

בטאון קצין הים הישראלי

גיליון מס' 33 • כסלו תשנ"ב • נובמבר 1991

למטה
הוא סיבה...

כל מטען לכל מקום. בכל עת



על פני שבעת הימים:

- צי של 80 אניות
- 250 נמלים • 38 ארצות



אניות המאה ה-21 של "צים" - אניות "דור העתיד" המשוכללות מסוגן בעולם - משרתות את הסחר הבינלאומי ואת הצרכים המיוחדים של הסחר הישראלי. הן מקיימות שרות בלתי פוסק לנמלים בכל העולם. לביצור הכלכלה הישראלית, לשרות התעשייה, לאספקת חומרי גלם, להגברת הייצוא ולהבטחת היבוא של חומרים חיוניים למדינה. "צים" הקשר הפתוח בין ישראל לרחבי תבל.

רמון

- כי אם לבטח אז בהגיון

רמון ביטוח ופינוסים בע"מ

מנכ"ל: גב' מיקי שמלצר
35 שנות ניסיון עשיר בכל ענפי הביטוח.

ביטוחי פרט, דירות, נסיעות לחו"ל,
רכב פרטי, תאונות אישיות, ביטוח חיים,
ביטוח רפואי (מחלות, נתוחים והשתלות)
ורפואת שיניים. וכל זאת בתנאים מיוחדים.
מזה שנים רבות אנו עוסקים בביטוחים ספציפיים
לעובדי הים לכל דרגותיהם, כולל ביטוח נכות,
החזר הימאי מחו"ל.

אנו משווקים תוכנית חדשנית ויחודית
הכוללת השלמת הכנסה במקרה אובדן כושר עבודה.
אובדן פנקס ימאי.

צלצל והזמן אותנו, אל תכין כסף!
נבוא, נבדוק, נציע, נייעץ ונסביר
ללא התחייבות מצידך.

רק אתה יכול להרויח מן ההזמנה.
משרד ראשי: (לפנות ליוסי)
רח' החשמונאים 90, תל-אביב,
טלפונים: 03-5615183-4-5

סניף חיפה: (לפנות לשי)
שער פלמר 1, חיפה
טלפונים: 04-674318-20-21

דבר המערכת

הבטאון הנוכחי רואה אור לאחר תקופת הבחירות שנמשכה כרגיל זמן
ממושך, במגמה להבטיח את זכות הבחירה של כל החברים בכל מקום
הימצאם.

בתקופה האחרונה ניהל האיגוד מאבקים קשים נגד צימצומו של צי
הסוחר, דבר שגורמים שונים ניסו ליחסו להתנהגות של בחירות.
איגוד קציני הים הינו ארגון מקצועי פרגמטי ויצר נורמות יצוגיות
שונות מהמקובל, כאשר כל עיסוקם של נבחריו הינו לדאוג לענף
הספנות ולרווחת חבריו.

נראה שתוצאות הבחירות והענות המוחלטת של החברים למאבקים
השונים מהווה אישור והבעת אימון לגישתנו זאת.
בבטאון זה נביא לידיעת החברים את הנושאים שנידונו ואשר הוחלטו
במסגרת הוועידה שנבחרה ובמסגרת המועצות החטיבתיות.

על אף התחזיות הקודרות לגבי גורל הספנות הלאומית בעולם אנו
מנסים - ומקווים עדיין - להגיע לאמנה משותפת בין כל גורמי
הספנות, כדי לקיים פעילות ספנותית ישראלית העונה לצרכים לאומיים
ולצרכים המיוחדים של המשק הישראלי.

בגליון זה

3	דבר המערכת	15	ועד לענף ההכשרה הימית בחסות האיגוד מאת: רח' אפרים מרקוביץ
4	ד"ח המזכירות	16	צי הולך ונעלם מאת: רח' מייק דוקר
5	סיכום מערכת הבחירות	17	הרחמים שלאחר הבחירות מאת: רח' דניס יורדן
8	החלטות מועצת האיגוד הפדרטיבי לקציני ים	18	על האיגוד ועל תיד הספנות מאת: שמשון שרעבי
9	החלטות חטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים	19	"קפטנים", אל תפנו ישירות למנכ"ל מאת: כלכל ראשי יוסי סויסן
9	החלטות חטיבת הקצינים	20	ברכות
10	האיגוד המקצועי בעידן התמורות מאת: מ'ר שלמה אלימור	21	בראי העיתונות אנטומיה של מאבק
11	האם פועלת ממשלת ישראל לחיסול היישנות הישראלית באוניות יגלו	22	סוער עד זבה גלי עיתון כלבו 5.7.91
13	מאת: רח' אפרים מרקוביץ	26	סיכום המזכירות
14	העוק האחרון להצלת הצי מאת: רח' דוד קרץ	30	זכרו של אלי אפשטיין
14	פניה אל ציבור רבי החובלים ומכונאים ראשיים מאת: מ'ר שלמה אלימור		

בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקצינים

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

גיליון מס' 33
כסלו תשנ"ב
נובמבר 1991

המערכת:
שלמה אלימור
אפרים מרקוביץ,
אלי רומנו,
יעקב זרימר

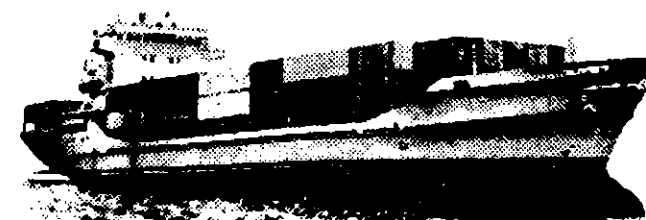
סדר, גרפיקה והדפסה:
דפוס נוגה, חיפה



ISCONT SHIPPING LTD.

קו ספנות סדיר לשירות היבואנים והיצואנים

- ★ אוניות מכולה חדשות
- ★ הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה להמבורג, ברמן,
רוטרדם, אנטורפן, פליקסטאו וחזרה.
- ★ שיטעון ליעדים שונים ברחבי העולם



אלאלוף ושות' ספנות בע"מ

תל אביב: רח' אנגל 6, טל. 03-5660055
חיפה: רח' כיאט 6, 04-671742
אשדוד: עורף הנמל, טל. 08-521321-2

דו"ח המזכירות



מאז הופעתו של בטאון איגוד קציני הים האחרון, עברה עלינו תקופה קשה, רצופה מאבקים קשים ויקרים. על אף הפעילות הספנותית המוגברת (בארץ ובעולם), החליטה הנהלת "צים" לחסל לחלוטין את ענף הובלת הגרעינים באוניות ישראליות ע"י מכירתן של שתי האוניות האחרונות שברשותה. מתוך נסיון העבר אנו יודעים שאין ביכולתנו לעצור מכירה או העברה של אוניות לגורם אחר, אך לא יכולנו להסכים עם רצונה של הנהלת "צים" להתעלם מהאינטרס של הקצינים ומחובת האיגוד לקחת חלק בהסדרי המכירה לצורך הבטחת זכויות הקצינים. לאחר מאבק ממושך, רצוף תביעות משפטיות, הגיעו הנהלת "צים" והאיגוד לפשרות שהסתכמו בין היתר בקבלת כמה אופציות פרישה עם מענק למספר קצינים, רבי חובלים וקציני מכוונה ראשיים הרוצים לפרוש. אנו איננו שמחים על אותן פרישות של חברים מרצון אך רואים בזה כורח המציאות, לשמור על רמת תעסוקה, אפשרות קידום לקצינים צעירים וכד'. מאבק האיגוד נגד מכירת והעברת אוניות ישראליות לתפעול עם ימאים זרים התחיל לאחרונה עם מסירתה של האוניה "ימה", שהופעלה ע"י "האחים עופר", לתפעול חברת "טריקה" (חברת בת של "צים" במזרח הרחוק) והורדת

הימאים הישראלים.

הנושא הספציפי של ה"ימה" נמצא עדיין בדיון בבית-הדין הגבוה לצדק עקב תביעה שהוגשה ע"י איגוד קציני הים וההסתדרות נגד מינהל הספנות. הפעלת אוניות של "צים" וחברות ישראליות אחרות ללא ציוות ישראלי מתאפשרת עקב הסכמה של מינהל הספנות, ממניעים בלתי-מובנים לחלוטין ובתירוצים שלא עמדו מעולם במבחן האמת. עכשיו אנו בוחנים מחדש את האפשרות המשפטית להשמיט את הבסיס מתחת לרישום אוניות ישראליות ברישום "זר", מצב שאיננו מעונין לדעתנו בחוק. מאבקים אלו היו מלווים בשביתות ותביעות משפטיות נגד האיגוד והמזכירים באופן אישי (תופעה מושרשת לאחרונה ביחסי העבודה). אחת התופעות המוזרות של מאבקים אלו-על האינטרסים של כלל הימאים - היא חוסר הנכונות לשיתוף פעולה של חברינו באיגוד הימאים הדירוגים וגילויי חוסר אהדה מצידם למאבקים אלו.

הסכמי העבודה

המשא ומתן על הסכמי העבודה לשנת 1991 נוהל ע"י שני האיגודים במשותף. הפרק הכספי סוכם וגם בוצע ע"י תשלום תוספת של 8% על כל מרכיבי השכר, בוריאציות שונות של חלוקה לפי

החלטת כל איגוד וחטיבה.

התוספת הנ"ל משולמת מחודש אפריל 1991 כאשר על שלושת החודשים הראשונים של השנה קיבלנו תוספת של 5% על מרכיבי השכר. נכון לעכשיו לא נחתם עדיין הסכם עבודה לשנת 1991 בגלל חוסר רצונו של איגוד חברות הספנות להמשיך איתנו במשא ומתן, כפועל יוצא של המאבקים על צמצום הצי. נראה לנו שמעבר לבעיות היום-יומיות שנוצרות בהעדר פתרון מוסכם ומנגנון בורות, איננו יכולים להסכים להחרמת האיגוד כאירגון המיצג של כלל הקצינים לכל דבר וענין. אנו חוששים שעמדת איגוד חברות הספנות (אולי לא בתמיכה של כל חברות הספנות) תגרום לזעזועים נוספים ומיותרים בצי הסוחר. לפני סגירת הגיליון נחתם, בשעה טובה, הסכם העבודה לשנת 1991.

פעילות האיגוד

במסגרת השלוחות

האיגוד עסק בפעילויות מגוונות בהקשר לשלוחותיו השונות. מרבית המאבק של האיגוד התרכז סביב קבוצת מפקחי "צים" בקשר לנושא המכרזים. לאחר תקופה של רגיעה ביחסים, עירערה הנהלת "צים" מחדש על זכויות

האיגוד כשותף למכרזים, בניגוד להסכם שנחתם לפני זמן לא רב. גם מקרה זה לווה במאבק, בשביתות ומשפטים והמצב של חוסר הסכמה מהווה גורם לזעזועים בעתיד. במצב העכשוי קיים צו מניעה של בית הדין האזורי לעבודה נגד הנהלת "צים" להימנע מלשלוח ללונדון לתפקיד תפעולי אדם שאינו מפקח וחבר באיגוד בניגוד להסכם קיבוצי שנחתם בין הנהלת "צים" לאיגוד הקצינים. אחד הספיחים הפחות סימפטיים של המאבק הנ"ל הינו הגשת קובלנות משמעותיות נגד שני רבי חובלים שהיו מעורבים בהשבתת אוניותיהם (ע"י הנהלת "צים"), במגמה להפחידם, וזאת על אף שלא היה ספק שרבי החובלים פעלו במסגרת סכסוך עבודה. אם לא הצליחה הנהלת "צים" בקובלנות משמעותיות להפחיד את ציבור רבי החובלים הצליחה באופן משמעותי לפגוע במורל ובאימונם של אנשי המפתח באוניות.

צעדים אלו של הנהלת "צים", נגד רבי חובלים, אם אינם תוצאה של טפשות וקוצר ראות יכולים להצביע בברור על התיחסות ההנהלה לצי הישראלי שלה כ"סרת עודף" שברצונה להעבירו מן העולם.

פעילות ציבורית

מלחמת המפרץ ומצבי מצוקה מסוימים הקשורים להובלה ימית איפשרה לאיגוד הימאים וחברות הספנות להסב את תשומת ליבם של הממשלה ונבחרי העם בכנסת. לאותה נקודת תורפה לאומית המתבטאת ביחסם של השלטונות לצי הסוחר כענף תשתית של הכלכלה הישראלית.

ארבעה חברי ועדת הכלכלה של הכנסת (לפניה הופיעו החברות והאיגודים) מכל מיגוון הקשת הפוליטית הגישו הצעת חוק שביכולתה להציל את צי הסוחר הישראלי. הצעת החוק שהוגשה ע"י חברי הכנסת שושנה ארבלי-אלמוזלינו, אברהם פורז, עוזי לנדאו ויואש צידון מנסה לעודד את העסקתם של ימאים ישראלים ע"י החזרת נכוי של מס ההכנסה למעסיקים. הורדת עלות העבודה בענף הספנות נעשתה בדרך זו במספר מדינות אירופאיות שהחליטו לשמור על צי סוחר לאומי ואנו תקווה שאומנם תצליח הצעת חוק זו לעבור את שלושת מדורי הגיהנום.

פניה למוסדות ההסתדרות

האיגוד פנה במכתבים אישיים לחברי הועדה המרכזת של ההסתדרות בבקשה להופיע לפני הועדה ולהתריע נגד מגמת החיסול של צי הסוחר הישראלי ולבקש

תמיכתה במאבקיו.

לפני פניה זאת נפגשו איגודי הימאים עם מזכ"ל ההסתדרות ח"כ ישאל קיסר ויו"ר האגף לאיגוד מקצועי החבר חיים הברפלד והעלו לפנייהם בעיות ענף הספנות בכוונה לרתמם לעזרת הענף. מזכירי האיגוד ממשיכים לפנות לאנשי ציבור בעלי השפעה על מנת לשכנעם לתמוך בעידוד הספנות.

הבחירות

מערכת הבחירות התנהלה בצורה נקייה ומסודרת וברצוננו להודות למתנדבים שפעלו כועדת בחירות וליתר המתנדבים שעזרו בידם לפי הצורך.

חברי ועדת הבחירות שניהלו את המערכת בצורה טובה ומסודרת הם:

ר/ח ראובן אילן (יו"ר)

לכלל ראשי שלמה עזון

מכ' ראשי אלימלך אפשטיין ז"ל

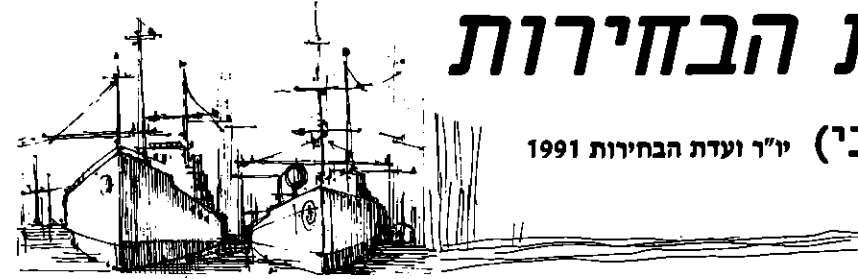
ר/ח ניר שמואל

מ"ר אורי שרמן



סיכום מערכת הבחירות

מאת: ר/ח ראובן אילן (דובי) יו"ר ועדת הבחירות 1991



לפני שאגש לסיכום, ברצוני להודות לכל אלו שהתנדבו לתת יד ולעזור לביצוע תהליך הבחירות.

אני מבקש לציין את חברי ועדת הבחירות: ר/ח ש. ניר, סיר, ק.מ. ראשי אורי שרמן, ק.מ. ראשון אלימלך אפשטיין ז"ל, ובמיוחד לכולם בכיר שלמה עזרן, שתרם מזמנו ועבד "כאילו" במשרה שלמה.

אני רוצה להודות לחברי מחוץ לוועדת הבחירות על עזרתם: ק.מ. ראשי י. גילברט, ק. משק בכירים לאון שפירא, וחיים שוורצמן, יו"ר הקלפיות ר"ח דב ברסלר, ר"ח משה צוקרמן וק.מ. ראשי אבי גולן.

ולא לשכוח את ראש מינהל הספנות, תת אלוף (מיל) שבתאי לוי, שהעמיד לרשותנו מקום לעריכת הבחירות בארץ. אם שכחתי לציין עוד מישהו - איתו הסליחה!

על מנת לאפשר לכל בעלי זכות הבחירה את האפשרות להציג את מועמדותם - במידה והם רוצים - להשתתף בבחירות

וכן כדי להבטיח לכל מועמד תהיה האפשרות להיות נוכח בעת תהליך ספירת הקולות ולבקר אותו, הכנסנו מספר שינויים בתהליך.

1. הפעם אישרנו גם לבוחרים בודדים להשתתף, דהיינו למפקחים המוצבים בחו"ל ולמפליגים במקומות שיש רק בוחר או שניים באוניה - ויש כאלו לצערנו.

2. ערכנו את תהליך פתיחת המעטפות וספירת הקולות בפומבי, כאשר המועמדים הוזמנו להיות נוכחים.

3. השתתפו גם אנשי הגוררות בחדרה. היו שערערו על כך, אבל מאחר והחווה שלהם נשלט ע"י האיגוד פסק יו"ר האיגוד המיקצועי שהם בעלי זכות בחירה.

אחת הבעיות הקשות היא בדיקת כשרות הבוחרים ומניעת כפילויות - דהיינו למנוע שבוחר יבחר פעמיים או יותר.

לכן ביקשנו מן הקברניטים לשלוח את מעטפת הקלפי עם הפרוטוקול ורשימת בוחרים ובנפרד לשלוח את העתק

הפרוטוקול ורשימת הבוחרים, כך שנוכל לבדוק את כשירות הקול מראש ולפני פתיחת הקלפיות, דבר שהיה מקצר ומקל על התהליך.

לצער, לא כל הקברניטים פעלו על פי הנוהל וכ-17 אניות שלחו את ההעתק בתוך מעטפת הקלפי, דבר שהקשה עלינו את העבודה באופן משמעותי.

...אלה בחרו

בבחירות השתתפו:

סה"כ 625 מצביעים - מהם 20 מסולים

ר"ח ק.מ. 288 מצביעים - מהם 3 מסולים

קצינים 537 מצביעים - מהם 17 מסולים

כאשר משוויים נתונים אלו עם מספר בעלי זכות הבחירה:

ר"ח וק.מ. כ - 330

קצינים כ - 700

מותר בהחלט להניע למסקנה שאחוז המצביעים היה גבוה.

...ואלה נבחרו

להלן רשימת הנבחרים למועצה

רבי חובלים		קציני מכונה ראשיים	
השם	מס' הקולות	השם	מס' הקולות
גורמן ישעיהו	133	אלימור שלמה	230
דוקר מרדכי	96	חירשפלד יוסף	114
מרקוביץ אמרי	194	לוי אברהם	115
קריש דוד	142	עיברי ארי	137

קציני סיפון		קציני מכונה	
השם	מס' הקולות	השם	מס' הקולות
חזר מרדכי (מורדי)	202	מלך אסבן אשר	179
חזר רומנו אלי	261	מלך דוד יעקב	272
חזר שרעבי שמעון	177	מלך מיצנסקי משה	157

קציני אלחוט		קציני משק	
השם	מס' הקולות	השם	מס' הקולות
גרינברג אדגר	185	סויסן יוסף (יוסי)	196

תודות והמלצות

אנו מנצלים הזדמנות זאת לאחל לנבחרים הצלחה בתפקידם הקשה, ולהודות למזכירות היוצאת על הסיוע שקיבלנו ממנה.

ועדת הבחירות ממליצה בפני המועצה להקים ועדה שתכנס שינויים מינהליים בתקנונים של האיגודים הפדרטיביים, כך שלבאים אחרינו תהיה עבודה קלה יותר.

כמו כן אנו מציעים למועצה שתטיל על המזכירות להחזיק פנקס בוחרים מעודכן באופן שוטף, דבר שגם הוא יקל מאוד על העבודה בעתיד ויכול לעזור לאיגוד בעבודתו היום-יומית.

א. מתן סוכנויות ניהול בע"מ

סוכנויות ויועצים לביטוח

בהנהלת: מקסים דרעי

רשת סוכנים בכל אזור הצפון

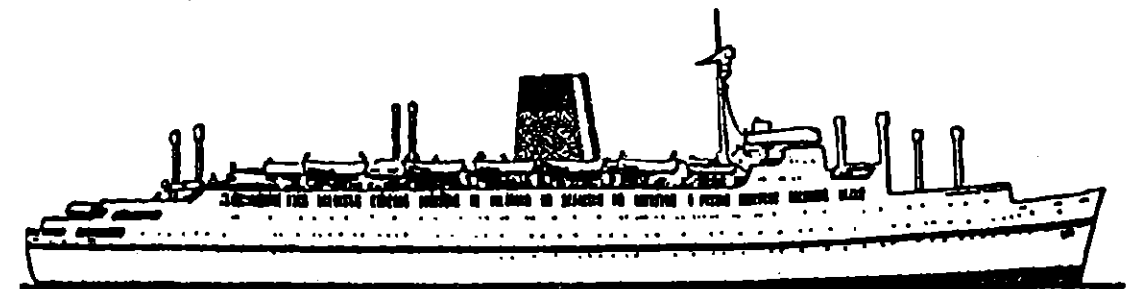
שרות עם קבלות (קצינים וימאים).

שרות ללא דאגות בביטוח רכב ודירה.

כתובתנו:

דרך עכו 188 קרית ביאליק (ליד הקריון)

טל. 709195 - 713044



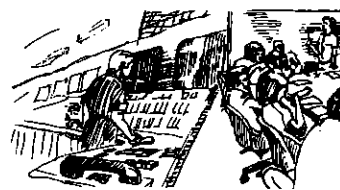


החלטות חטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים

למוסדות האיגוד.
הקפדה על תשלום מס חבר, כתנאי
לזכות לבחור למוסדות האיגוד ולקבלת
כרטיס חבר תמומש גם לגבי גימלאים.

התנאים המזכים בחברות בחטיבת ר/ח
ח ו/ר באיגוד קציני הים.
אי הקפדה על קיום כל התנאים -
כולל תשלום מסי איגוד - לא תזכה
את החבר בקבלת כרטיס חבר וכן לא
תיתן לו זכות הצבעה בבחירות

מועצת החטיבה מחליטה בזאת כי
לצורך ארגון משופר של האיגוד יש
לדאוג לכך כי כל חבר חטיבה יצויד
בכרטיס חבר אשר יחודש אחת לשנה.
כרטיס החבר יהיה מותנה בכך שחבר
החטיבה ממשיך אמנם לקיים את



החלטות חטיבת הקצינים

1. הוחלט פה אחד לבחור ביעקב דרימור כמזכיר החטיבה לקדנציה הבאה.

2. הוחלט פה אחד לבחור במורדי חבר כמזכיר החטיבה לקדנציה הבאה.

3. לגבי בחירת המזכיר ל-1.93 הוחלט שהוא ייבחר במועצה הבאה שתתכנס באוקטובר 1992. באם ימנע מאחד מחברי המועצה

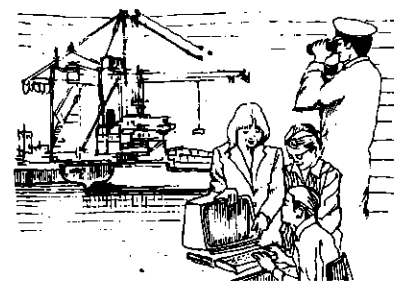
שתתכנס להשתתף, תתקבל הצבעתו ביפוי כח בכתב או מברק.



גדוֹת יָם - מ
מ י כ ל י ו ת ל כ י מ י ק ל י מ
GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

■ OWNERS	■ בעלים
■ OPERATORS	■ מפעילים
■ AGENCIES	■ סוכנויות

רח' הירקון 78, ת"א 63903
Tel-Aviv, Israel
פ.ד. 3169, טל. 661792, פ.ב. 3196
מברקים: Gadotyam Tel-Aviv
טלפקס: 03-371348
חיפה, העצמאות 102, טל: 04-535216



החלטות מועצת האיגוד הפדרטיבי לקציני ים

שנערכה בין 11.10.91 - 9.10

למכונאים הראשיים ולקצינים להקפיד
על מילוי טפסי השעות הנוספות בכל
חודש - גם לקצינים וגם לדרוגים - גם
במקרים שבהם לא עוברים את מכסת
100 השעות (גם על פי הנחיות
החברות).

6. המועצה קוראת לפיקודי האניות
להקפיד על אי הטלת עבודות דרוגים על
קצינים.

7. המועצה מטילה על המזכירות לדרוש
מהחברה ("צים") שלתפקידי עוזר מפקח
- בין אם קבוע ובין אם זמני - ימונה
קצין מחטיבת הקצינים שבאיגוד.

8. המועצה קוראת בזה לכל הקברניטים
ולכל הקצינים להודיע למזכירות האיגוד,
מייד כשנודע להם, על כוונת החברה
להוציא אניה מנמל בתקן חסר של קצונה
- בפרט בתקן חסר של כלכל ראשי.

9. נדחתה הצעה למנות חבר נוסף
מחטיבת הקצינים כמזכיר (פטרולמן)
בשכר.

הספנות אינן ממלאות עוד את יעודן
בעשייה להמשך קיומה של מערכת
ההכשרה הימית המסודרת שהיתה קיימת
בעבר ומאחר שכיום כמעט ואין אפשרות
מעשית לקצין ללמוד באופן מסודר לצורך
קבלת תעודת סמיכות וכן אין כמעט כלל
הכשרת קצינים חדשים לצי הסוחר
הנחלט כדלקמן:

המועצה מטילה בזאת על המזכירים
הנבחרים לעשות כל מאמץ בכדי לארגן
ולחקים - מוקדם ככל האפשר - מערכת
הכשרה ימית אלטרנטיבית - בחסות
האיגוד - לקציני סיפון ומכונה, אשר
תאפשר לקצינים ללמוד באופן מסודר
ועיל לקראת בחינות ההסמכה של משרד
התחבורה ואשר תכשיר צוערים ו/או
דירוגים המעוניינים ומסוגלים להבחן
לדרגות חובל משמרת או מכונאי
משמרת.


5. מועצת האיגוד קוראת לרבי-חובלים

1. מועצת האיגוד הפדרטיבי לקציני ים
יוצאת בזאת בקריאה לקברניטי המשק
בממשלה ובהסתדרות ומעירה את
תשומת לבם למצב הספנות על מנת
למנוע בעתיד הקרוב משברים בספנות
כפי שקרו בענפי החקלאות והבניה.

2. המועצה מטילה על מזכירות האיגוד
להכריז על סכסוך עבודה ולהתנגד בכל
האמצעים העומדים לרשותה נגד החלפת
הדגל הישראלי לדגל זר - באניות
המופעלות על ידי חברות בבעלות
ישראלית, ישירה או עקיפה, ולהודיע על
כך לכל חברי המועצה.

3. מועצת האיגוד הפדרטיבי מטילה על
המזכירים לפעול בכל האמצעים
העומדים לרשותם כדי שקצונה ישראלית
תפליג באניות ישראליות ה"מתחזות"
לאניות זרות.

4. לאור העובדה שהממשלה וחברות
המזכירים לפעול בכל האמצעים
העומדים לרשותם כדי שקצונה ישראלית
תפליג באניות ישראליות ה"מתחזות"
לאניות זרות.



מריגולף בע"מ
MARIGULF LIMITED

בתי-גז / חיפה / תל-אביב / ת"ד 3169
בתי-גז / חיפה / תל-אביב / ת"ד 3169
בתי-גז / חיפה / תל-אביב / ת"ד 3169

Ship Operator

האיגוד המקצועי בעידן התמורות

מאת: מ/ר שלמה אלימור

התארגנות

מקצועית-לשם מה?

כידוע לכל, האיגוד המקצועי – כפי שהוא מוכר במערב – הינו תולדה של פעילות המשק הקפיטליסטי ושל השיטה המכונה בימינו "כלכלת שוק".

בשיטה כלכלית זאת מוצא האיגוד המקצועי את יעודו בייצוג את כוח העבודה המשפיע ומושפע מאותם כללים המאפיינים כלכלת שוק.

אם ניתן להשתמש במושג דמוקרטיה בכלכלה אין כמו האיגוד המקצועי (האמיתי) המבטא את רצון העובדים ומאווייהם.

כל מי שקושר את האיגוד המקצועי לאידיאולוגיה קומוניסטית טועה ומטעה מאחר שדוקא אלו שניהלו כלכלה צנטרליסטית הפכו את האיגוד לכלי המשעבד את העובדים.

התארגנות מקצועית של עובדים נוצרה כדי ליצור משקל משמעותי ומשפיע על חלוקת המשאבים הנובעים מעבודתם ולשמור על אינטרס העובדים במסגרת היצור.

התארגנות במסגרות גדולות (כדוגמת ההסתדרות) מאפשרת שמירה על אינטרס העובדים ברמה הלאומית ע"י השפעה על חקיקה סוציאלית וכו'.

השפעתם של העובדים עצמם על המסגרות הגדולות מהווה בעיה מוכרת וקיים ויכוח מתמיד לגבי מידת

בסוף המאה (כמו גם בתחילתה), עדים אנו לשידוד מערכות, מבוכה והרגשת אובדן דרך.

הפיתוח הטכנולוגי העצום, שהינו אחד ממאפייני התקופה שבה אנו חיים, הוא מרכיב עיקרי בין יתר הגורמים המהווים קטליזטור לשינויים במבנים כלכליים וחברתיים.

המושגים המוכרים של כלכלה קפיטליסטית או קומוניסטית אינם מגדירים עוד דבר והשינויים החברתיים מחייבים מושגים שונים כדי לבטא – בצורה יותר ממצה – את התמורות.

קריסתו של מה שמכונה "העולם הסוציאליסטי", התפוררות המסגרות הכלכליות והסתגרות בתוך מסגרות לאומיות ואתניות מהווה מגמה שאיש אינו יודע מה תוצאתם הסופית.

הקריסה הכלכלית והשינויים החברתיים מלווים גם בנייתן סמלים שמהווים חלק מהרעיון אשר נכשל במהותו או בדרכו ומכאן קצרה הדרך להכללות ולעירוב מין שאינו במינו.

גם במפלגת העבודה הישראלית עוסקים לאחרונה בסוגיית הסמלים ובשאלה האם ההסתדרות היא נטל או נכס אלקטורלי למפלגה זאת.

מאחר ואינני חבר במפלגה כלשהי אשאיר את הויכוח לספקולנטים המפלגתיים ואתרכז בנושא האיגוד המקצועי בלבד.



האם פועלת ממשלת ישראל לחיסול הישות הישראלית באוניותינו?!

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ

בשנים האחרונות, ובפרט בשנה האחרונה, נמשכה – ואפילו הודגשה – נטיית חברת "צים" לחסל את הישות הישראלית של אניותיה. גם מינהל הספנות של משרד התחבורה המשיך במגמתו הברורה לסייע ל"צים" בחיסול הישות הישראלית באניות ולמעשה נותן בכך משרד התחבורה את ידו לחיסול צי הסוחר הישראלי כולו.

איגוד קציני הים, מצידו, העמיק בתקופה זו את מעורבותו בפעילות הבינלאומית הן במסגרת איגוד התובלה הבינלאומי, ITF והן במסגרת האירגון העולמי לנתבים, IMPA.

נוכח מחדליה של ממשלת ישראל בכל הנוגע לאכיפת חוק הספנות החליט האיגוד לקחת על עצמו משימות החורגות מתחום הפעולה המקובל של איגוד מקצועי והן למעשה מתפקידה של הממשלה (במקרה זה – מינהל הספנות של משרד התחבורה). משימות אלו הן: א. האיגוד משתמש בכל הדרכים החוקיות הפתוחות בפניו כדי לאלץ את חברות הספנות הישראליות להעסיק קצינים ישראלים באוניות.

אמנם החוק הישראלי קובע מפורשות שבאוניה בבעלות ישראלית יועסקו ימאים ישראלים (ועל אחת כמה וכמה קצינים ישראלים) אך, כאמור, ממשלת ישראל לא רק שאינה עושה לאכיפת

החוק אלא אף עוזרת לחברות הספנות לעקוף את החוק. בנושא זה נעזר האיגוד באיגודים בחו"ל החברים יחד איתנו באיגוד התובלה הבינלאומי ITF.

ב. מערכת ההכשרה הימית בישראל, אשר בעבר מומנה ע"י הממשלה וחברות הספנות (בעיקר "צים") הפסיקה לתפקד למעשה כמעט לחלוטין.

לאחר כמה שנים של גסיסה, שבהם התקיים המכון להכשרה ימית בעיקר בזכות הלחץ שהפעיל האיגוד נגד כוונת הממשלה וחברות הספנות לחסלו (ראה בטאונים קודמים שלנו – החל מאמצע שנות השמונים), נסגר המכון באופן סופי לפני כשנה וסופח לביה"ס לקציני ים בעכו.

"יעול" שפירושו סגירה

סיפוח זה שהתיימר להיות מטעמי "יעול" נועד למעשה, לנסות ולהגדיל את התקציבים שביה"ס לקציני ים מקבל ממשרדי הממשלה השונים (חינוך ותחבורה).

כידוע לכולנו, מזה כמה וכמה שנים אין ביה"ס לקציני ים בעכו מתכוון אפילו להכשיר קצינים לצי סוחר והוא מיועד במוצהר להכשיר אקדמאים למיניהם (כיתות י"ג, י"ד וכו'), אשר אמורים

אמנם להיות בחורים משכילים ומוצלחים – אבל בהחלט אינם מיועדים לשורות הקצונה בצי הסוחר.

איגוד קציני הים החליט לקחת על עצמו להקים מערכת הכשרה ימית אשר גם תאפשר לקצינים להתקדם בדרגותיהם וגם תכשיר קציני סיפון ומכונה בדרגות הזוטרות (חובל משמרת ומכונאי משמרת).

גם למשימה זו מגייס האיגוד לעזרתו את איגוד התובלה הבינלאומי וכן איגודים חברים אשר איתם פיתחנו יחסים קרובים במיוחד (כגון איגוד הימאים האמריקאי הבינלאומי, S.I.U.).

לצערנו, גם בהקשר זה אין ממשלת ישראל מתפקדת. לשיבות של ה-IMO שבהן מתקבלות החלטות חשובות בתחום הספנות, אשר לא פעם יש להן השלכה ישירה והשפעה גדולה על הספנות הישראלית, בדרך כלל לא נשלח נציג של מדינת ישראל.

באותם המקרים שבהם נשלח כבר נציג רשמי אין זה בדרך כלל איש מקצוע אלא מישו ה"מקורב לצלחת" אשר עבורו הנסיעה ללונדון על חשבון משלם המסים היא בחזקת "צ'ופר" ואין הוא מבין אפילו במה בעצם מדובר בשיבות של IMO. בודאי שאינו יכול להשפיע על ההחלטות.



העוגן האחרון להצלחת הצי

מאת ר/ח דוד קריץ

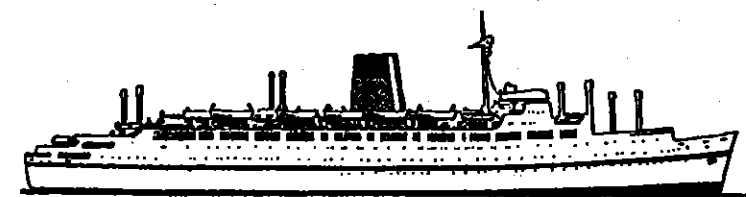
המדריכים לבלימת מועמדים לקורסי ההשתלמות מהווים לגבינו אתותי אזהרה ברורים כי אם לא נפעל במהירות ובצורה נחרצת לא ירחק היום ויסתם הגולל על הצי הישראלי.

מציאות זו היא שהכתיבה את החלטת המועצה על הקמת מסגרת הכשרה ימית בחסות איגוד קציני הים על מנת לאפשר הכנה מתאימה ושוטפת לבחינות הסמכה לכל דרגות הקצונה וכן לקליטה מהירה ומסיבית של צוערים.

אנו משוכנעים שזו האפשרות היחידה שנותנה כדי למלא את השורות המידלדלות של הקצונה הישראלית. מעל במה זו אנו קוראים לכל חברינו המסוגלים לתרום לקידום הנושא לפנות למזכירות ולהתעדכן בפרטים. לסיום נביא תזכורת מדברי הנביא ישעיה: "מיהרו בניך, מהרסיך ומחריבך ממך יצאו".

צר לנו על אותם אישים שבצעירותם חלמו ולחמו על הקמת ספנות עברית צרופה ועתה, בבגרותם, נחפזים להרוס חזון אישי ולאומי.

אבוי להם שזיקנתם מביישת את נעוריהם.



ממשרד ממשלתי כמינהל הספנות ליישם גישה ממלכתית בשמירת הדגל, לדאוג לאכיפת חוקי המדינה על כל גורמי הספנות ולשריין מקומות עבודה לנחשול העליה הגואה.

זהות האינטרסים הממוקפת בין מינהל הספנות וחברות הספנות מעלה הרהורים כבדים ויכולה להצביע לא רק על אטימות מחרידה של ראשי המינהל אלא גם על מגמה מחשידה של הסתאבות. כהוכחה ישמשו הרישומים הסודיים של כלי השייט שאגן הספנות מבצע בצורה בלתי חוקית!!

כצעד דרסטי למניעת הסחף עתר אגוד קציני הים לבג"ץ נגד ראשי מינהל הספנות בעניין נסיון העברה בלתי חוקי של האניה "ימה".

אנו מצפים כי בעת הדיון המשפטי תחשף "הביצה העכורה" שבה מנסה ראש משרד ממשלתי להשקיע ספנות לאומית, ואנו גם מקווים כי יוסקו המסקנות המתאימות.

נכשיר בעצמנו

לבחינות הסמכה

לעצם העניין: סגירת המכון להכשרה ימית בעכו, הפניית התקציבים למקורות אחרים והכוונת שארית פליטת

בחודש אוקטובר 1991 בעת כינוס מועצת איגוד קציני הים הוטל העוגן האחרון - האופציה האחרונה - להמשך קיומו של צי הסוחר הישראלי.

החלטת המועצה המטילה על המזכירות הנבחרת את הקמתה של מערכת עצמאית להכשרת וקידום קצינים ימיים - כאלטרנטיבה לרשות הקיימת, שאינה מתפקדת - מהווה לדעתי את ההחלטה הגורלית ביותר מאז קיים איגוד קציני הים.

היום כבר ידוע, ללא צל של ספק, כי היעד של חברות הספנות בארץ הוא "לייבש" את צי הסוחר הישראלי מימאים, קצינים ופיקוד ישראליים.

תהליך זה שהחל לפני כעשר שנים והתבטא בפועל במכירת אוניות, העברתן לדגלי נוחות, חכירה מואצת של אוניות זרות ולבסוף סגירת המכון היחידי להכשרת קצינים - זכה למימוש ניכר רק הודות לתמיכה ושיתוף הפעולה המלא של מינהל הספנות.

כאן, למעשה, טמונים השורשים האמיתיים לטרגדיה העגומה של צי הסוחר הישראלי.

מחברות הספנות, שעיקר מטרתן גריפת רווחים, מעולם לא ציפינו להפגנת רגישות או התחשבות בצורך הלאומי של שמירת הדגל. מאידך, בהחלט ייחלנו

את שיתוף הפעולה הקיים כבר ממילא בין ITF לבין IMO.

נציג האיגוד שלנו נבחר כחבר בתת-הוועדה העוסקת בהכשרת קציני ים וימאים - נושא הקרוב מאוד לליבנו כיום, לאור העובדות שצויינו בסעיף ב' לעיל.

במסגרת זו אנו מצפים שנוכל להשפיע, במידה מסוימת, על קבלת ההחלטות (במישור הבינלאומי) בכל הקשור למערכות ההכשרות וההסמכות של

מחזיקי משמרות ים.

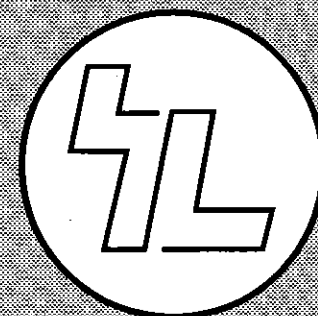
נציין עוד שהחלטות תת הוועדה האמורה (STW-STANDARDS OF TRAINING AND WATCHDEEPING) מקבלות (לאחר אישורן הפורמלי ב-IMO) תוקף של אמנה בינלאומית המחייבת גם את מדינת ישראל.

בכך, למעשה, אנו מגיעים למצב שבו דרך פעילותנו בגופים בינלאומיים אנו צפויים להצליח להשפיע על מדיניות ממשלת ישראל בנושא הספנות.

השפעה על הממשלה דרך אירגונים בינ"ל

גם כאן הצלחנו, במסגרת חברותנו באירגון התובלה הבינלאומי, להגיע לכך שנציג של איגוד קציני הים הישראלי ישתתף בישיבות ה-IMO כאדם המתאים שבחר ITF כדי שיעזור להעמיק

חברת לים בע"מ



LAYAM CO. LTD.

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

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

סניפים: ירושלים, תל-אביב, אשדוד, אילת

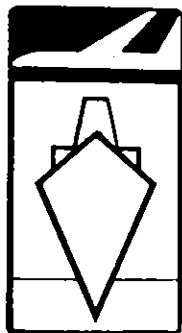
אנו שמחים להודיע לציבור הקצינים, כי ניתן לרכוש בחנויותינו

מוצרים לצדיקה אישית, ולקבלם באניה.

בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרחה ולגילוח, פרומריה, ביעוד והנעלה,

וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות על ידי שלטונות המכס.

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.



ועוד לענין ההכשרה הימית בחסות האיגוד

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ

אנו פונים בזאת לחברים אשר רואים את עצמם מסנגלים (גם אם דרוש להם ריענון עצמי כלשהו לצורך הענין) ללמד קצינים לקראת בחינות הסמיכות - והמעוניינים בכך - לפנות למזכירות האיגוד וביחד נקדם את הנושא.

גם חברים החושבים שהם יכולים להציע רעיונות נוספים, מעשיים, לצורך ביצוע בפועל של מערכת ההכשרה הנדונה - מוזמנים לפנות אלינו, בין אם בכתב ובין אם בע"פ, ונדון איתם על כל רעיון.

וכפי שסיים שלמה אלימור את מאמרו: תבורכו בהענותכם לקריאתנו.

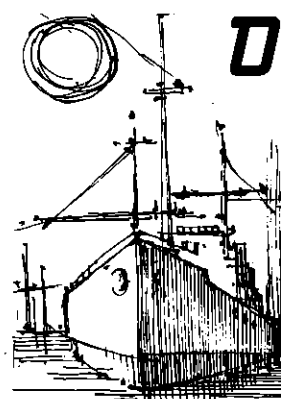
מגמת מכונה. בנוסף עליהם אנו מתכוונים להפעיל מורים אשר יבואו משורות רבי-החובלים והמכונאים הראשיים הפעילים (ואולי גם חובלים ראשונים ומכונאים ראשונים).

הכוונה היא לחברים אשר בעת חופשותיהם יעבדו בהוראה במסגרת ביה"ס הנ"ל (תמורת תשלום - בתיאום עם האיגוד וחברות הספנות) וכן לחברים אשר ישמשו כמורים בעת חופשות ללא תשלום אשר גם הן תתואמנה עם האיגוד ועם החברה ושבחן תובטח למורה גם הכנסה מסוימת אבל בעיקר שמירה מלאה על זכויותיו הסוציאליות.

מתוך מאמריהם של ר/ח קריץ ומ/ר אלימור ניתן לראות שהחלטת מועצת האיגוד להקים מערכת לימוד מסודרת ויעילה להכשרת קציני סיפון ומכונה ולהכנתם לבחינות סמיכות לדרגות מתקדמות, הפכה להיות אחד היעדים החשובים ביותר של מזכירות האיגוד לקדנציה הנוכחית.

מבחינה מעשית יש לנו כבר קווי יסוד מוגדרים לצורת ביה"ס שאותו אנו מתכוונים להקים ולדרך הפעלתו. התחלנו כבר גם בהכנות לקראת גיוס הכספים הדרושים להפעלה ראשונית וכן במציאת מקום מתאים ומורים מתאימים.

כוונתנו היא שיהיו מלכתחילה 2 אנשים קבועים בסגל: מרכז מגמת סיפון ומרכז



פניה אל ציבור רבי החובלים ומכונאים ראשיים

מאת: מ/ר שלמה אלימור.

חברים נכבדים!

הספנות ובין יתר הפניות לגורמים השונים הוטל על המזכירות לפעול במלוא המרץ להקמת מערכת ההכשרה חזלפית (ראה החלטות המועצה).

זאת על מנת שלא להעלם ממפת הספנות, כפי שכבר קרה לציבורי עובדים שונים במשק הישראלי (לדוגמה עובדי החקלאות והבנין).

"אם אין אני לי - מי לי?"

על פי הכלל "אם אין אני לי, מי לי?" אנו פונים אל ציבורי רבי החובלים וקציני המכונה הראשיים להתגייס כמורים ומדריכים ולעזור בהקמת מערכת ההכשרה חילופית שלנו ולמענו.

אנו מתכוונים לפתוח בזמן הקרוב בהתחלה צנועה ולהכשיר קציני סיפון ומכונה מתוך המערכת לקראת קידומם בדרגות.

כל אחד מכם היכול לתרום מהידע והנסיון המעודכן שלו, כקברניטים ומכונאים ראשיים פעילים, יתבקש להשתלב במערכת ההכשרה לתקופה קבועה מראש בתאום עם האיגוד ועם

מספרנו הולך ופוחת באופן משמעותי עקב מכירת אוניות מצד אחד וחוסר התלהבות מצד המימסד להכשרת קצינים צעירים מצד שני.

האיזון המוכר בין צמצום צי הסוחר הישראלי וחוסר קצינים צעירים מהווה תופעה מיוחדת, אופיינית לתעשיית הספנות ומאפשרת שאננות מצד הגורמים האחראיים, שכל רצונם שלא "נעשה גלים" עם טיעונים של אבטלה. כאשר הקידום של הקצינים בחברות הספנות נקבע על פי כמות האוניות ומערכת ההכשרה לא ממלאת מזה שנים את הנשירה הטבעית מצי הסוחר, (שבעצמו מצטמצם במספר האוניות) ניתן לומר ש"מייבשים את שורשינו".

לאור המצב הנוכחי, אפשר לקבוע במלוא האחריות שעתידינו בסכנה. אם לא יהיו קצינים צעירים במערכת הספנות קרוב היום שלא יהיו גם קצינים בכירים בעלי אורחות ישראלית וזאת במהירות גדולה יותר מאשר רבים מאיתנו מתארים לעצמם.

מועצת האיגוד הארצי לקציני ים, שקיימה דיונים בחודש אוקטובר, ראתה את הסכנה שבצמצום הולך

וגובר של קצונה ישראלית בתעשיית

נראה דוגמה למימסד

אנו, מזכירי האיגוד שהוטל עלינו להוביל את המבצע, ~~לעיתים קרובות~~ לכל אחד מכם להשתלב בזמנו ובחופשותיו במערכת ההכשרה שתוקם ונוכיח לכל שבעלי רצון טוב מסוגלים לבצע למען עצמם דברים שנכשלו בהם פקירי הממסד מחוסרי מוטיבציה המרופדים בתקציבים.

צפויה לנו עוד דרך קשה, רצופת מאבקים עם כל גורם שינסה לעצור את התהליך ואנו נעריך כל עזרה למען הבטחת עתידינו במקצוע ואורח החיים שבחרנו לעצמנו.

תבורכו בהענותכם לקריאתנו!

אל - יום
אניות בע"מ
משנים בצובר לישראל ולמנה



הרהורים שלאחר הבחירות

מאת: ר/ח דניס יורדן, א.ג. "צ'יס ח'יפה"

אין ספק...

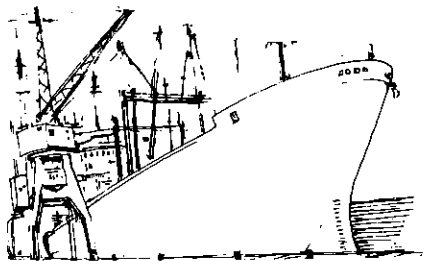
שאינן להתעלם מכך שהשרות הניתן לחברים יוצא נפגם.

ישנם גם הטוענים שאין מזכירות זו מספיק "מלכותית" ובלבם היו רוצים אולי לראות כאן מאבקים נוסח שנות השיבעים עם השביתות והפרסומים של אז בכנסת ובעתונים.

לדעתי, באם נעצור ונחשוב לרגע על הנעשה בספנות שלנו כיום - הרי שאין טובה מן הדרך שהמזכירות הנוכחית השכילה ללכת בה, דרך צנועה שעיקרה שוב ב"כיבוש שריפות", אך שהבטיחה את זכויות חברי האיגוד ובעיקר דרך שהבטיחה את מקום פרנסתם...

אני קורא לכולנו להתלכד סביב המזכירות שזה עתה בחרנו, לגלות יתר עניין ומעורבות בנעשה, להשתתף ולפרסם בבטאון (גם ביקורת רצויה וחיונית כאשר היא נכתבת לעניין!) וככלל לתת למזכירים את ההרגשה שיש ציבור מאחריהם אם בטוב ואם ברע...

ולמזכירות היוצאת עתה לדרך אני מבקש לאחל בשם כולנו: "דרך צלחה..."



וחברים ותיקים אחרים אשר למרבה הצער נפלו בצידי הדרך מי במחלות ומי שעזבו לעולם שכולו טוב...

שבחים וביקורת

בכל תהפוכות העתים הללו - ואני מוכרח לציין זאת לשבחם - עמדו חברי המזכירות בכבוד: דאגו לעזור לחברים להבטיח את זכויותיהם, ולא אחד חייב להם תודה על תנאים משופרים בעת פרישה, כאשר ללא הגב החזק של מזכירי האיגוד היו מתקפחים לאין ערוך בהתנפצם אל חומות הפיוקרטיה שהקימה "צ'יס"...

לא שאין בלבי ביקורת על מעשי המזכירות: על הקשר הרופף עם החברים, על שאין ביקורים באניות, אין יותר אסיפות ציבור, אין הבטאון מופיע כסדרה, אין עלון צנוע לעדכון בנעשה ואין המזכירות "יורדת אל העם".

יש לי בקורת על שהאיגוד נתן יד לפער האדיר במשכורות באניות החדשות (עד 1000\$ ויותר - כאשר מן הידוע הוא שבאניות הישנות תנאי התפקוד קשים לאין ערוך!), דבר שנתן שוט נוסף בידי פקידים של חברת "צ'יס" להחזיק בגרוננו של כל מי שאינו הולך בתלם...

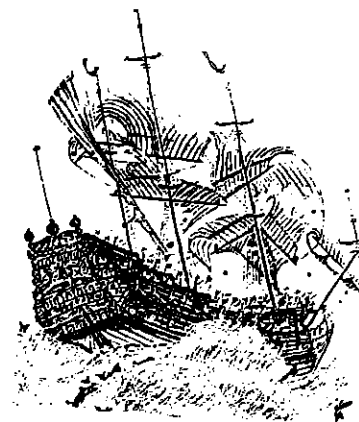
יש לי ביקורת על נסיעות ה"התעדכנות" של חברי מזכירות אלו ואחרים אשר למרות שלבי שלם איתם על הצורך שב"איזון המשכורת" הרי

כיום, כאשר סערת הבחירות כבר מאחורינו ואנחנו שוב במים שקטים רצוי שנעצור לרגע ונביט בעיניים פקוחות על מה שהולך מסביב: נראה לי שהציבור שלנו בחר (לדעתי בבחירה הטובה ביותר) בדרך של שמירה על הקיים, כאשר האוחדים בהגה הם מזכירים מנוסים וסולידים-המוכרים בציבור - אשר למרות שאין אולי מאחריהם מאבקים איתנים ורבי פרסומות, דוגמת אלו שזעזעו בזמנו את אמות הסיפים, הרי שבכל זאת השכילו לשייט לא פעם במים סוערים ולשמור על יציבות וכל זאת כאשר אנו עדים לתהפוכות בלתי פוסקות בספנות: אניות נמכרו, מקומות עבודה צומצמו, זרם הזרים גבר ואילו כל הצי שלנו, כפי שהכרנוהו, הולך ונעלם...

אמת, רק לפני כעשור בלבד צי זה מנה עדיין כמאה אניות ואף יותר, רובן ככולן בדגל הלאום, עם אפשרויות תעסוקה שהיו אז בלתי מוגבלות. הלחץ להפליג היה גדול ואחד המאבקים של המזכירות דאז היה להבטיח מספיק חופשות לחברים.

והנה, תוך דור אחד אנו מוצאים עצמנו בטלים מאונס בחוף עם הכנסה שקטנה בחצי ונאבקים על מקום העבודה.

אמנם רבים נשרו ויצאו מן המערכת: דור הקצונה הצעיר, לאחר שהוברר לו שאין לו עתיד בים, חברים ותיקים ששמן היה לאגדה ופרשו לגימלאות,



אין ספק...

התקבלה החלטה לפעול בכל דרך אפשרית כדי לתת לעניין זה את הפרסום המירבי ולהביאו לידיעת הציבור. ידעו כולם מי אחראי למחדל של חיסול הספנות העיברית.

לחברת "ת"ח"ת הלאומית שלנו "צ'יס", אני קורא להפסיק ולהלחם בנו. האינטרסים שלכם אינם מנוגדים לאלה של האיגוד שלנו. הגיעה השעה לשתף פעולה. דו-שיח הוגן מעולם לא הזיק לאף בעל אונים.

הרי ככלות הכל אין אפשרות להפעיל אניות ללא אנשים, וכשהאנשים מרוצים יוצאת נשכרת האניה ובעליה.

כפי שכבר אמרנו, אנו לא האויב.

המובן מאליו: לתת יד להנפת הדגל הישראלי מעל תרני האוניות, עושה מערכת זו את ההיפך הגמור: עוזרת להוריד את דגלי הלאום ולהחליפם בדגלים זרים למיניהם, נותנת היתרים לאוניות "כאילו זרות" המצוותות בצוותים זרים לפעול בקווים שמאז ומעולם היו נכסי צאן-ברזל של הצי הישראלי.

בכלל, מתקבלת ההרגשה שמינהל הספנות רואה חובה לעצמו לחסל את הצי העיברי.

העוול הנורא הזה, הנעשה באור יום ובאטימות לב, גרם לכל חברי המועצה לצאת בקריאות זעם וחמס.

העובדה שצי הסוחר שלנו הולך ומצטמק עמדה בראש דיוני המועצה האחרונה, בה חיפשנו דרכים כיצד לנסות ולהביא לעצירת התהליך המסוכן הזה.

בכדי לעצור את התהליך יש לזהות תחילה את המוקדים המפעילים אותו. המסקנות, לצערנו, ידועות ואינן חדשות.

בראש המערכת האמורה לתמוך ולחזק צי-סוחר ישראלי פורח ומשגשג, עומד מנהל מינהל הספנות אשר לו כפופה מערכת מסועפת למדי ובעלת סמכויות אדירות בנושא הספנות.

אך ראה זה פלא, במקום לבצע את



ת.ד. 3448 חיפה 3133
טלפון: 04-86 81 38
טלפקס: TELEX TARGO 46603

חברה לתעשייה וספנות
"ת'רש'יש" (1978) בע"מ

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

נעלי האניות
כלמון מורן

על האיגוד ועתיד הספנות

מאת שמשון שרעבי, חבר מועצת קציני הים

אני סגור ע...

ימצאו דרכים ופתרונות לקדם ולהרחיב את הספנות העברית ועימה את הקצונה הישראלית.

בדיוני החטיבה והמועצה המורחבת עתיד הספנות תפס מקום מרכזי, וכפועל יוצא גם ההחלטות החשובות שהתקבלו נגעו לנושא חיוני זה. (ראה החלטות מועצה).

במה דנה המועצה?

מפאת חשיבות הנושא אחזור בקצרה על החלטות שלגבי הן חשובות ביותר:

א. עצירת בריחת אוניות מדגל ישראלי ומקצונה ישראלית, ע"י הכרזת סכסוך עבודה ומאבק ללא פשרות לסכל מזימות אלה.

ב. יצירת דור חדש של קצינים וקידום בדרגות לקצינים בפועל, ע"י ארגון של הכשרת הקצינים במסגרת איגוד קציני הים.

למרות שעתיד הצי היה המרכזי בדיוני והחלטות המועצה, לא נפקד מקומן של הבעיות היומיות של חברינו הקצינים הנובעות מעצם עבודתם ומכפיפותם לגורמים שלא תמיד הצדק הטבעי נר לרגלם.

קצינים הנתקלים ביחס או בתגובות הנראות להם בלתי הוגנות מצד הממונים עליהם באניה או הפקידות בחוף, טוב יעשו אם יביאו זאת לידיעת

רשימה זו אפתח בתודה לקציני הים שרצו בשינוי, נתנו לי את קולם ותרמו לבחירתי למועצת קציני הים.

תוצאות הבחירות, כפי שפורסמו והובאו לידיעת כלל קציני הים, מראים בברור ששינוי קיצוני פרסונלי לא יהיה במזכירות האיגוד.

אף על פי כן האתגרים העומדים בפני מועצה נבחרת זו מחייבים איחוד הכוחות, הסטת חילוקי הדעות האישיים הצידה ולהרתם למאבק לקיום הצי.

"קיום הצי" - לא קלישאה

ביטוי זה, "קיום הצי", ישמע להרבה מחברינו כקלישאה. למרבה הצער, קיום הצי ועתיד הקצונה הישראלית הם הנושאים העומדים היום בפני פגיעה קשה מאד שמחייבת פעילות בלתי שגרתית, הרבה דמיון, לראות את הנולד, נמרצות בהובלת המאבק והשגת המטרות.

אין זה סוד שחברת "צים" היא החברה המובילה וכל פתרון או משבר קשור יהיה בחברה זו.

לכן, חשוב מאוד שיידעו זאת קובעי המדיניות בחברת "צים", ובמשא ומתן עתידי ישכילו לשלוח אנשי אשכולות ויחד עם איגוד קציני הים (ולא נגדו)

"קפטנים", אל תפנו ישירות למנכ"ל!!

אני סגור ע...

מאת: כלכל ראשי יוסי סויטן (חבר מועצת חטיבת הקצינים)

קיימים רבי חובלים אשר פונים מיוזמתם לגורמים שונים בחברה, כולל המנכ"ל, בהצעות שונות ומשונות הנובעות מאספקטים אישיים, כגון הגדלת הכנסתם. לדוגמה: הורדת כלכל ראשי ממספר אוניות, הביאה למבול תלונות מצד צוות האוניה על תיפקוד לקוי במהלך תהפוגה, ופוגעת בעיקר בקצינים חוזרים ובדירוגים. התוצאה: נוצר מצב של חוסר אימון

מן הדין היה להעביר לידיעת אותם גורמים משמעות הנזק שעלול להגרם כתוצאה מפניה שלא באמצעות איגוד קציני הים.

כל המציעים הורדת תקנים עשויים בבוא היום להמצא במצב דומה ואז יקימו קול צעקה: האיגוד הצל אותנו! ומי יציל אותכם אז?

כדאי לדעת!

תשלומים לקופת גמל פרטית

רואה החשבון של האיגוד, מר א. פרינדל, ביקש להפנות תשומת לב החברים לענין הבא:

עובד רשאי להפריש לגבי הכנסותיו שאינן מכוסות ע"י "מבטחים" - כגון תוספת ים, תוספת קו ועוד - לקופת גמל פרטית.

לגבי הפרשות אלה ניתן לקבל ניכוי ממס. גובה הניכוי תלוי בסכום שהופרש, תקרת הפטור וחמס השולי של העובד.

בשנת 1990 סכום המס הנחשך הגיע עד כ-1000 ש"ח. הואיל וההחזר נושא ריבית והפרשי הצמדה, ההחזר בפועל עשוי להיות גבוה יותר.

חשוב לציין כי ההחזר אינו אוטומטי, אלא יש לשם כך להגיש דו"ח למס הכנסה.

בשנת 1990 הוחל בהסדר עם חברות הספנות של ניכוי והפרשה במסגרת תלוש השכר. לגבי תשלומים אלה הניכוי נערך אוטומטית בחישוב המס בתלוש.

הסדר זה לא היה קיים לגבי שנים קודמות ולכן מי ששילם באותן השנים סכומים לקופת גמל חיצונית, או לגבי אנשים שממשיכים לשלם גם כיום לקופת גמל כזו, יש להגיש דו"חות על מנת להנות מן ההחזר.

ניתן להגיש דו"חות משנת המס 1985 ואילך.

החברים המעוניינים בכך יפנו למזכיר האיגוד.

המזכירות





בראי העיתונות



אנטומיה של מאבק

פניה דחופה אל חברי
האגוד הארצי לקצינים:

**הנהלת צים מנסה לגרור
את האיגוד
לשביתה כללית נוסח 1978.**

נראה כי יהיה עלינו לגרום
זעזוע חזק לפעילות צים
על מנת להסב תשומת לב
הנהלת צים, הממשלה והציבור בישראל
למתרחש בחברה.

קריאתנו להנהלת "צים":

- להפסיק העברת אניות ישראליות לתפעול זר.
- להפסיק לאלתר הפרות הסכמי העבודה הקיבוציים.
- להמנע מפגיעות אישיות בקצינים ובקברניטים הפועלים בהתאם להסכמי עבודה וחוק הספנות.

אנו, קציני הים, הפועלים מאז קום המדינה לבניית צי הסוחר הישראלי, לא ניתן להנהלה הפועלת בצורה משולחת רסן לחרוץ את דיננו ולגרום להרס צי הסוחר הישראלי.

האגוד הארצי לקצינים-ים

מזל טוב!

להולדת בן או בת

אוזן שמעון מ/1 - להולדת הבן
אבוטבול אבי ח/2 - להולדת הבן
קריצמן יעקב חשמלאי מוסמך - להולדת הבן
ברוך ויצמן חשמלאי ראשי - להולדת הבן
אפרגן רפאל מ/2 - להולדת הבת
סבג משה חשמלאי מוסמך - להולדת הבן
שיבר שמואל ח/3 - להולדת הבן
קרויטורו יעקב חשמלאי ראשי - להולדת התאומים
דדי לפיד אלחוטאי - להולדת הבת
רפי גולדשטיין ח/1 - להולדת הבת
אבי סלוק מ/2 - להולדת הבת
אבידור יוסף ח/2 - להולדת הבת
גרוס דניאל ח/2 - להולדת הבן
שדה שמעון ח/2 - להולדת הבן
כהן משה מ/1 - להולדת הבן
הנרי בזק מ/2 - להולדת הבן
פיינגנבאום חנוך ח/2 - להולדת הבת
מלכה אברהם מ/ר - להולדת הבת
אהרון סמואל ח/3 - להולדת הבת

לנישואין

אורי וזזה קצין אלחוט - לרגל נישואיו
לוי יעקב ח/1 - לרגל נישואי הבן
צירלין עמנואל מ/2 - לרגל נישואי הבת
אנטנסיו קוסמאס מ/2 - לרגל נישואי הבת
גלר ברוך מ/ר - לרגל נישואי הבן

לבר/בת מצווה

גנדלמן אורי מ/ר - לרגל בר מצווה
פינצבסקי משה מ/2 - לרגל בר מצווה
כפיר צבי ח/1 - לרגל בת מצווה
נפתלי וייס ר/ח - לרגל בת מצווה
זייתון חיים אלחוטאי - לרגל בת מצווה
כהן מרדכי מ/2 - לרגל בת מצווה
חבר מרדכי ח/1 - לרגל בת מצווה
מוריס אסרף כלכל ראשי - לרגל בת מצווה
קרביצנסקי יצחק ח/2 - לרגל בר מצווה
גודינר יצחק ק. אלחוט - לרגל בר מצווה
אביטא שלום מ/1 - לרגל בר מצווה
ארצי אברהם קצין 2 - לרגל בת מצווה
בן שבת מאיר קצין 2 - לרגל בר מצווה

להולדת נכד/נכדה

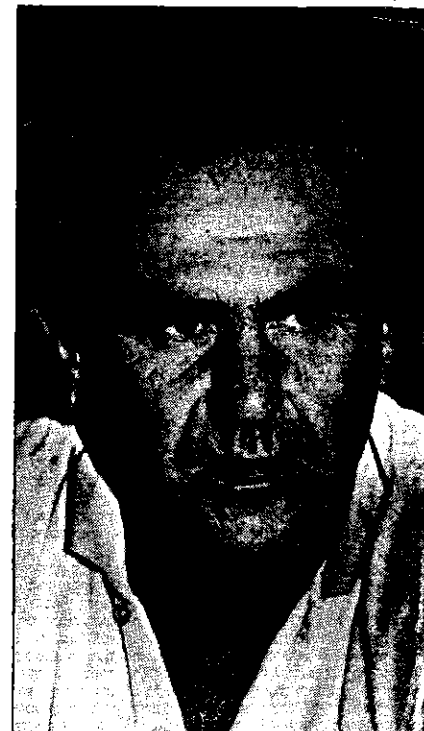
עמנואל צירלין מ/2 - להולדת הנכד
איתי בארי ר/ח - להולדת הנכדה
גשרי שלמה חשמלאי ראשי - להולדת הנכד
אסרף מוריס כלכל ראשי - להולדת הנכד
וולטר מיכאליס ר/ח - להולדת הנכד
קריגל מנחם מ/ר - להולדת הנכד

סוער עד גבה גלי

(עיתון כלבו 5.7.91)

התחזית לעונה הקרובה
מתאימה לתסיסה באיגוד קציני
הים, באיגוד הימאים שמשיבת
ספינות של צים בנמלים ברחבי
העולם, בהנהלת צים שסוגרת
את נמל הבית בפני האניות
שלה עצמה, ובחברות הספנות
שבסך הכל רוצות להרוויח.
זה גם מסביר כמה פרדוקסים
- כמו למשל התלות בימאים
זרים, או שיט תחת דגל
ליברי.
הפרדוקס הכי גדול הוא
שכולם צודקים
מאת: נעמי כהן-דוד

כוחותיו כך שלכל פלח אוכלוסייה בים יהיה ייצוג משלו. את המלחים מייצג איגוד הימאים הדירוגיים, והקצינים למיניהם מיוצגים על ידי איגוד קציני הים. לכל איגוד תקנון משלו, מנהיגים משלו, הסכמים משלו. במרוצת השנים נוצרו לאיגודים דימויים קוטביים: הדירוגיים, שבראשם עומד זה 21 שנה שלמה אביטן, עושים רושם של חברה נחמדים שלא ממהרים לחשוף שיניים. אביטן עצמו חבש בינתיים לראשו כובע נוסף, כחבר הוועדה המרכזת בהסתדרות, וכך הפך מי שנחשב פעם למורד גדול למעין פוליטיקאי חביב וחייכן שלא זיק לאיש.



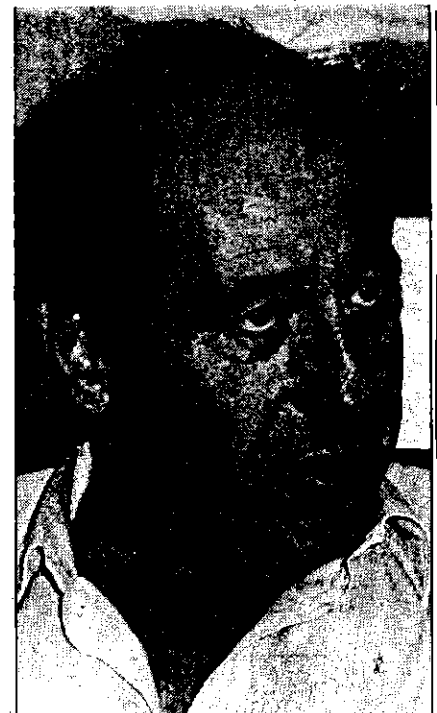
איש איגוד מרקוביץ: רק 25 מ"ס 80 אוניות צים רשומות בישראלית
 הנמלים: דוד ארט

בסוף השבוע שעבר ספג עולם הספנות הישראלי זעזוע. צים קנדה, צים אמריקה וצים איטליה, שלוש אוניות מהחדשות שברשות החברה הושבתו. השתיים הראשונות בנמלים בארה"ב, והשלישית בנמל פיראוס. במקביל לכך נסגרו ל-48 שעות כל נמלי הארץ בפני אוניות צים. בזאת ניתן האות למאבק הכוחות החדש-ישן בין הימאים לבין החברה. והפעם, קציני הים הם שנושאים את הדגל. מלחמות הימאים אינן בגדר חיזיון חדש. ההיסטוריה של הספנות המקומית רצופה סיכסוכים, שביתות ואי שקט מתמיד. ציוני דרך בולטים: ב-1951 התחולל מרד הימאים הראשון, וב-1978 נרשמה השביתה הממושכת ביותר - 79 יום. בין לבין חזרו החיים למסלולם. איגוד הימאים הגדול החליט לפצל את

איגוד קציני הים, לעומת זאת, נחשב לאיגוד מיליטנטי, פראי אפילו, שאינו בוחל בכל דרך כדי להשיג את מטרותיו. ארבעת מזכירי האיגוד אוטונומיים בהחלטותיהם, וכל אחד מהם יכול להיבחר לשתי קדנציות מקסימיות. אחר כך עליהם לחזור לעבודה בים. אולי מטבע הדברים הם אינם יכולים להיבלע במימסד. בחודשים אפריל-יוני נערכו הבחירות האחרונות עד כה לאיגוד קציני הים. המנהיגות הנוכחית הגישה מועמדות לקדנציה נוספת, ובמרס השנה החלה התסיסה הגדולה שהביאה, כאמור, להשבתת האוניות ולסגירת נמלי הארץ. יש הרואים בסמיכות התאריכים הזאת הרבה יותר מסתם מקריות.

פרשת האונייה ימה סימלה את תחילת ההידרדרות. לאוזני אפרים מרקוביץ, מזכיר מטעם רבי החובלים, ושלמה אלימור, מזכיר מטעם קציני המכונה, הגיעו ידיעות שלפיהן צים, בעלת האונייה שתופעלה על ידי האחים עופר, מתכוונת להחליף בנמל פיראוס את הצוות הישראלי בצוות זר, ולשנות את קווי ההפלגה שלה. מרקוביץ ואלימור פנו לשבתאי לוי, ראש מינהל הספנות במשרד התחבורה, שבו עוד ידובר בהמשך, ושאלו הכצעקתה. משלא קיבלו תשובה מספקת פנו לצים, ודרשו שלא לפגוע בזכויות הקצינים שעל האונייה. בצים לא התרגשו במיוחד מן הדרישה. מרקוביץ טס ליוון, ועם מעט עזרה מן האיגוד היווני הושבתה האונייה. במקרה הזה הסתיים הסיכסוך בתוך יומיים, משום שיולי עופר לא

נשאר אדיש. בתוך זמן קצר נחת אף הוא ביוון, וחתם על הסכם שלפיו לא תיפגע פרנסתם של חלק מן הצוות הישראלי. השביתה נפסקה, והאונייה שמה פעמיה למזרח הרחוק.



מנכ"ל מורגנשטרן, באוניות זרות אפשר להעסיק מלחים וקצינים
 זרים במחירים נמוכים

זמן קצר אחר כך התרחשה בניו אורלינס, ארה"ב, דרמת הבשור. האונייה היתה אמורה לצאת להפלגה של חודשיים לארה"ב כדי להביא קרוואנים. ברגע האחרון נאמר לצוות כי הבשור עתידה להפליג עם מטען גרעינים, מארה"ב לבריה"מ, עניין שהתפרש באיגוד כהיעדרות ממושכת של הצוות מהבית ללא תיגמול הולם, ויותר מכך - כניסיון של חברת צים למכור את האונייה מחוץ לגבולות המדינה. ארבעת המזכירים התכנסו לישיבה מיוחדת. שלושה היו בעד הבלגה, ורק אחד, אלי רומנו, המזכיר מטעם חטיבת הקצינים, הציע לעשות מעשה. בדרך כלל הרוב קובע, אך לא כך היה הפעם. רומנו ניצל את סמכותו להחליט באופן אוטונומי

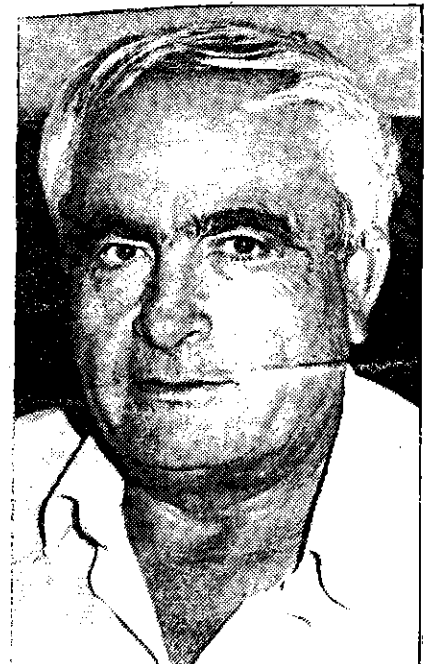
והכריז על השבתת הבשור. צים, מצידה, פנתה לבית הדין האזורי לעבודה בחיפה בבקשת צו מניעה כנגד השביתה, לפי הסעיף "שקט תעשייתי" בהסכם העבודה, ובית הדין הורה למערערים לפעול להפסקת השביתה לאלתר - בין השאר באמצעות העברת הודעה לרומנו, ששהה עם השובתים בניו אורלינס.

משלא הופסקה השביתה, שבה ופנתה צים לבית הדין האזורי. השופט דורון מייבלום הטיל על השובתים סנקציות חסרות תקדים: קנס של 1,000 שקל על כל שעה מ-12 השעות הראשונות להפרת הצו, ושל 1,500 שקלים על כל שעה נוספת. כמו כן הוצא למזכירים צו עיכוב יציאה מן הארץ, והושת עליהם קנס של שבוע שכר על יום השביתה הראשון, וקנס בגובה שכר יום עבודה על כל שעה נוספת - או לחליפין עונש מאסר.

טריק קטן אבל ממזר

הקצינים עירערו בבית הדין הארצי, וזה קבע שהם אמנם ביזו את בית הדין, אך אין לגזור מאסר בשל כך. ביה"ד פסק כי הוטל על האיגוד לפעול לביטול השביתה, וכי על נושאי התפקידים להביא לידיעת צוות האונייה את החלטת בית המשפט, ולפעול לקיומה. לנוכח זאת הטילו השופטים על המזכירים קנס של 1,000 שקלים על היום הראשון שבו היה עליהם לקיים את הצו, ועל כל יום נוסף של הפרה - תוספת קנס מצטבר בשיעור 20%. אבל גם לאחר מתן פסק הדין המשיכה האונייה לעמוד מושבתת, שלושה שבועות. לאחר שהופסקה השביתה, גם זאת בהחלטת רומנו, והבשור הגיעה לנמל פיראוס, מנע האיגוד את העברתה לקונה, משום שהחברה סירבה לשלם לקצינים את שכר ימי השביתה. הקצינים ראו בכך התגרות נוספת. הם טענו כי אסור לחברה לעשות זאת ללא אישור מטעם מפקח ימי, ובמשך 13 יום

מנעו את מכירת האונייה. צים פנתה שוב לבית הדין, ובכך שיחקה בעצם לידי הקצינים, שציפו לאקט הזה כדי להעלות את נושא חוקיות ניכוי השכר.



ראש מינהל הספנות לוי. הכצעקתה

הסיכסוך האחרון העלה על פני השטח את מסכת היחסים הגרועה בין הנהלת צים ואיגוד הקצינים, כשבתוואן עומד חסר אונים משרד התחבורה. רוב הבעיות מתמצות במלה אחת: כסף. צי הסוחר הישראלי מגלגל פורמלית מחזור של מיליארד וחצי דולר לשנה. באופן בלתי פורמלי, המספרים גדולים לפחות פי ארבעה. מן הנתונים הרשמיים שמציג משרד התחבורה נעדרות כל אותן חברות בבעלות ישראלית, גלויה או סמויה, שהפכו באמצעות טריק קטן לחברות חוץ, וככאלה לא חלות עליהן המגבלות הקיימות על חברות ישראליות. הטריק פשוט, ובאמצעותו יכול כל בעל הון לרכוש אפילו צי שלם. כל מה שצריך הוא לנסוע לחו"ל, נגיד לקפריסין, אנגליה או בלגיה, לקנות אונייה אחת או יותר, ולהירשם כחברה. לאחר

הרישום בחו"ל, אפשר לחזור לארץ, לפתוח סניף, ולהתחיל לעבוד. לכמה זה טוב? לכמה וכמה דברים. אחד מהם הוא שכשאתה מפליג תחת דגל זר, חלים עליך חוקי המדינה שדגלה מתנוסס על התורן. יש מדינות שונות, כמו פנמה, ליבריה, קפריסין או אינדונזיה, המשכירות את דגלן תמורת תשלום שנתי מסוים. זהו "דגל נוחות". גם אם בעל האונייה מחויב לשמור על חוקי מדינת הדגל, בפועל איש לא יכפה עליו דבר. אגב, רוב האסונות הימיים התרחשו באוניות שנשאו דגלי נוחות. יתרון נוסף, שהוא למעשה העיקרי: באוניות זרות אפשר להעסיק מלחים וקצינים זרים במחירים נמוכים מאוד. וזה קוסם לא רק בגלל המחירים האטרקטיביים, אלא גם בשל העובדה שכך לא מסתבכים עם הביורוקרטיה הישראלית, לא מסתבכים עם האיגודים המקצועיים המקומיים, ההסתדרות ומה לא. כמה מספרים לשם השוואה: עלות קצין ישראלי היא 8,255 דולר לחודש, בעוד שעלות קצין יווני היא 2,299 דולר לחודש. עלות מלח ישראלי היא 4,321 דולר לחודש. עלות עמיתו היווני 1,691 דולר. שלא לדבר על ימאים פיליפינים ואינדונזים, ששכרם מגיע לעיתים לרבע מזה של היווני. חברות הספנות הישראליות פטורות מתשלום מיסים על עבודת ימאים זרים, וכך, בעוד צוות ישראלי של 25-27 איש עולה לחברה 6,000 דולר ליום, מגיעה עלות צוות זר ל-1,500 דולר ליום בלבד.

פעם היו בארץ עשר חברות ספנות. רובן עברו לחו"ל ומנהלות משם את העניינים. חברת "אל-ים", למשל, השייכת למשפחת רקנאטי, נחשבה פעם לחברה השנייה בגודלה בארץ. היום היא מחזיקה כאן מדגם מייצג של שלוש אוניות. בניו יורק מתפעלת המשפחה כ-150 אוניות. חברת האחים עופר – הנחשבת היום לשניה בגודלה בישראל – מחזיקה 15 אוניות. באנגליה יושב סמי

עופר, האח של יולי, ומפעיל את "זדיאק", אחת מחברות הספנות הגדולות באירופה. יש עוד כמה קטנים, כמו חזי ארקין, איש צים בעבר, שנסע לאנגליה והקים חברה קטנה המפעילה קווים לישראל וממנה, או חברת "מריקו", שגם מאחוריה עומדים אנשים שצמחו בצים ובאיזשהו שלב החליטו להפוך לחברת ספנות קטנה ומתחרה. התיפעול הזול והנוח בידי צוות זר יכול להוזיל באופן ניכר גם את מחירי ההובלות הימיות, וכפועל יוצא מכך מוקטנות העלויות של יבואנים ויצואנים. אלה יעדיפו במקרים רבים את הקו הזר והזול ולא את הקו הישראלי היקר. פרדוקסלית נוצר מצב שלפיו כל המטענים החיוניים למדינת ישראל, כמו דלק, פחם, חיטה, פוספטים ועוד, מובלים על ידי ימאים זרים תחת דגלים זרים. הבעייתיות שבמצב התגלתה בכל עזה בימי מלחמת המפרץ. עצם האיום על ישראל גרם לצוותים הזרים להחליט שהם נמנעים מלהפליג לכאן עם כל אותם מטענים חיוניים. אז דובר רק באיום. איש לא רצה לחשוב מה היה קורה במצב של מלחמה ממושכת.

איפה הציונות

צים מצאה את עצמה נאבקת על חייה בים התנאים והאילוצים החדשים שנוצרו. כחברה שהממשלה מחזיקה 40% ממניותיה וההסתדרות 10%, היא לא יכולה להרשות לעצמה ליהפך למין חברה זרה. איפה האידיאלים? איפה הציונות? מעבר לכך, היכן החזון של יצירת מקומות תעסוקה, של הבאת רווח לקופת המדינה? מן הצד השני ניצב שאל איוזנברג, באמצעות החברה לישראל, שבידיה 50% ממניות צים, והם, עם כל הכבוד לאידיאלים, לא יכולים להרשות לעצמם להפסיד בשם הגאווה הלאומית. מה עושים? כל מיני קומביניציות. רשמית יש לצים 40 אוניות ישראליות ו-40 נוספות חכורות. לדברי מרקוביץ,

המספרים בשטח שונים: רק 25 אוניות רשומות כישראליות, וכל היתר הן בבעלות סמויה של החברה או חכורות זמנית, כך שאפשר יהיה להעסיק בהן צוות זר. על פי הסכם העבודה של חטיבת הקצינים באיגוד קציני הים משנת 80, הפעילות העסקית – לרבות מכירת אוניות וקנייתן, החכרה, קביעת אזורי סחר וכדומה – היא בסמכותה של החברה. לאיגוד ולהסתדרות הזכות לשמור על תעסוקת הקצינים ועל זכויותיהם, לבל ייפגעו מפעילות החברה.

אלא שבפועל, טוען האיגוד, אין הדברים מתנהלים כך. לדברי מרקוביץ, בשור למשל הפליגה תחת דגל ליברי, ושמה של ימה שונה לגולדווין, ושוב אין היא בבעלות ישראלית. הכל היה טוב ויפה אילו באותן אוניות היה ממשיך לעבוד צוות ישראלי, אך לא פעם מחליפים הישראלים בזרים.

בתגובה אומר אליהו שרגאי, דובר צים, כי אחוז הזרים באוניות צים הוא מזערי: 2.4 (מרקוביץ: "הוא בטח מתכוון לאחוז הזרים רק באוניות הישראליות. איפה כל הזרים בחכורות?!"). שרגאי: "החברה חוכרת אוניות זרות לצורך הובלת מטענים מזדמנים או הובלות עונתיות, או חדירה לקווים חדשים. רק בקווים קבועים ובסיסיים, כמו קו ישראל-ארה"ב מחזיקה החברה באוניות שלה. לעיתים נכנסות האוניות לנמלים במדינות עוינות, ואז החברה לא מעסיקה צוות ישראלי, מכיוון שהאחריות לחיי אנשיו נופלת עליה".

האמת היא שאיך שלא מסתכלים על המצב, אפשר למצוא צדק מסוים בדברי כל אחד מן הצדדים. במדינות מערב אירופה, ביוון ובקפריסין נפתרה בעיית התעסוקה של הימאים המקומיים באמצעות שורת הטבות ותמריצים ובהם כאלה הפוטרים הן את המעסיק והן את יורד הים ממיסים שונים. בארץ מוקמת ועדה אחת לכמה שנים, ומגושת המלצות ברוח זו, אבל שום

דבר לא זו.

מלחמת המפרץ, וליתר דיוק, הימנעותם של הימאים הזרים מלעגון בישראל, זימנו את ראשי האירגונים לכנסת. שוב היו הרבה דיבורים, נכתבו מאות דפי עבודה, הוגשו המלצות – ודבר לא יושם. גם לא ההמלצה שבעטיה זומנה הוועדה. ספינות זרות ממשיכות להוביל מטענים חיוניים לישראל, ועד המלחמה הבאה אף אחד לא יזכור את הוועדה הזאת.

העובדה שזילזול וסחבת אופייניים לביורוקרטיה הישראלית בכלל ולנושא הזה בפרט אינה תגלית חדשה. משרד התחבורה אמנם הקים מינהל ספנות, אבל עושה רושם שהנושא מעולם לא עמד בראש מעייניהם. בראש המינהל הממוקם בחיפה עומד תא"ל (מיל) שבתאי לוי, ובהעדר מדיניות ברורה יש מה שמכונה "המדיניות של שבתאי".

לאירגוני הימאים יש בטן מלאה עליו. "הוא כמו פרוצה שלא אומרת 'לא' לאף אחד", אומר בכיר אחד מהם, "המדיניות שלו זה שב ואל תעשה. אפשר לשבת איתו ולשוחח, הוא בחור נחמד ויגיד לך כל הזמן כן, כן, אבל עד שלא יקרה משהו הוא לא יתעורר. לפעמים לא ברור לנו מאיפה הוא שולף החלטות לשינוי דגל, או היתרים להעסקת זרים, בלי לבדוק, בלי להתייעץ".

עץ בלי שורשים

לוי יושב כדירקטור מטעם הממשלה בדירקטוריון של צים. לימאים יש

תחושה, שגם בתפקידו כראש המינהל הוא פועל כמי שרואה את טובת החברה לנגד עיניו ולא את טובת המדינה. מרקוביץ: "כשמפעילים אונייה עם דגל זר זה טוב לחברה, בשל עלויות התיפעול הנמוכות, אבל זה לא טוב למדינה – משום שאין על האונייה פיקוח של המדינה. כל התיקבולים והתגמולים שאמורים להגיע לקופת המדינה כשיש צוות ישראלי, לא מגיעים".

"בקרב הצוותים הישראליים יש הרגשה שאנחנו עץ בלי שורשים, משום שההכשרה הימית נפסקה. קחי למשל את הנתבים. נתב, על פי הגדרתו, צריך להיות קפטן בעל ניסיון של שלוש שנים בפיקוד. בעוד כמה שנים לא יהיו נתבים, כי לא די בהסמכה – יש צורך גם בניסיון. זה שמונה שנים שבת היספר הימיים לא שולחים בוגרים לצי הסוחר. חברות הספנות מאותתות שהן לא מעוניינות בדירוגיים, וגם לא בקציני ים. במקום שמשרד התחבורה יפעיל שיקול ממלכתי, נוח לו לקבל את הקו של חברות הספנות. כולם מדברים על קליטת עלייה, אבל בשטח דבר לא קורה. אנחנו מספיק פראים כדי לעצור אונייה כמו צים קליפורניה ולהכריח את צים להחליף את הקצין השלישי היוגוסלבי בעולה חדש, שהיה בברית המועצות רב חובל".

שבתאי לוי לא חושב שיש סתירה בין תפקידיו: "כדירקטור, אני רוצה שצים תשגשג, וגם כראש מינהל הספנות אני

מעוניין באותה מטרה. מדיניות המשרד היא להתיר לחברות הספנות לפעול על פי עקרון הרווח. זה עסק כלכלי. אני לא יכול להנחית פקודה, ושמישהו יחזיק אוניה לא רווחית. הוא יבקש ממני לכסות את ההפסדים שלו. יש חברות ספנות מסויימות שצריכות להתחרות בספנות זולה, כשהאלטרנטיבה היא שאותה ספנות לא תהיה בארץ. אם רוצים למשל שאוניה המובילה פוספטים תהיה ישראלית, חייבים להוריד עלויות. את זאת עושים על ידי מתן אישור להעסיק זרים. האיגודים המקצועיים חייבים להבין שהיתרים להעסקת זרים יביאו בסופו של דבר להתרחבות הענף, וזה יועיל גם להם".

בינתיים, אף צד לא עושה רושם שהוא עומד לוותר. איגוד קציני הים יצא במודעות ענק בעיתונים, שנועדו להסביר לציבור על מה ולמה "נאלצו להסב נזקים לחברה וללקוחותיה". משרדם של מרקוביץ ואלימור נראה כמו חמ"ל פעלתן במיוחד. שלמה אביטן, לעומת זאת, משקיף על העניינים ממשרדו הממוזג והמפואר בנינוחות – מה. "אני תומך במטרת המאבק – אבל לא בדרך", הוא אומר בדיפלומטיות. שרגאי לא מעוניין כלל לשוחח בנושא. התבטאות שלו ייחסה את התלקחות הסיכסוך העכשווי להתקרבות הבחירות למזכירות האיגוד, ואילו שבתאי לוי אומר שהוא כנציג הממשלה בכלל לא מעורב בסיכסוך.

התחזית היא שהים ימשיך לסעור.

יולי עופר הוא אחד המתפעלים הבולטים של אוניות צים. בזמנו היה בין הבוחרים שהסכימו להקים את הכפפה שורקה החברה לכל חברות הספנות, ולהעסיק 50% ישראלים בצוות. אולי יותר משהיו כאן אידרי אלם גרולים היה מאזן פשוט של רוח והפטר. כיום נחשבת החברה שכבועלות, "האחים עופר", לשנייה בגודלה בארץ. מתוקי ניסיונו ומעמרו יש לעופר מלה או שתיים בקרב מקבלי ההחלטות, וכשהוא אומר "הספנות הישראלית מתחלפת", הוא כנראה יודע על מה הוא מרבה. "מדינת ישראל עוד לא השכיילה להבין שזה ענף יוצא לכל דבר", הוא אומר, "יש עולים המתחננים לעבודה, יש ימאים החוששים למקור פרנסתם, והספנות הולכת ומתחלפת. פחות ופחות אוניות עם דגל ישראלי פוקדות את ישראל. רוכן עוברות לדגל זר, וכל אחד עושה כטוב בעיניו. לשר התחבורה אין הכוח לשנות את המצב. יותר מדי גורמים מטרפים אותו: משרד האוצר, משרד התעשייה והמסחר, משרד החקלאות – כל אחד שומר על חלקת האלוהים הקטנה שלו. 'תראי את יוון – מדינה בת עשרה מיליון תושבים, שחיה מספנות ומתיירות. מסביב לספנות יש תעשייה אדירה של ענפים נוספים המכניסים כסף זר למדינה. הכי קל זה להיות מקצוען ולשבת בחו"ל. אני לא רוצה לעשות את זה, אבל בליט ברירה, אולי גם זה יקרה".

**חלקת
אלוהים
הקטנה
(והצפופה)
יולי עופר: הספנות
הישראלית מתחלפת**

איגוד קציני-הים פונה להנהלת צים:

הסכסוך חייב להסתיים!

נאלצנו לאחרונה להסב נזקים לחברה וללקוחותיה. צעדים אלה ננקטו כתוצאה מההתעלמות המוחלטת מזכויות קציני הים ומפעילותיה החר-צודיות של הנהלת צים, אשר גורמות לחיסול צי הסוחר הישראלי.

אנו, כעובדים אחראיים, מעדיפים לסייע לחברת צים במאמציה להגברת היעילות ולתרום מנסיונו לשגשוג הספנות הלאומית.

אנו פונים שוב להנהלת חברת צים:

- ★ כבוד הסכמי עבודה קיימים.
- ★ הפסיקו העברת אגרות ישראליות לחפזול זר.
- ★ שתפו אותנו בחלומות החורצות גורל חברינו.
- ומונו בכך נזקים נוספים אפשריים.

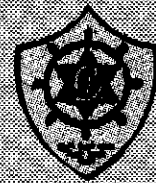
האיגוד הארצי לקציני-ים.

סיכום המזכירות

מיד עם העברת האוניה "בשור" לקוניה נמכרה גם האוניה "באר שבע" וע"י כך נסתם הגולל על ענף הובלת גרעינים ע"י חברת "צים" באוניות בתפעול ישראלי. הנהלת "צים" ואיגוד הקצינים ניכו את השולחן ע"י מחיקת מספר תיקים משפטיים בבית הדין האיזורי לעבודה והבטחת זכויותיהם של קצינים שהשתתפו במאבק. סוכם על דעתה של הנהלת "צים" ואיגוד קציני הים לאפשר פרישה עם מענק מיוחד לאותם קצינים שירצו בכך וזאת עקב מכירתן של אוניות התפזרות. לפני בית הדין הגבוה לצדק עומדת עדין עתירה נגד הממשלה (מינהל הספנות) בנושא פטור חברת "צים" מחובת ציוות ישראליים על האוניה "ימה". יתכנו פניות נוספות בגנות השיטה של רישום אוניות ישראליות ברישום זר וכיוצא בכך. ספיחי המאבק עוד ניכרים עדין בנסיון ממסדי לפגוע ברבי חובלים ומזכירי האיגוד באופן אישי. אנו לא נפסיק להאבק כל זמן שנפגעים זכויותינו ונראה לנו שאותה מגמה של פגיעה אישית במזכירים ו/או בקצינים ורבי חובלים תהיה זרע הפורענות שתצמיח עשבי פרא רבים ביחסי העבודה.

אחים עופר

בעלי ומפעילי אניות



רח' הנמל 2, חיפה.

ת.ד. 1755 חיפה, מיקוד 33411

טלפון: 04-675675

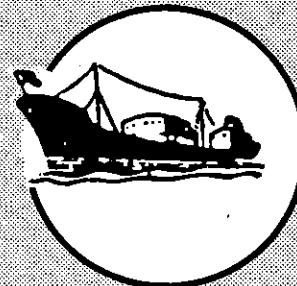
משרד אשדוד

נמל אשדוד, ת.ד. 4095 אשדוד

טלפון: 08-521121/561810

שרותי מוקרים בע"מ

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



מוהלי ספנות עבור:

פז-חב' נפט בע"מ,

דלק-חברת הדלק הישראלית בע"מ,

סמול ישראל בע"מ,

בזי זיקק נפט בע"מ,

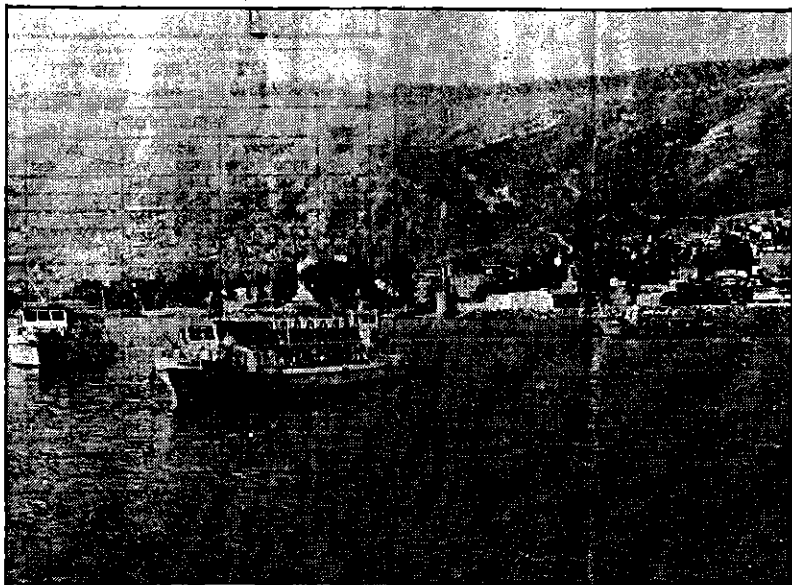
נח"ב נפט בע"מ,

חב' החשמל לישראל בע"מ.

1

איגוד קציני הים מתריע בפני משרד התחבורה

“קברניטי חלק מספינות הסייולים השטות על הכנרת ועליהן מאות נוסעים, הם לכל היותר ימאים בתחפושת, שמעולם לא הוסמכו לפקד על אנייה” אין פיקוח גם על כשירות יתר אנשי הצוות



השפינות טיול על הנובר. לספינות בתצלום, אין כל קשר לטעמת איגוד קציני הים.

מאת דוד זוהר

איגור קציני היט, התריע בפני מינהל הספנות של משרד התחבורה כי קיימת הפקדת בנשא הפיקוח והאכיפה של חלק מספינות הסוואה הפועלות ככגרת זבים סוף, דבר העלול לגבות מחיר כבד בחיי אדם.

האיגוד טוען כי חלק מספחות היטולים בכנרת, המסיעות עד 400 נוסעים בכל העלות, קרוב למעשה, ספחות נוסעים לכל רכב, אולם אין שום מניע לגבי שירותו של הכות האוניה.

לדברי האיגוד, להפסדן של האוניה, הלזס ברור בכל מרי ורכב על קו 4 סמים עד הכתמים, אינו, למעשה, קצין כלל, לא רוב הכשרה מעשה ועודית בכל תוצע כדי לתפוס אוניה, יצר בוח כל השנים, והתנתות נכסיו יחידים.

גם האתראים על המכונה לא עברו הכשרה והליכי הסמכה מתאימים. נסעו.
במכתב למנהל הפינהל לסמנות נסעו עוד: "המצב ככגרת
הוא תמור.

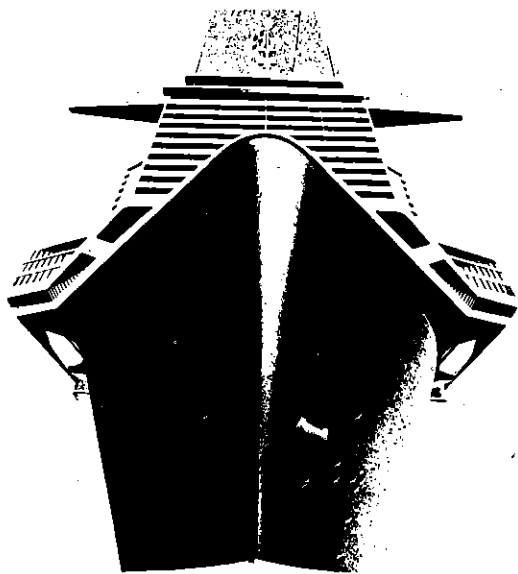
■ לא מוסמכים ולא מתורגלים

“כלי שייס קטנים ובתונים מסליגים בקירבה רכה זה לזה כאשר חלק ניכר ממפעילי כלי השייס אינם מוסמכים בדיון ואינם מתורגלים במניעת מצבי חירום”.

גם בים סוף, קיבל איגוד הקצינים, המצב אינו טוב יותר. גם כאן מפעילים גורמים שונים כלי שיט רבים בלא צווח מוספין. "גורמים שונים מהציגים עצמם כ"מפעילי טיולים" למרות שאין להם כל הכשרה והסמכה להפסוק בכך. וחמור מזה המצב במחלקת המבטות של סיניא אלה, מחזיר האיגוד.

כרוגמא לכך הוא מביא את התקלה שאירעה בספינה 'טו' אלן, אשר לרעת האדוואר הפליגה למסע ארוך ללא מכונאי מטוס, כשהזות שלה לא היט מסוגל להתגבר על תקלות אלו, כזן חמיה במסערת תרעל. תוצאות חסר סיכוייטו של קליט, בנות מרוב לתקרת בליגולומים חסר סיכוי חיל חיל הם סיסי חיל האויר, צוות הספינה והטוסעים את ויחיה, נסעו בשניה לפיגול הספנות. האידעד מוכיז גא את אסון הספינה אלוכיה והתפוסות הספינה 'אילי'.

משדד התחבורה ומינהל הספנות סרס הגיבו לסענות ואחד
רות אלו.

[illegible]

מנו ספנות בינלאומית

בראי העיתונות



מנכ"ל צים מבקר את הממשלה על
מדיניות הובלת המטענים האסטרטגיים

[illegible]

אליגור קציני־יהים מסרב לפרק את "הרשות לרווחה לימאים"

[illegible]

במספר 89 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 90 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 91 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 92 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 93 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 94 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 95 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 96 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 97 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 98 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 99 הודו בניו החרה ביהודה
במספר 100 הודו בניו החרה ביהודה

צוות אוניה של צים מונע
מסירתה לקונה בנמל פיראוס
האיגוד המקצועי תובע מו"מ על זכויות העובדים

מאת נורית בהנא
סופרת "הארץ" לענייני ספנות

צוות האונייה "בשור" של חברת
צ'ס מגז שלוש את הספנתה בנמל
פיראוס, לקראת מסירתה לקונה
לאחר שנמכרה. איגוד הימאים
הדיוגיים והקצינים הורה ל-28
אנשי הצוות שלא לרדת מה האונייה
והלימנע מלשתף-נפול עם מערכת
הספנתה עד לקיום מ"מ עם צ'ס.
לשם הבטחת זכויות הימאים.
האונייה הגיעה שלוש לפיראוס
מגובורוסוס שבגרמניה המערבית.
רב החבל של הבשור, ורוון
גרנד, אמר תאמול בשעה מפיצראוס:
"המוראל גבוה" וסירב למסור פר
ס"מ. מזכיר איגוד קציני הים שלמה
אלימור מסר: "הדענו לקבלת צ'ס
שלאנו מבקשים לקיים מ"מ בנושא
זכויות הימאים. אי אפשר שהחברה
ותציא כל שם אונייה כמנעולתה".

בארגון התרחש סכסוך כבדה
גם בקשר לשיח האוניות "הים"
באר שבע שמכרה צ'ס. "על פי
המסמך העובדה, תפקיד איגוד הימאים
לדאוג לתעסוקת חבריו. באחריות
ממשל-תהליך-ממשל הצוות השור
ממשל-אוניות צ'ס, אמר אלימור.

בית-ים נגד משרד התחבורה בנושא
העסקת ימאים ישראלים.
"מסירת האונייה בשור לידים זרות
גורמת לזכויות ימאים לא קבועים,
הפסד תעסוקה לימאים קבועים
ואפשרויות מופתחות לקידום
העסקה ימית, סעו אלימור.
אליהו שרגא, יוזם צ'ס מסר בת'
גובה: "האונייה בשור, שרכשנו לצורך
הובלת גרעינים מארצות הברית,
כבר ישנה, בת כ-16 שנה, מסוג
אוניות 'פנמקס'. לפני שנה נקטה
הממשלה במדיניות ליברליזציה
בהובלת הגרעינים והחזרה נגמר".
דוברי הוובו לפני הצי שנה הודיעה
החברה לאיגוד הימאים שמאחר
שאין לאונייה תעסוקה עומדים
למכור אותה. עם זאת, מסר שרגא,
"אף ימאי של צ'ס לא יפוטל".

בשבוע שעבר במסגרת הציים
קוריאלי החדשה לחברה - ובאוניות
ההרדושיים יש מקומות לצוות ישראלי.
אין, לרובי שרגא, בריחה מה הדגל
הישראלי בחברת צ'ס יש רק 2%
ימאים וריים ב-40 אוניות. החברה גם
הוכרת כמה העסקת אוניות, של
גביה. העסקת ימאים וריים היא
בהסכמת איגוד הימאים.

לזכרו של אלי אפשטיין

שיר נכתב ע"י חברנו אלי אפשטיין ז"ל, ימאי ותיק ואדם בלתי שגרתי, שהלך לעולמו והשאיר רישומו בקרב חבריו ומכריו.

אלי אהב את החיים ואהב חברה ופטירתו הפתאומית יצרה חסר מכאיב בקרב משפחתו וכל חבריו. יהי זכרו ברוך!

מזכירות האיגוד



בית

יש דברים מרובים וחשובים בעולם
מכל הוא ביתו של אדם
וכמו שאדם מאדם הוא שונה
כך שונים הבתים שאותם הוא בונה

כי בית אינו רק גג וקירות
כי בית אינו רק צירוף של דירות
כי בית אינו סתם מבנה של בטון
כי בית מעביר הרגשת בטחון

יש בתי עשירים העולים כסף רב
ארמונות נוצצים מצופים בזהב
יש בתים הנראים כמעשה אמנות
אך הבא אל תוכם מרגיש ריקנות

יש בית שהוא כמבצר על ההר
יש בית והוא כארמון מפואר
אך לא העיקר הוא ארמון או ביקתה
חשוב הוא הבית - שבנית אתה

כי בית הוא פרח, שולחן עם מפה
כי בית הוא גג ופינה חמימה,
יש בית והוא צריף או צריפון
יש בית והוא רק אוהל קטן
יש בית ובו רק מצע על הקש
אבל מה שחשוב בו איך המרגש

ועל כן חשוב להזכיר ולזכור
כי על הבית צריך להגן ולשמור
אך אין כה יקר כביתו של אדם

אלי אפשטיין

משתתפים בצערם של חברינו:

דוד יואל מ/מ - במות אימו ז"ל
יוכלמן יחזקאל מ/ר - במות אביו ז"ל
אפניק שמואל ר/ח - במות אישתו ז"ל
אורי שרמן מ/ר - במות אימו ז"ל
אביזמר עמרם כלכל ראשי - במות אחותו ז"ל
אלי רומנו מזכיר - במות חמתו ז"ל

מודיעים בצער על פטירתם

של חברינו:

אלטשולר יעקב מ/ר, ז"ל
אפשטיין אלימלך קצין מכונה, ז"ל
שיבר נתן כלכל ראשי, ז"ל

מזכירות האיגוד

דקלה בשביל הבריאות



דקלה - חברה לביטוח בע"מ

לכל ציבור הימים

קצינים, ימאים ודרוגים ובני משפחותיהם שלוחה

שנת הפלגות רגועות ושקטות במים בוטחים,
שנת בריאות איתנה - ובריאות שן תקינה.

זאת לאחר הטיפולים המתמשכים לאורך התקופה האחרונה.