



בטאון קצין הים הישראלי



לכל מקום...



רנה לדיאל אהרן

כל מטען... לכל מקום... בכל עת...
 צי האניות של "צים" פוקד
 250 נמלים - 38 ארצות - 6 יבשות.
 קווי "צים" - שגרירי הסחר
 הישראלי ברחבי תבל.

צים חברת השיט הישראלית
צִים *כאוביא ל'*
ZIM אמנות • תדירות • יעילות

בטאון קציני-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים

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



דבר המערכת

עבר זמן רב מהוצאתו של הבטאון האחרון וגם הפעם לא זכינו להתייחסות רבה של החברים באוניות. אותם גיבורי DAY ROOM המפורסם "ידיעות" כדי דימונם ר' הרום השקט" אינו עונה עליכם להבין, חברים יקרים, שחוסר היזון חוזר, אובייקטיבי ואחראי לפעילות המזכירות, יוצר מצב בלתי רצוי לכולנו.

אין בכוחנו להוציא עיתון פירסומי או כתב עת מקצועי. אלא בטאון של איגוד מקצועי הרוך בכביעות חבריו ומשמש במה לבקורת קונסטרוקטיבית ולויכוח חופשי.

ציבור הימאים היה הראשון לקום ולהתמרד נגד הממסד לצורך בחירה חופשית למוסדותיו העצמאיים ומה קורה לנו היום? יחד עם דילדול שורותינו האם נמדלדלה החנו?

בקורס רבי תובלים הופיעה אישיות שקשה לחשוד בה באהדה גדולה לימאים הישראליים והשמיצה את האיגוד, שלא בנוכחותנו, ואף אחד לא קם.

אנו מאמינים שפעילותנו אינה עונה תמיד על כל ציפיותיהם של כל החברים. פרדע שלא תכתבו על כך?

על אף האמור, קיימים חברים בדרגה הפיקוד הנוהגים לכתוב רבות ליחסותיהם בחברה במגמה לרומם את תדמיתם על חשבון עמיתיהם.

עם כל כיעורה של החופעה גם יעילותה נחונה בספק בהתחשב בכך ששום ממונה רציני לא יראה כעין יפה סוג זה של התנהגות מצד האמורים להיות אנשי המפתח באונייה.

ניראה שעל האיגוד לעשות ככל יכולתו להרחיק תופעה כעורה זאת מקירבנו לבסוף. בטאון קציני הים הישראלי איננו כתב עת ספרותי וכל אחד מכם — לפי יכולתו ובשפה פשוטה — יכול להביע את מחשבותיו ללא מורא.

לציבור הימאים מסורת של ציבור לוחם, מורכב מאנשים בעלי אומץ אישי ואנו מקווים שגם תוכיחו זאת.

מ/ר שלמה אלימור

בגליון זה

- | | |
|--|--|
| 4 דו"ח המזכירות | 14 תקנות הספנות (ימאים) (נוסעים סמויים), התשמ"ח — 1988 |
| 6 דו"ח מזכירי חטיבת הקצינים | 16 ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי |
| 8 כיצד להישד | 17 החלף תמונות ישנות בחדשות |
| 9 מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ | 18 אתה הקברניט? מאת: ר/ח ינאל מאור |
| 10 מי הרס את צי הסוחר שלנו? מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ | 20 האמנם זו סוף הדרך? מאת: ר/ח דניס יורדן |
| 12 מדוע אין "לובי" לספנות העברית? מאת: מ/ר שלמה אלימור | 21 מכתבים למערכת |
| 13 מדור משפטי: האשראי הדוקומנטרי בעסקאות בינלאומיות מאת: עו"ד אפרים גלסברג | 23 בראי העיתונות |

ההדעה בדבר מינוי חברי בית הדין המשמעתי לימאים

"רמון"

ביטוח ופיננסים בע"מ

מנכ"ל: א. וילק

לפרטים, אנא פנה אלינו ונשמח לשרתכם במתן יעוץ והדרכה.

משרד ראשי:

רח' החשמונאים 90, תל-אביב,

טלפונים: 03-5615183-4-5

סניף חיפה:

שער פלמר 1, חיפה,

טלפונים: 04-674318-20-21

35 שנות נסיון עשיר בכל ענפי הביטוח. ביטוח מפעלי תעשייה על כל מגוונים, ביטוחי פרט, דירות — בניי מגורים, נסיעות לחו"ל, רכב פרטי, תאונות אישיות, ביטוח חיים, ביטוח רפואי (מחלות, נתוחים והשתלות) ורופאת שיניים.

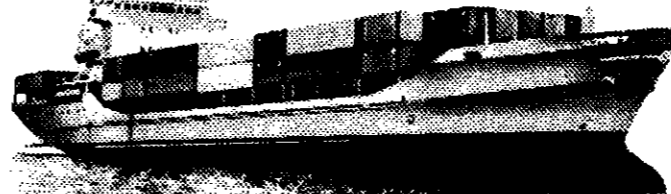
רכשנו נסיון רב בביטוחים ספציפים לעובדי הים לכל דרגותיהם, כולל ביטוח נכות, החזר הימאי מחו"ל באופן דחוף במקרה אירוע, חלילה, במשפחתו הקרובה בארץ. תוכניות חדשניות מותאמות במיוחד לעובדי הים.



קו ספנות סדיך לשרות היבואנים והיצואנים

אלאלוף ועוה' ספנות בע"מ

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



הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה להמבורג, ברמן, רוטרדם, אנטורפן, פליקסטאו וחזרה אוניות מכולה חדישות

CARMEL ALTONIC
CARIBIC ו-



דו"ח מזכירות

דיוני מועצת האיגוד

בין ה-7 למרץ 1989 עד ה-9 בו התכנסו חברי מועצת החטיבות של האיגוד הארצי לקציני ים לדיונים השנתיים בפעילות המזכירות וכבעיות העומדות על הפרק.

כמשך שלושת ימי הדיונים הועלו מיגוון בעיות של החברים באוניות והוכאו הערכות לגבי מצב הספנות הישראלית.

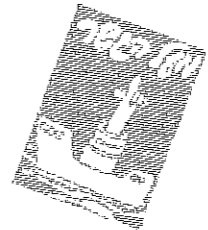
המועצה הינחתה את המזכירות במספר נושאים שחלקם מוכאים להלן:

1. לאחר דיון על "אוניות העתיד" הנכנות ע"י חברת "צים" אושר פה אחד הניסוח הבא: "המועצה מברכת את החלטת חברת צים לרכוש אוניות חדשות, אך יחד עם זאת המועצה מביעה את פליאתה ומורת רוחה מן העובדה שהנהלת החברה לא טרחה להתייעץ גם עם נציגי האיגוד לפני שקבעה את מדיניותה לגבי תפעולן של אוניות אלו."

2. לאחר עיון מחודש בסעיפי התקנון ובדיקת המצב בציבורי עובדים אחרים המאוגדים בהסתדרות הכללית ובגופים דמוקרטיים שונים הוחלט ברוב קולות להצביע על שינוי הסעיף בתקנון הנוגע לכהונתן של מועצות האיגוד.

הוחלט ברוב של חברי המועצה לשנות את סעיף 8 (ד) הקובע קיום בחירות כל 3 שנים. בסעיף הנ"ל ובכל סעיף רלוונטי בתקנון הכללי ובתקנוני החטיבות ייכתב ש"בחירות למועצות החטיבות יקוימו מדי 4 שנים."

3. המועצה מקבלת בחיוב את בקשתם של ימאי הגוררות בנמלים להצטרף כשלושה לאיגוד קציני הים ומחזקת את ידי המזכירות לפעול בכל הדרכים הלגיטימיות לבצע בפועל איחוד זה.



הסכמי עבודה

כמסורת השנים האחרונות נוהל משא ומתן נמרץ בין איגודי הימאים לאיגוד חברות הספנות במטרה להשיג הסכם עבודה במהירות האפשרית.

כבר עתה ניתן לכשר על סיכום עקרונות ההסכם לתקופה של 21 חודש כפי שמובא להלן:

זכרון דברים

ביום 2 למאי 1989, סוכמו בין איגוד חברות הספנות, איגוד קציני הים ואיגוד הימאים הדירוגים העקרונית לחידוש ההסכמים הקיבוציים כדלקמן:

1. תוספת של 7% על מרכיבי השכר השיקלי והזר החל ב-1 באפריל ועד 31 לדצמבר 1989*
2. תוספת של 5% על כל רכיבי השכר השיקלי והזר של דצמבר 1989 לתקופה נוספת של 12 חודש, דהיינו עד 31.12.1990.

פגישה עם שר התחבורה

ב-11.7.89 נפגשו מזכירי האיגוד עם שר התחבורה, משה קצב והעלו לפניו את מכלול בעיות צי הסוחר.

השר שמע מאיתנו את דעותינו בנושאים הבאים:

★ מכנהו וחשיבותו של צי הסוחר וההיבטים המשפיעים על שמירתה של תעשיית הספנות.

★ גיוס כוח אדם לקצונה.

★ אכיפת חוק הספנות בהקשר להובלות, ופטורים נרחבים וסוחרים הפוגעים בספנות הישראלית.

השר שמע בהתעניינות רבה את הנושאים שהצגנו לו.

סוכם, על דעת שני הצדדים, להקים ועדה משותפת לאיגוד ולמשרד התחבורה, שתבדוק ותמליץ לפני השר על נקיטת צעדים להבראת צי הסוחר.

מכירת אוניות

לאחרונה היינו עדים למכירתן של מספר אוניות, דבר המצמצם את אפשרות התעסוקה של חברינו.

בתקופה שמחיר החכירה כה גבוה אין בדרך כלל נטיה להיפטר מאוניות כבעלות אלא במקרה של הזדמנות למכור אוניות בלתי פונקציונליות, כגון הגלנועים של "צים".

בחברת "עופר" נמכרו והוצאו מתפעול מספר אוניות ועלינו לתת על כך את הדעת באם יתהוו בעיות תעסוקה לחברינו בחברה זו.

מאבק האיגוד לעבודה מאורגנת

איגוד קציני הים נקט בצעדים אירגוניים ומשפטיים נגד בעלי האוניה "רחלה" המפנה אפר מחברת חשמל בנמל חדרה.

מסתבר שכמו במקרים רבים אחרים התערב משרד התחבורה לטובת בעלי האוניה על אף עבירות על החוק מצדם של אלו.

האיגוד הגיש מספר תביעות משפטיות בנוסף לצעדים אירגוניים במטרה למנוע עבודה בלתי מאורגנת בהפעלת אוניות שרות קטנות בנמלי ישראל תוך התעלמות גמורה של מינהל הספנות מהחוק ובטיחות השיט.

לצערנו, ניראה שרק אסון ימי יעלה על סדר היום הציבורי את התנהגות הכלתי אחראית של מינהל הספנות והשימוש הסלקטיבי שהם נוהגים באכיפת החוק.



גיוס והכשרה של עתודה לצי הסוחר

כבר ניכתב רבות על המחדלים שבגיוס אנשים צעירים כעתודה לצי הסוחר ולאחרונה גם "התבשרנו" על סגירת המכון בעכו במתכונתו הקיימת.

ניראה לנו שהפתרונות המוצעים ייפגעו גם בקצינים, כצרכנים של מערכת ההכשרה ובדעת האיגוד להאבק, ככל שביכולתו, בשינויים העלולים לפגוע בחברינו.

ביטוח השתלות

בישראל ובחו"ל

וטיפולים מיוחדים

בחו"ל

לאור מצב האישפוז והשירותים הניתנים ע"י מערכת הבריאות החליט האיגוד כאירגוני עובדים רבים אחרים, לעשות ביטוח לחברים ולבני משפחתם.

מחיר הביטוח 130 ש"ח לשנה כמפורט במכתבו לחברות הספנות.

ההצטרפות הקולקטיבית מאפשרת להשיג תנאי ביטוח נוחים יותר ולמנוע מנוקמים לשירותים רפואיים מסוג זה הוצאות ענק שלמרביתנו אין יכולת לעמוד בהן.

שלוחת החוף

נתבים

המו"מ על הסכם התייעלות של חברינו הנתבים בנמלים הסתיים לשיעור רצון הצדדים.

מפקחי משרד התחבורה

סוכם נושא השכר של המפקחים והמורי כרשות להכשרה ימית ובוזו הוסרו תביעות האיגוד לגבי השוואת השכר שלהם לשכרם ש רביי-חובלים בחוף.

מפקחים בחברת "צים"

מסתמנת הבנה בין הנהלת "צים" לאיגוד לגבי שיוכם האירגוני של המפקחים, דבר הפותח אפשרות לסיום המו"מ לחתימת הסכם עבודה.

פוליסת ביטוח "מתנת חיים" (ביטוח השתלות).

האיגוד הגיע להסכם עם חברת ביטוח "שלוח" בענין פוליסת ביטוח הנ"ל החל מחודש יולי 1989.

הסכום הכולל של הפרמיה לקצינים הוא בסך 150 ש"ח.

הנכם מתבקשים לנכות משכרם של כל קציני המועצה אצלכם את הסכומים הבאים ולהעבירם בצירוף רשימה שמית לחברת ביטוח "רמון".

• סך — 75 ש"ח ממשכורת יולי 1989 לא יאוחר מ-15.8.89.

• סך — 75 ש"ח ממשכורת אוגוסט 1989 לא יאוחר מ-15.9.89.

את החמחאה הכוללת יש לרשום ע"ש חברת "שלוח" ולשלחה לפי הכתובת: חברת "רמון" לביטוח בע"מ, שער פלמר 1, חיפה.

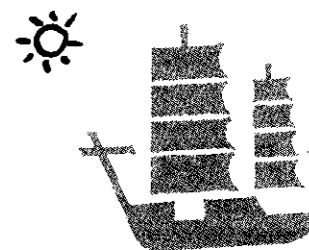
ביחס לקצינים המצטרפים לעבודה בחברה לאחר תמונע הנ"ל, יש לנכות ממשכורתם הראשונה את סך כל הפרמיה דהיינו — 150 ש"ח בתשלום חד פעמי.

הגנו מודים לכם על שיתוף הפעולה.

בכבוד רב,

האיגוד הארצי לקציני ים.

דו"ח מזכיר חטיבת הקצינים



הסכם העבודה

בנוסף לדיווח המזכירות עלינו להוסיף ולדווח על כמה נושאים הנוגעים אך ורק לקצינים.

לגבי תוספת השכר עליה סוכם בוכרון הדברים יתכן ונגיע להסכם עם איגוד חברות הספנות על-ידי הגדלה משמעותית בתוספת הוותק כך שהוותיקים ייצאו נשכרים יותר.

בביגוד, הגענו להסכם על תוספת של מספר פריטים, למפרע מ-1.4.89.

ביטוח שיניים

בימים אלה אנו נמצאים כמו"מ עם חברת הביטוח "דיקלה", כדי לבטח את הימאים בביטוח שיניים. לאחר שנגיע להסכם, נשלח את תנאיו ופרטי לחברים.

שעות נוספות

לצערונו, למרות הבנת הצדדים את צידקת נושא השעות הנוספות, איגוד חברות הספנות התנגד בתוקף לשינוי המצב הקיים.

לאור זאת, אנו מבקשים מציבור הקצינים לעמוד על זכותם לקבל את המגיע להם ולא להגיע להסכמים פרטיים באוניה, בהם על פי רוב יוצא הקצין בסופו של דבר נפסד.

לקצינים הבכירים, ובראשם החובלים הראשונים שבדרך כלל עובדים את גבול 100 השעות הנוספות, אנו קוראים לעמוד על זכותם ולתכנן את העבודה כך שלא יצטרכו לעבוד מעבר ל-100 שעות נוספות.

זאת, מאחר וחברות הספנות טוענות שאין צורך שקצין בכיר יעבור את מכסת 100 השעות הנוספות.

בטחון

למרות דרישותינו החוזרות ונשנות זה מספר שנים, אין חברות הספנות ובראשן חברת "צים" מעוניינות לפתור בעיה כאובה זו של שמירת הבטחון בכבש האוניה על-ידי קצינים. הם בדרך כלל קציני משמרת והשמירה היא במקום שעות מנוחה ובמקום שומר הבטיחות בכבש האוניה ולא שמירת בטחון בלבד.

אנו מבקשים לכן מקציני האוניות:

א. לא לשמור באם שעות השמירה מפריעות לשעות המנוחה, כפי שמצויין בחוזה בסעיף 3.2.2, ולהעיר את תשומת לב רב החובל לכך. אם ככל זאת מכריחים את הקצין לשמור, יש להודיע מידית למזכירי האיגוד — חטיבת הקצינים.

ב. קצין אשר יושב במשמרת כבש האוניה ללא שמירת בטיחות, זאת אומרת ללא שמירת איש צוות, ידווח למזכירי חטיבת הקצינים.

קורסים

בספטמבר שנה זו יפתחו 2 קורסים: קורס מכונאי ראשון וקורס משולב חובל ראשון/רב חובל.

נכון לסגירת הבטחון עוד לא הגענו להסכם עם חברות הספנות בקשר לקורסים המשולבים, למרות שהתרענו כבר לפני שלוש שנים על הצורך בהכנת קריטריונים לקורסים המשולבים.

כאחרונה אנו עדים לכך שחברת "צים" בשיתוף עם משרד התחבורה (ומשרד התחבורה בשיתוף עם חברות אחרות) משנים ומכתיבים חוקים ותקנות חדשות ובכך מעמידים אותנו בפני עובדות מוגברות.

באם לא נגיע לכלל הסכם עד לפתיחת הקורס ניצטרך לפעול בכל האמצעים העומדים לרשותנו, עד כדי אי-פתיחת הקורסים במועד.

הצטרפות לקופות גמל כעצמאיים

לאחרונה הגענו להסכם עם בנק הפועלים וחברת "צים" לאשר לקציני הים העובדים בחברתנו להצטרף לחשבון קופות גמל במעמד עצמאי.

לחלק הסבר על תנאיה של קופת הגמל.

* חשבון של 5% מהמכרזים הלא פנסיוני בשכרך מאפשר לך להנות מהחזר מס בגובה חמס השולי.

* ביטוח חיים בגובה 7500 ש"ח המשתנה מדי 5 שנים.

* התחשבות מידית עם מס הכנסה בחלוש המשכורת.

* הלוואה בתנאים נוחים במיוחד * חשבון שהופיח את עצמו לאורך שנים ועמד בתשלוח כשינויים שעברו על המשק * תחשבון ופתיח על-ידי מתן הוראה למספר השכר בחברת על תספת המצורף לחלוש המשכורת.

ברגע האחרון הגענו להסכם גם עם חברת "אלי" להקצות המעוניינים בהצטרפות לקופת הגמל לפני לחשב החברה.

בכל מקרה, קצין שרוצה לקבל הפחתות בנושא זה יפנה למזכירי חטיבת בכל עת.

גינוי

רכיבובל דוד טריביאש חרג מסמכותו בדרישותיו מקצין סיפון ועל כך הודה על-ידי ממוניו בחברת "צים" אנו מגנים את הוראתו של רב החובל לא לאפשר לקצין הנדרש להתקשר עם נציגו באיגוד לצורך ביורר וכוונותיו.

אגרת בחינות

פנינו למשרד התחבורה בנושא גובה תשלום אגרת הבחינות בכללו ובפרט גובה תשלום הבחינות החוזרות.

בימים אלה הובטח לנו ע"י משרד התחבורה לשנות את גובה התשלום לבחינות החוזרות.

גלים

צפוי גידול נוסף ברווחי חברת הספנות אל ים

החברה מנהלת על-ידי משפחת רקנאטי ושווה כ-200 מיליון דולר

חבת אל ים ספנות עשויה להציג גידול נוסף ברוח חיה בשנת '89. בשנת '87 הרווחיה אל ים 9.7 מיליון שקל. ב-'88 גול הרווח מעסיק הספנות עד 17 מיליון שקל, וב-'89 הוא עשוי להפתחם כלמעלה מ-24 מיליון שקל.

הרווח הכולל בשנה שעברה הסתכם ב-61 מיליון שקל, אך הוא כלל רווח מיוחד (מימוש השקעה) בסך של 43 מיליון שקל בגין מכירת פניות בנקאיות שבהסדר. אל ים שימשה בעת משבר הבנקאיות כצינור לרכישת פניות בתיקי של עשרות מיליוני דולרים. לרבי דב תרמור, מנכ"ל השקעות דיסקנט השותפה באל ים, שימשה החברה כחשבון נוסטרו לפעילות בבנקאיות עבור דיסקנט.

אל ים החזיקה עד לאתרונה 8 אחוזים ממניות דיסקנט, ובמסגרת הסדר הבנקאיות נמכרו 4 אחוזים. במ אזנה לסוף דצמבר '88 מחזיקה אל ים במניות ורשומות בספריה בשווי הנמוך ממחיר השוק בסך של 28 מיליון שקל. בשנה הנוכחית ייפד חלק ממניות אלה - דבר שייצור רווחי הון נוספים לחברה.

אל ים עוסקת בספנות בינלאומית, והיא מפעילה מכ לית האניות תפורות המובילות גרעינים, פחם, אשלג, ברזל ונפט. פעילותה בשוק המסומי גדולה, והיא נחשבת לחברת הספנות השנייה בגודלה בארץ לאתר צים.

שמאל רחנבלום

טלפון בנמל חדרה

אנו שמחים להודיע, שלאחר התכתבויות עם שר התיקשורת וחברת בזק הם נענו לפנייתנו החוזרות ונישנות והתקינו במזח של נמל חדרה טלפון ציבורי שמספרו 06-334109.

אנו מקווים שבכך יוקל על החברים המפליגים להתקשר לבתיהם.

תודה למשרד התיקשורת ולבזק על שהלכו לקראתנו.

אשרת כניסה לארה"ב

לאחרונה התגברו התלונות על אי-קבלת אשרות כניסה ("ויזות") קולקטיביות בהגעת האוניות לנמלי ארה"ב ועל-ידי כך אי-ירידת הימאים בנמלי ארה"ב.

אנו מצידנו דרשנו מחברת "צים" לצייד כל קצין באשרה לפני עלייתו על אוניות המפליגות לארה"ב ועל הקצינים לדרוש ולקבל אשרות כניסה לפני יציאתם מהארץ.



אוניות חדשות

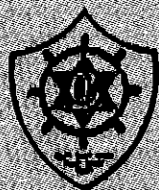
אנו ממשיכים בימים אלה כמו"מ להפעלת האוניות החדשות אשר הראשונה שבהן תצטרף בחודש מרץ-אפריל 1990 לצי האוניות של חברת "צים".

אלי רומנו — יהושע שפירא
מזכירי חטיבת הקצינים



אחים עופר

בעלי ומפעילי אניות



משרד אשדוד

רח' הנמל 2, חיפה.

נמל אשדוד, ת.ד. 4095 אשדוד

ת.ד. 1755 חיפה, מיקוד 33411

טלפון: 08-521121/561810

טלפון: 04-675675

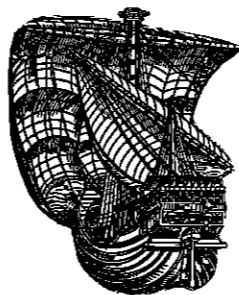
כיצד להישרד?

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ

נראה לי, שהגיע הזמן לחשוב על צירופם של מפעילי הגוררות בנמלים, מפקחי חברות הספנות הפרטיות, על כל אותם מפעילים של כלי שיט קטנים העוסקים בפעילות מסחרית (יאכטות נוסעים, ספינות קזינו, ספינות מחקר, ספינות אספקה, ספינות השופכות לים חומרים מזהמים וכו') ואפילו על מפקחי חברות הסיווג הימיות למיניהן.

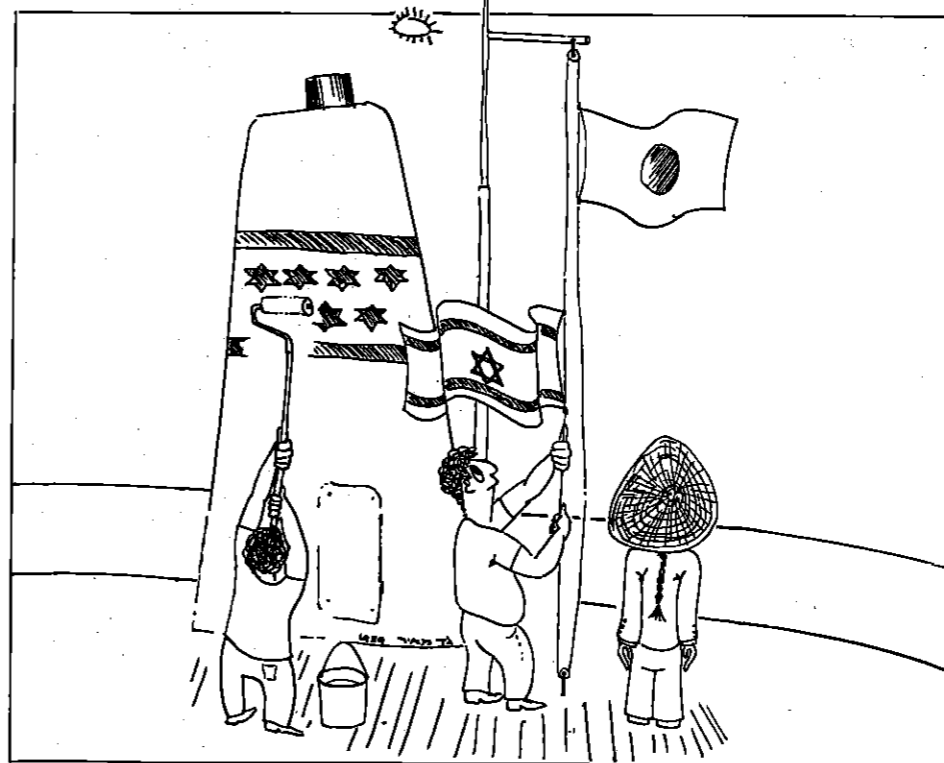
אין לי כל ספק שרבות הבעיות שתתעוררנה, ולא קל יהיה להגיע בפועל למטרה זו, אך ככל שנקדים להקדיש לכך מחשבה ומאמצים — כן יגדלו הסיכויים שלנו להבטיח את האינטרסים הבסיסיים שלנו עצמנו, וכן של כל אותם עובדים נוספים שאותם מניתי כאן.

במקביל, עלינו להמשיך ולהשתלב באותם גופים בינלאומיים וישראליים בהם אנו חברים כבר היום (אירגון התובלה הבינלאומי, I.T.F., האירגון העולמי של הנתבים I.M.P.A., ההסתדרות הכללית בישראל) ולנסות להגיע להסכמים דומים גם עם גופים נוספים מתאימים (כגון: האירגון הבינלאומי של רבי-החובלים, IFSMA, אירגון הטייסים הישראלי ועוד).



אסור לנו בשום פנים ואופן להזניח לרגע את המאמצים שעשינו בעבר, ועדיין עושים כיום, להחזיר את הגלגל אחורנית ולהביא לידי כך שקובעי המדיניות בממשלת ישראל יראו מחדש את הפוטנציאל האדיר הטמון בספנות ישראלית אמיתית, ולעומתו את הסכנה הגדולה הנשקפת למדינה, הן מבחינה בטחונתית והן מבחינה כלכלית אם וכאשר תחוסל ספנות זו לחלוטין.

כאופטימיסט מושבע, אני מאמין שבאם לא נחייאש ונרים ידיים, נוכל להמשיך ולהתקיים בכבוד במקצוע בו בחרנו ושבו עסקנו שנים רבות.



מי הרס את צי הסוחר שלנו?

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ

בשנים האחרונות, בפרט בשיאו של המשבר בספנות הישראלית, התרעתי פעמים רבות הן בכתב והן בע"פ (בעיקר באסיפות של רבי חובלים ומכונאים ראשיים) כי הסכנה החמורה ביותר הנשקפת לנו, נובעת מחוסר הכשרת קציני ים ישראלים זוטרים.

באותה תקופה, חיפשו חברות הספנות, בעידודו של מינהל הספנות, דרכים שונות ומשונות כדי להיפטר — פשוטו כמשמעו — מרבי חובלים ומכונאים ראשיים ישראלים.

מובן מאליו שחלק גדול מזמנם של מזכירי החטיבה באיגוד נועד לא לאפשר מימוש שאיפה זו של חברות הספנות ומינהל הספנות. מצב דומה שורר גם בחטיבת הקצינים באיגוד.

באותה עת, נקטו חברות הספנות — שוב, בעידודו של משרד התחבורה ושיתוף פעולה מלא מצידו — בצעד נוסף, הרבה יותר אלגנטי ופחות גלוי לעין, כדי להשיג את אותה מטרה שהציבו לעצמן: הקטנה דרסטית של מספר קציני הים הישראליים.

הן הפסיקו, כמעט לחלוטין, את הכשרתם של קציני ים חדשים.

לא זו בלבד שהפסיקו לעודד את הצטרפותם של בחורים צעירים בעלי פוטנציאל מתאים לשורות צי הסוחר, אלא שגם אותם מעטים אשר ניסו, ביוזמתם, להתקבל כצוערים, נידחו הן ע"י מינהל הספנות (דרך "הטיירוטים") והן ע"י חברות הספנות ("מצטערים, אין לנו מקום בשבילך").

הספנות הישראלית גוססת

כיום, ברור לחלוטין שהספנות הישראלית נמצאת בתהליך מתקדם של גסיסה, ומותה הוא רק שאלה של זמן.

כמובן שבעלי אוניות ישראליות ממשכים להתקיים ואף עושים חיל, אלא שהם מפעילים את אוניותיהם, יותר ויותר ע"י ימאים וקצינים זרים.

ידוע לנו באיגוד, וידוע גם למשרד התחבורה, על מספר רב של אוניות הנמצאות בכעלות ישראלית ואשר על פי החוק חייבות להיות מצויות בימאים ישראלים, אך בפועל הן שטות תחת דגלי נוחות וכמובן מופעלות ע"י צוותים זרים.

בעוד שאיגוד קציני הים עושה כל אשר בידו כדי להילחם בתופעה זו של "הבריחה מהדרגל" הרי שמשרד התחבורה הישראלי, אשר צריך להיות המעוניין העיקרי למנוע בריחת אוניות ישראליות מהדרגל הישראלי, עושה בפועל בדיוק את ההיפך מכך: הוא מעודד בעלי אוניות ישראלים לקנות אוניות, למכור אוניות ולהפעיל אוניות — והכל תחת דגלים זרים ובאמצעות ימאים וקציני ים זרים.

יש לזכור כי משרד התחבורה מייצג את ממשלת ישראל ואת מדינת ישראל. באופן פרדוכסלי, אותו גוף אשר גרם לחיקוקו של חוק הספנות — הוא המסייע העיקרי לעבירות מתמידות על חוק זה.

ברצוני להזכיר בזאת את המקרה של האוניה "עטרה", השייכת לחברת השיט הלאומית "צים", שניקתה בשעתו ע"י החברה בהן עתק, אשר בצורה זו או אחרת ערכה לו מדינת ישראל כולה.

אוניה זו, לאחר שהופעלה במשך שנים מספר באמצעות ימאים וקציני ים זרים (לאחר שתחברת "צים" קיבלה פטור מתאים ממשרד התחבורה לצורך זה), הגיעה יום אחד לנמל חדרה.

או אז נודע לאיגוד כי הפטור שניתן לחברה בענין שכירת קצינים זרים ל"עטרה", פג תוקפו זמן רב לפני שהאוניה הגיעה לחדרה.

גם משרדי ממשלה אחרים, כגון משרד האנרגיה, משרד החקלאות ומשרד המסחר והתעשייה אינם דואגים לכך שהיבוא לישראל והיצוא ממנה יוכל — לפחות בחלקו הגדול — באוניות המופעלות ע"י קציני ים ישראלים — אני מרשה לעצמי בזאת להאשים את כמשרד ממשלת ישראל של שנות ה-80 ובפרט אר קובעי המדיניות של משרד התחבורה — מינהל הספנות כעשור האחרון, בהרס שיטתית של הספנות הישראלית האמיתית (כלומר, זו המורכבת מאוניות המתופעלות בימאים וקציני ים ישראלים).

במקביל, הורה האיגוד לנתבי נמל חדרה ולאנשי הגוררות שם, שלא לתת שירותי ניתוב לאניה זו כל עוד היא בחזקת עבריינית על חוק הספנות.

לא זו בלבד שמשרד התחבורה לא נענה לפניית האיגוד ולא כפה את החוק על החברה, אלא שאף הגדיל להרע.

באמצעות פרקליטות המדינה תבעה מינהלת נמל חדרה (קרי: משרד התחבורה), את האיגוד ואת נתבי נמל חדרה לדין בבית הדין לעבודה בחיפה בטענה של הפרת הסכם העבודה של הנתבים.

כתצהיר של המדינה נאמר כי האניה "עטרה" הינה אוניה זרה לחלוטין ואין היא כפופה לחוק הספנות הישראלי. לדעתי, ניתן היה להפריך טענה זו גם באופן משפטי, אך מכל מקום בשפת בני אדם פשוטים, שאינם בקיאים בלשון המשפטית, ניתן לקרוא לטענה המגוחכת הזאת רק בשם אחד: שקר גס.

מותר לכם לתבוע אותי!

לצערנו הרב, בתי הדין לעבודה נוקטים בשנים האחרונות עמדה (לפחות באותם נושאים שהאיגוד שלנו נוגע בהם), שאילו מישהו אחר היה נוקט בה, היינו קוראים לזאת תופעת "הראש הקטן".

כלומר, במקום שכית הדין ירד לעומקו של ענין, הוא נמנע מלדון בטענות כבדות של האיגוד נגד המדינה או רשויותיה בטענה "שאינן זה מעניינו של בית דין זה".

מקרה "עטרה" הוא רק דוגמא אחת מיני רבות של אוניות ישראליות במאת האחוזים אשר משרד התחבורה פוטר אותן מדישיות החוק.

עמדה זו נוקטת ע"י משרד התחבורה ביהירות לכל חברות הספנות הישראליות וכל בעלי האוניות הישראלים.

מדוע אין "לובי" לספנות העברית?

מאת: מ/ר שלמה אלימור

הדמוקרטיה, ממשל הכרות כהגדרתם של פילוסופים יוונים, היתה שיטה חברתית שהתאימה לצורת החיים וגודל האוכלוסין של ערים בסדר גודל של אתונה העתיקה. החיים המודרניים, במלוא מורכבותם וגודל המסגרות החברתיות, אילצו את החברה האנושית למצוא טכניקות פעולה לקיום שיטה דמוקרטית כרע במיעוטו, כהתבטאותו של וינסטון צ'רצ'יל. התפישה המודרנית של המדינה כאמנה חברתית (רוסו) הגדירה את חובת השלטון לדאוג לצורכי הכלל ולהתחשב גם ברצון המיעוט.

החיים המודרניים העמידו כאמור בעיית ואתגרים לפני השיטה הדמוקרטית וכבכל יצירת אנוש רבו גם המוטציות.

אחת התופעות המוכרות בדמוקרטיה שלנו הינה שלטון הקליקות, השם את הדגש לספק את צרכיה (אד הוק) של אותן קואליציות המבוססות על "שמור לי ואשמור לך".



מה בין קליקות למפלגות

ההבדל בין קליקות המוכרות בכל שטחי החיים לבין ההתארגנויות הלגיטימיות כמפלגות, איגודים מקצועיים וכדומה, הוא בכך שהקליקה מבוססת על אינטרס מזדמן ובלתי לגיטימי ולפיכך גם בלתי מוצהר.

הקליקה איננה נושאת בשום אחריות לצורכי הכלל או המיעוט בחברה ובראש מעיניה השגת מטרת אישיות הנוגדת לרוח את האינטרס הציבורי.

כמשטר של קליקות מטושטשים הגבולות בין פעולות לגיטימיות והתחירה לרווח אישי על חשבון הכלל ומכאן גם קצרה הדרך להרס כל סדר ציבורי.

לאחר שנת 1967 בנתה מדינת ישראל חלק גדול מכלכלתה על עבודה זולה ושווקים ספציפיים ולא צריך הרבה חוכמה שלאחר מעשה להסביר את נוקי האינתיפדה. ענף הבניה שלנו, מהמפגרים בעולם, ו"תעשיות החומס" האחרות צועקות חמס.

כוחות השוק בכלכלה החופשית הינם גורם מכריע אך לא התייחסו להתעלמות מוחלטת של הממשלה מתשתית כלכלית כתעשיית הספנות והזנחת האינטרס הלאומי לטובת אינטרסים ספקולנטיים, תחת סיסמא של "כלכלה חופשית".



מי מתחשב באינטרס הלאומי

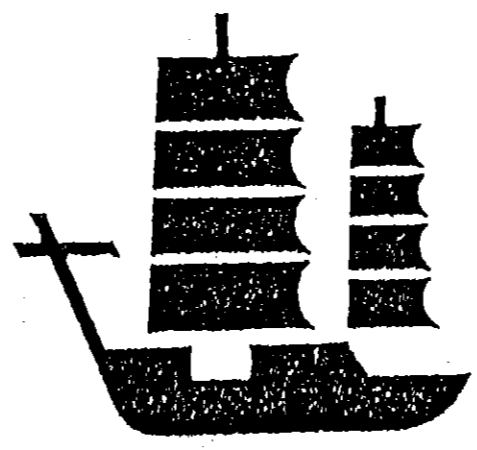
אותם המומחים המייחסים את כל תחלואי המשק לעלויות השכר, הינם — לא במקרה — גם המקוננים מרה על פגיעתה הכלכלית של האינתיפדה כאשר ההיבט החברתי לא נחשב גורם בעל משמעות.

נראה שלא ירחק היום שוערה אחת מיני רבות תחפש את האחראים להרס הספנות הלאומית ואיבוד השליטה של המדינה, על אחד מענפי התשתית הכלכלית.

במשטר של קליקות, משגשגות ועדות החקירה למיניהן מתוך מגמה לטאטא מתחת לשטיח כל סימן זיהוי של אחראי פוליטי.

יצירת "לובי" לעניין מסויים, מותנית במשטר של קליקות ביכולת המעוניין להציע תמורה ישירה, אלקטורלית או סוחרת, לטובתו של הפוליטיקאי המצוי.

קלישאות כ"אינטרס לאומי" ו"סיכוי כלכלי", אינן זה מכבר סחורה העוברת לסוחר ולכן כה מעטים נבחרים העם המוכנים להטות אוזן לטיעוניהם.



שאלתה מס' 387

חבר הכנסת שמעון שיטריט שאל את שר התחבורה ביום כ"ה באדר א' התשמ"ט (2 במרס 1988):

מנתונים שבידני עולה כי חלה עליה חדה באחוז קציני הים הזרים על אוניות צי הסוחר הישראלי, משיעור של 11% בשנת 1985 לשיעור של מעל 50% בשנת 1988. כמו כן, נמסר לי כי מספר הצוערים בכתי הספר הימיים יחד והתמשכות מגמה זו עלולה לחבוט להיעלמותם של קציני ים ישראלים מאוניות הסוחר.

ברצוני לשאול:

1. האם יכול השר לאשר את הנתונים?
2. האם יכול השר לתת נתונים מדויקים לגבי אחוז קציני ים זרים בשנת 1988?
3. האם השר מודע להשלכות הנובעות מהמגמה הזו מבחינה לאומית-בטחונית ומבחינה כלכלית?

4. האם נכון שהיעדים שהוצבו עליהם משרד התחבורה להגדלת מספר הצוערים לא הושגו?
5. האם היתה מדיניות מקלה מצד משרד התחבורה במתן פטורים להעסקת קציני ים זרים באוניות צי הסוחר הישראלי?
6. מה ברעת השר לעשות כדי להתמודד עם הבעיות?

תשובת שר התחבורה משה קצב לשאלתה מס' 387:

- 1-2. הנתונים כפי שהוצגו אינם נכונים בנוסף מתקיימת פעילות שוטפת של הרשויות להיגוי והכשרה ימיים ופעילות של 3 בתחום הספר הימיים הקיימים והמכשירים מדי שנה עשרות בוגרים לקצונה ימית בחיל הים ובצי הסוחר.
- 1-2. הנתונים כפי שהוצגו אינם נכונים. אחוז הקצינים הישראליים והזרים בצי הסוחר הינו: בשנת 1985 — 81.7% קצינים ישראלים ו-18.3% זרים; בשנת 1988 — 70% קצינים ישראלים ו-30% זרים.

MANO INTERNATIONAL SHIPPING ENTERPRISES

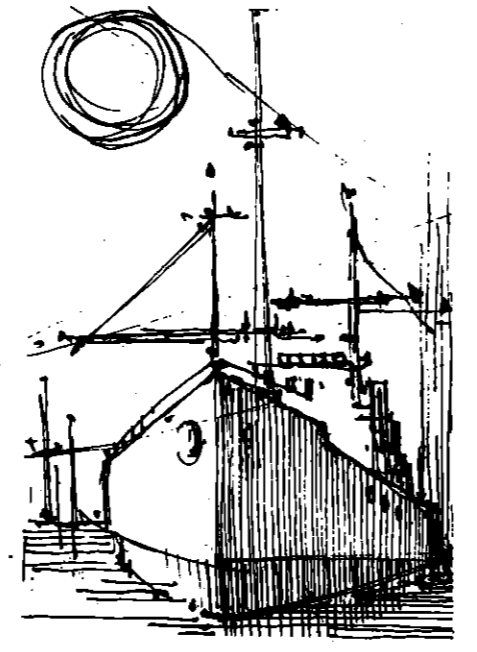
משרד ראשי חיפה, תיבת דואר 44814
טל 04-3727464
אשרד שדר רמל בית 44
טל 052-24011
תל אביב 03-282121
אילת טל 44707
פקסימילית מס' 04-522223

למלת מניין בעולם הספנות הישראלית ואניות החברה נפתחו וסירות ברחבי תבל מיבד רחבות התשתיות והכלכליות מעדימות לנשות עסקים עם אישי מנו באמצעות 4 הורדות המבצעות של רחבת אשר רץ

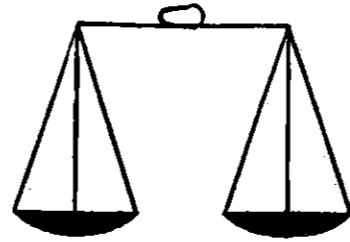
כאשר אתה נוסע נסלה, לוח ידו של נציג מנו אתה יודע שרצי האי יעשה עז מנו לכולנו כדי שישקטן ותבצע באופן המינימלי ביותר צד היה לנו 35 שנה, 37 היום ונשתייך הנות המוביל את החברה הסכה

35 שנות שרות ואמינות

מנו ספנות בינלאומית



מדור משפטי



האשראי הדוקומנטרי בעסקאות בינלאומיות

מאת: עו"ד אפרים גלסברג

אף אחד מהצדדים לעסקה אינו מוכן לשלם או לקבל תמורתה כשהסחורה בידו של הצד השני מאחר ואינו נותן אימון בצד השני ובמערכת המשפט וההוצאה לפועל של הצד השני לעסקה ושני הצדדים חוששים מתרמית או אי-התאמה במכר שתתגלה בשלב מאוחר מדי מכדי לעצור את ביצוע העסקה.

האשראי הדוקומנטרי נועד לתת ליצואן וליבואן בטחון מירבי. התוצאה היא ששני בנקים, אחד ככל מדינה, ערבים לחיובים המקבילים של הצד השני לעסקה.

אדגים כיצד השיטה פועלת בדוגמה הבאה: יבואן בישראל מתקשר עם יצואן בארה"ב בחוזה לרכישת מכונה. בחוזה המכר מפורט תאור המכונה, תאור מלא של המסמכים הנלווים כולל תאור הסחורה בשטר המטען וקביעת תנאי השלום (נניח שני שעורים, האחד 10 ימים לאחר הצגת שטר המטען והשני 6 חודשים מאוחר יותר). במהלך העסקה, כל צד מודיע למישנהו איזה סניף בנק יפעל לטובתו בעסקה.

היבואן הישראלי פונה לבנק שבו הוא מנהל את עסקיו בישראל ומבקש שהבנק יערוב לרכישת המכונה. הבנק בישראל מכיר את לקוחו ויכול לדעת באם אפשר לערוך לעסקה.

הבנק מקבל הוראות מפורטות משני הצדדים מתי וכיצד וכנגד אלו מסמכים עליו להעביר תשלומים לבנק המייצג את היצואן האמריקאי.

הבנק בארה"ב מקבל את הערבויות של הבנק בישראל וכנגדם ערב ליצואן שיקבל את כספו בתנאי שהיצואן יעמוד בתנאי חוזה המכר.

מיד לאחר הטענת המכונה באוניה, וקבלת שטר מטען, מוגשים המסמכים שנדרשו בחוזה לבנק בארה"ב. הבנק בודק את ההתאמה שבין המסמכים לדרישת החוזה ומעביר את המסמכים לבנק ישראל.

במועד הקבוע בחוזה (10 ימים לאחר הטענה) ישלם הבנק בארה"ב ליצואן ובאותו מועד יעביר הבנק הישראלי באופן אוטומטי את התשלום הראשון ויחייב את חשבוננו של היבואן אצלו. במועד שנקבע לתשלום שני יחזרו על הפעולה.

למעשה, משהוצגו המסמכים בהתאם לחוזה אפילו בפעיל היבואן את "קשריו הטובים" בבנק ומבקש לעכב את התשלום, הסחורה יצאה מידי של היצואן בהסתמך על הבטחת הבנקים להעביר את התשלום במועד.

כפי שניתן להבין ממורכבות הני"ל אין יחסי אמון הדדי בין היבואן ליצואן. (כסוגריים אציין, שגם יחסי האמון בין הבנקים די מוגבלים אולם הבנקים פועלים בהתאם לכללים שהתגבשו בלישקת המסחר הבינלאומית והפרת הכללים על-ידי אחד הבנקים תיפגע במוניטין שלו ועלולה לגרום להתערבות הלישכה ואף לחרם בינלאומי על הבנק).

המוביל צריך לקבל לאוניתו את הסחורה ולברוק באם תאור הסחורה הנראה לעין זהה לתיאור המופיע בשטר המטען ולאשר שקיבל לאוניתו את המטען במצב טוב, (כלומר, לתת שטר מטען "נקי").

באם יש אי התאמה או שהסחורה במצב לא טוב עליו לרשום הערה בשטר המטען ואז השטר אינו נקי והיצואן אינו יכול לקבל את כספו מהבנק (אלא אם כן היבואן ויתר על ההערה).

מצב זה קורה לא פעם כשהיצואן מפעיל לחץ על סוכן האוניה ורוב החובל להשאיר את שטר המטען נקי ומוכן לתת מכתב שיפוי לאוניה כנגד כל נזק כתוצאה מכתב השיפוי.

כידוע אסור לרכ החובל לוותר ליצואן ולקבל את מכתב השיפוי שכן עליו לזכור שהוא בפרק זמן זה משמש כנאמן על שני הצדדים לעסקה והמוביל עשוי למצוא עצמו מסייע לתרמית כנגד היבואן או הבנק או שניהם גם יחד.

הודעה בדבר מינוי חברי בית הדין המשמעת לימאים

לפי חוק הספנות (ימאים), התשל"ג — 1973

בהתאם לסעיף 135 לחוק הספנות (ימאים), התשל"ג — 1973 (להלן — החוק), אני מודיע כי בחוקף סמכותי לפי סעיף 132 לחוק ובאישור שר המשפטים למעמדות עורכי הדין שברשימה, מינתי את האנשים המפורטים להלן לחברי בית הדין לימאים

רשימה ב'	רשימה ג'
שמואל מולנר	שמואל צוקר
מרדכי כהריאל	ישעיהו גרומן
אורי סבורסקי	שלמה אלימור
אביטל קרביצקי	מרדכי דרוקר
אריה קושילביץ	אלי רומנו
משה מנור	בנימין כהן
אהוד למדני	שלמה אביטן
עופר אטיאס	יגאל כהן
יוחנן כהן	צבי פלוטניק
עודד נהבנק	יהואל פדידה
אורי מירון	אליהו יפה
חיים צוקר	מוטי התשואל
אברהם מירון	מאיר צדקה
אליעזר ערמון	

כ"ט באדר ב' התשמ"ט (5 באפריל 1989)
(חמ" 1434-3)

משה קצב
שר התחבורה

שיר "הרס" לים

זמר אהבה לים
כבר מזמן לא מקורי
ולכן קצת במחילה
יסגרו קסון שירי
ים חושי, רחב נכבד
שלל קסמין ממליחים
פצעי מי שאין לו גד
בחופי מיבטחים
רי מלח לה וגריז,
קצפך לבן מקיז
ושובל צחור זך
אל כל אוניה נכרך
ל"ירוקים" אתה אכזר
(בני מעיים, בלי שר)

חמתו של פוסידון,
שפוך על הגלים, נידון
הבדידות — גם היא קשה:
בלי מולדת, בלי אישה.
תוגתך, המשכרת
סרנדה מזמרת
לסירנות הצנועות
שעם לילה מופיעות
את לחמי שעל מימך
כך אשלח למרחקים
יחסלו מיטב דגך
טועמי הרקיקים.
ים אדוות ונתשולים
מרובה מעללים

מתרשיש וצי צידון
משלמה ועד היום
עז הינך ורב דמיון
(עם או בלי כל הגיון).
לא אקשור לך כתרים
לא אבליע נדרים
כי אני אותך "מזריק"
במקום אופיום, נגד ריק.
מול שקיעה אחת שלך
אדמומית וחכלילית
כל הוני יהא הונך
והיתר ללילית

(השם שמור במערכת)

ב-1.9.88 פורסמו תקנות שהתקין שר התחבורה בעניין נוהל הטיפול בנוסעים סמויים באוניות ישראליות.

כשל חשיבותן מצאנו לנכון להביא את ניסוחן המלא לידיעת החברים:

בתוקף סמכותי לפי סעיף 230(א)(3) לחוק הספנות (ימאים), התשל"ג-1973 (להלן - החוק), ולאחר התייעצות עם הועדה המייעצת לפי סעיף 229 לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנות אלה, "נוסע סמוי" - אדם הנמצא בכלי שיט ישראלי (להלן - כלי שיט) ללא ידיעת בעלו או קברניטו.

2. (א) לא יפליג אדם בכלי שיט כנוסע סמוי.
(ב) לא יסייע אדם לאחר לעלות על כלי שיט או להפליג בכלי שיט כנוסע סמוי.

3. מי שגילה בכלי שיט נוסע סמוי או מי שידוע לו על הימצאות נוסע סמוי בכלי שיט יודיע על כך מיד לקברניטו.

4. נוסע סמוי שהתגלה בעת שכלי השיט נמצא בתחומי נמל ההפלגה, יורידו הקברניט מכלי השיט ויחזירו לשלטונות נמל ההפלגה.

5. (א) הקברניט יברר וירשום ביומן הרשמי את נסיבות גילוי הנוסע הסמוי ואת מירב המידע אודותיו, שיכלול, במידת האפשר, פרטים אישיים אלה: שם, גיל, אזרחות, מען, מקצוע, דרכון או מסמכי זיהוי אחרים, וכן מקום העליה לכלי השיט ונסיבותיה; הקברניט ישאל את הנוסע הסמוי על כוונותיו ובקשותיו וירשום ביומן הרשמי.

(ב) הקברניט יקח את מסמכי הנוסע הסמוי וישמרם אצלו עד הורדתו מכלי השיט.

(ג) בעת קבלת המידע ורישומו, יהיה נוכח, בנוסף לקברניט, גם אחד מאנשי צוות כלי השיט.

(ד) הקברניט ידווח בהקדם האפשרי על גילוי הנוסע הסמוי בכלי השיט למפקח ולבעל כלי השיט.

6. נוסע סמוי כפוף לפיקודם של הקברניט ואנשי הצוות, כהתאם לנוהג הימי המקובל, בכל הנוגע למשמעת בכלי השיט, והוראות פרק ו' לחוק יחולו עליו בשינויים המחוייבים.

7. הקברניט יספק לנוסע סמוי, בעת הימצאו על כלי שיט, מקום מגורים, כלכלה, וטיפול רפואי, בהתאם לצורך, הכל לפי האפשרויות והנסיבות.

8. בתקופת שהייתו של נוסע סמוי על כלי השיט רשאי הקברניט להטיל עליו ביצוע עבודות המתאימות לכשרו, ולכישוריו, למינו ולגילו, כתמורה לסיפוק צרכיו כאמור בתקנה 7 ולהסעתו בכלי השיט; ואולם לא יוטלו על נוסע סמוי עבודות של איש צוות שלביצוען נדרשת הסמכה כמפורט בחוק.

9. הקברניט יביא לידיעת הנוסע הסמוי, מיד עם גילויו, את הוראות תקנות 6 ו-8.

10. (א) הקברניט יוריד את הנוסע הסמוי בנמל הראשון אליו הגיע כלי השיט לאחר גילויו, ואשר בו יתירו שלטונות הנמל את הורדתו.
(ב) התגלה נוסע סמוי שהוא אזרח ישראלי בכלי שיט שהפליג מנמל בישראל, יעשה הקברניט את כל הסידורים הנאותים לצורך החזרתו לישראל.

(ג) ראה הקברניט כי בנמל כאמור בתקנת משנה (א) נשקפת סכנה לחיי נוסע סמוי בשל השתייכותו לגזע, לאום, השקפה, דת, אזרחות, חברה או בשל השקפה מדינית מסויימת, יעשה הקברניט, בהתייעצות עם המפקח ובעל כלי השיט הסדר הולם אחר ובלבד שלא יסכן את כלי השיט ואת שלום הנמצאים בו.

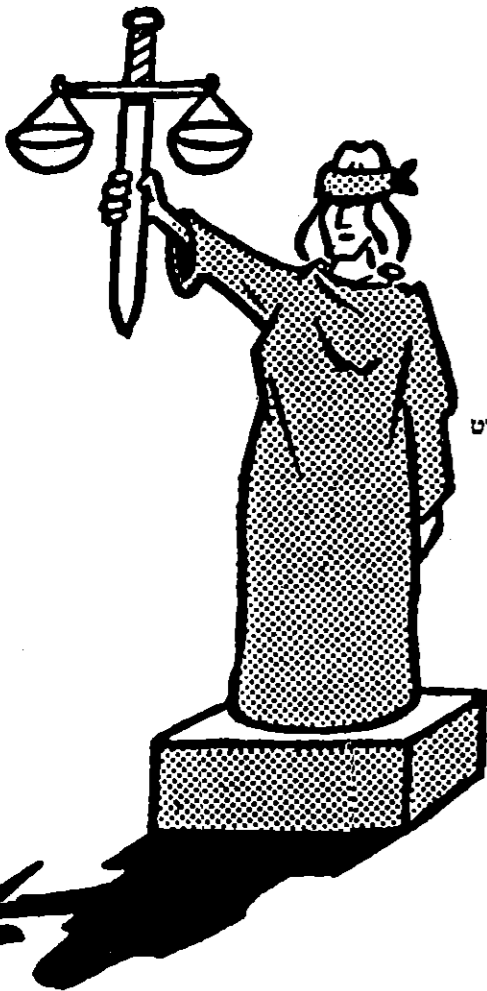
(ד) הקברניט ירשום ביומן הרשמי דין וחשבון על פעולותיו לפי תקנה זו ובכלל זה אופן הורדת הנוסע הסמוי. נעשתה הורדת הנוסע הסמוי בהתייעצות עם המפקח ובעל כלי השיט, ידווח להם בכתב על ההורדה בהקדם האפשרי.

11. (א) כאשר מתקרב כלי השיט לנמל, או משייט בסמוך לחוף, רשאי הקברניט לנקוט באמצעים הדרושים כנסיבות העניין למניעת ירידתו לחוף של הנוסע הסמוי ללא הסכמת השלטונות המקומיים.
(ב) הקברניט ירשום ביומן הרשמי את האמצעים שנקט למניעת ירידתו של נוסע סמוי כאמור בתקנת משנה (א) ואת הסיבות לנקיטת אמצעים אלה.

12. (א) אי-קיום תקנה מתקנות אלה מהווה עבירה.
(ב) העובר על תקנה 2(א) - דינו מאסר שישה חדשים; העובר על תקנה 2(ב) - דינו מאסר ארבעה חדשים; העובר על תקנה מתקנות 3, 4, 7, 8, 11 - דינו מאסר שלושה חדשים.

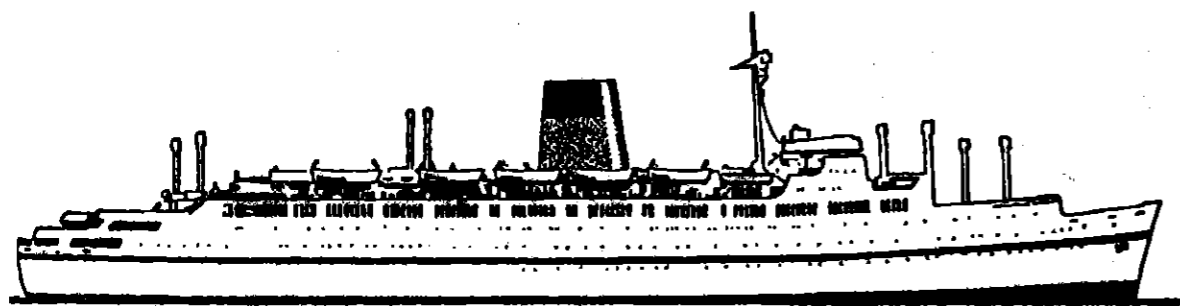
כ"ב בסיון התשמ"ח (7 ביוני 1988)

חיים קורפו
שר התחבורה

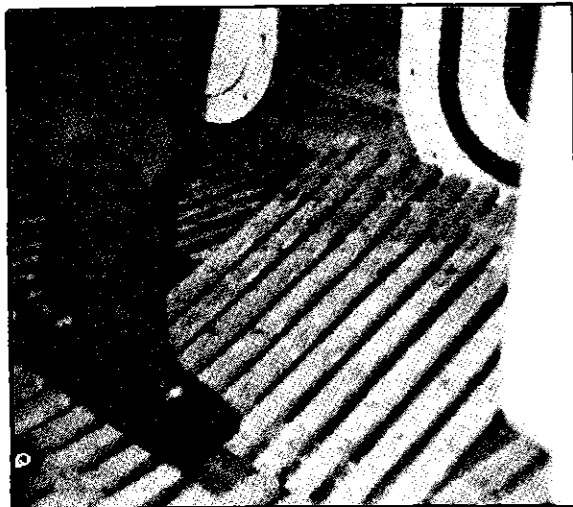


ירידת הנוסע הסמוי מכלי שיט

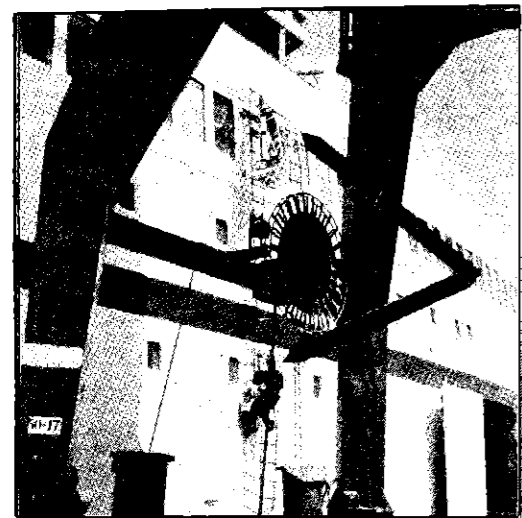
עונשין



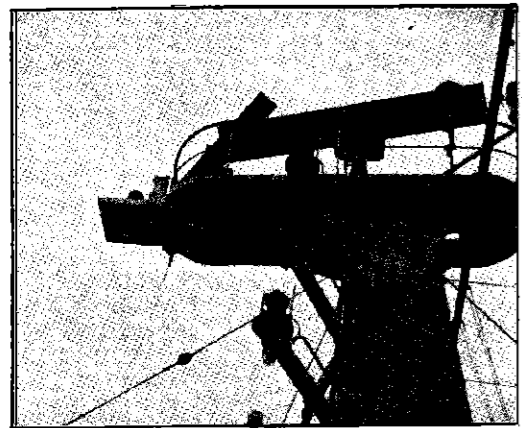
תקנות הספנות (ימאים) (נוסעים סמויים), התשמ"ח-1988



רצפה במקדרים שאינה מלאה או יציבה תגרום לתאונה.
AN INCOMPLETE OR AN UNSTABLE FLOOR
IN SHIP'S REFRIGERATOR WILL CAUSE ACCIDENTS



דוגמה חיובית - כלי עבודה מאובטחים, קסדה וחגורת בטיחות בשימוש.
A GOOD EXAMPLE - TOOLS SECURED, SAFETY HELMET AND BELT WORN.



על תורן המכ"ם - אזהרה מוקדמת לבטיחותך תורמת.
ON RADAR MAST - AN EARLY WARNING CONTRIBUTES TO SAFETY.



ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי
The Central Safety Committee of the Israeli Merchant Navy



ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי

The Central Safety Committee of the Israeli Merchant Navy

דרך העצמאות 60, ת.ד. 2221, חיפה 31021, טל. 671483, P.O.B. 2221, Haifa 31021, Israel, Tel. 671483

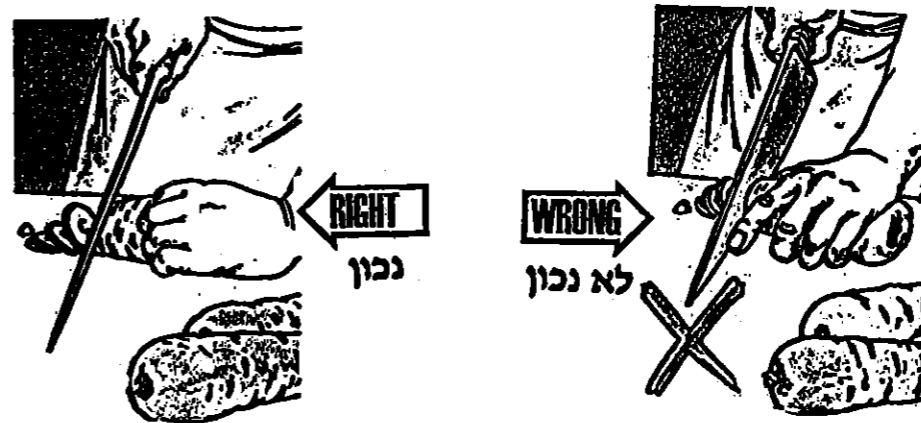
תאונות ולקחים מס' 22

תאונות לחשמלאים באניות מכולה:
לאחרונה ארעו מספר רב של תאונות נפילה ומעידה לחשמלאים שעסקו בחיבור או בדיקת מכולות קרור.
מקום עבודה זה שאין הם רגילים בו, הוא בדרך כלל צר ומלא מכשולים, כגון: סבך של אביזרי קשירה, משטח הליכה שניזוק לעיתים תכופות וכן מכסי פתחים במשטח זה שלא תמיד ממוקמים כראוי.

מסקנות:
יש לבדוק היטב את האזור והמשטחים עליהם דורכים בזמן העבודה, יש לוודא שהתאורה במקום תהיה מספקת ולנהוג במשנה זהירות במקומות כאלה.

תאונה לטבח
טבח שעסק בחיתוך ירקות גרם לעצמו חתך עמוק באצבעו השמאלית.

נוהל תקין בעבודה זו:
בזמן חיתוך ירקות ועבודות קיצוץ אחרות בסכין, יש לקפל את האצבעות כפי שמופיע באיור, ועיי כך להרחיקן מהסכנה.



הרכב הועדה
נציגי חנופים:

משרד התחבורה

•
משרד העבודה

•
המוסד לבטיחות ולגיהות

•
חברות הספנות

•
אגודי הימאים

•
המוסד לבטוח לאומי

COMMITTEE MEMBERS
REPRESENT:

Ministry of Transport

•
Ministry of Labour

•
Institute for Safety and Hygiene

•
Israeli Shipping Companies

•
Israeli Seamens's Union

•
National Insurance Institute

אתה הקברניט!

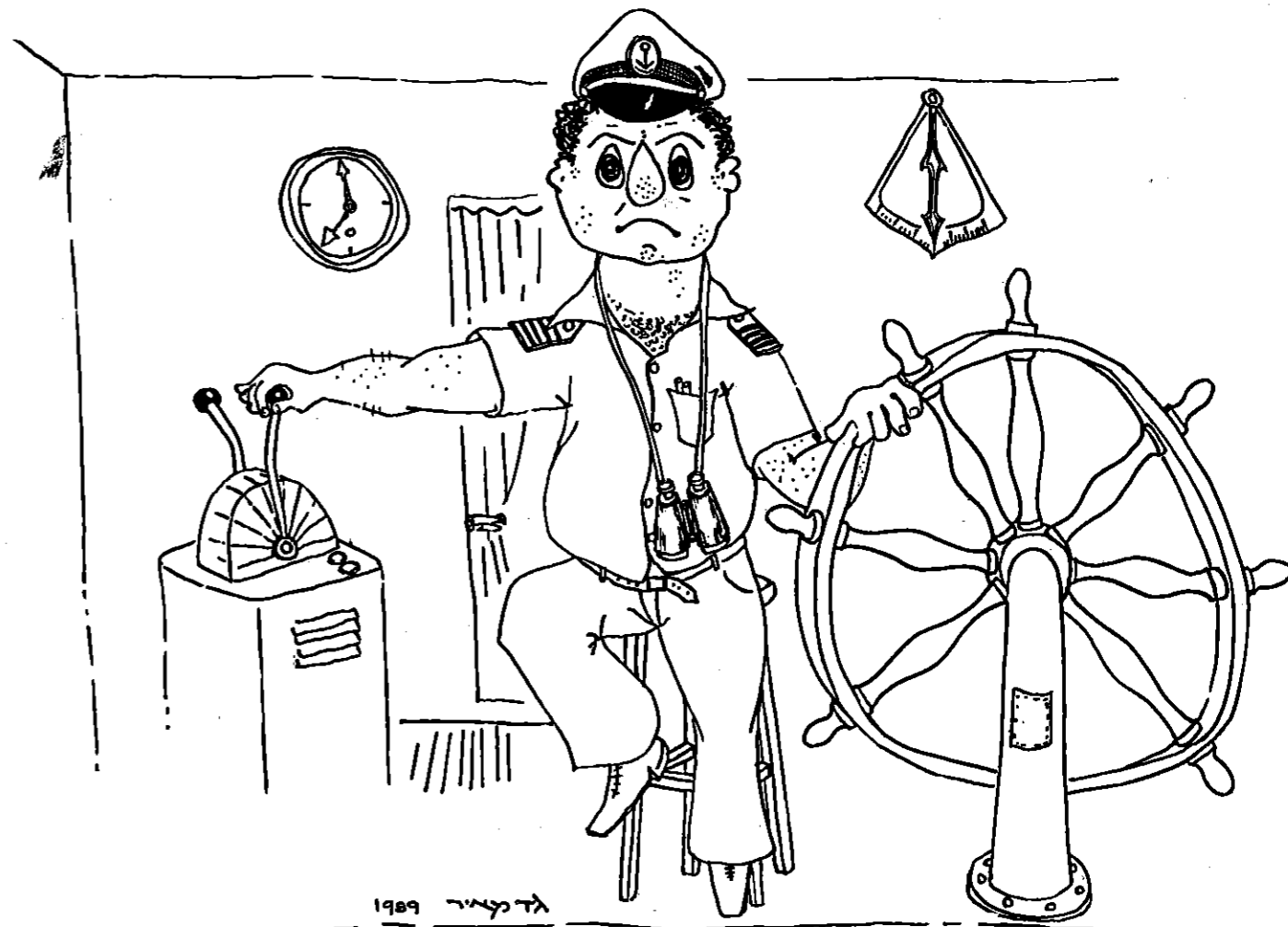
מאת רח יגאל מאור

לחיצת היד של הנחב ביציאה מהארץ חתמה את הרגע בו הוכררה לך סופית העובדה שאין דרך חזרה. לפתע, מתעורר היצר שלא להרפות את הלחיצה, להמשיך עוד קצת עם דמות הנחב אשר חסיר — ולו גם בצורה סמלית בלבד — את נטל האחריות אשר גם אם אינו כבד לפי שעה — הוא כהחלט מורגש.

אבל הנחב עסוק. אנשי הצוות המוחזקים עדיין בחלקם בעמדות ההתקשורת, המכונאי הראשי החפץ לשוב לחאו לאחר יום עבודה ארוך — כל אלה מאיצים באותם רגעים אחרונים של היציאה ויוצאים לדרך. פקודות ההיגוי הראשונות נשמעות מזורות. לפתע, אתה היוזם ולא עוד המבצע. גם הפעולה

הבנאלית של הזזת ידידת הטלגרף היא פתאום שלך וההרגשה משונה.

ישנה באוויר מין הרגשה של כחינה, בוחנים ושופטים אותך — את תגובותיך, הערותיך, התנהגותך והתייחסותך אל האנשים שסביבך — מילה לא נשמעת אבל ההרגשה קיימת.



גד קציר 1989

אבל המעמד מחייב! ובשלווה בוטחת, מחליקה האוניה ומסוככת את שובר הגלים ואתה משתרע בהרגשת נינוחות על הכסא בגשר. ופתאום נפתחת דלת הגשר, הקצין הראשון חוזר מהחרטום ואתה מנסה לקפוץ מהכסא, אך אין מה לעשות, ההתניות מהשנים הקודמות פועלות והכבוד לכסא עדיין קיים.

אז זהו! האוניה בים, מפליגה בקורס מותווה על המפה, אשר אותו בדקת מספר פעמים והינך מתחיל להסס: מתי תוכל לעזוב את הגשר ולחזור לתאך? יום ארוך ומעיף עבר עליך והעייפות נוחתת אותך. אבל האם באמת אפשר לעזוב את הקצין לבד? אינך מכיר אותו מקודם — רק לפני מספר שעות נפגשתם — ומיהו בכלל? זאת ועוד: מי הסמיך אותו?

מצד שני, הוא אכן מוסמך. דיברו עליו טובות כשהועבר אליך הפיקוד והוא נראה רציני למדי ובעל ידע שיאפשר לך להשאירו לבד בגשר. ובכלל, קשה יהיה להישאר בגשר עד תום ההפלגה. או אז הינך יורד (מלא ספקות) לתא. יקום זה שיצא בפעם הראשונה בפיקוד לים ולא הציץ בתכיפות "סבירה" דרך חלון תאו, לאחר שעזב בפעם הראשונה את הגשר.

הימים עוברים, הרצינות ששייכת לדרגה, במשך השנים בה המתנת לה, מטשטשת לעיתים כשהינך הופך לבורר בריב אוילי בין איש צוות זה או אחר וחש לפעמים כשותף למשחקים המטופשים.

כל מושג הניהול מתחיל להתבהר לך, לאט לאט, כאשר הינך מגלה פתאום כי בעצם הקצין

הראשון יודע היטב את עבודתו, הכלכל הראשי מצליח להשביע את רצון הצוות והמכונאי הראשי, אשר חששת מהתיחסותו להוראותיך, מתגלה כשותף נוח ומבין.

ואז, כשאתה מנהל — לא נשאר לך מה לעשות, או בעצם — נשאר הרבה אבל לא לפי תפישותיך הקודמות. לא קורס הכרה עם מנגנוני החברה ולא שיחות עם קברניטים ותיקים עוזרות, כשמחברך לך הצורך כשינוי חשיבתך ותפישותיך בכדי "שכן יהיה מה לעשות".

ואז מגיעה הסערה הראשונה. היחרונית, השלווה והנינוחות מהתפקיד החדש נעלמים לפתע בלילה שחור, בין נדנודי האוניה ולקולות ההאצה הפתאומית של מרחף האוניה.

אתה לוחץ את הפנים אל החלון בגשר — אל השחור הסמיך המקיף את האוניה — וחושב על קשירת המכולות, על פתח שאולי נשאר פתוח בסיפון, על העוגנים בחרטום ופתאום הינך נזכר בבעיה במנוע הראשי שסיפר לך עליה המכונאי הראשי אתמול ולא ייחסת לה כל חשיבות. (הים הרי היה כל כך שקט ונוח). רעש האצת המדחף בטלטול פתאומי מחריד אותך עד שהינך מסתכל במבט מהופנט במד סיבובי המנוע המביע בצורה גלויה את התעללות הים באוניה, בתנועותיו מעלה ומטה.

הים שכן. מועד ההגעה שמסרת לסוכן החוכר בנמל היעד כבר אינו מתאים. ברור לך שתאחר במספר לא מבוטל של שעות לנמל היעד ואז — כחשש ובהרגשה לא נוחה — הינך מתקשר לסוכן ובטון של התנצלות, כפי שהינך מרגיש.

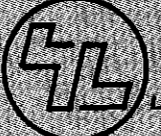
אתה מבשר לו על האיחור. התשובה האדישה שק הסוכן, משהו כמו: "אין מה לעשות" משחררת את מתח נוסף, שגם בו חשת בפעם הראשונה כרגעייב אל.

הגעתי! הנחב עולה בנמל היעד. הצלחת להגיע לאחר שחששת האם בכלל תמצא את נמל היעד, את הנחב, את סולם הנחב ואת התאורר לסולם הנחב. הנה, הנחב באוניה — ולאחר שהאוניה קשורה ברציף — (האם החבליים מספיק חזקים?) הינך מתרפה בתא ונח מהמתחייב שהצטבר.

אז נשמעת דפיקה בדלת. נציג השלטונות המקומיים נכנס ומודיע לך על זיהום ים — דלק נשפך למימי הנמל בזמן תדלוק — והזעקה "זו לא אני, אלו המכונאים". עומדת לפרוץ ונחנק בגרון כשמחזור לך לפתע שאתה האחראי להזנת המכונאי ולרשלנות קצין הסיפון, לזכרונות הרעוע של קצין הרדיו ולפיזורו של הכלכל הראשי.

כך, לאט לאט, מתבררת התמונה האמיתית של תפקידך החדש: אל תעבוד ואל תזיע, אל תתאמץ ואל תרוץ, אל תתערב ואל תנרד! פשוט תעשה דבר קטן: תהייה אחראי על כל מה שמתרחש באוניה ולפעמים גם בחוץ, במשרדים

כשנפרד ממני הנחב בהפלגה הראשונה, טרדו העביר אלי פיסת ידע משלו, אולי המלצה ואולי כעצה לדרך. זו היתה אימרה שכיום נראית לתמיצית של חוכמת חיים וניסיון: "רב חוכב מצליח הוא זה שיש לו גם ידע אבל הרבה הרבה מזל..."



תורת לים מצא LAYAM CO. LTD.

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

בין המוצרים שניתן לרכוש — תבשירים לרצחה ולגילוח, פרפומריה, ביגוד והנעלה, וכן — משקאות וסוגריות, הכל בכמויות המותאמות ע"י שלטונות המכס לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשרוד.

ספקים לאנונה ולטגל דיפלומטון
שווק סחורות טעורות מוכס
יבוא, סובנויות

שד' מליים 9-7, ת.ד. 1512
חופה, 31032, טל. 04-652111
מברקום: לים חופה
טלקס בניג'ל: 46688

סניפים: ירושלים, תל-אביב,
אשרוד, אולת

19

האמנם זו סוף הדרך!?

מאת רח דניס יורדן

העומד מן הצד אינו יכול שלא להאמין שאצל הימאים הכל שפיר... לכן, אין הוא שומע יותר על דרישות לשיפורי תנאים, אין מאבקים על השכר, אין עוצרים יותר אוניות בדגלי נוחות.

אין הוא שומע על הרס תשתית ההדרכה הימית, אין הוא מודע לגירושם למעשה של הקצינים הזוטרים מן האוניות ואין הוא שומע וידוע כמעט דבר על חיסולו — למעשה — של צי הסוחר שבדגל ישראל.

מה שכן הוא למד מן המתפרסם לאחרונה בקול גדול, זה על ההתאוששות המופלאה בספנות, על מאזן חיובי ועל רווחים נאים ההולכים וגדלים (וכן ירכו !!!)

ואילו אוניות הולכות ובאות ולכאורה הכל מתנהל על מי מנוחות... האומנם ???

רק לאחרונה הועמדנו שוב בפני העובדה של מכירת שתי אוניות (ה"לוטוס" וה"סימין") נוספות, מן המעט שעוד נותרו. זו מכה הכואבת במיוחד, שכן שתי אוניות אלו שימשו פתרון כמעט בלעדי לפרנסתם של אותם חברים המוגבלים מסיבות בריאות ואחרות, חברים אלו עומדים כיום תוהים מבלי לדעת מה יעלה בגורלם...

לא נשאר אלא לתמוה שוב: מדוע (והיכן) "נקבר" לו אותו הסכם שהושג בזמנו בעמל כה רב (הסכם אשר במידה צנועה, זו או אחרת, היה שותף לו גם כותב שורות אלו עת שירת כמזכיר באיגוד). זה היה הסכם חתום, אשר קבע מפורשות שאין להוציא אוניה מן המערכת כל עוד לא באה אחרת במקומה...

משכורת ימית וחופית

ואם דנים בהסכמים — איני יכול שלא לתהות כיצד קרה שלאחר שיישרנו את הקווים והצלחנו — לאחר מאבק קשה וממושך — להשוות את השכר בים ובחוף, הרי תוך שנים מועטות אנו שוב חוזרו למצב בו הימאי בחוף מקבל כמעט כשליש מן השכר בים.

הדבר משמעותי וכואב כיום שבעתיים, שכן למעטים מבינינו ניתן להפליג מעל לחצי שנה בים ואם המצב הנוכחי ימשך לא רחוק היום בו נפליג אולי חודשיים בשנה ואילו ביתר הזמן יחזיקו בנו כ"מאגר" של כוח אדם בבטלה

מאונס בחוף, כשהעלות במילא מקוצצת כשיטת המיסוי, ואילו אנו לא נוכל לעסוק בכל עיסוק אחר שכן עלינו להיות מוכנים להקרא בכל עת...

אין ספק שמצב זה נוח מאד להכרה כמו "צים" היכולה ל"שחק" עם הקצינים כרצונה וכבר כיום ישנם כאלו המפליגים בדרגה הנמוכה מדרגתם, חלקם משובצים לאוניות ולקווים בניגוד לרצונם וכל שאינו הולך ב"תלם" מייד "מייבשים" אותו כדי ש"ילמד לקח" בחוץ...

ואכן זו אולי הסיבה שאין מי שמתלונן כיום על מצבן הרעוע של הרכה מן האוניות אותן אנו משיטים. אין מתלונן על הזרים המפוקפקים המחליפים כיום את הקצינים הזוטרים שלנו ש"הוברחו" וגורשו מן האוניות בלהט ההיסטוריה של "קיצוצים" ו"חסכון" ו"האידגוניים" של השנים האחרונות. זו, אני מאמין, גם הסיבה שאין מוחים על השכר שלאורך השנה יותר ויותר הולך וגושק.

אך במחשבה שניה ייתכן ואין זו אלא מדיניות מכוונת שבסופה לא נותר אלא עם 5-6 אוניות בדגל ישראל וגם זאת רק כדי ש"צים" תוסיף ותהנה מן ההילה של "צי הלאום" (וממירב ההטבות הכרוכות בכך...)

ואילו כל יתר הצי הולך ועובר לאוניות ולדגלים זרים, ששם כידוע יותר קל "לגלגל" כספים ללא התערבות וללא פיקוח...

"דור המדבר" חושב לפרוש

אמנם לאחרונה אנו שוב שומעים על הזמנתן של מספר אוניות חדשות אך אישית, אני בוחר להאמין בכך רק כשאראה אותן אצלנו בנמל, שכן לא פעם, בעבר, כבר שמענו על אוניות שכאלו — "אוניות רפאים" — אשר בסופו של דבר אבדו להן אי שם במרחבי הים, ואילו הרכה מאלו שכבר הגיעו, הגיעו אלינו בדגל זר (אוניות ה"קלייד" המפורסמות) כאשר לנו הישראלים לא ניתנה בהן דריסת רגל.

כיצד נסביר אחרת שהנה האוניה הראשונה כבר כפתח (כתחילת השנה הבאה?) ואילו כאן איש אינו טורח להכשיר ולהכין את הצוות הנחוץ (והרי מדובר באוניה מתוחכמת!) ואיש

גם לא טרח להתקשר ולדון עם האיגוד על מכלול הבעיות הדורשות ליבון והסכמה.

בינתיים, חברות הספנות (ו"צים" כראשון) הולכות ומתעצמות. עסקיהן חובקים עולם אך זאת, למרבה הצער, תוך חיסול והתרחקות מן הדגל וייתכן ולא ירחק היום ובגלל חישובי כדאיות, נפתח לגלות שמרכז הפעילות עבר ונדד למשרדים שבחוף ואילו אנו — הימאים — נעמדו בוהים בפני שוקת שבורה...

נכון הוא ש"דור המדבר" (שעליו משתייך — לטוב ולרע — גם כותב שורות אלו) יושב כבר זמן מה "על המזוודות" זאת, לא במעט בעידודה של חברת "צים", וכל שהוא מחכה זה להצעת פיצויים הוגנים כדי שיקום ויעזוב את המערכת. (פיצויים מינימליסטים שיבטיחו קיום בכבוד לאלו ששרתו ותרמו במשך כל השנים הארוכות).

כאיזשהו מקום נשכר לדור שלנו הלב שכן צי גדול ומפואר, צי לו תרמנו את שנותינו היפות ביותר, צי אותו הקמנו כמעט מאפס, צי זה הולך ונעלם ושוב לא נותר בידי מי למסור את המושכות...

הלוואי ואתבדה...

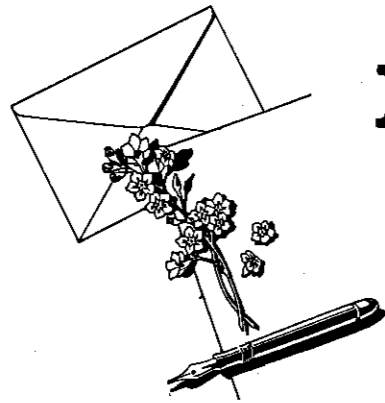
תגובת המזכירות

בטאונו משמש במה להבעת דעות של חברים על דעתם ואחריותם.

אנו מסכימים עם חלק מהעדותנו של רח/ח דניס יורדן ומסתייגים מחלקים אחרים בכל מקרה, הנשוא הרבה יותר מורכב משניתן להקיפו בכתבה מוגבלת וכל המיידת בפרסום דברום של חברים הנה צעד לצורך מודעות לבעיות.

סגנון פעולתה של מזכירות האיגוד כיום אולי שונה מסגנון הפעילות בעבר, אך יש לזכור שאיננו פועלים בחלל ריק ומשתדלים לעשות את הנדרש כמיטב הכרתנו.

מכתבים למערכת



תמונת השער "היכן הם, הבחורים הללו?"

בבטאון "קצין הים הישראלי", גליון מספר 29, חשקת שמי"ט, אוקטובר 1988, מופיעים עשרה עלמים צעירים מכיה"ס לקציני ים בעכו ובכותרת נשאלת השאלה "היכן הם הבחורים הללו?"

ידידי המכובדים, הבחורים הללו כולם משרתים בחיל הים הישראלי, עדיין שרות חובה, חלקם כחובלים וחלקם בהגורים וסטילים ומופיעים מדי פעם כפעם בתקשורת בנושא בט"ש.

הערתכם הסרקסטית לכן, אינה עדיין במקום, להביא הבוגרים לים צריכים כמה מניעים שאחד מהם הוא הצוות הקולט. אנו חכמים הזהירו בהצהרותכם!

בכבוד רב

זאב אלמוג
מנהל בית הספר כ"ג יורדי הסירה,
כיה"ס לקציני ים — עכו.

בתשובה למכתבך מתאריך 29.11.88 ברצוני להבהיר כוונתנו בשימוש בתמונתם של תלמידי בית ספרכם המופיעה על שער בטאון קציני הים מס' 29.

המקדיש מעט מזמנו לקריאת תוכנו של הבטאון הנ"ל, ייזכה במהרה שלא מדובר בשימוש סרקסטי בתמונתם של אותם הבחורים שאין לנו ספק שהינם ממויטב הנוער וממלאים את חובתם הלאומית כראוי.

הנרש שבמרכזו של בטאונו הינו צמצום עתידות צי הסוחר בגלל כל מיני סיבות שצוינו ע"י החברים שעסקו בזה ולא ראיתי שום התמיחסות בגנות בתי הספר הימיים.

אינני סבור שיש לבתי הספר הימיים אשמה כלשהי בנושא הנדון ומיותר לרמוז שאולי חברינו על האוניות אינם רוצים בקליטתם של בוגרי בתי הספר.

נראה שיש לנו אינטרס משותף לשפנע את הגורמים הקובעים ליצור תנאים חיובים שימשכו את הנוער הזה לעבודה בעיר הסוחר ותאמין לי שלא היתה שום כוונה להציג את הבעיה בצורה שאחה ציינת.

בכבוד רב,
שלמה אלימור
האיגוד הארצי לקציני ים

משתתפים בצערם של חברינו

נוימן רוני ח/2, במות אימו ז"ל
אלטר פיליה מ/ר, במות אימו ז"ל
צימבליסטה וולף ח/1, במות אביו ז"ל
דניאלי גיל ח/2, במות אישתו ז"ל
טוב בן ציון ח/1, במות אימו ז"ל
עמר יהודה מ/2, במות בנו ז"ל
פינקו אלי ק/1, במות אביו ז"ל
ברקנבליט יפים מ/1, במות אביו ז"ל
יחזקאל דוד אלחוטאי, במות אימו ז"ל
אלטשולר יעקב פנסינור, במות בנו ז"ל
בנבנישתי יעקב מ/1, במות אחיו ז"ל

אבלים על מותם של חברינו:

שפיגלמן אריה ר/ח, ז"ל
גולנסקי יוסף פנסינור (ר/ח), ז"ל
וילי דלינס פנסינור (ר/ח), ז"ל

לזכרו של רב חובל אריה שפיגלמן

אריה הגיע לים, כמו רבים בזמנו דרך התנועה, הקיבוץ וההגשמה.

ב-1946 הבריח אריה, עם הצוות היהודי של א.ק. "עמל", סכום מטבעות זהב עבור המוסד לעליה ב' (לצורך שחרור ספינה שנעצרה במימי יוון).

אנחנו (אנשי המוסד) ישבנו בקפה, בכיכר אומוניה באתונה, כשכל החבורה האלה הגיעו, קצת מסטולים - כאילו - "מבסוטים" ושרים. התיישבו ליד שולחננו ושילשלו את המטבעות מתוך השרוולים, המכנסים, או סתם החזיקו אותם בחופן ידיהם. אח"כ הם שוב יצאו לדרכם.

עוד נעזרנו בא.ק. "עמל" בהזדמנות אחרת, כשאנחנו תפעלנו את הספינה, שבסופו של דבר הביאה 800 פליטים ארצה.

כשנודע לי אחרי שנים, שאריה קיבל תפקיד במשרד החינוך, במיגור הימי, נעצתי לרגע וספרתי עד 10 (!) חשבתי לי: מה עושה העלז, השוזה, הבריא בכיסא ליד מיניסטר?

נכון, הבן-אדם מתבגר אולי, רוצה קידום, בית ומשפחה, הצי התרחב, וזעק לדור המשך.

פעם, בעבר הרחוק, התקשרנו ליד שובר הגלים, ובין סכני ההגעה ארצה נתגלתה לי דירה חדשה בקרית חיים המערבית + שכן חדש - אריה ומרים שפיגלמן.

סיבה למסיבה, חוויות וזכרונות. אמנם בעינינו נשארתי נטע זה, הימאי מקיסריה והמוסד לעליה ב', לעומתו, אריה הימאי הקשוח.

נזכרנו גם בקורס חובלים שניים, הראשון בארץ, שנערך בסוף 1948.

היינו שכנים וחברים. הפלגנו וחזרנו. מידי פעם גם נפגשנו ושתינו את הכוסית. גם הפלגנו יחד על א.ק. "תל-אביב" עם נשותינו.

אריה היה חובל 1. עקבתי אחריו בחיבה ובכבוד, כשניהל את עבודת צוות הימאים, והחבריה הלכו אחריו.

מרים היתה גאה בקצין שלה. כשירד ללימודי רבי-חובל תמכה בו נחרצות, כמו כל נשותינו דאז, שעזרו לנו לעבור משברים תקופתיים כלילות הלימודים, כשהגעוועים לקצת שמש ודרור בים שיבשו את נוסח ההברסין.

בראי העיתונות



האם יבוטחו חברי ההסתדרות ביטוח רפואי משלים ב"דקלה"

מאת אריה לביא
בצמרת ההסתדרות ובקופת תולים בודקים באחרונה את האפשרות להגדיל את ביטוח הרפואי הגמס האחד הגיבה מתברר ההסתדרות במטרה על פי הרעיון המתגבש יהיו כל חברי קופת תולים מביטוח רפואי של חברת הביטוח "דקלה", הגישלסת על ידי קבוצת הביטוח ההסתדרותית הסנה. ביטוח זה מבטיח סימול רפואי בתריל כשורה של מחלות קשות.
תוספת המס האחד תופנה לחברת "דקלה" אשר תפעל בתחום זה ללא כל קשר עם הסימול הרפואי הניתן כעת על ידי קופת תולים. זאת במטרה למנוע מצב שדקלה תהפוך לחלק מהמערכת הכללית של קופת תולים הסובלת מערענות. ביצוע התכנית עשוי להגדיל באופן משמעותי את היקף פעילותה של חברת "דקלה" שהיא כעת חברת כ"אם התכנית תצא אומנם אל הפועל. עלולות להפגע חברות ביטוח רבות שפיתחו תכניות לביטוח רפואי. לא יפגעו מכך חברות ביטוח כמו "שילוח" המתמחות בביטוח רפואי ברמה גבוהה, עבודת משלמים פרמיה גבוהה מהמקובל.

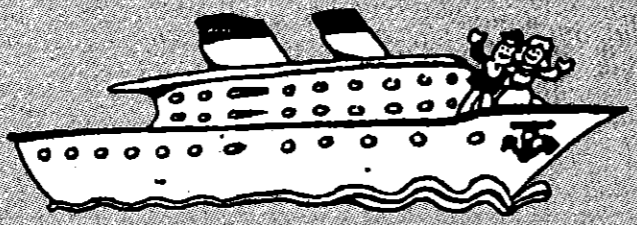
האוצר רוצה 33 מיליון דולר כערבוח מדינה לציים

המטרה: חידוש צי אניות המכולה
משרד האוצר מבקש להעניק ערבות מדינה בסך 33 מיליון דולר לחברת הספנות צי. בקשה שהגיש שר האוצר לוועדת הכספים מסכימה, כי הערבות נדרשת לצורך השקעות בחידוש צי אניות המכולה של החברה. בבקשתו, קובע פרס כי כל הערובות כלולות במסגרת 10 אחוזים מתקציב המדינה, למעט תקציב הפיתוח. יתרת ערובות המדינה לציים מסתכמת כיום ב-3.8 מיליון דולר לבנק הפועלים, 61.1 מיליון מארק למוסד מימון מערינגרמני 48.9 מיליון דולר לבל"ל, בנק איגוד ובנק המזרחי. הבעלות על ציים מתחלקת באופן שווה בין המדינה לבין החברה לישראל, המצויה בשלטון איש תעשיית שאול אהנבג.

מנכ"ל משרד התחבורה הגיש תביעת דיבה ב"סם 400 אלף נגד "ידיעות אחרונות"



מנכ"ל משרד התחבורה, עורך-הדף ברוך לוי, תובע מעיתון "ידיעות אחרונות" ופסגני הכתבים מרדכי גילת ושרה ארנז, פיצויים בסך 400 אלף שקלים על תוצאת דיבתם, לטענתו, מייחסת לו כתבה, שפורסמה בסוף השבוע שעבר, בעיתון הסתבסיות ושחיתויות פליליות וציבוריות, שאין לו כל חלק בהן. בכתבה נטען כי לוי היה מעורב באי מדרים תמורים, שהשפה מבקרת המדינה במך בן. להכשרת נתגים כשחיפה על מנהל המסכן יעקב עקנין, שעשה במסד ככל העולה על רוחו...
פרקליטו של לוי, עורך-הדף מוטי טרוביץ טוען כי הכתבים ערכו כצר רה מגמתית את דו"ח מבקרת המדינה, מתוך כוונה לפגוע במימיו של לוי כמנכ"ל רשות שדות-התעופה בעתיד. לרטי לוי, סירב "ידיעות אחרונות" להעניק לו את זכות התגובה וגרם בכך לפגיעה בשמו הטוב. "ידיעות אחרונות" עדיין לא הגיש כתב הגנה.
רן לוי



השוכמים קבעו: המנכ"ל ושני סגניו משקרים

מרדכי גילח

מנכ"ל אשדוד החברה ומגני התכלול לעובדים ותיקים והסתבכו קשות בעודיחיהם • נחה הם מאוגנים זה על זה, נדבקים לכיסאותיהם - והמתלוננים, כרגיל, נשלחו הביתה



למנכ"ל משרד התעבורה דוד בן אבנר יש בעיה רגשית. בבית הדין לעבודה על תצהירו השפיר כתבו השופטים. בין היתר דרשו שי גם למנכ"ל השני לא נכנסים בעיה שפירא, אשר היה שותף לרציחת עליה על עליה רשום ענין בתי. שירותו החזרה גם אין רי נכחו ברות אלה התניש על משרד התעבורה ציה נפשות גם הנכבד בוד לה נכחו רחי שפי בבית המשפט השופטים להגנתה. אשר לשיטתם תצלמו מורים בקשר כל הדרים למבול תסרי. שלוש הברורים השקנים - חלק מהירידה - תסרי עכשיו בעיה קשה לשי הירש, משה קוב, הם מוגנים זה על זה במרן רב נדבקים חוק לכיסאותיהם ומסרבים לסיק מסכנות הם ערוץ בפנים - המתלוננים, אך לא כבר מוסר סרן.

האניה רחלה לא כשירה; אסור להוביל בה אפר מתחנת חדרה

טוענים קציני הים: כל תקלה בטפינה עלולה לגרום אסון אקולוגי

מוכר איגוד קציני הים, רב חובל אפרים מרקוביץ, ביקש מבית המשפט להוציא צו מניעה שיאסור על מנהל נמל חדרה להור"רות לנתבי הנמל לנתב את, ורחלה. מנהל חברה מרידה מריטיים, צבי לייבנת, הגיש תצהיר נגדי, ובו הוא מבקש לדחות את הבקשה על הסף. הוא טוען כי מיעד האוי גוד לחנושל בקשה זו אינם כשרים, וכי מסודתו היא להכפיף את צוות האניה למרד. זו: אשר לטענה בדבר אסון אקולוגי הוא אמר: "הסכנה היחידה הנשקפת כיום לא דם מכמות של 800,000 טונות אפר פחם היא שוד הפחם הזה יתמוטט עליו".

מאת דוד זוהר
אם תהיה תקלה כלשהי באניה המיועדת להוביל מאת אלמי טונות אפר מתחנת חדרה כדל להטילו בלב ים - יקרה אסון אקולוגי וילגזז נזקים אדירים לאורך חוף ישראל, דבר שיפגע בכל אורחי המדינה. כך טוען איגוד קציני הים בבקשה שהגיש לבית המשפט במחוזי בחיפה.
איגוד קציני הים הגיש את הבקשה נגד מנהל נמל חדרה תגל חבורת מרידה מריטיים, יש, בעליה של האניה רחלה המיועדת להוביל את האפר.

ביה"ד לעבודה הוציא צו מניעה נגד השבתת נמלי הארץ בידי קציני הים

מאת נורית כהנא סופרת "הארץ" לענייני ספנות
רשות הצמלים סנתה אתמול לבית הדין לעבודה חתנה בצו מניעה נגד השבתת הנמלים בארץ בידי איגוד קציני הים.
אתמול בבוקר נתנו ראשי האיגוד הוראה לנתבים למנוע כניסת וציאת אניות מנמלי הארץ מ-12.00 בצהריים. בית הדין לעבודה בתל אביב נענה לבקשת הרשות שסענה סוכי סוד זה לא נוגע לה בינתיים מתנהלת העבודה בנמלים כסדרה. אלי רומנו, מוכר איגוד קציני הים, אמר אמש: במקום לשאת ולתת איתנו, בעל חברה "רחלה", המפעיר לה את אנית הפחם "רחלה", המפעיר בשלו, ומעסיק אנשים שכלל לא הפליגו בשנים האחרונות בים. תנאי להעסקת העובדים עליה הוא שלא יהיו מיוצגים בידי האיגוד המקצועי. לרבריי, הוכיח האסון שבו נספו 3 אנשים באנית פחם כי יש להקפיד

למלא את הנהלים הקבועים בתוך הספנות.
"הנהגה של בתי הדין לעבודה כומן האחרון הוא ללכת עם בעלי המאה בלי לשאול את הוועדים והאיגודים לרעתם. מוציאים צו מניעה בלי לב דרוק את מהות הבעיה, ההלכת ומד מירה, אמר רומנו.
לרבריי, יעשה איגוד הקצינים הכל למנוע את המצב הזה. לא יתכן שחברת ספנות אחת תנהג אחרת מן הנהג בחברות ספנות אחרות. במקרה של נשוא הסכסוך, האניה רחלה, רב חובל עובד, לרבריי, בתנאים של נהג משאית: הוא אינו מקבל אוכל חם בעת ההפלגה כי אין מי שיכין. כשהוא מפליג הוא חייב להיות ער 12 שעות, מפלגות ערב עד 5 בבוקר, ולאחר מכן עוזב את כלי השייט כמו שמחנים משאית במגרש חניה. אתמול הגיש איגוד קציני הים קובלנה למשרד התעבורה על שהאניה רחלה נותרה נטושה בלא

גידול ברווח התפעולי של חברת צים: הרוויחה 36 מיליון דולר ב-1988

נחתם הסדר לפריסת 136 מיליון דולר חובות לבנקים, למשך שלוש שנים
מאת נורית כהנא סופרת "הארץ" לענייני ספנות
ברוחיות כשווי של 15.8 מיליון דולר. המאון מגלה כי נמשכה העליה במחירי חכירת אניות, בעוד שתעריפי הובלה נותרו יציבים. סך הכל ערך צי האניות של צים, ללא ציור גלוה ונכסים אחרים, הגיע בסוף 1988 למיליון דולר. כימים אלה חתמה החברה על הסכם לפריסת חובות למשך שלוש השנים, בסך 136 מיליון דולר ומהם 40 מיליון דולר במאון התאספה מעי לשי נזוני בשנת 1988 בהמשך לות החברה בשנת 1988 בהמשך המאמן להגדלת היקי ההכנסות. סך כל מחזור דמי הובלה, בעיקר בסחר הבין לאומי, עלה בצורה ניכרת.

הרווח התפעולי של חברת צים, דולר. כך עולה מהדוחות הכספיים של החברה שפורסמו אתמול. בגלל שינויים בשערי החליפין של הלוואות שהתקבלו במטבעות אירר שות, גרשמה במאון. ההכנסה השבועית של עשרה מיליון דולר בלבד. הקטאת שער השקל ביחס לדור לה, גרמה לעלייה בהוצאות בשכר צישראל במנחים דולרים, בכ 7.5 מיליון דולר נוספים. ירדת כערך הדולר לעומת מטבעות אחרים והקטאת שער השקל, הביאו לפגיעה



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

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

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

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות

פלמה II ומורן



גדות-ים בע"מ

מיכליות לכימיקלים

GADOT-YAM Ltd.

CHEMICAL TANKERS

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

רח' הירקון 78, ת"א 63903
Tel Aviv, Israel

ת.ד. 3196, טלפון: 03-661792

Cables: Gadotyam Tel Aviv תל-אביב

טלקס: 03-371348

חיפה, העצמאות 102, טל.: 04-53 52 16

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/Halfa

TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
Ship Operators



שידותי

טנקרים בע"מ

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

מנהלי ספנות עבור:

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

סוטו שלמה מ/ר, להולדת הבת
אוזן שלמה מ/ח, להולדת הבן
מאור יגאל ר/ח, להולדת הבן
מירב מרדכי ר/ח, לנישואי הבן
קרביץ גרט מ/ר, 5.6.88 לנישואי הבן
קרביץ גרט מ/ר, 28.11.88 לנישואי הבן

רפי לירז מ/ר, לנישואי הבן
בן מנחם ישראל ר/ח, לנישואי הבן
עדרי יעקב כלכל ראשי, לנישואי הבת
אברהם דניאל מ/מ, לנישואי הבן
ורדי יעקב מ/ר, לנישואי הבת
מרקוביץ יהודה מ/מ, לבר-מצווה
גולן אברהם מ/ר, לבר-מצווה

יעקב מור מ/ר, להולדת הבן
ניצני משה מ/מ, להולדת הבן
לוי אברהם חשמלאי, להולדת הבן
לוסטיג מיכאל מ/מ, להולדת הבת
רובינשטיין אבל חשמלאי, להולדת הבת

מרקוביץ אפרים ר/ח, להולדת הבת
אורי לוי קצין רדיו, להולדת הבת
אבו סלאח יוסף מ/ח, להולדת הבן
סוננט שלמה חשמלאי, להולדת הבת
בן ישי מאיר מ/ח, להולדת הבן
אופיר עמי מ/ח, להולדת הבן
פסטרנק יואב מ/ח, להולדת הבת

אל-ים
אניות בע"מ
מפעלים באובד לישראל ומענה