחה ב' 1973. מאז עלה בסולם הפיקוד עד לדרגתו הנוכחית, קצין ראשון.

שלטר נשוי ואב לשניים, קנה כבר בגיל 13 את מפרשיתו הראשונה ומאז "לקח ברצינות" תחביב בריטניה ואז החל גם בשיטים ב"מים עמוקים" (ביצע הפלגות לצרפת, ספרד והאיים הקנריים). ב' 1974 רכש את המפרשית הראשונה שלו וצבר נסיון רב תוך כדי הפלגות איך-ספור באוקיאנוס: לדנמרק, שבדיה והאיים ההולנדים.



י קלייב שלטר מספר על התחרות

על התחרות הייקרתית הזו, מספר במונולוג קלייב שלטר: "החצייה שלי הייתה 10" 32'16". המרחק הכללי היה 3300 מייל ימי, במהירות של 4.2 קשר. המסלול היה כך: מפלימוט באנגליה ועד קרבת ה-Rhumb line עד קו רוחב 41 מעלות וקו אורך 28 מעלות ומנקודה זו עד קרבת grond, laihס כשבאזור זה עברתי צפונה לזרם הגולף. מכאן עוד פעם כדי לעבור מעל שרטון georges Band דרומה מ' Nantusret Shoaem Rhumb line ועד לקו הגמר.

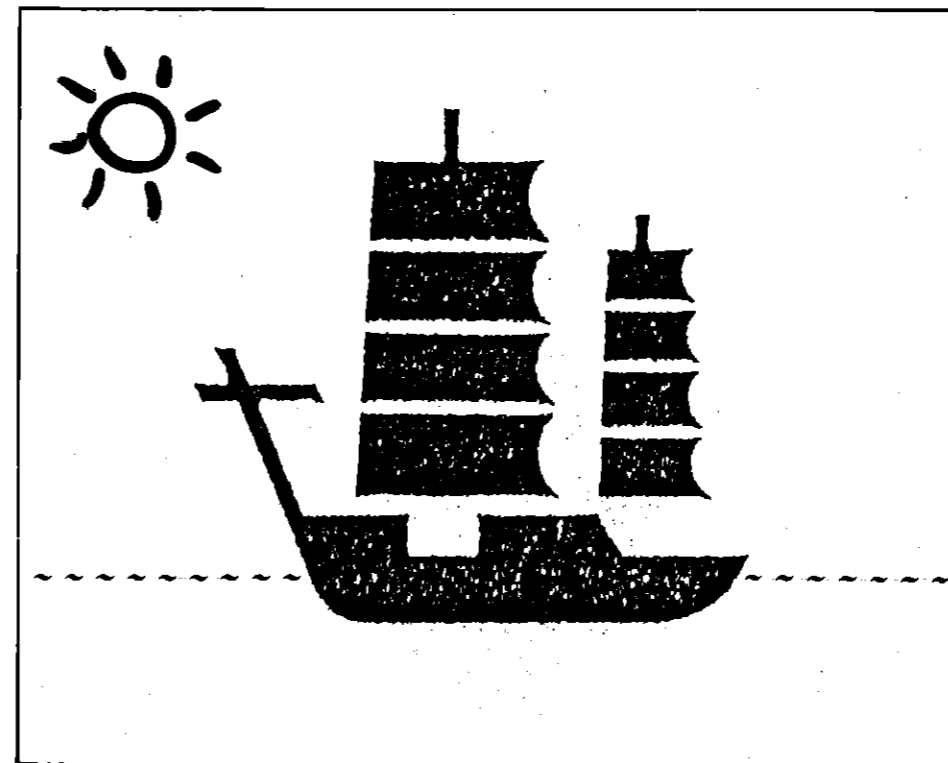
לקחתי איתי אוכל ומי-שתיה לארבעים יום. מים שתיתי מבקבוקים של מים מינרליים. בדרך נתקלתי ארבע פעמים בליווייתנים מסוג Blue Whales שכל אחד מהם משקלו 100 טון. היתה לי סערה אחת ליד נירפאלנד. כשהגלים הגיעו לגובה של כ' 8 מטר. היו ימים שלמים ללא כל רוח. סך הכל היו לי 98 שעות בשטיל מוחלט ויומיים מהם גם עם ערפל.

בסיום התחרות הגעתי למקום ה' 8 מתוך 16 בקבוצה שלי ועם הישג זה אני בהחלט מרוצה. בלב ים, עברתי ליד כמה אוניות מסחריות ולפי שעת היום יכולתי לדעת, כמעט בוודאות, מה עושים אותו זמן באוניה. ביקשתי מקצין המשמרת שזה יבקש מהאלחוטאי לשלוח מברק לנמל היציאה, שם מעבירים אותו למועדון המארגן את התחרות (מועדון האיכטות המלכותי של בריטניה) וכך העברתי מסר נוסף למשפחה. ממפרשית קטנה בלב ים הכל נראה אחרת. אוניה לידה נראית באמת דבר גדול והאוקיינוס גדול מאד.

אני שמרתי על מסורת צי הסוחר: אחר הצהרים - הפסקת קפה, בשבת - מיני ביקורת. הגיווט נעשה בדיוק כמו באוניה - בכל יום בצהרים שמתי על Noon Position כמה To Go, מהירות וכי. רק היה חסר ה-Slip של המכונה.

באופן כללי שמרתי על סדריום קבוע: ארוחה חמה אחת ביום ושתי ארוחות קלות. חליתי משך שלושה ימים (קלקול קיבה) אבל חוץ מזה הרגשתי מצויין.

לסיכום: המפרשית הגיעה לארצות-הברית באותו מצב בו היתה בעת שניתן אות הזינוק בבריטניה.



משתתפים בצערו של חברינו:

- בכור אורי ר/ח במות אביו ז"ל
- משה אמיר ח/1 במות אימו ז"ל
- תורג'מן מרדכי כלכל ראשי במות אביו ז"ל
- בן דוד יוסי ח/3 במות אביו ז"ל
- אפרתי צבי ח/1 במות אחיו ז"ל
- הק משה מ/ר במות אביו ז"ל
- לשם זאב משרד התחבורה במות אביו ז"ל
- סוננט שלמה חשמלאי במות אביו ז"ל
- ארונובסקי יצחק פנסיונר (גזבר) ז"ל
- מערבי אברהם חשמלאי במות אימו ז"ל
- מוריס אסרף כלכל ראשי במות אימו ז"ל

אבלים על מותם של חברינו:
גדעון מילרד ר/ח
מעיון אליעזר ק/1
פאול פוסטלינקו גימלאי



בראי העיתונות



הם קראו לי ארקסוסאן

**אלכס אוסקי
במזרח הרחוק**

1
"ידיעות אחרונות"

יצאתי את הארץ מאילת באוניית המסע "אוסקה". היא עושה את הסיבוב למזרח הרחוק וחזרה בי 50 יום בדיוק. בדרך היא עוגנת בסרילנקה, סינגפור, הונג קונג, אוסקה, דרום קוריאה וטאיוון. 23 אנשי צוות (במספר המקומות בסירות ההצלה), ואני הישראלי הוחד. הפלגה חלקה, בסוויטה ממוזגת, חדר שינה גדול, חדר ארוזים וחדר רחצה פרטי, כורסאות, ומקרר שמתמלא כל בוקר מחדש, טלוויזיה, 100 סרטי וידאו ושפע זמן רים. הצוות יווני, אנשים תאבי שיחה, זלילה ומוסיקה. בשעות הארוכות על גשר הפיקוד הם נפתחו כפרחי נר הלילה, תרגמו לי את המכתבים שקיבלו מן הבית, התורו על פחדים ותסאים, סיכמו פעם ועוד פעם את החיים עד הנה, התייאושו מן הפוליטיקה והאינפלציה בארצם, והתפללו לנצחון דוקאקיס בכחירות.

העיתונות ותעמולת הבחירות. על אף כל זאת לא פעם משתפים פעולה אירגוני עובדים כאשר נוצרת סכנת פגיעה בזכויות ואינטרסים מהותיים. ללא קשר להשקפותינו האידיאולוגיות מקובל על רובנו שישנם עיסוקים מסויימים שחלים עליהם כללים של מחוייבות ציבורית מעבר לגודש מעיסוקים אחרים. העיתונות הינה אחד העיסוקים בהם הצורך בחופש ואובייקטיביות עיתונאית מודגשים בכל הזדמנות ע"י העיתונאים עצמם. אנו לא תמימים עד כדי לחשוב שאין "עיתונאים מטעם" או שרמתם המוסרית שונה בהרבה מכוני אדם אחרים שעומדים בפיתוי של קבלת הטבות וכיבודים, אך גם במקרה זה ניראה לנו "שהאצילות מחייבת". לא פעם יכולים אנו להצביע על הקשר בין שירי הלל של חלק מעמיתך לפועלם של אישיות זו או אחרת לבין ההטבה הישירה. מתוך נסיון למדנו גם לבלוע השמצות ובקורת בלתי הוגנת בתקוה שמדובר בתופעה חריגה בעיסוק שעצם קיומו מותנה באמינותו. כל ההקדמה הארוכה הזאת הינה בכונה להסב את תשומת לבך למאמרו של מר **אלכס אוסקי** ב"ידיעות אחרונות" של יום מסוגל בהחלט לממן את טיולו של כתבו במזרח הרחוק, ככל שימצא לוחץ לדווח לקוראיו על מהגני יפן ועל בתי הווות של קולמבו וזאת מבלי להודק להפלגה הינה

בכבוד רב,
מר שלמה אלימור
האיגוד הארצי לקציני

לכבוד
מר יגאל לב
יו"ר האיגוד הארצי של העיתונאים בישראל
בית סוקולוב
רח' קפלן 4
תל-אביב.

עצם קיומו של האירגון שלכם מוכיח את הצורך של התאגדות העובדים במטרה לשמור על זכויות ואינטרסים. מוגים לקוות לסולידריות של העובדים על בסיס נהב כאשר אין אלמנט אידיאולוגי משותף לכל אירגוני העובדים ואפילו בין כל חברי אותו אירגון, כפי שצינית בהתיחסותך לנושא

רווחי חברת צי"ם הסתכמו ב-1987 ב-43.3 מיליון דולר

לעומת רווח של 38 מיליון דולר בשנת 1986, זאת מסר אתמול מנכ"ל צי"ם מתי מורגנשטין בהציגו, במסיבת עיתונאים את מאונה החיובי של החברה



מתי מורגנשטין
ישנות, בהשקעה כוללת של יותר מ-200 מיליון דולר. בהמשך דבריו מסר מורגנשטין כי שינוי מהותי נוסף מהווה דולר במצבים הנוגלים של החברה.

מאת: נתנני סופר (מבט)
רווחי חברת צי"ם, לאחר כ-38 מיליון דולר, בשנת 1987, לעומת 38 מיליון דולר, רווח החברה מאז 1985, שמואני צי"ם מראים רווחים וניתן לראות בכך מגמה מתמשכת - זאת אמר אתמול מר מתי מורגנשטין, מנכ"ל צי"ם במסיבת עיתונאים שקויי-מה בחיפה לרגל פרסום מאון החברה. מר מורגנשטין הסביר כי הרווחים של שלוש השנים האחרונות אפשרו לצי"ם לממש את חידוש הצי ולמעשה, עומדים לחתום בחודש הבא עם מספנות באירופה, על בנייתן של ארבע אוניות מכלות חדשות, בתפוסה של 2600 מכלות כל אחת. אוניות אלה שייכות, לדברי מנכ"ל צי"ם, לזר העתידי, הן בעלות טכנולוגיה מפותחת ביותר וישפלו על-ידי צוותים מצומצמים - כ-19 איש לאוניה לעומת 29 איש היום.

ובעמית הקרוב, יוקם מרכז שלי-שי בהונג-קונג. החבר הוסיף כי לדיקטוריון של החברה ליש-ראל, יש חלק נכבד בשיפור שחל במצב העסקי של החברה. צויין עוד כי בשנת 1987 חל שיפור במצבה הפיננסי של צי"ם, וזו פרעה את חובותיה והקטינה ניצול קווי אשראי בהי-קף של כ-64 מיליון דולר וכן שילמה לבנקים את מלוא הוצאות-הריבית בסך של כ-37 מיליון דולר.

מאזן "צי"ם מצביע על שחיקת שער הדולר שגרמה לפגיעה ברווחיות

מאת: נירית בהנא
מאון ורד"ח המנהלים של חברת צי"ם, כפי שהוצג במסיבת עיתונאים בחיפה, מצביע על פגיעה ברווחיות הדולר בשוק הבינלאומי. בעוד מרבית הכנסות החברה הן דולריות - רוב הוצאותיה הן בסלי מטבעות אחרים. בהוצאות התפעול בלבד, נמסר במסיבת העיתונאים, כלולה עליה סביב 11 מיליון דולר, כן נמסר כי החברה שילמה השנה לבנקים את מלוא הוצאות הריבית - בסך 37 מיליון דולר, וכי סך כל הוצאותיה העיסוקיות לשנת '87 הינו 43.3 מיליון דולר רוח. לעומת 38 מיליון דולר אשתקד. על-פי מאון החברה, חלה ירידה של כ-36 מיליון דולר בשווייה - הנובעת בעיקר מהורקנות צי-האניות, אי-חידוש ומכירתן של אניות וציור. ירידה זו היא נומינלית, תובעת מהשינוי בשער הדולר. כן נמסר כי החברה שילמה השנה לבנקים את מלוא הוצאות הריבית - בסך 37 מיליון דולר, וכי סך כל הוצאותיה העיסוקיות לשנת '87 הינו 43.3 מיליון דולר רוח. לעומת 38 מיליון דולר אשתקד. על-פי מאון החברה, חלה ירידה של כ-36 מיליון דולר בשווייה - הנובעת בעיקר מהורקנות צי-האניות, אי-חידוש ומכירתן של אניות וציור. ירידה זו היא נומינלית

אליה, וכיחס לירידה המשמעותית שחלה בערכו של הדולר בשנה האחרונה - גדולה הירידה הריאלית בשווי החברה הרבה יותר. כלל מחזור הכנסות החברה הגיע השנה ל-796 מיליון דולר, לעומת 706 מיליון בשנה הקודמת. אולם במקביל - עלו הוצאות התיפעול ליות ועלות השירותים מ-547 מיליון דולר לערך, ל-635 מיליון מנכ"ל החברה, מתי מורגנשטין, גורס כי זו יצאה מן המשבר אליו

אירגוני הימאים הספרדיים איימו על הנהלת צים



ד"ר חובל דוד קריין

מאת דוד זוהר
ארגוני הימאים החייבו לימין עמי-
תיהם הישראליים והזהירו את חברת
צים לבל תנסה לנקוט בצעדים משפ-
על החלטתו להשכיח את הישראלי.
"אם תעשו כן, נחריס את כל אניות צים
שיגיעו לספרד, איימו.
נציגו איגוד קציני הים, בראשות
ד"ר חובל דוד קריין, היום, בראשות
לספרד, מאבק אפרים מרקוביץ נקטו בשי-
הגדלות והמדרויות - צים איבירה וי-
ייסו את תמיכת איגוד הימאים הספר-
דיים. העילה לסכסוך: סירוב צים להח-
זר לרב החובל דוד קריין (המוכר הקו-
דס של איגוד קציני הים) דמי הוצאות
משפט, לאחר שזוכה מתביעה משפ-
טית שהתחלה הגישה נגדו.
רב חובל דוד קריין הועמד לדין
הטוב, בגרימת נזק לעונן אניית צים
בר 1982, ובהעמדה לדין ופיטוריו של
איש צוות, בניגוד למסכתו. ביתהדין
משפט שנמשך שתיים. זיכה אותו לאחר
הב חובל קריין, כבר באשמות נגדו.
באמצעות סניגורו, עו"ד שמעון סטלר.

איגוד קציני הים מונע השבוע את כניסתה של אוניית צים למיספנה בהונג קונג



אלמוני: זריית חול בעיניים

מזכיר איגוד הקצינים, רביחובל
אפרים מרקוביץ, אנתנו חשים
על בשרנו יום יום כיצד בשם
מדינת ישראל גוננים פרנסה
להרבה לאישראליים. אנחנו
מודעים עם עובדי המיספנות. לכן
פנה בהונג-קונג. אנחנו מקווים
שצים תחזור בה מהחלטתה לתקו
את האוניות בחוץ.
דובר חברת צים, אליהו שורגאי,
מסר בתגובה כי מיספנות ישראל
לא הצליחו להתייעל ולעמוד
בתחרות עם מיספנות בחוץ.
לדבריו, הוכנסו למיספנות בשנת
'87 שלוש אוניות גדולות, ושתיים
בשלב זה שטה "צים הונג-קונג".
בנתיבה הרגיל, עז שיהולס היכו
"ביצועו התיקונים.
ניצה שאול

מזכיר איגוד קציני הים: אנחנו חשים על בשרנו
כיצד המדינה מספקת פרנסה לורים במקום לעובדי
מיספנות ישראל. רובר צים: המיספנות לא התייעלו

איגוד קציני הים מנע השבוע
את הכניסתה של האונייה "צים
הונג-קונג" למספנה במזרח
הרחוק לצורך שיפוצים. בכך בענה
האיגוד לבקשתו של יו"ר האגף
האיגוד מקצועי בהסתדרות, חיים
הברסלה, למנוע כניסתה של
אוניית רגל ישראלית אל מיספנה
זרה. צעד זה של קציני הים הוא
שלב נוסף במאבק המתנהל בין
ההסתדרות, איגודי הימאים ועובדי
מיספנות ישראל נגד מדיניות צים
להעדיף מיספנות זרות ממיספנות
ישראל.
זאב אלמוני, מנכ"ל המיספנות:
"צים התחייבה עוד בשנת 1982,
חזרה על התחייבותה כי בשנת 1986,
להביא את האוניות הגדולות
למיספנות ישראל על סמך זה
בהעמקת יותר ממיליון שקל
ובהכשרת עובדים ונתכים. בחודש
מרס שלחה צים שתי אוניות למיס-
פנה בהונג-קונג. בעקבות מחאתנו
היא הבטיחה לשלוח אלינו את
האונייה השלישית, אך סחבה
אתנו עד הרגע האחרון, ואז הר-
דיעה על הכרח בתיקונים רחופים

רווחי "צים" 87% 43.3 מיליון דולר

כחודש הנא ייחתם הסכם עם מספנות
באירופה לכניית 4 אוניות מכולה חדשות
25/3/87
מאת צבי טל ובצלאל רובין -
כתבי ידיעות אחרונות -
זו השנה השלישית: החברה סיימה
את שנת 87 ברווח של 43.3 מיליון
דולר נטו (לאחר כיסוי הוצאות
התישועול פחת בשנה הקודמת (86).
ההתאוששות המתמשכת מצביעה
על יציאת השפל העולמי מחברה,
אתמול מנכ"ל החברה, אמר
רן שילוחו וויקפיס את ההושפ העובר
התיעלות. "צים בתחומים רבים
היא שאיפשר להחברה להתגבר על
המפנות עדיין נמשך.
מספנות החיובי לחודש הצי: ככר
מש את התוכנית לחודש הצי: ככר
באירופה לבניית 4 אוניות מכולה חרי-
ות מכולה, בהשקעה התכנית לבניית 7 או-
מיליון דולר. בהשקעה כוללת של 200
מסביבת עיתונאים בחיפה אמר דמי

הברפלה: המשך שיפוצ אניות חברת 'צים' בחו"ל - שערוריה

מזכיר לשפז אניות מכולת גדולה
במספנה במזרח הרחוק בסקוט
שנתנה הנהלת החברה לנציגי
הסתדרות המיספנות ישראל.
הברפלה - כתב המספר לשפזים
מציגים לשפז אניות מכולת גדולה
במספנה במזרח הרחוק בסקוט
שנתנה הנהלת החברה לנציגי
הסתדרות המיספנות ישראל.
הברפלה - כתב המספר לשפזים
מזכיר לשפז אניות מכולת גדולה
במספנה במזרח הרחוק בסקוט
שנתנה הנהלת החברה לנציגי
הסתדרות המיספנות ישראל.
הברפלה - כתב המספר לשפזים

איגוד קציני הים מאשים משרד התחבורה במחדלים בטיחותיים

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר"
איגוד קציני הים האשים את משרד התחבורה
הזרות המוסקת מציב הבטיחות של האניות
אף על פי שהוסקתן מהווה סכנה לשיט בים
הוגנת במסגרת הישראלי.
לדוגמה צויין, שלישראל הגיעה אניה תורכית
"ריזה ק" ללא קציני רדיו ועם תחנת אלחוט בלתי
תקינה דבר הנוגד את האמנה לבטיחות בים, שעליה



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

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

ת.ד. 33448 חיפה 31333
טלפון: 04-66 61 38

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות
פלמח וזמורן



גדות ים בע"מ
מיכליות לכימיקלים
GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

* OWNERS בעלים *
* OPERATORS מפעילים *
* AGENCIES סוכנויות *

רח' הירקון 78, ת"א 63903 Hayarkon 78
Tel Aviv, Israel
ת.ד. 3196, טלפון: 661792 Tel. P.O.B. 3196
מברקים: גדותים תל-אביב Gadotyam Telaviv
טלקס: 03-371348
חיפה, העצמאות 102, טל.: 04-53 52 16

סבג משה חשמלאי, להולדת הבן
גורי אברהם ח/3 להולדת הבן
שדה שמעון ק/2 להולדת הבן
לאסרי רוני אלחוטאי להולדת הבת
הק משה מ/ר להולדת הבן
גרשון רייק ח/2 להולדת הבן
בובן מאיר ר/ח להולדת הבן
קפוזא שמחה ח/2 להולדת הבן
אלימור יגאל מ/3 להולדת הבן
כהן משה מ/2 להולדת הבת
אוחיון דוד אלחוטאי להולדת הבת
אפרתי צבי ח/1 להולדת הבן
רפי גולרשטיין ח/1 להולדת הבן
מאיוסט מאיר ח/1 להולדת הבת

עיברי ארז מ/ר לבר מצווה של הבן
רדנר דניאל מ/ר לבר מצווה של הבן
גלזר אברהם ק/1 לבר מצווה של הבן
מרקוביץ יוסף מ/1 לבר מצווה של הבן
גוטדינר יצחק ק/אלחוט לבר מצווה של
הבן
יואל דוד מ/1 לבר מצווה של הבן
זגורי יצחק מ/ר לבר מצווה של הבן
בוסלאיב מיכאל ק/1 לבר מצווה של הבן

תדמור אמנון ר/ח להולדת הנכדה
גשרי שלמה חשמלאי להולדת הנכד
קורקוס שלמה כלכל ראשי להולדת נכד

בנוש זאב ר/ח לנישואי הבן
צירלין עמנואל מ/2 לנישואי הבת
גלוגר אברהם ק/1 לנישואי הבת
איתי בארי ר/ח לנישואי הבת
דני פיהא ר/ח לנישואי הבן
דוד טלמור מ/ר לנישואי הבן
יעקב מור מ/ר להולדת הבן
משה ניצני מכ/2 להולדת הבן
חזן אלברט ר/ח לבר מצווה של הבן
גרינברג יעקב מ/2 לבר מצווה (2 בנים
תאומים)
ארדי אברהם ק/2 לבר מצווה של הבן
דוד קריץ ר/ח לבר מצווה של הבן

מריגולף בע"מ

MARIGULF LIMITED

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



מפעילי אניות
Ship Operators

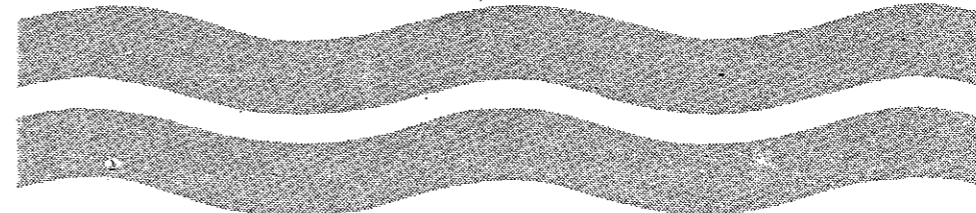


שיחותי
טנקרים בע"מ
תל-אביב, רח' אחזת בית 6, טל. 6-03-651923

מנהלי ספנות עבור:

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

אל-ים-אניות



מיטענים בצובר לישראל וממנה

