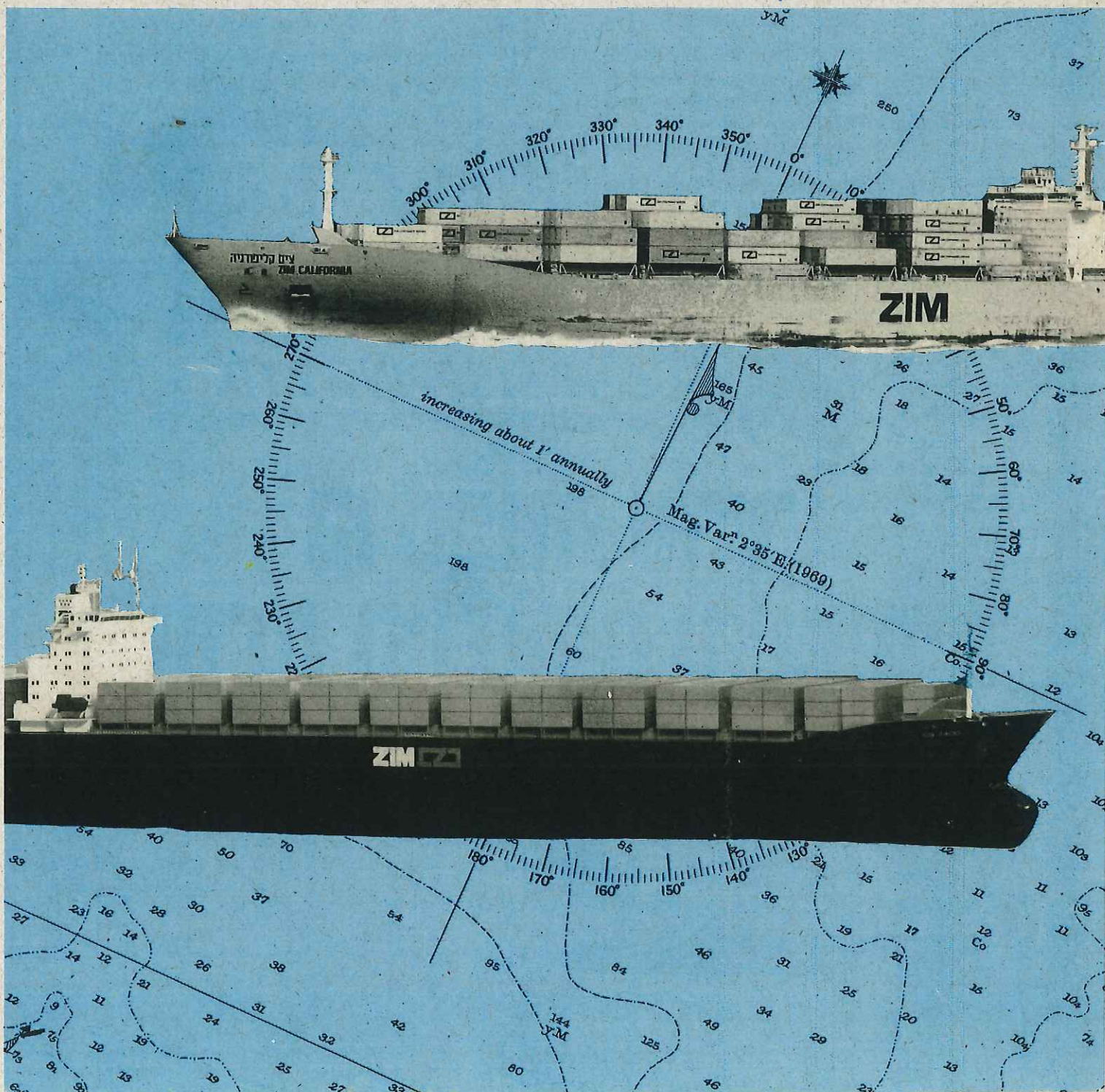




# בטאון קצין הים הישראלי

גליון מס' 31 • אייר תש"ן • מאי 1990

## דור הולך ודור בא...



# "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 – בנייני מגורים,  
נסיעות לחו"ל, רכב פרטי, תאונות אישיות,  
ביטוח חיים, ביטוח רפואי (מחלות, נתוחים  
והשתלות) ורופאת שיניים.

רכשנו נסיון רב בביטוחים ספציפיים 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.



**ISCONT SHIPPING LTD.**

## קו ספנות סדיר לשרות היבואנים והיצואנים

**אלאלוף ועוה' ספנות בע"מ**

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



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

**CARMEL ALTONIC**  
ו-CARIBIC  
אוניות מכולה חדישות



# בטאון קציין־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

### חברים יקרים!

מתוך כוונה להפוך את הבטאון למעניין ומושך יותר, ולא רק לקציני הים אלא גם לבני משפחותיהם, אנו מזמינים בזאת את נשי הקצינים ובני משפחה אחרים, לכתוב אלינו את אשר לפי דעתם עשוי לעניין את ציבור הקצינים ובני משפחותיהם.

כפי שידוע לכולנו, אין מערכת הבטאון מפרסמת רק את המאמרים והמכתבים הנעימים שנשלחים למזכירי האיגוד, אלא גם דברי ביקורת של החברים, כפי שניתן לדוגמא לראות במכתבו של מ/ו שמעון אוזן.

כמובן, לא תמיד אנו שלמים עם הביקורת ולפעמים נראה לנו כי היא מוטעית, או אפילו מגמתית, אך המדיניות היא לפרסם גם במקרים כאלה את אשר נשלח למערכת.

גם במקרים שיש לחברים עצות למזכירים, כדי לייעל את עבודתם וכיצד לנסות ולהיטיב את תנאי העבודה של חברי האיגוד, הנכם מוזמנים לכתוב אלינו ולפרט את הצעותיכם. הכוונה היא לא לאמירות כלליות של "צריך כך וכך..." אלא לדרך ביצוע מפורטת במידה ויש כזו (לדעת הכותב).

בינתיים נסתפק בשיפור השכר כפי שהתעדכן ב־1.1.90 ונאחל לכולנו שנה אזרחית מוצלחת לספנות הישראלית בכללה ולכולנו – המתפרנסים.

המערכת

# בגליון זה

12	זיהום הים	3	דבר המערכת
13	חשבון	4	דוח המזכירות
14	אני סבור ש...	7	א.מ. סמסון בלנינגרד
19	בראי העתונות	8	אוניות העתיד
20	ברכות	9	המדור המשפטי
22	משתתפים בצער	10	האגדה לבית אל־ים
		11	זריחה בגשר

גליון מס' 31 אייר תש"ן, מאי 1990

המערכת: שלמה אלימור, אפרים מרקוביץ  
אלי חמונ, יהושע שפירא

סדר, גרפיקה, לוחות ודפוס:  
גסטליט חיפה בע"מ

# דו"ח מזכירות

## דיוני מועצת האיגוד

מועצת איגוד קציני הים התכנסה כמדי שנה וקיימה דיונים במשך שלושה ימים בין התאריכים 6-8 לחודש מרץ.

היה זה כינוס המועצה האחרון לפני הבחירות בהן יקבע הרכב הגוף הנבחר לכהן בארבע השנים הבאות.

במשך ימים אלו קויימו דיונים במסגרת כללית ובמסגרת החטיבות על כל הנושאים שעל סדר היום.

במסגרת הדיונים נסקר מצב הספנות הישראלית, מצב כח-האדם והיתנה התייחסות מיוחדת למשא ומתן המנוהל ע"י המזכירות עם חברת צים לקראת כניסתן לשרות של שבע אוניות מכולה חדשות. גם הפעם הביעו חברי המועצה את מורת רוחם על התעלמותה של הנהלת צים מהאיגוד בבואה לקבוע הסדרים ונהלים בלתי מקובלים על אוניות אלו. בהתייחסות למשא ומתן שינוהל עם חברת "צים" הונחתה המזכירות כדלקמן:

א. הסכמי העבודה הקיבוציים הקיימים (1989-90) תופסים בהחלט גם לגבי האניות החדשות.

ב. המועצה אוסרת על המזכירים להסכים על תקן קצינים, שבו יהיו פחות משלושה קציני מכונה – בנוסף על המכונאי הראשי.

ג. המועצה תובעת מהמזכירים לדאוג לכך שהחברה תשלם לקצינים, כולל לר"ח מ/ר עבור תוספת מטלות שלא קיימות באניות עד כה. תשלומים אלה יחולקו לפי החלטות שנתקבלו בחטיבת הקצינים וחטיבת רבי החובלים והמכונאים הראשיים.

ד. המועצה תובעת מהמזכירים לעמוד על כך שצורת העבודה בתוך האוניה תיקבע אך ורק ע"י פיקוד האוניה – בהתאם להסכמי העבודה הקיבוציים הכתובים של איגוד הקצינים ואיגוד הדירוגים.

כל נסיון של החברה לקבוע כי יהיה מעמד לגופים, כגון "צוות ניהולי", נידחה בתוקף ע"י המועצה ובשום אופן אין המזכירות רשאית להסכים לכך – אושר פה אחד!

המועצה נתנה את דעתה על הצורך בהפעלתו של משפט החברים, בהתאם לסעיף 12 לתקנון האיגוד הפרטיבי לקציני ים. המועצה אישרה את תיקון סעיף 12 בתקנון ואת סידרי הדין

והטילה על המזכירות להרכיב את רשימת השופטים.

המועצה הנחתה את המזכירות להביא לידיעת החברים את מהות הביטוחים השונים בהן מבוטחים הימאים. לצורך זה, אנו מפרסמים את פירוט הביטוחים ומביאים בזה פירוט פוליסות בטוח חדשות שלא פורסמו בעבר:

א. ביטוח הדדי למקרה מות או 100% נכות לצמיתות.

ב. ביטוח החזרה של הקצין ומשפחתו.

ג. ביטוח טיפול שיניים.

ד. ביטוח ניתוחים מיוחדים שהפוליסה מובאת בזה.

ה. ביטוחים שונים המוזכרים בהסכמי העבודה. (ראה הפוליסה בעמ' 5).

איגוד קציני הים פנה לכל הגופים האחראים לנושא בנוגע להפניית עולים חדשים לקצונה בים, בהתחשב באחוז הגבוה של קצינים זרים הנמצאים במערכת. המועצה הנחתה את המזכירות לפנות למרכזי קליטה של עולים ולנסות לעניינם בעבודה בני הסוחר.

## חטיבתית

ועד שלוחת המפקחים הימיים הופיע לפני מועצת חטיבת רבי החובלים והמכונאים הראשיים ובעקבות דיון בנושא הוחלט כדלקמן:

1. המועצה רואה בחומרה ובדאגה רבה את מגמתו של משרד התחבורה לבטל תקנים של מפקחים ימיים אשר מהווים למעשה את הבלם היחיד להתדרדרות הבטיחותית המוחלטת של כלי השייט הישראליים ושל נמלי ישראל.

המועצה מטילה על המזכירות לפעול בכל דרך אפשרית כדי לגרום לכך שתקני המפקחים, אשר עומדים להתפנות כתוצאה מפרישת מפקחים רבים (יחסית) לגימלאות בתוך השנה הקרובה, יאוישו מחדש ברבי-חובלים וקציני מכונה ראשיים מקצועיים ומונסיים.

כמו כן מטילה המועצה על המזכירות לפעול בכל דרך אפשרית כדי להעלות את שכרם – במרט הפנסיוני – של המפקחים ולהשוותו לשכר החופי והפנסיוני של רבי החובלים והמכונאים הראשיים הפעילים – וזאת

כתמריץ להזרמת כח אדם טוב ומיומן לתפקידי מפקחים.

## הסכמי עבודה

לפני כשנה נחתמו הסכמי עבודה ל-21 חודשים לפי העקרונות שפורסמו בבטאון הקודם. תוספות השכר הוטלו ע"י חטיבת הקצינים על מרכיב הוותק, לפי חשבון העלות הכוללת של תוספות אלו, לעומת חלוקת התוספות על כל מרכיבי השכר ע"י רבי החובלים והמכונאים הראשיים. בשני המקרים ניתנו תוספות שוות באחוזים לכל הדרגות וחלוקתן נקבעה ע"י המזכירות בהתאם למהות הרכב השכר לדרגות השונות.

## הוצאות אוניות מתפעול ישראלי

על אף המאבק שנוהל ע"י האיגוד, הוצאה האוניה "תפוז" מתפעול ישראלי. במסגרת המגעים שקויימו עם משרד התחבורה, הורה מנכ"ל המשרד למינהל הספנות לבצע בדיקות תקופתיות על קוי פעילותן של אוניות ישראליות במזרח הרחוק ובדיקת האפשרות להעסקת ימאים ישראלים בקווים אלו.

## ועדות לבדיקת מצב הספנות

בעקבות פגישתנו עם שר התחבורה, מונו שלוש ועדות בהשתתפותם של בעלי האוניות המשתמשים בתובלה ימית ואיגודי הימאים, בכדי להביא לפני שר התחבורה את המלצותיהם בנושא הספנות הישראלית. אחרי כמעט שנה של סחבת בניצוחו של מינהל הספנות, עומדות להיות מוגשות לשר ההמלצות השונות בסיטואציה פוליטית שקשה לנבא מה יהיה גורלן. בכל מקרה יתוייקו במשרד התחבורה המלצותיהם של כל הגופים הקשורים לענף הספנות ונישאר לקוות שמישהו ירצה לממש המלצות אלו אי פעם בעתיד.

## בשלוחות החוף

מפקחים בחברת "צים" לאחר מאבק ממושך, נחתם הסכם עם הנהלת "צים" המסדיר את נוהל קבלתם של רבי חובלים ומכונאים ראשיים לעבודה חופית בחברה. על יסוד ההסכם הנייל יחתם הסכם יחודי בין "צים" לאיגוד המסדיר את העסקתם של המפקחים בחברה.

# שלוח חברה לביטוח בע"מ

## SHILOAH INSURANCE CO. LTD.

הסכם שנחתם בתל אביב.

בין: "שילוח" חברה לביטוח בע"מ (להלן: המבטח) — מצד אחד,  
ובין: האיגוד הארצי של קציני הים מרח' הפרסים 22, חיפה (להלן: בעל הפוליסה)  
מצד שני,

**הואיל:** והמבטח עוסק בביטוח השתלוח עפ"י הפוליסה הנקראת "מתנת חיים" המצ"ב  
(להלן: "הפוליסה").

**והואיל:** ובעל הפוליסה מעוניין לבטח את כל חבריו כ-700 עובדים ואת בני משפחתם וכן  
את הקדטים ואת מזכירי איגוד הקצינים, על פי תנאי פוליסה זו (להלן: "המבטחים").  
**והואיל:** והמבטח מוכן לבטח את עובדי בעל הפוליסה על פי תנאי הסכם זה, הותנה  
והוסכם בין הצדדים כלהלן:

1. המבוא להסכם זה והפוליסה המצ"ב מהווים חלק אחד מההסכם.  
2. המבטחים לא יחתמו על הצהרת בריאות, אולם מותנה בזאת במפורש כי: כל  
אחד מהמבטחים אשר לגביו קיימת ידיעה שלו עצמו ו/או של מי מבני משפחתו  
ו/או של מי מרופאיו לגבי הצורך בביצוע השתלה ו/או טיפול מיוחד, כמוגדר  
בפוליסה, ו/או ניתוח מיוחד בישראל מסוג הניתוחים המצויינים בסעיף 5 או  
שקיימת לגביו אבחנה רפואית בדבר צורך כאמור — לא יכוסה על פי הסכם  
זה ו/או הפוליסה.

3. סכום הביטוח על פי סעיף 2.9 לפוליסה, הוא 180,000 ש"ח.  
4. בני משפחתם של המבטחים יהיו גם הם מבטחים עפ"י פוליסה זו. בני משפחה  
הם:

א. בן/בת זוג של העובד.  
ב. ילדיו של המבטח שאינם נשואים וסמוכים על שולחן העובד, והגרים איתו  
באופן קבוע, וכן ילדיו של המבטח, שאינם נשואים והגרים מחוץ לביתם עקב  
לימודים או שרות צבאי וחסמוכים על שולחן העובד.

5. **"ניתוחים מיוחדים בישראל"**  
א. המבטחים יהיו זכאים לשיפוי ו/או לכיסוי ישיר ע"י "שילוח", של הוצאות  
בגין ניתוחים מיוחדים בבית חולים פרטי בישראל הקשור בהסכם עם "שילוח".  
הניתוחים המיוחדים:  
— ניתוח מעקף לב.  
— ניתוח מסתמי לב.  
— ניתוח מוח.

— הליכי צינטור או טיפול אנגיופלסטי (בלון).  
ב. ההוצאות המכוסות לניתוחים המיוחדים — עד 30,000 ש"ח כמפורט להלן:  
שכר מנתח, שכר מרדים, הוצאות חדר ניתוח וטיפולים הניתנים תוך כדי הניתוח,  
וזאת בתנאי כי בוצעו ע"י מנתח הסכם בבי"ח פרטי בישראל הנמצא בהסכם עם  
"שילוח".

1. הוצאות השיפוי בגין צינטור ו/או בלון לא יעלו על סך 3,000 ש"ח למבטח  
6. א. הפרמיה לכל עובד ובני משפחתו היא 150 ש"ח לשנה, ותשלום בשני תשלומים  
75 ש"ח עד 15.8.89, והתשלום השני עד 15.9.89. מצטרפים חדשים כאמור לעיל,  
ישלמו את אותם סכומים המצויינים בסעיף 6 א.

ב. הפרמיה תשולם במרוכז ע"י חברות הספנות באמצעות "רמון" סוכנות לביטוח.  
ג. המדד הבסיסי בפוליסה זו הינו זה שפורסם ביום 15.7.89.

ד. הפרמיה לשנות ההסכם הבאות תתעדכן עפ"י עליית המדד ביחס למדד הבסיסי.  
7. תקופת הביטוח תתחיל ביום 1.7.89 ותהיה ל-3 שנים מיום תחילתה, וזאת למרות  
האמור בתנאי הפוליסה.

8. מוסכם כי תורשה כניסת מבטחים חדשים החברים אצל בעל הפוליסה תוך  
חודשיים מיום החתימה ולא יאוחר מיום 15.9.89.

9. מובהר בזה כי אירגונים המסונפים לאיגוד הארצי של קציני הים יוכלו להצטרף  
על פי תנאי הסכם זה ובלבד שהביטוח יחול על כל חברי האירגון המצטרף.

10. בשאר תנאי ההסכם לא יחול כל שינוי.

**ולדאיייה באו הצדדים על החתום**

**האיגוד הארצי לקציני-ים**

**"שילוח" חברה לביטוח בע"מ**

### מפקחי משרד התחבורה

כמשתמע מהחלטת המועצה בנידון, על  
המזכירות לעשות כל שביכולתה לשמור על  
תקני המפקחים במינהל הספנות. על אף  
הכרתם של האחראים במינהל הספנות כי  
הגיעו לקו אדום לגבי יכולתם לשמור על  
בטיחות השייט, בגלל חוסר כח אדם מיומן,  
ממשיכים מנהלי משרד התחבורה לנסות  
לצמצם בתקנים של מפקחים מתוך גישה של  
חוסר הבנה ואיכפתיות לנושא זה. המאבק  
הקשה ביותר הוא תמיד נגד ביוקרטים  
ממשלתיים, שאינם מתרשמים משום נימוק,  
ונגד פוליטיקאים שהקוד המנחה אותם, הוא  
השפעה פוליטית בלבד. לגבינו בטיחות השייט  
היא שאלת חיים!

### המערכת השיפוטית

כבר העלינו טענות רבות נגד המערכת  
השיפוטית הפועלת על מינהל הספנות. מעבר  
להשגותינו לגבי תהליכים הקשורים במושגי  
הצדק הטבעי, אנו מודאגים במיוחד מנורמות  
המשמעת המשתרשות באוניות עקב פעולתו  
של המפקח הראשי על הימאים. פקיד  
זה שלדעתנו איננו ממלא את תפקידו  
כראוי כרשות שיפוטית, ניסה להשתמש  
לאחרונה בסמכותו המינהלית ולהעניש את  
חברי האיגוד, שמילאו הוראות אירגוניות של  
האיגוד. תגובה נחרצת של האיגוד גרמה  
לעצירת השתלולות ע"י הממונים עליו,  
ובימים אלה — עקב תלונותינו — מונה  
בדק שיבדוק את סמכויותיו ושאלת המשך  
תפקודו של המפקח.

### מפעילי הגוררות בנמלים

על אף רצונם של אנשי הגוררות בנמלי חיפה,  
אשדוד ואילת להצטרף כשלוחה לאיגוד קציני  
הים. העניין לא הוכרע עד עצם כתיבת  
שורות אלה. בהתנגדות להצטרפותם של  
אנשי הגוררות לאיגוד נוצרה קואליציה בלתי  
קדושה של המעסיקים וגורמים הסתדרותיים.  
בזיונתנו אירגון המייצג, כנראה, כראוי את  
חבריו אנו מהווים מקור משיכה לציבור  
עובדים בענף וכל תוספת כוח לאיגוד, מדאיגה  
את אותם הגורמים העומדים מולנו.

המשך בעמוד הבא



# א.מ. סמסון בלנינגרד

אלא שאזרחים רבים יאמרו לך שזה הכל דיבורים ובכל זאת גם על כך איש לא חלם.

ברור שלא ניתן לספר על ברית המועצות ללא איזכור תביעה היהודית, ואמנם המפגש הישראלי יהודי מרגש תמיד ובגלל היותך יהודי אשר מסייעת כך ביצירת פלטפורמה נוחה, המאפשרת שיחה חופשית כזו על כל נושא הקשור לישראל.

בלנינגרד מצוי בית כנסת גדול ומרשים ביופיו שנבנה בסיגנון ביזנטי, מן המאה ה-19. הוא אינו פועל בימי חול, בקושי יש מניין בשבתות, כולם מבוגרים אך בחגים – מלא עד אפס מקום בעל כושר קיבול של מאות מתפללים המגיעים מכל קצוות העיר.

לסיכום; ההצצה בעולם הקומוניסטי היא חוויה אשר חייבים להכיר קודם שתעלם מהנוף האנושי.

מצוי כאן עם, החי בצורה שונה לגמרי ממה שאנו מכירים. זו פשוט פלנטה אחרת עם מושגים וכללי משחק זרים לאיש המערב. לדוגמה, בנק – מי צריך! כמעט ואינו קיים. לעומת זאת, תרבות יש בשפע, בזול ולכל כיס ללא הבדלי מעמדות. חנויות ספרים לא חסרים, והרוסים קוראים הרבה. אולם בסופו של דבר לאחר שבעים שנות שלטון קומוניסטי, ניתן לסכם כי השיטה נכשלה. השלטון המרכזי אינו מסוגל להזיז עוד את כל פינות העם, הדברים קורסים לבד, והפתרון כאוב ואינו דומה למודל בו האמינו כל כך.

מתברר גם כי השיטה דורשת משאבים גדולים כדי ליישם אותה, יש צורך בהשגחה מתמדת על מעשי הפרט, או בעצם, שוטור על כל אזרח, קיים חוסר אמון וחשדנות הדדית, אני רואה זאת כאחת הסיבות להתפרצויות הספונטניות האדירות של חלק מהגוש הקומוניסטי נגד ממסדו ונגד שיטתו.

**ארמנד אלחר**  
קצין מכוונת ראשון

דה-וינצ'י ורפאל לצד דגה, מאטיס, וו-גוך, פיקסו קנצ'יסקי ועוד. בפני העושר המדהים של אמנות אירופאית, אתה שואל את עצמך: מאיפה כל האוצר האדיר הזה ואיזה קשר יש לו בכלל למהפכה הבולשביקית! למהפכה, באמת אין היום מה להציע למבקר, אלא את אותו פאר ויזמי אשר ניבנה על ידי הצארים, ואשר עורר התנגדות ומאבק, אלא שעניים עדיין מצויים וסובלים. המצב כיום חמור הרבה יותר, אחד היהודים מבטא כך את יחסו להווה בהשוואה לעבר של תקופת הצארים: "הצארים לפחות השעירו קצת לעם."

המצב קשה והסוף לא נראה באופק. המחסור במזון ומוצרי צריכה כרוני, העמידה בתור היא חלק בלתי נפרד מחיי היום-יום, לא תמיד בהגיע תורך תמצא את מבוקשך. המצרכים אוזלים כל הזמן והמדפים ריקים, כמויות המצרכים המוזרמות לשווקים לא עונות על צרכי האזרחים והמחירים גבוהים ביותר. פועל ממוצע צריך לשלם שליש ממשכורתו, כ-60 דולר בעד מטריה מתקפלת, ממש אבסורד אם כי לאחר שות של שלושים יום בלנינגרד במזג אוויר גשום, לא ניתן היה להשיג אחת. התלות בשלטונות מוחלטות והם שקובעים את המחיר, הגודל, הצבע של אותה מטריה, דבר המגשים את מה שכתב ג'ורג' אורוול בספרו 1984: "האח הגדול משגיח ודואג לכל."

ישנם מקומות לא נעימים לביקור כגון: חדר השרותים בתחנת הרכבת המרכזית של לנינגרד המשרתת עשרות אלפי נוסעים ביום – הסירחון ואדי השתן העולים ממנו הם חזיון בל יאומן. ענן סמיך עוטף אותך בהכנסך, העיניים דומעות מהריח החרוף, ולנוסע הרוסי אין ברירה – נכנסים ויוצאים כמו בהמות, איש לא מתלונן, ושוב נשאלת אותה שאלה: כיצד ניתן להסביר את העובדה כי מעצמת על בין המובילות בחקר החלל, אינה מסוגלת לדאוג להגיינת הפרט?

היום לאחר בניית צבא אדיר המסוגל לאיים על כל פולש זר, מתחילים סוף סוף להבין כי אין ביכולת העם להמשיך ולהקריב מעצמו. קיים צורך אמיתי ברפורמות מרחיקות לכת. המושגים "פרוסטרויקה" ו"גלסנוסט" פופולריים מאוד בימים אלו,

אנית ה"סמסון" בלנינגרד. זו לא הפעם הראשונה, אך עם צוות ישראלי זו בהחלט הפתעה לשני הצדדים, גם לצוות הישראלי וגם לרוסים שלכל אורך הדרך שמרו על יחס קורקטי ותו לא.

עם קשירת האניה לרציף, שלושה זקיפים במדים תופסים עמדות מלפנים, אמצע ומאחור לאורך האניה 24 שעות ביממה, עד לעזיבתה את הנמל. הנוהלים קשוחים ואין מתירים לאנשי הצוות לשהות בחוף מעבר לשעה 24:00, כשהמאחר צפוי לכנס כספי לא קטן, או לשלילת ירידה לחוף ע"י השלטונות.

בשער הנמל השמירה קפדנית ביותר, ואנשי המכס פעילים מאוד ועורכים חיפושים שני הכיוונים – ביציאה כמו בכניסה לנמל. המטבע האמריקני מבוקש מאוד ובשוק השחור מחירו שובר כל שיא ואפילו יותר.

החוויה האמיתית היא ללא ספק לנינגרד (סנט פטרסבורג) – עיר מהממת ביופיה, עיר בת 4.5 מיליון תושבים, השנייה בגודלה בברית המועצות, חדשה יחסית מן המאה ה-17, שוכנת על גדות נהר הנווה החוצה את העיר לאורכה ולרוחבה (ונציה הצפונית) העיר נבנתה על ידי פטר הגדול, אשר הפנה עורף למוסקווה ולתרבות הביזנטית, לטובת תרבות מערבית אירופאית אשר באותה תקופה חוותה את הרנסנס – התקופה הפוריה ביותר של אירופה המערבית. זו גם הסיבה ליופיה הנדיר של לנינגרד שנבנתה על פי מודל וורסי שבצרפת, ע"י טובי הארכיטקטים והמהנדסים וטובי הפסלים והציירים ולכן היו מי שכינוה: "המוזיאון הפתוח הגדול ביותר בתבל", וזאת משום שכל בניין ובניין הינו יצירה בפני עצמה.

לנינגרד שופעת מוזיאונים כמו המוזיאון הזיאולוגי המכיל את הממותה – היחיד מסוגו בעולם בגודל טבעי, אשר נתגלה באמצע המאה ה-19 בסיביר, אולם המוזיאון הגדול והחשוב מכולם הוא כמובן מוזיאון ה"ארמיטז'ז", המכיל כ-8000 פריטי אמנות מצאי גדול יותר מכל מוזיאון אחר בעולם. מוזיאון זה משמש נקודת מפגש לכל התקופות והאסכולות. ניתן למצוא שם ייצוג לאומנות הקלאסית ועד לזו המופשטת. את לאונרדו

# אוניות העתיד

המונח "אוניות העתיד", הינו מונח יומרני אשר מעורר ציפיות נרחבות. בדרך כלל משתמשים במילה זו בשעה שאנו מאחלים את הטוב ומקווים לשגשוג וצמיחה, אך יחד עם זאת, כבעלי ניסיון מכינים את עצמנו גם לאכזבות ומיתון הציפיות.

בנייתן המיוחדת של אוניות בחברת צים, לאחר שנות שפל ארוכות מצינת את התאוששות הענף והיענותה של החברה לאתגרי העתיד. גם אנחנו כימאים נענינו בהתלהבות לאתגר זה, מתוך אמונה כי פעם נוספת נהיה מובילים בתפיסות חדשות לגבי הפעלת ספנות לאומית בצורה יעילה ומסחרית. גם כיום לאור האכזבות, ברצוננו להאמין כי לפחות בכל הנוגע להתקשרות המסחרית, בחירת הציוד וכל הכרוך בכך, נעשה מתוך מחשבה עמוקה ועניינית, דבר המתגלה בדרך כלל לאחר מספר שנות ניסיון תפעולי.

השלמנו עם העובדה שאין משתפים אותנו בשיקולים, על אף שידוע לכל, כי קונספציה תפעולית הינה הבסיס עליו נבנית אוניה לכל פרטיה, בהתאם לצרכים מסחריים של החברה.

כיום, מספר חודשים לפני קבלתה של האוניה הראשונה, יודעים אנו ש"ההר הוליד עכבר". במשך השנים האחרונות הופתענו מצורת המשא ומתן שנוהל איתנו ומ"האינטנסיביות שלו", עד שהתחלנו לפקפק ברצינותה של החברה לגבי בנייתן של אוניות חדשות על אף כורח המציאות. הפסקות למשך שנה ויותר במהלך המשא ומתן, והפגישות כלאחר יד כל מספר חודשים, עוררו אצלנו את החשש כי נעמוד שוב לפני שוקת שבורה כפי שקרה בעבר (האוניה "סיגלי" וכו'), על אף שאיננו נושאים באחריות לביצוע פרויקט זה, פנתה מועצת האיגוד האחרונה (מרץ 1989) בקריאה לחברת צים בנושא הנידון, וכך גם עשו חברי המזכירות בפנייתם במכתב להנהלה ולדירקטוריון חברת צים.

כבעלי זכרון היסטורי, חששנו כי מה שהיה הוא גם יהיה, ושכרגיל ינסו להפגור לפתחנו את הטענות הרגילות והמוכרות כל-כך, וזאת כשכבר נימצא במצב בלתי הפיך. קולנו היה כקול קורא במדבר, עד שעלה בדעתנו כי ייתכן שבאמת גילו בצים טקטיקה חדשנית לגבי משא ומתן עם איגודי הימאים. אילו עניין זה היה כה חשוב, הייתי מגדירו כמצחיק, וכידוע לכולנו החיים הם היוצרים הגדולים של מצבים טרגי-קומיים.

הסיפור החל בניסיון להעתיק במדויק קונספציה הפעלה גרמנית, שגם היא נמצאת בהליך נסיוני שעדיין לא הוכיח את יעילותו.

הויתור על השקעת מחשבה מקורית, היה לרועץ כבר בתחילת הדרך, על בהתעלמות מוחלטת מהשוני במנטליות של המפעילים השונים. הרצון לצמצם בכח אדם, הביא לתפיסת הפעלה בצוות משולב המבוסס על קבוצה של שבעה ימאים רב-תכליתיים, העובדים בניהולו של מנהל עבודה בעל כישורים טכניים מתאימים, ועוד שני אנשי משק שאחד מהם הוא הטבח הממונה על האכלת 18 איש. (משפחה מרובת ילדים שבדרך כלל איננה בעלת אמצעים טכניים שיש במטבח האונייה).

למיטב ידיעתנו לא נעשה כל ניסיון רציני להתאים את הסכמי העבודה של הימאים לתפיסת הפעלה חדשנית, ולא חשבו על אלטרנטיבה באשר לחובת השמירה הבטחונית המפוקפקת, אשר כל הצדקתה בפירוס מנגנון העוסק בכך. נושא התאמתם של הימאים בתנאים הנוכחיים לתפעול רב-תכליתי, לא העסיק איש ברצינות הראויה, ואותם קורסי הכנה של מספר שבועות, מעלים חיוך עצוב גם אצל העוסקים בכך.

אין טעם להתאבל על הזמן הרב שבזבז בחוסר מעש ומחשבה, ורק מן הסיבה שכבר נוצר מצב כמעט בלתי הפיך.

צוות תפעולי משולב הפך לפארסה, כאשר

חוץ מצמצום בלתי פונקציונלי, נותרו על כנם אותם תפקידים קונוונציונליים של הרבנים (רב מלחים ורב שמנים), ונוספו עוד שני אנשי משק שבין היתר ישרתו את עצמם.

כיוון שמצפים כי האוניה תפליג, הוטלו על רב החובל, המכונאי הראשי ויתר הקצינים, מטלות נוספות בכדי שניתן יהיה לוותר על שני קציני מכונה וכלכל ראשי, בהשוואה לתקן באוניות דומות.

נראה כי לא הושקעה מחשבה מספקת כיצד יבוצעו כל התפקידים ההכרחיים לתפעול אונייה יקרה, האמורה להפליג בקו הארוך ובלוח זמנים לחוץ ביותר, לא פעם שמענו את התשובה המתנשאת כאילו אין זה מעניינו כמייצגים את הקצינים ופיקוד האנייה, וחזקה על ההנהלה שהיא אמנם יודעת מה לפנייה ויש להאמין כי כוונת ההנהלה לעתיד טוב באוניות העתיד.

לצערנו, נכון לעכשיו, מוצעת הרעה משמעותית בתנאי חייהם ועבודתם של הקצינים, וכל ניסיון מצידנו למחות על חוסר הפרופורציה בחלוקת הנטל מוגדר כבלתי לגטימי. (מניעים אגואיסטיים כנאמר ע"י מומחה אירגוני בצים).

לא נותרה ברירה בידנו, אלא להציע ויתור על התיגמול שהוצע לטובת הפעלה פונקציונלית של האוניות החדשות, מתוך מחשבה כי לאחר ניסיון ראשוני, אולי ינוהל איתנו משא ומתן ענייני לגבי כל תקן לגופו של עניין, ורק נותר להצטער על הזמן שבזבז לריק. יתכן שהמצב הקיים בשינויים קלים, עדיף על ניסיון חדשני שלא הוכח עדיין ככלכלי יותר, ומכל מקום וזאת לאחר שהוכח שעדיין אין בצים האומץ והמעוף הדרוש להפעלה חדשנית.

## שלמה אלימור

מזכיר בחטיבת רבי-החובלים והמכונאים הראשיים באיגוד קציני הים



# המדור המשפטי

מאת: עו"ד אפרים גלסברג

## סמכותו של המפקח על הימאים

מדי פעם עולה מחדש שאלת גבולות סמכותו של המפקח הראשי על הימאים.

לאחרונה נאבק האיגוד במישור המשפטי על מנת להבהיר את סמכותו של המפקח בשתי סוגיות: האחת סמכות להתערב ביישוב סכסוכי עבודה לפי פרק י"ב לחוק הספנות (ימאים), והשנייה סמכותו לפסול פנקס ימאי לצמיתות לפי סעיף 8 לחוק, כשבתווך נשאלו שאלות לגבי אופן הפעלת שיקול הדעת של המפקח וכפיפותו לכללי מינהל תקינים.

הסוגיות התעוררו כאשר המפקח החליט לפי בקשת "צים" בדצמבר 1987 להתערב בסכסוך עבודה שבין האיגוד לחברה ושבמהלכה הושבתו שתי אוניות ZCS בנמלי חייל.

האיגוד הבהיר למפקח, כי אין לו סמכות להתערב בסכסוך כאשר מוקד הסכסוך הינו מחוץ לאוניה. חברות הספנות קיבלו את העמדה הזו, ופנו ביוזמתם לבית הדין לעבודה.

שתי האוניות אשר הושבתו לתקופה קצרה חזרו להפליג והסכסוך הסתיים בחתימה על הסכם.

בהמשך נערך בירור בין היועץ המשפטי של משרד התחבורה ליועץ המשפטי של האיגוד, והתקבלה עמדת האיגוד שלמפקח סמכות להתערב בסכסוכי עבודה אך ורק כאשר הסכסוך הוא בין רב החובל או פיקוד האונייה לבין חלק מהצוות, דהיינו, **סכסוך בתוך האוניה**, ואילו כאשר הסכסוך הוא בין חברת

הספנות לבין האיגוד, הסמכות לפתור את הסכסוך היא של ביה"ד לעבודה ולא של הקונסול או המפקח.

במשך כשנתיים ניסה המפקח להעמיד לדין את רבי החובלים של אוניות ZCS, אשר לא מילאו אחר צו המניעה שהוצא. נראה שהתובע במשרד התחבורה הפעיל את שיקול דעתו והחליט שלא להעמיד לדין את רבי החובלים הנ"ל. לנו נראה שאילו הועמדו רבי החובלים לדין, היו מזוכים בבית הדין המשמעתי מכל אשמה.

בדצמבר 1989 החליט המפקח לפסול לצמיתות את פנקסי הימאי של שני רבי החובלים בהתאם לסמכותו לפי סעיף 8 בחוק.

### סעיף 8 קובע

"מטעמים של בטחון המדינה, שמירה על חוקיה ועל שמה הטוב, בטיחות חיי בני האדם בכלי שיט ובטיחות השיט בכלל, רשאי מפקח לבטל פנקס ימאי או אישור שרות... אולם לא ישתמש המפקח בסמכות זו בעילה שעליה ניתן להביא את בעל הפנקס או האישור לדין משמעתי לפי פרק ט"ו".

המפקח דרש לקבל לידיו את פנקסי הימאי. האיגוד ורבי החובלים ערערו על החלטה. עמדת האיגוד היא, כי סמכות של המפקח לפי סעיף 8, הינה רק לגבי מעשה קיצוני חמור הפוגע בבטחון המדינה או בשמה הטוב של המדינה ואין להשתמש בסמכות זו אלא

במקרים קיצוניים, כאשר לא ניתן להעמיד את הימאי לדין משמעתי. כמו כן טענו, כי השביתה היא נשק לגיטימי ומוכר בכל מדינות העולם החופשי, והשימוש בנשק השביתה אינו פוגע בשמה הטוב של המדינה, נהפוך הוא, ברור לכל שרק במדינות המתקדמות יש חופש לשבות.

הטענה כי יישום הסעיף במקרה זה אינו נכון ואינו מתאים, התקבלה בערעור, והחלטת המפקח בוטלה.

סוגיה נוספת שעלתה אגב דיון היתה כפיפותו של המפקח לכללי המינהל התקינים, מתן זכות הטיעון לנפגע כשהוא נדרש לפעול בניגוד לכללי הצדק הטבעי. בערעור התקבלה טענתנו, כי **המפקח חייב לפעול בהתאם לסדרי מינהל תקינים** ולהפעיל את שיקול דעתו תוך שימוש בכללי הצדק הטבעיים ובהם מתן זכות טיעון לנפגע, איסור השתיית הליך וכו'.

### לסיכום

המפקח יונק את סמכותו מחוק ספנות (ימאים), ועליו לפעול במסגרת שהותווה בחוק. כל נסיון לחרוג ממסגרת זו ולהוסיף למפקח סמכויות חדשות שאין לו כיום, חייב להעשות ע"י המחוקק. כמו כן חייב המפקח לפעול במסגרת כללי הצדק הטבעי שכן עליו לזכור, כי למרות המעמד המיוחד שהוענק לו בחוק, הוא כפוף לחוק כמו כל פקיד אחר במינהל.

## עדכון לגבי אוניות העתיד

עם פרסום הבטאון, הגיע לנמל חיפה (בשעה טובה), האוניה הראשונה בקבוצת "אוניות העתיד". שעות ספורות לפני התקשרותה של האוניה לרציף, הוסג הסכם בין צים לאיגודים לגבי הפעלתן של האוניות. מעבר לכל חלוקי הדעות והמשקעים שנוצרו במשך המשא ומתן הממושך, ברצוננו לברך על תוספת מכובדת לצי הסוחר הישראלי ולצי אוניותיה של חברת צים. על כולנו להירתם למאמץ מיוחד, ולהבטיח הצלחתן הכלכלית של כלי השיט היקרים, בשיתוף פעולה של כל הגורמים הקשורים בהפעלתן של אוניות אלו.

# האגדה לבית אל-ים

במוצאי חג הפסח, כשכל בית ישראל גמרו לספר ביציאת מצרים, קראתי באגדת אל-ים בבטאון המעניין (באמת).

כמעשה ברבי אליעזר ורבי יהושע ורבי אליעזר בן עזריה ורבי עקיבא ורבי טרפון שהיו מסובים בבני ברק, הסבו רבני אל-ים ומורי הלכה אחרים במסעדת דגים בעיר עכו, וסיפרו על בעיות ההכשרה הימית כאשר גם תלמידיהם הסבו עינים לשולחן. להבדיל מארבעת הבנים עליהם דיברה התורה – הרשע לא היה שם, ולכן אקבל על עצמי תפקיד זה.

אם להתייחס לתשובתו של מר ברכה, ברצוני לקבוע בצער אמיתי, שחברת אל-ים מצטמצמת בסחר הישראלי בגלל שיקולים עסקיים, כאשר תעסוקתם של קצינים ישראלים איננה מהווה גורם רלוונטי. על אף תפקיד הרשע, עלי לציין את התפעול המקצועי ויחסי האנוש הקורקטיים שחברת אל-ים מצטיינת בהם, ועל שום זה יש להצטער על פעילותה המוגבלת של חברה שהיתה מן המובילות בספנות הישראלית.

לאחר הקדמה זאת, אולי גם תבינו מדוע אינני יכול להאמין בכנות הכוונות של אותם אנשי אל-ים, המנסים למכור אותה סחורה בלתי נדרשת המכונה – "המכללה הגבוהה ללימודי ים".

רצונם של מנהלי בית הספר הימי לנהל מכללה כזאת ברורה לי בהחלט, אך הסכנה בכך שרעיונות אלו מוצאים קרקע פוריה גם בחברות ספנות אחרות. סביר שכל חברה רוצה לצמצם את עלות ההכשרה הימית שעולה טורית עם השתתפותם ההדרגתית של הקצינים בקורסים השונים, וכאשר השכר ומשך הזמן עולים מקורס לקורס.

גם אנחנו באיגוד, רוצים לצמצם ככל שניתן את העלות הכוללת של כח אדם בים, אך כל בר-דעת מבין שלא ניתן ללמוד מקצוע ימי בהתכתבות, על אף ההסברים המלומדים של מנהלי בית הספר שנוכחו באותה פגישה. בעצם קיימת החלטת רוב של המועצה להסמכת ימאים (בהתנגדותנו) להקים אותו מוסד בומבסתי ואיש לא קם. באותו רב-שיח

המתפרסם ביומן אל-ים אין איש קורא לילד בשמו.

הרעיון של לימוד אינטנסיבי (מעל שנתיים) עד השגת תעודת רב-חובל של אנשים מחוץ למערכת, תשחרר את החברות מחובת תשלום חופשות לימודים וחובה זאת תוטל על הממשלה, כפי שניתן להבין מדברי רב גור. התשלום עבור חופשות לימודים לדרגות השונות, הינה זכות הקצינים שהושגה משך שנים רבות כתוספת לשכר וגם התם לא מאמין שיצליחו להשתמט מכך.

על אף ההחלטה הפורמלית של המועצה להסמכה מלפני מספר שנים, וכל הנסיונות בכיוון גיוס אנשים, אף אחד לא בא.

קחו לדוגמא, בחור ישראלי בוגר תיכון ומשוחרר צה"ל, שנראה מתאים להיות רב-חובל בצי הסוחר, כדוגמתו של מר אלמוג המנסה להשוות את המצב לקורס טיס בצה"ל. הבחור, להבדיל מהנער בשרות סדיר, הוא בגיל 22 – 21 ורק מתחיל את לימודיו לתקופה שמעל שנתיים בהכנסה ממוצעת של דמי הבטלה. בגיל 25 – 24 יעלה אותו בחור מוכשר לאונייה לתקופת צוערות של לפחות חצי שנה, בכדי לראות מה עושים עם תעודת רב חובל שבכיסו ובשכר דומה. בגיל מעל 25 זוכה סוף סוף בחורנו המוכשר להתחיל את הקריירה בתור קצין שלישי, עם סיכוי לגלות שזה לא בדיוק מה שברצונו לעשות בחייו.

נצא מנקודת הנחה שאותו בחור רדוף הרצון לקריירה ימית, איננו נוסע לדרום אמריקה, איננו מתחתן, לא רוצה ללמוד לימודים גבועים וחי על חשבון הוריו במקרה זה יהיה כבר בגיל 26 – 25 קצין שלישי בצי הסוחר איזה השגיית!

הרעיון ממשיך כמנגינה שלא נגמרת, ומכיוון שבאגדות עסקינות, יסופר בכל דור ודור עד הקץ לקצונה הישראלית בעזרה ממשלתית ועל רקע חברות ספנות המצמצמות את פעילותן בתפעול ישראלי, בגלל שיקולים מסחריים לגיטימיים כמובן.

יש לנו רעיונות משלנו שגם טרחנו להעלותם לפני הגורמים שמתיימרים להעניין בנושא. לצורך הורדת עלויות בענף הספנות המתחרה

בצורה אמיתית בעולם. הצענו להשאיר את המס על העבודה אצל המעסיקים כנהוג במספר מדינות באירופה.

הצענו לאפשר לנערים הרוצים לעבוד בתעשיית הספנות, לקבל תקופת שליית בים כפי שנהוג בסקטורים אחרים במשק ועוד דברים אחרים העשויים לעודד באמת ענף תשתית כענף הספנות.

גם ללא המכללה הגבוהה ללימודי ספנות, שמחתי ללמוד שרמתנו המקצועית זהה לזאת של ההולנדים והדנים וגבוהה יותר מזאת של הסינגפורים והקוראנים.

לצערי אני לומד שלמעשה האחרונים הם המובילים בספנות וזאת נחמה פרוטה שרמתנו המקצועית טובה יותר.

ישראל כמדינה הקשורה בטבורה בהובלה ימית, משקיעה מעט מאוד מחשבה ורצון לעידוד הספנות, אך כמו בכל אגדה ישנם הניסים שנעשו לאבותינו ולנו בימים ההם ובזמן הזה.

שלמה אלימור

## זריחה בגשר

כמו נימפה

המשקיפה על קצפם של נחשולים,  
מפליגה לה ספינתי, מצפינה סודות גלים.  
ואילת-השחר, ורודת אצבעות,  
מדלגת קלות, מצפה היא לאות:  
לאפולו רכוב על סוסו האביר,  
מתחכך בחום חרס (שמש), כולו עוטה שיר.  
ובגשר דממה מלוחה מדמעות  
שהזיל סבאים מעיניו הגאות.

מנרתיקה הפציעה חמה עם פני דם,  
מתחרה בגלים על ריגשת לב-אדם.  
ובגשר אני

מרוקן את זמני

ונושק את האופק בקו דימיוני.  
רחשי המנוע, ההגה פון –  
כך נכנעת ספינה בזרועות קפיטן

בשפיות עילאית, תולדת השלווה,  
מתנגנים בראשי מזמורי אהבה,  
לספינה אשר בי שמה כל יהבה  
ולאילת של חן שובבה ושובה.  
מול טרדות של יומיום, מול תקוות המחר,  
ארים כוס לכבוד לילה איתן שעבר.

(השם שמור במערכת)



# זיהום הים

ככל שהעולם הופך למתוחכם יותר ומפנק יותר, כך הולכת וגוברת שאיבת הנפט ממעמקי האדמה אל הים. קצרה היריעה כאן מלהזכיר את מגוון שימושי של אותו נוזל שחור, וכיום אין להעלות כלל על הדעת חיים בלעדיו.

אך אליה וקוץ בה. חלוקת הנפט אינה שווה בין מדינות העולם, כאלה הזקוקים לו כאוויר לנשימה, להנעת המכוונות, התכתות המתכת והייצור ההמוני, תלויים בחסדי בעלי הבארות שפרנסתם על מכירת "הזהב השחור" בלבד.

המכירה והקנייה הם החלקים היותר פשוטים בתהליך, ומסתבר והולך כי שינוע הנפט הגולמי ממקום למקום היא הנקודה המסובכת והרגישה בתהליך. עיקר השינוע נעשה בים במיכליות שנבנו במיוחד למטרה זו. בכדי לספק את הכמויות, נבנו במהירות מיכליות ענק, כשהמטרה האחת והיחידה שעמדה בפני המתכננים היא נפח גדול יותר. עניין הבטיחות הפך למישני ביותר, הרווחים העצומים מהובלות הדלק לא דירבנה אף אחד להשקיע במחקר רציני או לשינוי התפיסה המיושנת של בניית מיכליות, כשהיחס בין הברזל למטען הוא 1:6 ובכך חושף את גוף המיכלית לנוק בפגיעה הקלה ביותר עם גוף זר מבחוץ, אם ניקח בחשבון מהירות ממוצעת של 15 קשרים.

## היזכור על התחתית הכפולה

בשנים האחרונות החל הוויכוח על יעילות

אמצעי זהירות במיכליות בצורת תחתית כפולה, דבר אשר קיים למעשה בכל 60,000 אניות הסוחר הרגילות ואשר הוכיח את יעילותו ללא צל של ספק. כיום מצויידות אניות המובילות LNG (גז טבעי נוזל) לא רק בתחתית כפולה אלא גם בדפנות כפולות, ולא אחת נמוע אסון כבד בזכות בנייה מיוחדת זו!

ב-1.7.79 מיכלית LNG בשם LE PASO ב-PAULKEYER עלתה על סלע במיצר גיברלטר במהירות של כ-17 קשרים. למרות שהדופן החיצונית התקלפה ב-4 מתוך 6 מיכלי האנייה, לא נפגעה כלל הדופן הפנימית למעט כיפוף קל, ולא נגרמה דליפת גז שלא ספק אם היתה מתרחשת, היתה גורמת לקורבנות רבים.

במחקר שעשתה משמר החופים האמריקאי ב-30 מיכליות אשר עלו על שרטונות, נבע כי תחתית כפולה במרווח של 2 מטרים היתה מונעת דליפת דלק ב-96% מהמקרים. ואכן, יש כוונה לחייב כל מיכלית מעל 20,000 טון מעמס, בתחתית כפולה וקולם של המתנגדים הולך ודועך לנוכח האסון האקולוגי הגדול שנגרם באלסקה ע"י המיכלית EXXON VALDEZ שנשאה בקרבה 246,000 טון דלק שחור.

בתאריך 24.3 בשעת תצות וארבע דקות, שיטת המיכלית מחוץ לקורס שיועד לה, במהירות 12 קשרים ועלתה על שרטון סלעים שקרע את תחתית האנייה מהחרטום ועד לחדר המכונות, הדלק השחור התפזר עם

הזרמים וזיהם חופים וים לאורך אלפי קילומטרים, וכאמור גרם לשואה אקולוגית באותו אזור.

אסון זה מדרבן את האומות הימיות להתייחס ביתר רצינות למבנה מיכליות העתיד, ולתבוע מהאמריקאים את הגבלת כניסת מיכליות לתחומי ארה"ב אשר אינן מצויידות בתחתית כפולה.

## מפות אלקטרוניות

על מנת להקל על הניווט בקרבת החוף המועד לפורענות, הומצאה מפה אלקטרונית המזהה את מיקום האנייה בעזרת כל מרכיבי הניווט הקיימים כגון: לורן, מכ"ם - SAT.NAV מד עומק חצי וגירוז. המידע נקלט במחשב ומוצג על גבי מסך וידאו. מימצאים כגון: מיקום האנייה והקורס ביחס לקו החוף, עומק המים, מצופים ואניות אחרות.

מערכת זו נוסתה ע"י מספר אניות, ומידת הדיוק היא עד 2 מטר. I.M.O. כבר הודיעה שלא תאשר את השימוש במפות האלקטרוניות במקום מפות הנייר הרגילות. לדברי היצרנים המערכת הני"ל תוצא לשוק ב-1991.

לסיכום נאמר, כי בנמצא ידע נרחב ואמצעים רבים לגבי אופן בנייתן של אניות טובות ובטוחות יותר, השאלה היא אם הנוגעים בדבר השתכנעו שאכן הדבר נחוץ.

רב חובל מייק דרוקר

# אחים עופר



## בעלי ומפעילי אניות

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



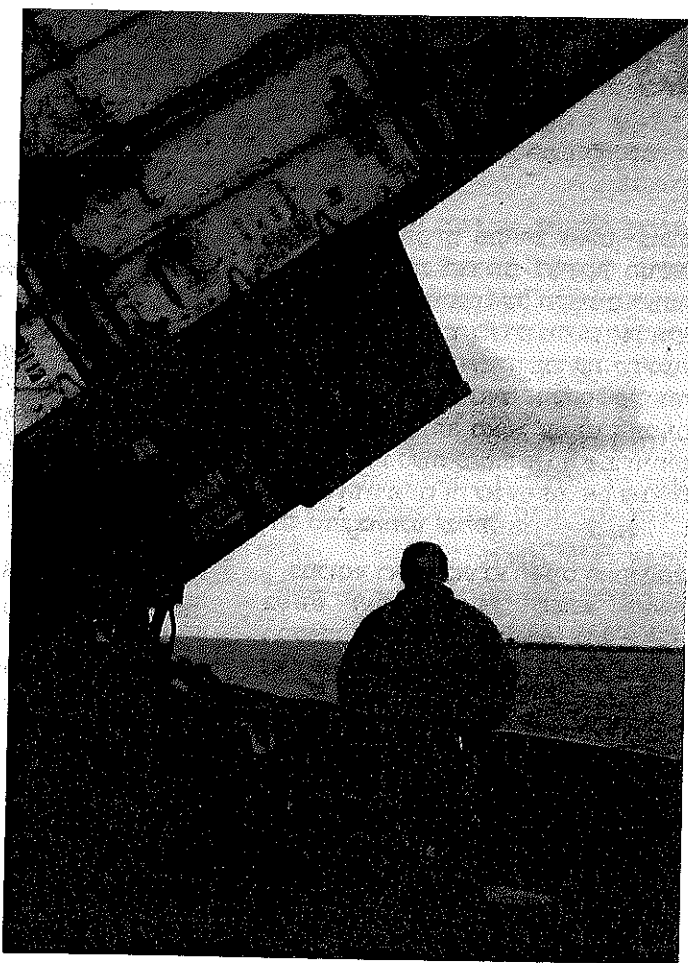
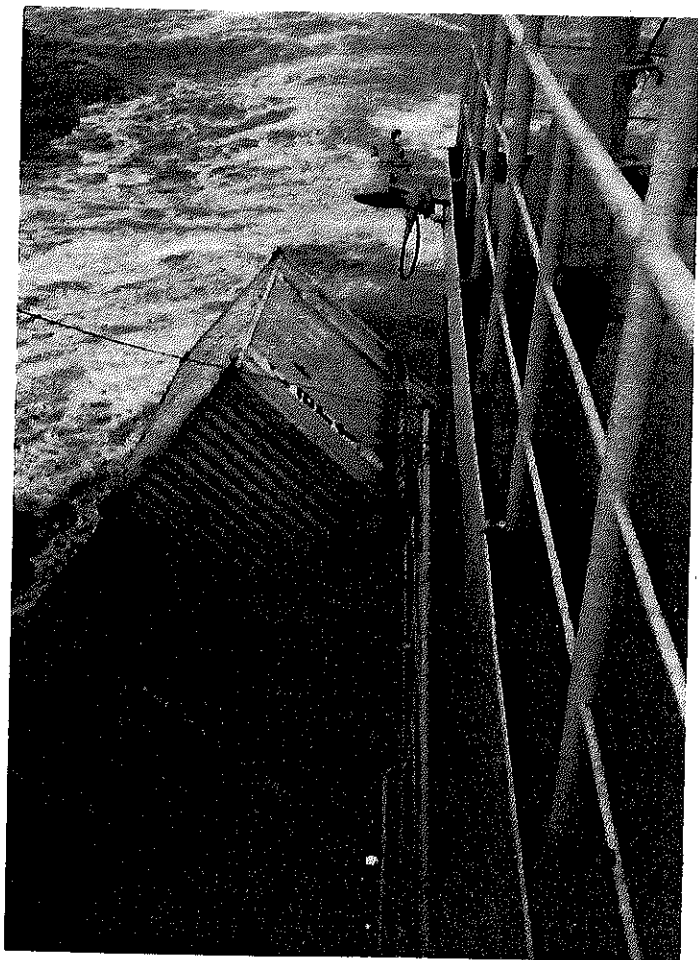
## חשבון

לחשוב ולקבוע מסמרות בחיים.  
לתכנן מחשבות על ימים באים, לחשוב על זמנים  
שמלאו, רוקנו, הורגשו, הכאיבו וצהלו  
רגשי שפל, גאות, נפילה והתאוששות  
הזמנים נעים!  
צריך אדם להגיע לרגע של סך הכל  
כי בסופו של דבר הוא עצמו משלם את...  
החשבון!

מורדי חבר  
חובל ראשון

צריך אדם לעשות פעם חשבון  
להרהר בשקט, לחשוב ולקבוע בבטחון.  
לדעת היכן הוא עומד, מה פעל מה עשה  
האם חלפה תקופה.  
צריך האדם בחייו לערוך חשבון  
לקבוע מה יהיה בימים הבאים,  
כיצד יחלפו בעתיד החיים.  
צריך אדם לחוש פרשת דרכים, נתיבים נעלמים,

## גם זה קורה...



# אני סבור ש...

תאריך: 13.12.85

## לכבוד איגוד קציני הים

### הנדון: תגובות לבטאון קציני הים הישראלי מס' 30

שלום רב חברים. אני לא גיבור Day Room, המפור "ידיעות כיד הדמיון" אך אני מכיר כאלו שכן.

צר לי על העדר היזון חוזר מצד החברים לגבי פעילות האיגוד, מבלי לקחת בחשבון את הצד השלילי שבחוסר תייחסות לחברים, עליכם לזכור שיש והיתה תמיך אווירה של ביקורת כלפי איגודים באניות, אף-על-פי ש"הרוב השקט" הוא הוא, אשר בחר אתכם כנציגיו. ציפיות החברים גדולות כתמיד.

קשה מאוד להגדיר את המושג "ביקורת קונסטרוקטיבית" (ביקורת בונה) מצד אחד, כל ביקורת אשר אין לצידה הצעת פיתרון מעשית בדוקה, אינה "ביקורת קונסטרוקטיבית" ומצד שני כל "ביקורת קונסטרוקטיבית" תמיד תהיה לגבי צד מסויים, לא קונסטרוקטיבית, כך שאין לתאר ולהגדיר בצורה סלקטיבית את סוג הביקורת. כל ביקורת אם היא ביקורת היא טובה למערכת. צריך את העוז לקבל ביקורת בכבוד הראוי.

מי שמפסיק לבקר את עצמו, מפסיק להתפתח.

## דו"ח מזכירות

זה היה מפתיע לשמוע על שינוי התקנות לגבי "בחירות למועצות כל 4 שנים". הנימוק שניתן, כאילו מעיינים ובודקים את המצב בציבורי עובדים אחרים, ובגופים דמוקרטיים שונים, לא מספיק משכנע. מי ביקש לשנות תקנות? וכי יש לשנות תקנות במהירות, ללא ויכוח חופשי בינינו והסכמה כללית (לא רוב)?!

## הסכמי עבודה, זכרון דברים

עליית השכר של 7% לשנה ולאחר שנה נוספת של 5% הינו הישג נאה, אולם הנושא הכאוב בדבר יחסיות במשכורת בין הדירוגים

לקצינים הזוטרים נשאר בעינו. מעניין לדעת, עד מתי הקצינים ימשיכו לשאת אבסורד זה והשפלה מכאיבה זאת?!

עלינו לזכור כי מרכיב הוותק, אותו מתכוונים לשנות במשכורת על ידי תשלום וותק, אסור להרשות לו להתקרב יותר מדי או להשתוות לדרגה הבכירה יותר, וזאת, כדי לשמור תמיד על יחסיות המשכורת בין הקצינים.

## ביטוח שיניים והשתלות

על אף התלוות על רמתן של מרפאות השיניים, זהו דבר חשוב. לקח לנו הרבה שנים להגיע לכך. בעוד שנים רבות כאשר ידברו על כך, יזכירו בוודאי את שמות המזכירים הנוכחיים אשר התישג נזקף לזכותם. מקום עבודתנו דורש את בריאות השיניים, לכן הם השתתפו בביטוח. יש לקוות כי בקרוב גם משפחותינו יהנו מביטוח זה, אם נביא בחשבון כי רוב ימות השנה הבעל אינו בבית ויש להסיר מהאישה את דאגת בריאות השיניים של המשפחה.

הצדדים ימשיכו לנהל מו"מ לגבי הצעות לשינויים בסעיפי הסכם עבודה. ישנה הצעה לשנות את זמני ארוחת הערב באנייה ולהעבירם משעה 17.00 לשעה 18.00.

"האיגוד התחייב לשקט תעשייתי לתקופה של 21 חודש, הדבר מהווה כר נוח לשמירה על ספנות ישראלית ואף לפיתוחה."

אם במשך תקופה זו שום דבר רציני לא היה צפוי לקרות בספנות, לא היה שום רע בהתחייבות כזו, אך בתקופה זו, בחברת "צים" מכניסה אניות חדשות שעד היום עוד אין הסכמים חתומים לגבי הפעלתן, והחלטות האיגודים לגביהם יקבעו נורמות וכללים חשובים לגבי עתידנו. כך שאפשר להבין כי לחברות הספנות ובראשם "צים" אינטרס גדול משלנו להתחייבות זו. ("לך תדע מה הולכים להאכיל אותנו בתקופה זו.")

## פגישה עם שר התחבורה

כולנו תקווה כי בבטאון מס' 31 נשמע יותר על הוועדה המשותפת לאיגוד ולמשך התחבורה, אשר תבדוק ותמליץ בפני השר על נקישת צעדים להבראת צי הסוחר. הרי תמיד רצינו בכך.

## מכירת אניות

"ביחברת עופר" נמכרו והוצאו מתפעול מספר אניות ועלינו לתת על כך את הדעת באם יתהוו בעיות תעסוקה לחברינו."

בבטאון מס' 28 בדו"ח המזכירות פורסמה התכתבות בעניין הכוונה להוציא את האניה "קדמה" משירות ב"צים". כאשר "צים" מוציאה משירות אניה – מתעורר רעש גדול וכאשר "עופר" מוכרת ומוציאה מתפעול מספר אניות – הדבר הופך למשפט אינפורמטיבי פשוט. אם כן, איפה הפרופורציות והאובייקטיביות? האם ל"עופר" זכות על "צים" לזכות באהדת חברי האיגוד?

## דו"ח מזכירי חטיבת הקצינים

### ביגוד

מהם הפריטים הנוספים שהגענו להסכם?

### שעות נוספות

שינוי המצב הקיים מתחייב ואיננו יכולים להסתפק בהבנת הצדדים בצידקת הנושא. עובדת השעות הנוספות של הקצינים לעומת הדירוגיים, היום כבר לא רק בולטת לעין אלא במקרים מסויימים אפילו מפריעה לתיפעול התקין. הקצינים ממלאים אחר סעיפי חוזה העבודה הרבה יותר מאשר עושים הימאים הדירוגיים. זו טעות לחשוב כי מה שמרוויחים ועושים הדירוגיים זה לא ענייננו. אנו עובדים יחד וזהו בהחלט ענייננו.

כמכונאי ראשון בארבע השנים האחרונות, בשלוש אניות קבועות, ממוצע השעות הנוספות במחלקת מכונה הוא: מ/1 H 125, קצינים H 65, חשמלאי H 30, ח/1 כ-5 שעות נוספות לחודש ח/1 כ-15 שעות לחודש. זהו לא דגם מייצג של כל צי הסוחר אך זהו בהחלט יכול להראות כיוון. המספרים הללו מעידים על כך שפיריון העבודה של הקצינים גדול הרבה יותר משל הדירוגיים ואין כל תמורה. ההיפך, למכונאי שני למשל, צריך היה להרוויח פי 1.3 מאשר ח/1 (8 שעות עבודה ביום + שעות נוספות ליום) וכידוע המצב אינו כך.

# אני סבור ש...

סוף מעמוד קודם.

אין לנו כל סיבה להיות אדישים ולהשלים עם המצב. בעניין זה גם המזכירים של ר/ח ומר לא צריכים "לסגור את דלתות משרדיהם".

אצל מ/1 ו-ר/ח, התופעה קיצונית יותר. במצב הקיים קשה לבצע תפקודים אלו על הצד הטוב שלהם משך מאה השעות, כך שאי אפשר לקבל את קביעתן של חברות הספנות כאילו אין צורך שעובדי מ/1 ו-ר/ח יעברו את מכסת מאה השעות.

## בטחון

אני מצטט מי שאמר – "הם רוצים שאנחנו נלחם באניות את המלחמות שלכם האם אני טועה? כי, מהי בכלל שעות שמירה של איש צוות או של קצין, הפוגעות בזמן המנוחה שלו? הגיע הזמן לפתור פעם אחת ולתמיד את הנושא הזה. הגיע הזמן שרבי החובלים יפסיקו להחליט כרצונם (כל אחד ושיקוליו) ולהתעטף ב"מעילי הביטחון". אגב, הרבה בעיות משמעת נובעות מהוראות הבטחון הלא ברורות!

## איגרת בחינות – דעה אחרת

לדעתי התשלום הראשון עבור הבחינה הראשונה צריך להיות תשלום סימלי, ואילו התשלום עבור בחינות חוזרות, לאלה אשר ניכשלו בבחינה הראשונה, וקרוב לוודאי ייכשלו גם בשנייה, צריך להיות תשלום מלא.

## אניות חדשות

מדוע לא מפרסמים לחברים את מדיניות האיגוד לגבי אותם אניות חדשות?

## טלפון בנמל חדרה

כל הכבוד. טלפון קטן בעל ערך רב לימאי חדרה. תודה למאמצי חברי האיגוד.

## כיצד להישרד?

כוחו של איגוד מקצועי לאו דווקא נקבע על פי מספר חבריו. כוחו של איגוד מקצועי נקבע במידה רבה בזכות אופי וערך העבודה של חבריו.

אם יצטרפו לאיגודנו, קבוצות שונות, איגודנו יאבד מאופיו האמיתי והמזכירים יבזבוזו את כוחם ומרצם בבעיות שהם אינם מכירים.

אין כל קשר בין פרישה בכבוד לגימלאות (הדברים אמורים לבניי ה-50 – 40 שבינינו) ורצון להשתלב בגופים בינלאומיים, לבין צירופם לאיגודנו של קבוצות אשר אינם קצינים מפליגים.

## מי הרס את צי הסוחר שלנו?

איני מתיימר להיות ברמתו, מעמדו ומידת אחריותו של ר/ח, כותב הדברים בבטאון, של קצין ים הגאה בספנות הישראלית הבריאה. ברצוני להגבי על מספר משפטים, וזאת מנקודת ראותי

ראשית אני לא מבין על סמך מה הוא קובע כי הספנות הישראלית נמצאת בתהליך מתקדם של גסיסה וזאת כאשר שתי חברות הספנות הבולטות בארץ ("ציס" ו"אליס") ממשיכות להרוויח ולהגדיל את רווחיהם משנה לשנה! בקרוב תגענה לחברת "ציס" שבע אניות מהחדישות בעולם (הרבה מדינות היו מתגאות בהן) – האם זוהי גסיסה?

איזה מין חוק הוא זה הקובע כי כל מה שבבעלות ישראלית חייב להיות מופעל על ידי ישראלים? עלינו לזכור כי דגלי הנוחות לא תמיד מברחים קצינים ישראלים, אני עצמי הפלגתי בשנים האחרונות בכ-3 אניות לא תחת דגל ישראלי כש-90% מאנשי הצוות תמיד קצינים ישראלים ("באר שבע", "בשור", "חדרה").

כדי שלקצינים הישראליים תהיה עדיפות על פני אלה הזרים, עלינו להתייעל ולהילחם במה שמאפשר לעובדים הזרים להתחרות בנו. עלינו לסייע לשפר ולייעל את המערכת, לדוגמא, תיקון חוסר הפרופורציות בשכר הדירוגיים לעומת שכר הקצינים. בנוסף לכך, עלינו לעשות הכל על מנת לשפר את תדמיתנו, כך שהפלגתם של קצינים ישראלים בספינות ישראליות תהיה פעולה שבשיגרה. איזה ערך יש לעובדה, שקצינים ישראלים יפליגו באניות שמפסידות? לחשוב בצורה פסימית, לנבא שחורות (הרס, גסיסה ומוות של הספנות הישראלית), לתקוף את משרד התחבורה, כאילו תלוי לעיני רב החובל נציג איגוד 89, האינטרס הלאומי של ספנות ישראלית יותר מאשר לעיני משרד התחבורה והממשלה. אין בכל אלה בכדי לסייע בפתרון הבעייה.

כנציגים של כל קציני צי הסוחר, מרשה לעצמו ר/ח להאשים את בתי הדין לעבודה אשר נוקטים לדעתו עמדה של "ראש קטן". אילו מישהו אחר היה מאשים באופן דומה, היינו אומרים שזוהי חוצפה. מעשה זה רק מרחיק את הגורמים המתאימים ומונע התייחסות לבעיות האמיתיות.

## מדוע אין "לובי" לספנות הישראלית?

אני נמנע מלהיכנס לדיונים מעמיקים בנושאים כמו: דמוקרטיה, קליקות ועתיד הספנות. אני רק מקווה שלא רחוק היום בו ועדה, אחת מני רבות, תמצא את התשובה לשאלה כיצד הצליחה ספנות לאומית אשר היתה שרויה בשפל, בתקופה של משבר בינלאומי, להחלץ מהמשבר ואף להתקדם.

**שאיילתה** – מתשובתו של שר התחבורה לשאיילתה של ח"כ שטרית, ניתן להבין, כי אחת הסיבות העיקריות לגידול בקצינים זרים (30 אחוז), היא הכישלון בגיוס, כוח אדם ימי מתאים. איגודנו צריך למצוא את הסיבות, ולתת על כך את הדעת. כיום משכורות הקצינים הזוטרים נמוכות ואינן מספיק אטרקטיביות בכדי למשוך כוח אדם ברמה גבוהה לים.

## אתה הקברניט

לר/ח יגאל מאור הרבה הצלחה. תיאורך הוא תיאור אמיתי יפה ומרגש שכל אוהביים מושבע, שבים מקצועו, יכול להזדהות ולהנות. בין החברים מתחזקות הדעה כי "הטובים – ב"ציס".

## האמנם זה סוף הדרך?!

אשתדל לכתוב לר/ח דניס יורגן ולהגיב – האמנם זהו סוף הדרך?... לסיום אני מקווה כי חברי האיגוד, הנציגים של כולנו, יתייחסו יותר לתוכן המכתב ופחות לסגנון שלו.

שמעון אוזן  
מכונאי ראשון

# אני סבור ש...

## מכתב גלוי למשה עמרם

חמס, חמס, די כבר כי נמאס!!!  
משה עמרם הנכבד!

אני כותב אליך מכתב זה ומטיח בפניך את כל אשר על ליבי. שלא כדרכך אני לא כותב מכתב זה לתיקך האישי, מבלי שתקבל העתק (מעשים כאלה עשית ויעודך עושה). רק שתדע שזה נוגד את כל כללי המוסר, ואם אינני טועה לכל קצין יש את הזכות להציץ בתיקו האישי אחת לשנה. כמו כן, מכתב שנכתב נגד משהו, מבלי שימסר לידי העתק מה הטעם? כיצד ידע מה רוצים ממנו? פשוט קצה נפשי בהתנהגותך הבלתי אנושית. אני לא מדבר על הצד המקצועי, אלא על הצד ההומני שבך. לא איכפת לי שלא תשתנה, אך אל תפריע לי (בוודאי גם לאחרים), ואתה מפריע בהתנהגותך הבוטה וחסרת הרגישות. בוודאי תשאל מדוע הטענות הללו, ובכן...

1. אתה רוצה שלא יבואו משפחות לקבלנו (אלחוטאים) או ללוותנו בטענה שזה מפריע, או שיבואו מעטים – לדברך. נו, לא הגזמת הפעם! משה, איש לא שואל אותך. אני לא מתכוון לצמצם את המשפחה (נהפוך הוא) ולא לשעות לרצונך. אני לא מאמין שמשפחתך לא קיבלה את פניך, או ליוותה אותך.
2. אתה מבקש לחסוך ל"יציים" על חשבון שכר אלחוטאים. אם בהתחלפותי באתי למספר שעות, לדעתך איני זכאי ליום שכר, אבל כשאתה מפליג במסגרת מילואים, לך מגיע עם דולרים לא?
3. אתה הוא שמתנדב להחליף אלחוטאים כצוות חוף, אך מבקש את השכר לעצמך (מטבע זר). איך אתה קורא לזה "באופן פרטי"?
4. אתה הוא זה שמצפה כי אלחוטאים "יעזרו" לך בעבודות המשרד (ללא שכר כמובן), כי אלה חשבונות של אוניות החברה לדברך. הדבר מצליח משום מה רק עם אלחוטאים חדשים היראים מפניך וחוששים לעתידם כאלחוטאים.
5. אתה הוא שמתערב בשיבוצים ומשפיע, בדרך כלל לרעה. מתייחס לאוניות כקניינך. אונייה טובה למי "שהוכיח" את עצמו (איך בדיוק הוכיח! לא אפרט כאן).

6. אתה הוא שבקשת לבטל את הארוח (רפרזטיישן) לאלחוטאים, כי חלקם אינם נוהגים כראוי. למה? פחית קולה, וחפיסת סיגריות או שתיים (כמה שיותר – עדיף) תמיד קבלת ואם לא זרשת, אם כן בדיוק הבעייה?
7. בזכותך התייקרו שיחות רדיו טלפון (ב-75% מאגרת האוניה). לכן, אני ממליץ לאנשי הצוות להשתמש ברדיו טלפון בכיוון חוף אונייה. כך השיחה תהיה זולה באגרת האוניה (בסביבות ה-5 שקלים).
8. אתה דורש שלא להפוך כיוון שיחות רדיו טלפון (מיוצאת מאוניה, לנכנסת לאוניה), למרות שתחנת החוף מסכימה. מדוע? מה דעתך על צוערים שאין באפשרותם לשלם עבור השיחות, אך משתוקקים לדבר עם משפחותיהם כשהשיחה על חשבון מקבל השיחה? למה שרירות הלב? איך ירגיש צוער כשזו ההתייחסות לצרכיו? כשהדבר באמת לא משנה למערכת.
9. אתה גם מבקש שניידע אותך על רבי חובלים החורגים מ"הוראותיך" – איש לא הבלש הפרטי שלך. אני אישית לא אכתוב לך, ולא אחתור תחת רב חובל ושיקולו (איזו מין בקשה זו!).
10. אתה הוא הרס"ר העומד על כך שיגיעו לאוניה ב-08.00, גם כשמישהו זומן לחברה לסידורים, מתעכב במסטרה ל"סיין און", או מצהיר במכסה האם – זה תפקידך.
11. אתה לא רואה בברכה הכנת חדשות לצוות כשהדבר לא מפריע לתפקוד התחנה.
12. אתה הוא ש"אסרת" על אלחוטאים לארגן משחקי בנינו או משחקי חברה אחרים. מי צריך לשאול אותך בכלל! האם גם זה עניינך, או שמא תתערב גם בהווי האוניה?
13. אתה עומד על כך שיוחלפו מצעים למחליף, ולא מקבל מקרים בהם אין מצעים להחלפה באוניה כי מחכים לכביסה מהחוף – מדוע להתערב בעבודת המשק?
14. אתה הוא מי שמתרעם על כך שהתחנה לא נקיה מספיק, כי הסטיוארטים לא מנקים קירות ותיקרות – זו תלונה שכדאי להפנות לגורמים אחרים.

לסיכום משה, עבוד ותן לעבוד. אני מצר על התנהגותך זו שכה מטרידה. לא הוגן לנצל את מעמדך כמפקח רדיו ולהתערב בנושאים לא לך תוך קיפוח אחרים וניצולם.

אשמח לפרט, להסביר ולהרחיב את הדיבור בכל אחד מהנושאים שהועלו בפנים או בפני כל אחד אחר.

בברכה,  
דדי לפיד

אלחוטאי שחושב שהגדשת את הסאה

## תגובת המערכת

בעקבות תלונות של קציני אלחוט שונים אשר הגיעו בשנתיים האחרונות אל נציגי חטיבת הקצינים באיגוד, הוחלט להענות לקשת כותב המאמר ולפרסם את המאמר כלשונו.

## ישיבת ועד גימלאי קציני ים ואלמנות

לשם ביצוע פעולות האירגון הוחלט על השתתפות בדמי חבר בסך של 2 ש"ח לחודש (24 ש"ח לשנה)  
יש אפשרות לשלם במשרד האירגון  
ביום ב' או ה' משעה 8:00-10:30  
ובכל יום ג' – אלמנות משעה 9:00-11:00  
או לשלוח לסניף בנק הפועלים  
סניף 711, העיר חיפה, מסי חשבון 0820328

- בעניין פגישות דחופות ניתן להתקשר לטלפונים של הנבחרים:
1. יו"ר האירגון לגימלאים פרישר ארטור טל 04-345863
  2. סגן יו"ר האירגון פאר דב 04-752375
  3. פניני יוסף 04-235646
  4. פאלק קלמן 04-255149  
פולק קלמן 04-711940  
או למשרד האירגון 04-652581



# אני סבור ש...

## "עזר כנגדו"

"ויאמר ה' אלוהים לא טוב היות האדם לבדו אעשה לו עזר כנגדו" (בראשית ב' י"ח). רש"י מפרש את הצירוף עזר כנגדו, כך: איש נשא אשה. במידה והיא טובה הרי שזכה, במידה והיא מרשעת, הוא הפסיד והיא ניצבת כנגדו – מכשילה אותו. ישנה הקבלה בין פרשנות זו לבין מה שהתרחש מאחורי הקלעים ב"פרשת ניוטה" בתאריך 21.10.89 ועד ל-9.11.89.

תזכורת: האניה הואשמה בזיהום בדלק של כ-50 מ"ר מים בתחומי מימי מצריים. כתוצאה מכך נעצרתי והושמתי במאסר, ומאוחר יותר במעצר בית במצרים.

במקביל נלקחו פנקסי הימאי של כל אנשי הצוות והאניה נעצרה. כל זאת על סמך תלונה של שולת מוקשים איטלקית, מהכוח הרב לאומי בסיני, הטוענת: "יתכן והאניה פרקה מיכליה".

העונש הצפוי במצרים על עבירה זו, על פי הערכת עורכי הדין המצריים המלייצגים את P & I CLUB, הוא קנס ו/או מאסר.

בזמן שהמשטרה המקומית הודיעה לי להתלוות אליה למתן עדות – כך זה נוסח בתחילה – המיכלית היתה קשורה למצוף טעינה בלב ים ובשלבי טעינה מתקדמים. ברור שבשלב זה לא היה מה לחשוב על ירידה לחוף. המתנתי לגמר הטעינה ולאחר שהודעתי לחברה וקיבלתי את אישורה, ירדתי לחוף בלויית עורכי הדין של ה-P & I CLUB, שהבהירו לי כי אני יורד רק למתן עדות, וזאת כנהוג בכל מדינה שאימצה והצטרפה לאמנה הבינלאומית למניעת זהום ים וכי חברת הביטוח ערבה לאניה.

עם ירדתי לחוף נעצרתי מיד ומסע התלאות שעברתי ידוע לרובכם. הושפלתי כרב חובל והושפל הצוות אשר ראה והרגיש זאת.

בארבעת הימים הראשונים נעלמתי לגמרי. השגרירות במאמץ עלילאי, יצרה איתי מגע בתוך הכלא בקהיר בהזדמנות זו אני מודה לשגריר שמעון שמיר ולאנשי השגרירות שלא חסכו כל מאמץ לסייע לי. עם יציאתי מהכלא יצרתי קשר עם ר/ח אפרים מרקוביץ, מזכיר

חטיבת רבי החובלים, אלא שהוא כבר עזב. באותו הזמן הייתי במעצר בית במצרים.

למצרים נשלחו ראש מינהל הדלק ומנכ"ל שרותי טנקרים לטפל בפרשה ובמקביל, בארץ ר/ח אפרים מרקוביץ נכנס לפעולה להייתי זקוק נואשות. מדוע החברה ומינהל הדלק אשר נשלחו לסייע בעניין, דאגו מאוד לצד העסקי ופעלו לשחרור האניה והבאתה ארצה ע"י ר/ח מחליף. דבר שמשמעו היא כי ר/ח יוסי צבי ישאר במצרים למשפט העלול להוביל למאסר ואילו האניה תשוחרר. ר/ח מחליף היה מוכן עם ויזה אקספרס למצרים. זה היה פתרון קל, יעיל ומהיר. למי? פתרון זה היה חורף את גורלי לחדשים ארוכים במצרים והראייה – המשפט עדיין לא תם. למרבה מזל-מזלנו "זכיתי". ר/ח אפרים מרקוביץ לא רק שמנע את נסיעתו של ר/ח מחליף, אשר הפעיל את עוצמתו כדי לסכל כל פתרון כזה עד שכל המעורבים הבינו כי לא יתכן שחרור האניה בלעדי רב החובל יוסי צבי, אז חברו כולם יחדיו לשחרורי ושחרור האניה.

מי כמונו ביין איזו הרגשה נפלאה זו לחזור לגשר הפיקוד ולנווט את האניה, על ציוותה חזרה ארצה. היום ה"ניוטה" ממשיכה להפליג בקו זה, כאילו דבר לא קרה, ללא ערבות ממשית שדבר זה לא יישנה. נהפוך הוא דו"ח אלוף מיל א. בוצר (פרסומים בעתונות), קובע כי בעתיד ר/ח ינטוש ספינתו וירד לחקירה גם בידעה שהוא עלול להאסר. מה דעתכם ידידי רבי החובלים על מסקנה פזיזה ובלתי אחראית זו?

דו"ח בוצר קובע למעשה כי כל הפלגה למצרים היא סיכון במאסר לקברניט, ודובר שר האנרגיה הודיע שוב על פרסומים בעתונות כי השר מאמץ מסקנות הדו"ח (בו עדיין לא הורשתי לעיין).

אני מקווה שמשדד התחבורה אשר בדק את האניה מיד עם הגעתה ומצא אותה תקינה וכשרה מכל הבחינות, יגיב על כך. הגורמים הבכירים, קרי: משרדי הממשלה וחברות הספנות, חייבים להבין שאנו מבצעים תפקיד קשה וחשוב הגובל בשליחות לאומית. ואז כולם יהיו לעזר ולא כנגדו.

ר/ח יוסי צבי

קברניט "הניוטה"

## הערת המערכת:

מין ההגינות לציין, שהמזכירות יצרה קשר ביוזמתה עם רב החובל יוסי צבי, ושרב החובל המחליף הודיע גם כן ביוזמתו האישית, שאין בכוונתו לנסוע למצרים בכדי להחליף את רב החובל צבי ולהחזיר את האוניה. מזכירות האיגוד בכללותה, לא העלתה על דעתה אפשרות של החזרת האוניה ללא רב החובל.

לכבוד

רב חובל אפרים מרקוביץ  
איגוד קציני הים, ת"ד 9512, חיפה  
אפרים היקר,

בעניין האניה "ניוטה" – מגיע לך צ"ש. זקפת במקצת את קומתו השפופה של העם הזה בהוראתך לר/ח שלא לרדת מהאניה ולא להיכנע לסחטנות הבלתי נסבלת של המצרים, "שוחרי השלום".

אל מול ממשלה חדלת אונים ומלחכת פינכה – זוהי קרן אור באפלה.

שלך בידידות, ישראל גיל

לכבוד

נציגי איגוד קציני הים  
ר/ח אפרים מרקוביץ מ/ר שלמה אלימור

א.נ.,

אבקשכם לפרסם את המכתב הרצי"ב, מעל גבי הבטאון, בו מביע ר/ח אמנון תדמור את התנצלותו על הפגיעה בכבודי והכפשת שמי בפומבי באניה "בשור".

הנני מביא מקרה זה לפרסום, כיוון שהדבר נוגע לדעתי לכל מכונאי ראשי המפליג בים, שאינו בקיא ברזי החוק ואינו מכיר את המוסדות האמורים להגן עליו. במה אמורים הדברים: לאחר המקרה ומשטר ר/ח להתנצל כשנוכח שגגה, פניתי לכל הגורמים הנוגעים בדבר, בדרישה להגשת קובלנה כנגדו לבית הדין המשמעותי לימאים, ונתבררו לי העובדות הבאות:

א. משרד התחבורה הודיעני שעפ"י החוק רק

# אני סבור ש...

המשך מעמי קודם

## מהרהוריו של חבר מועצה

בתחילת חודש מרץ התקיימו הישיבות האחרונות של המועצה ה-5 באיגוד קציני היים.

באם לא יתרחש עד הבחירות הבאות, שיתקיימו ב-1991, אירוע חריג שיחייב את התכנסותם המיוחדת של חברי המועצה, אזי מועצה נבחרת זאת, למעשה, סיימה את תפקידה.

כ"סתם" קצין מן השורה שהתעניין בנעשה, וכחבר מועצה במשך שלוש השנים שחלפו, הייתי עד להתלבטויות בנוגע למהלכים, למעשים ולמאבקים של מזכירי החטיבה שיצגו אותנו בתקופה זאת; וכמו כולם חשתי גם אני את השינויים והתמורות במערכת יחסי העבודה שבה אנו מצויים היום. מבלי להיכנס לפרטים שינויים ותמורות אלו הן, כנראה, כורח המציאות של ימינו.

מפגישות רבות שקיימתי עם חברי הקצינים, מכל מגוון חברות הספנות, נדהמתי לגלות עד כמה רבים הקצינים חברי האיגוד שאינם מגלים עניין או מעורבות בנעשה במסגרת האיגוד. אחדים מהם כלל לא יודעים היכן נמצאים משרדי האיגוד ובצר להם – מבררים את כתובת המשרדים על מנת לקבל סיוע בפתרון בעיותיהם האישיות, אך הדבר לא מונע או מפריע מבעדם להעביר ביקורת

שלעיתים גובלת בהשמצות ולזות שפתיים, וזאת לא מרוע לב, אלא פשוט מחוסר ידיעת הנושא.

תופעה מדאיגה אחרת שהולכת ותופסת מקום "מכובד" בקרב קצינים היא חוסר הפירגון אחד לשני, צרות-עין והשמחה לאיד. זאת לדעתי, תופעה חמורה ומסוכנת המחלישה את חוסנו ומעמדנו כקצינים באוניות וכאיגוד מקצועי חזק, אחראי ומלוכד.

כנבחר ציבור וכחבר מועצה המתעתד להגיש את מועמדותו גם לבחירות הבאות, אני מודע שדברי הנייל עשויים לעורר חוסר אהדה אישית, אך לצערי, זאת אמת שנתגלתה לי במערומיה בשנים האחרונות, ואני רואה חובה לעצמי להתריע בפני תופעות אלו שהשלכותיהן עשויות לגרור אתריהן תוצאות הרות אסון ולהוות עבורנו "סוס טרויאני".

אני קורא ומבקש מכל הקצינים לגלות יותר מעורבות, עניין ואכפתיות בנעשה באיגוד, ע"י שמירת קשר רציף יותר עם המזכירים וחברי המועצה. כמו כן, יותר פירגון אחד לשני וסובלנות רבה יותר, בעיקר, כלפי הקצינים הזוטרים שבחטיבה, וזאת על מנת שנהווה איגוד מקצועי חזק יותר, מלוכד יותר שבהכרח יביא גם לתוצאות טובות יותר.

אל נשכח שימאות זה לא רק מקצוע – ימאות זה אורח חיים.

מורדי חבר  
חובל ראשון

לכבוד  
הנהלת סוכנות ביטוח "רמון"  
א.ג.ג.,

הנדון: **טפולכם בתביעתנו לניתוח מעקפים שבוצע בבעלי יוכלמן יחזקאל.**

ברצוני להודות לסוכנות ביטוח "רמון" ולחברת ביטוח "השלוח" על הטיפול המסור והנמרץ ועל היחס המופלא אותו העניקו לי ולבעלי אשר עבר ניתוח מעקפי לב.

היחס לו זכינו היה מעל ומעבר ליחס שנותן סוכן ביטוח למרשו וניתן להגדירו יותר כיחס לבן משפחה. אין מילים בפי להודות לכם על היחס החם והמתחשב ובמיוחד ברצוני לציין את:

1. גבי רבקה בינימין – "רמון" חיפה, 2. גבי מיקי שמלצר – "רמון" ת"א, 3. גבי רות סטר – "שלוח" חיפה, 4. גבי עו"ד דינה ברס – "שלוח" ת"א

הודות לטפולכם הנמרץ של הנייל – התבצע כל התהליך של העברת החומר הרפואי ואישורו תוך יומיים מיום הגשת התביעה ובעלי נותח בהצלחה ב-11.10.89 בבית חולים "כרמל" – לפי בחירתו. היום הוא כבר נמצא בביתו בשלב החלמה מתקדם.

ושב תודה על הכל – יישר כוחכם ניצה יוכלמן

החברה או אחד האיגודים מוסמכים להגיש קובלנה כנגד ר/ח (דבר שהוכחש בתוקף ע"י מזכירי האיגוד).

ב. מזכירי חטיבת ר/ח ומ/ר באיגוד אינם עוסקים בסכסוך בין חברים, ומכאן שאינם מגישים קובלנות כנגד חברי החטיבה.

ג. בחברה העדיפו (מסיבות שאינן מובנות לי) לסיים את העניין בבירור פנימי, והתנצלות, כפי שנראה עפ"י המכתב הנייל.

המקרה הנייל מדבר בעד עצמו, וכל אחד מאתנו יסיק את המסקנות המתבקשות מאליהן.

בכבוד רב,  
מ/ר זייד רוני

תלונת מ/ר א. זייד  
כנגד ר/ח א. תדמור

תלונת מ/ר א. זייד היתה על כך שר/ח א. תדמור האשימו בנוכחות הקצין הראשון והאלחוטאי במכירת בוכנות של האניה, ולא התנצל כאשר התברר שגנה ושהיתה זו אשמת שווא.

בתאריך 18.4.90 בשעה 09.00 התקיים דיון בנושא בנוכחות השניים, בנוכחות מר מ. כץ – מנהל יח' מיכל וצובר והח"מ.

במהלך הדיון הביע ר/ח א. תדמור את התנצלותו על המקרה והביע את צערו על הצער והפגיעה שנפגע מ/ר זייד בעקבות כך.

מ/ר זייד קיבל התנצלות זאת. לאור זאת אנו רואים מחלוקת זו כמיושבת.

בכבוד רב,  
ד. כפרי  
ממונה כ"א ימי יח' מיכל וצובר

## הערת המערכת:

כפי שעולה ממכתבו של מ/ר זייד, אין מזכירות החטיבה מתערבת בסכסוכים בין חברי החטיבה. אין אנו בנויים לבדוק ולחקור מי באמת צודק ומי שנפגע ואיננו רוצים לשמש כמערכת נוספת השופטת את חברינו.

אנו מקווים שגם המקרה הנייל הסתיים.

# בראי העתונות

## רוצה לטוס לצ'ילה לא להפליג

כלבו

סיפור תמוה. קצין מכונות צ'יליאני מואשם בגניבת 700 דולר מאונייה של סוחר לבנוני עשיר. איגוד קציני הים מתערב ומגלה שהספינה לא תקינה. הצ'יליאני מועבר לבית מלון מחשש לחייו, הלבנוני מפעיל קשרים, בית המשפט מתערב, גורמים מדיניים בתמונה. רק שלא ישכחו את הצ'יליאני, שמסתתר במלון בחיפה ומתגעגע לאשתו בצ'ילה

## א ל י ר מ נ ו

### התנהגותם של המצרים

משרד התחבורה גילה אוזלת יד משוועת בכל פרשת "ניוטה". גם לאחר הניסיון המר לא נעשה דבר למנוע את הישגותו. השבוע האונייה יוצאת שוב לאלכסנדריה מבלי ששר התחבורה הגיע להסכמים ולערבויות למקרה של תקלות חוזרות

כלבו

### פיליפ עירון

## בין גשם לדוק

הטוהה התנהגותם של השלטונות המצריים בפרשת המיכלית, "ניוטה". האניה היא אורחת קבועה בשדות-הנפט המצריים. רבי-החובל והצוות מוכיחים שם היטב וירועים ביכולתם המקצועית הגבוהה. גם אם לכאורה ויהמה האניה את הים, יש דרכים מקובלות לבדוק ולהוכיח את הדבר. המצרים לא ניסו לעשות זאת. הם לא ביצעו אפילו את בדיקת המעברה המקובלת במקרים כאלה, כפי שהציע להם רבי-החובל.

שמירת איכות הסביבה היא בראש מעייניו של כל רבי-חובל, ובעיקר

**התנכלותם של המצרים למיכלית "ניוטה"**

**מרמזת על קיומם של שיקולים ודים.**

**התנהגותה של ממשלת ישראל תמוהה לא פחות**

של קנוניטי מיכליות. בעולם ידועות חקלות ימיות רבות שגרמו למי פגעים אקולוגיים, שלא באשמתם של רבי-חובלים. בכל המקרים הללו שוחררו האניות לאחר הפקרת ערבון, בהתאם להחלטת שופט מקומי. במקרה של "ניוטה" לא נגרמה שואה אקולוגית. מעבר לכך, כתם השמן שבו מדובר יכול היה להיגרם עליידי כל אניה שעברה באזור מיצוי טיראן. מכאן שחובת ההוכחה מוטלת על המצרים. אבל גם אילו הוכח בוודאות כי "ניוטה" היא שגרמה את הנזק יהולים השלטונות המצריים לקגוס אותה ולחייבה בכל הוצאות הניקוי. כנגד קגוס כזה מבוטחת האניה

ידיעות אחרונות

בסכומי עתק. לכן לא היחה שום עילה הגיונית לעכב את המ ובוראי שלא היחה סיבה הגיונית ליחס המשפיל כלפי רבי-החובל. העובדה שהמצריים לא יצאו מגדרם לנקות את כתם השמן, המשפיל כלפי רבי-החובל הישראלי וצוותו מעוררים בי את החשד כי של שיקולים ודים מצרים - כנראה, על רקע מדיני. תמוהה עוד תגובתה של ממשלת ישראל שבתחילה החליטה לשמור בכוד כמות מעצרה של אורחיה, במקום למחות בכל דרך אפשרית ולדאוג לכך ש פול כהם ייעשה בדרכים המקובלות בעולם.

תגובתו של שר האנרגיה כי יש להתייחס לעניין בפרופורציה הנכ מתמיהה אף היא, שכן דווקא המצרים לא פעלו על פיהן. יתרה מ משדרו של שחל הסתיר את האירוע בכשך חמישה ימים והמתין עי ימים עד ששלח את אנשיו לטפל בפרשה.

אין זה המקרה הראשון של מעצר ספינות ישראליות בידי המצרים. מחזיקים כיום בחמישה כל-ישיט קטנים, ואין כל סימן שברעתם להחזי לבעליהם. שום גורם בממשלת ישראל אינו נותן את דעתו על כך. עלינו לדעת כי השלטונות המצריים במשיכים בהטרדותיהם הימי ומוצאים צידוקים לכל אחת מהן. מכיוון שממשלתנו משלימה עם התנ גות זו, אין ספק שהמצרים ימשיכו בה לאורך זמן - לפחות עד שנו להבחין בין גשם לדוק.

והכותב הוא רבי-חובל בנמל אילת וממבר יזיבל (מיכלית-נפט ממצרים)

# ברכות

## נישואין

צפניה שכטר — מ/ר — נישואי הבת  
עופר בן-עמר — מ/1 — נישואי הבן  
קריגל מנחם — מ/ר — נישואי הבן  
מל גרדנשטיין — אלהוטאי  
סלומון אריה — מ/ר — נישואי הבן  
יערי הלל — ר/ח — נישואי הבת  
אביטל שרלי — מ/ר — נישואי הבת  
לפיד דדי — אלהוטאי — נישואין  
אביזמר אשר — ח/2 — נישואין  
חנצין פליקס — ח/3 — נישואין

## הולדת בן או בת

אשכנזי מקסי — ח/1 — בת  
שליאן בשארה — ח/2 — בן  
פנקס לאון — ח/1 — בן  
קאופמן משה — ח/2 — בן  
כהן ינון — קצין רדיו — בן  
יוסף וואנונו — מ/2 — בת  
כהן שלום — ר/ח — בן  
סיטבון יעקב — קצין רדיו — בן  
נבון מאיר — מ/ר — בן  
סעדון דוד — ח/2 — בן  
ליבה יעקב — ר/ח — בת  
הרשקוביץ אריה — אלהוטאי — בן + בת

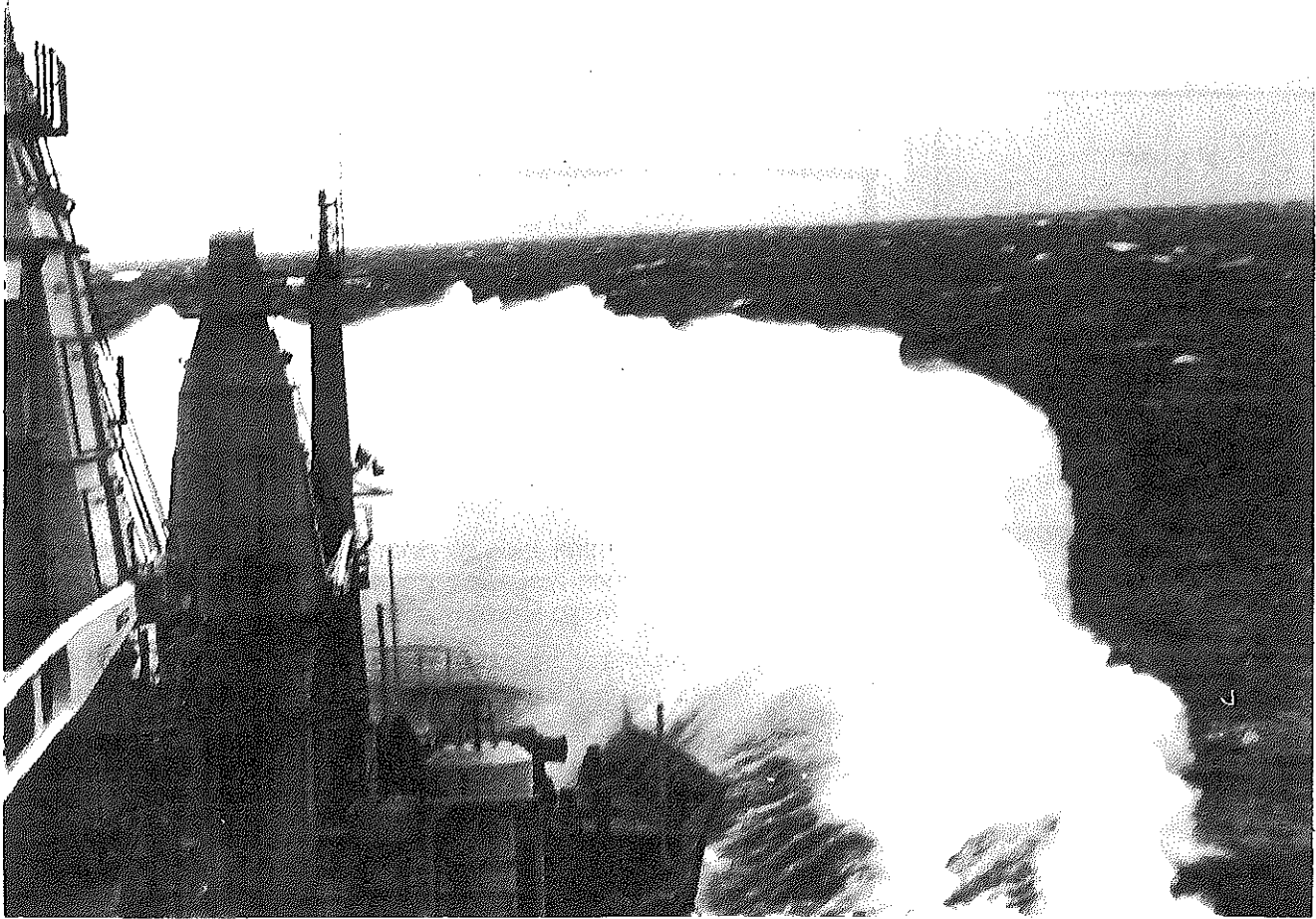
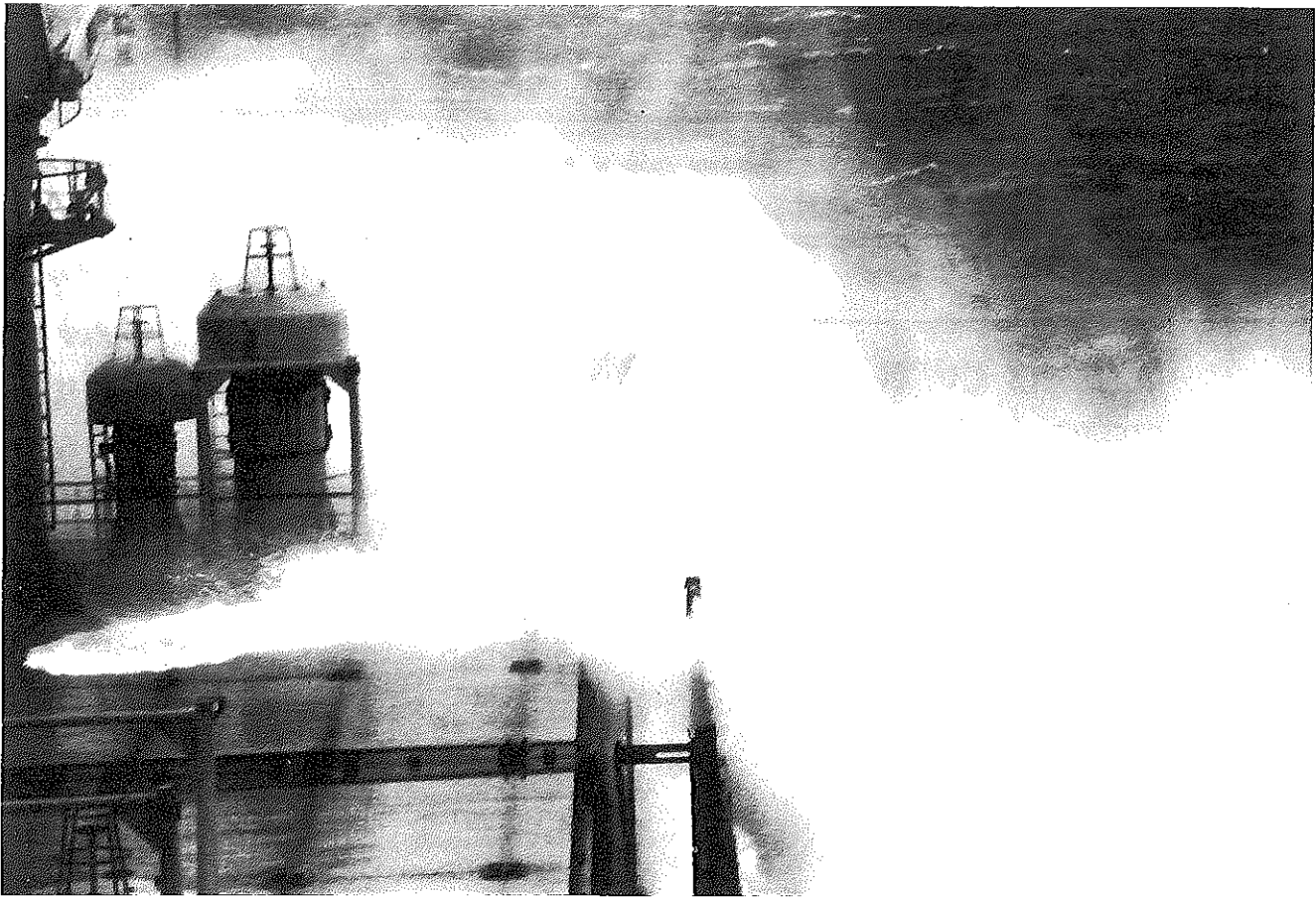
## בר/בת מצווה

דרימר צבי — חשמלאי ראשי — בת מצווה  
מרקוביץ לאון — ח/1 — בר מצווה  
אלמקיאס מאיר — ר/ח — בר מצווה  
משה חיון — מ/1 — בת מצווה  
דיקמן גד — ר/ח — בת מצווה  
משה גרינר — ח/1 — בת מצווה  
קורנל פלדמן — ר/ח — בר מצווה  
בהם יובל — כלכל ראשי — בר מצווה  
דדו הרצל — קצין 2 — בר מצווה  
ניצני משה — מ/2 — בר מצווה  
רומנו אלי — מזכיר ר/ח — בת מצווה  
בנימין אוגין — מ/2 — בר מצווה  
אביטל רענן — ר/ח — בר מצווה  
אסרף יצחק — חשמלאי ראשי — בר מצווה

## הולדת נכדים

קרביץ גרמ — מ/ר — נכדה  
אברהם שמואל — מ/1 — נכדה  
גלוגר אברהם — מ/1 — נכדה  
שייקה גרומן — ר/ח מזכיר איגוד — נכד  
גרי מוסמן — ר/ח נכד





# משתתפים בצער חברינו

אפטה ברוך ז"ל  
משתתפים בצער המשפחה

הוגו לוי ז"ל  
משתתפים בצער המשפחה

דן שחר ז"ל  
משתתפים בצער המשפחה

פלץ פרד ז"ל  
משתתפים בצער המשפחה

אליקים (גיוקי) אפשטיין ז"ל  
משתתפים בצער המשפחה

זהר משה – האבא ז"ל  
אלי רומנו – האמא ז"ל  
מידביץ איגור – האמא ז"ל  
כפיר צבי – האבא ז"ל  
מרקוביץ לאון – האמא ז"ל  
קופולוב נפתלי – האבא ז"ל  
שכטר מלאכי – האבא ז"ל  
שכטר צפניה – האבא ז"ל  
מרקוביץ אפרים – האבא ז"ל  
יקותיאלי אברהם – האבא ז"ל

## שחר דני איננו

שיחת הטלפון האלחוטית בה נתבשרתי על פטירתו הפתאומית של ידידי שחר דן, התנהלה בין שתי אניות בלב ים. נשאלתי באותה שיחה באם אני זוכר או מכיר את דן, ואז ניחתה עלי הידיעה המעבירה בד צמרמורת. דמעות קפאו בעיני וגרוני צר.

לא יכולתי לעכל במהירות שכזו את הדברים שנאמרו. בחור כל כך צעיר, מלא חיים ושובב.

דני, נו דני, זה עם הזקן שתמיד חיך, תמיד דיבר בנימה אופטימית ותמיד זכור לי נועל סנדלים.

את דני הכרתי בתקופה קשה בחייו, תקופה בה אשתו המנוחה נפטרה ממחלה קשה בהותירה ילדה קטנה ושברירית. דני התאושש, נשא אשה חמודה והותיר ילדה קטנה ושברירית. אף כי שנינו עובדים באותה חברה, מעולם לא נדמנה לנו הפלגה משותפת.

בטוחני כי כל מי שהפליגו עם דני וזכו להכירו ולחבבו, שמורה בליבם פינה קטנה וחמה, פינה שכולה של דני. תנחומי הכנים לאמא השכולה.

לרעה ולבנות הכואבות, אין בפי את המילים המתאימות כדי להביע את השתתפותי בצערך ועימי כל משפחת יורדי הים.

אשר יואב  
חובל ראשון



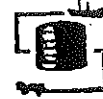
חברה לתעשייה וספנות  
"תַרְשִׁישׁ" (1978) בע"מ

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

ת.ד. 33448 חיפה 31333  
טלפון: 04-666138

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות  
פלמח ו.ו. ומורון



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

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

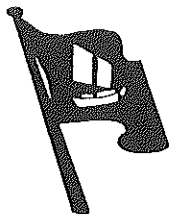
רח' הירקון 78, ת"א 63903 Hayarkon 78  
Tel Aviv, Israel  
ת.ד. 3196, טלפון: 661792 P.O.B. 31960  
מברקים: גדות-ים תל-אביב Gadotyam Tel-Aviv  
טלקס: 03-371348  
חיפה, העצמאות 102, טל. 04-535216

מריגולף בע"מ  
MARIGULF LIMITED

בת-גלים / חיפה רחוב פינת-גן 2, ת.ד. 8005

2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/ Haifa

TELEX 46649, Tel. 520941-2-3



מפעילי אניות  
Ship Operators



שירותי  
טנקרים בע"מ  
תל-אביב, רח' אחזת בית 6, טל. 03-651923-6  
מנהלי ספנות עבור:

מו - 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



# לכל מקום...



בית לדיאל אבטן



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**  
**ZIM**

צים חברת השיט הישראלית

כחוביל שלי

אמינות • תדירות • יעילות