

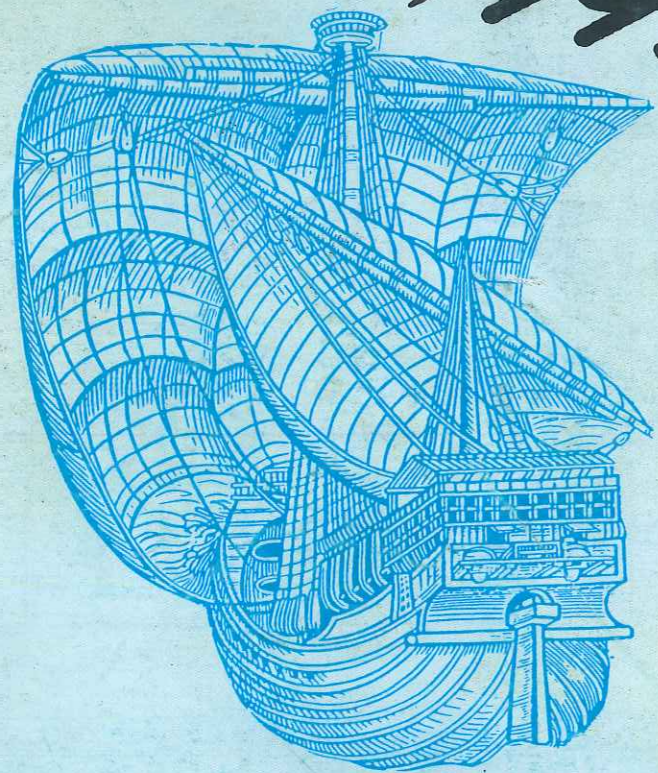
# בטאון קצין הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-י  
גיליון 34 אלול, תשנ"ב ספטמבר, 1992



חיפה, רח' הפרסים 22, ת.ד. 9512 טל. 04-512231-2, 04-524288-9 מברקים: איספוגרם, מיקוד 5662

הכל אוציו  
הסנק הצבובה  
(ונספיוו)  
לפני 1992



# 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.

# בטאון קצין הים הישראלי

גיליון 34 אלול, תשנ"ב ספטמבר, 1992 בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים

חיפה, רח' הפרטים 22, ת.ד. 9512 טל. 04 512231 2, 04 524288 9 מברקים: איספוגרם, מיקוד 35662

## THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

ISRAEL, HAIFA 22, HAPARSIM ST. P.O.B. 9512  
TEL. 04-512231-2, 04-524288-9  
ISSOFFGRAM ZIP CODE 35662

המערכת:  
שלמה אלימור  
אפרים מרקוביץ  
מרדכי חבר  
יעקב דרימר  
סדר והדפסה:  
דפוס נווה, חיפה

## בגליון זה

1	דבר המערכת
2	ד"ר המזכירות
3	העקרונות להסכמים קיבוציים לשנת 1992
3	חופש עתידי
4	הסכם קיבוצי מיוחד לחטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים
4	צוות חוף
6	הסכם קיבוצי מיוחד לחטיבת הקצינים
8	הסכם קיבוצי מיוחד לביטוח אובדן כושר עבודה
9	הסכם הביטוח
11	זכרון דברים לחידוש הסכם ביטוח שיניים
12	הארכת הסכם "מתנת חיים" לחברי האיגוד
12	שיחות טלפון מהאגיה
13	להוריד העלות בספנות הישראלית (1)
13	צי הסוחר הישראלי-יולי 1992/ר/ח אמרים מרקוביץ
16	פטור ממס לימאים הדניים
17	להוריד העלות בספנות הישראלית (2)
18	סקירה על תרשיש/ר/ח מורדי חבר
20	לכלים-הצעה אלטרנטיבית/יוסי סוסן
21	איתור פתרונות לבעיות בטיחות באניות צובר/ר/ח יצחק הורוביץ
26	משחזות דיסקה/ר/ח אריה קדזבום
30	שעות נוספות לקצינים בכירים
30	חוזר לרבי חובלים
31	מצוקת כוח אדם ימי
32	תקנות מיסוי הנוגעות לספנות
33	פטור מכס עבור צוות ימאים באניות צי הסוחר הישראלי
34	מכתבים למערכת
38	ברכות
39	בעין התקשורת

## דבר המערכת

לצערו, לא התגברנו עדיין על הנקודה החלשה שבאירגון שלנו - התקשורת עם ציבור חברי האיגוד. גם הפעם עבר זמן רב מאז הוצאת הבטאון האחרון ואין ביכולתנו לכסות בבטאון זה את כל אשר התרחש באיגוד, במשך תקופה זו. ניסינו אמנם להפנות על חיסרון זה על ידי הוצאת חוזרים לחברים במשך 10 החודשים שחלפו, אך אין אנו מתיימרים שבכך עשינו די - בכל הקשור לתיקשורת עם ציבור חברי האיגוד. מכל מקום, אנו מנסים להביא בבטאון זה את הדברים החשובים ביותר, אשר מעניינים, או אמורים לעניין, לדעתנו, את ציבור הקצינים ובין השאר העתקים מלאים של:

1. הסכם העבודה לשנת 1992 עם זכרון דברים המצורף אליו.
2. מוליסת הביטוח ל"אובדן כושר עבודה באוניות ישראליות".
3. חידוש והרחבת ביטוח השיניים, הכולל צירוף בת-הזוג.
4. מכתב מאיגוד הקצינים הדני אלינו, המפרט בהרחבה את ה"חוק הדני" לעידוד הספנות משנת 1988 - מתורגם לעברית. אנו מקיים שתמצאו עניין בחוברת זו, ואולי אף נזכה לתגובות הקוראים, דבר שעשוי לעודד אותנו לצאת מוקדם יותר עם הבטאון הבא.

# רמון - כי אם לבטח אז בהגיון

רמון ביטוח ופיננסים בע"מ

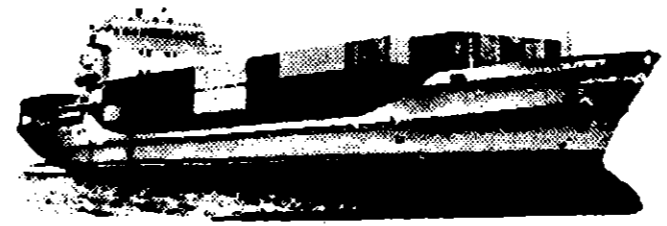
צלצל והזמן אותנו, אל תכין כסף!  
נבוא, נבדוק, נציע, נייעץ ונסביר  
ללא התחייבות מצידך.  
רק אתה יכול להרויח מן ההזמנה.  
משרד ראשי: (לפנות ליוסי)  
רח' החשמונאים 90, תל-אביב,  
טלפונים: 03-5615183-4-5  
סניף חיפה: (לפנות לשי)  
שער פלמר 1, חיפה  
טלפונים: 04-674318-20-21

מנכ"ל: גב' מיקי שמלצר  
35 שנות נסיון עשיר בכל ענפי הביטוח.  
ביטוח פרטי, 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.



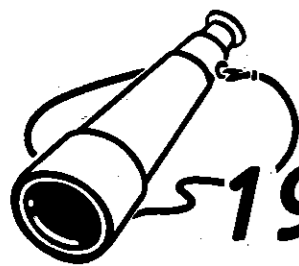
ISCONT SHIPPING LTD.

# קו ספנות סדיר לשרות היבואנים והיצואנים



★ אוניות מכולה חדישות  
★ 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



# העקרונות להסכמים הקיבוציים לשנת 1992

ה-1.12.92. תמורת התחייבות החברה כמפורט בהסכם המצורף, ינוכה 0.17% מתוספות השכר המצויינות בסעיף 1 לעיל, דהיינו, התוספות שתחושבנה בטבלאות השכר תהיינה בשעור של 6.33% ו-4.33% בהתאמה.

4. תוספת הותק בתפקיד הנזכרת בסעיף 2 לעיל תהווה חלק ממשכורת החוף של הקצינים ותחול עליה תוספת היוקר כמקובל.

5. חופשת מחלה של עד 4 ימים בזמן היות הקצין בחופשת חוף לא תזכה את הקצין ב"דמי מחלה".

6. החברה תוציא הנחיות לר/חובלים בקשר לסדרי העבודה של הקצינים באניות.

7. בעת חופשת מחלה באניה יהיה הקצין החתום על חוזה שירות זכאי לתשלום מלוא שכרו.

8. הסתיים חוזה שירות בערבי שבת או חג אחרי השעה 14.00 יהיה הקצין זכאי ליום חופש בגין אותו ערב שבת או חג.

9. עם חתימת ההסכמים הקיבוציים תמחקנה כל התביעות שהוגשו לבית הדין לעבודה ו/או לכל ערכאה אחרת הקשורות במו"מ להסכם הקיבוצי לשנת 1992.

כמו-כן מתחייבים בזה הצדדים שלא להגיש כל תביעות אחרות באותו

## זכרון דברים

נחתם ביום 9 ביולי 1992

בין

האיגוד הארצי לקציני הים מצד אחד;

לבין

איגוד חברות הספנות הישראליות מצד שני;

הצדדים הסכימו ביניהם על העקרונות הבאים שיכנסו להסכמים הקיבוציים לשנת 1992 לר/חובלים מ/ראשיים וקצינים בהתאמה.

1. תוספת לשכר השקלי החל ב-1.1.92 תהיה בשעור של 6.5% לר/חובלים מ/ראשיים ו-4.5% לקצינים.

2. הקצינים יקבלו בנוסף לאמור לעיל תוספת ותק בתפקיד ששוויה 2% מהשכר השקלי.

תוספת זו תנתן לשנה השביעית, השביעית והשנה החמישית בתפקיד, לחובל ראשון, חובל שני וחובל שלישי בהתאמה. שעורי התוספת יחושבו בהתאם לשווי של 2% כאמור לעיל.

3. ייחתם הסכם קיבוצי מיוחד לענין ביטוח אובדן כושר עבודה באניות ישראליות כמפורט בהסכם הקיבוצי המיוחד, אשר יכנס לתוקפו לא לפני



אין ספק שזוהי הבשורה הטובה ביותר ששמענו ב-15-10 השנים האחרונות מאז תחילת דעיכתו של צי הסוחר שלנו.

## משתפר מעמדנו הבינלאומי

במישור הבינלאומי, בעיקר במסגרת איגוד התובלה הבינלאומי, ITF, ממשיך איגוד קציני הים הישראלי לשמור על תדמיתו החיובית ומעמדו הולך ומשתפר.

לעובדה זו גם קשר ישיר לביצור מעמדו של האיגוד בעיני המימסד הישראלי.

ה-1.11.92 נקבע כיום כינוס המועצה המשותפת של האיגוד וחבריה המעוניינים להיות נוכחים בישיבות המועצה הפתוחות לציבור חברי האיגוד - מוזמנים.



# דו"ח המזכירות

המקביל שנעשה באיגוד הדירוגים תראה גם היא כי הצלחנו לקבל תנאים טובים בהרבה. בקשר לביטוח זה נציין רק כי כוונת הביטוח היא באמת רק למקרים שבהם מבוטל פנקס הימאי מסיבות רפואיות אוביקטיביות ואין בכוונתנו לאפשר ניצול לרעה של ביטוח זה לחברים אשר מסוגלים להפליג - מבחינה רפואית - גם אם יש להם קשיים כאלה או אחרים.

## שר התחבורה - יפעל ברוח המלצותינו

נושא נוסף שעסקנו בו - ואנו רואים בו חשיבות עליונה - הוא הנסיון לאפשר את הצלתו של צי הסוחר הישראלי מגסיסתו המתמשכת.

חילופי השלטון בישראל נותנים תקווה מיוחדת לאפשרות המשך קיומו ואף חידושו והגדלתו של צי הסוחר שלנו.

שר התחבורה החדש, ישראל קיסר, המוכר לנו אישית והמכיר אותנו מקרוב, מתקופת היותו יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסדרות (עוד בטרם נבחר למזכ"ל), הפיח בנו תקווה אמיתית, כבר בצעדיו הראשונים במשרד התחבורה.

בפגישת מזכירי האיגוד עם כבוד השר,

ב-19.8.92, נדונו באופן רציני וענייני הצעות האיגוד להתחדשות צי הסוחר כפי שהן מופיעות במאמרו של מזכיר האיגוד ר/ח אפרים מרקוביץ, המופיע בביטאון הנוכחי, ואשר נשלח לשר כבר בימים הראשונים להכנסו לתפקידו.

בקבלת הפנים שערכה הנהלת "צים", באניה "צים ישראל", הכריז שר התחבורה קבל עם ועדה, כולל נציגי התיקשורת, כי הוא התחיל כבר לפעול למען חקיקה חדשה בספנות, בעצה אחת עם איגוד קציני הים וברוח הצעות האיגוד.

במרכז הפעילות שלנו בחודשים דצמבר 91 - יולי 92 עמדו המאבקים לחידוש הסכמי העבודה הקיבוציים על נספחיהם. ב-8.12.91 הגיש האיגוד מסמך לחברות הספנות ובו פירט את כוונותיו לשנת 1992.

**התביעה היחידה שהוצגה כאולטימטיבית היתה עדכון השכר השקלי לערכו הריאלי, כפי שהיה ב-1991, בעוד ששאר התיקונים בהסכם הוגדרו כלא אולטימטיביים וכבאים על חשבון הנתניה הכספית הכוללת מצד חברות הספנות.**

לצערו (ובדיעבד לצערם הרב יותר של בעלי האוניות) לא השכילו העומדים מולנו במו"מ להכנס איתנו למשא ומתן רציני ובעל מגמה חיובית, אלא חשבו שאנו מגלים חולשה וניסו לנצל זאת על מנת להרע את תנאי עבודתנו.

התוצאה היתה, כידוע לכל ציבור חברי האיגוד, מאבקים מרים אשר גרמו נזקים רבים בעיקר לחברת "צים" (אשר היא למעשה הקובעת באיגוד חברות הספנות) ואשר בסופם זכינו להסכם טוב יותר מכפי שהיינו מוכנים להתפשר עליו בחודש דצמבר 91.

הסכמי העבודה הסופיים לשנת 1992, כולל הביטוחים הכלולים בהם מופיעים בפירוט בחוברת זו ומדברים בעד עצמם.

לגבי "ביטוח אובדן כושר עבודה", או בלשונו, "ביטוח פנקס ימאי" נציין כי כל חבר איגוד אשר עשה ביטוח כזה באופן פרטי (וידוע לנו כי ישנם כאלה) יוכל להשוות ולראות כי הביטוח הקולקטיבי שעשינו נותן הרבה יותר הן מבחינת הקריטריון (במקרה שלנו הקריטריון ברוך וחד-משמעי - ביטול תוקף פנקס הימאי מסיבות רפואיות) והן מבחינת התקבולים, יחסית לגובה הפרמיה.

אותה השוואה אם תעשה עם הביטוח

הקשר או לנקוט בצעדים מכל סוג שהוא כנגד מי מהצדדים או מהעובדים הקשורים למי מהצדדים, בכפוף לאמור בסעיף 11 להלן.

10. במקרה שהאיגוד יהיה סבור ששוויון הכולל של ההטבות שניתנו לאיגוד הימאים הדירוגים בשנת 1992 עולה על שוויון הכולל של ההטבות שניתנו לאיגוד הקצינים יהיה האיגוד זכאי לתבוע השלמת ההטבות לקצינים בהתאם.

בהעדר הסכמה בין הצדדים תובא התביעה ע"י האיגוד בפני הבורר הראשי ופסיקתו תחייב את הצדדים.

לענין זה שוויו של סעיף 5 לעיל מהווה 0.5% ממשכורת חוף.

11. חברת "צים" תחזיר במשך חודש יולי 1992 את כל הסכומים שלא שולמו לקצינים באניותיה בהקשר לצעדים שנקטו ע"י האיגוד עובר לחתימת ההסכם הקיבוצי.

עקב הסתייגות החברה מחבותה לבצע תשלומים אלה, כולם או בחלקם, יובא הנושא לבוררות והכרעת הבורר תחייב את הצדדים.

12. ההסכמים הקיבוציים המפורטים לר/חובלים מ/ראשיים ולקצינים לשנת 1992 על פי העקרונות הנ"ל ייחתמו ע"י הצדדים מיד לאחר החתימה על זכרון דברים זה.

בניגוד מוחלט לחוזה העבודה ולחוקי העבודה.

אנו נמשיך להאבק נגד שיטה זו ולא נאפשר מתן ימי חופש על חשבון הפלגות עתידיות.

הקצינים מתבקשים בזאת, עם ירידתם לחופש, להתעדכן אצל ממוני היחידות על יתרות זכות בימי חופשתם

## חופש עתידי

מזה זמן מה ובפרט בעת האחרונה - אנו נתקלים במושג חדש, הנקרא "חופש עתידי".

ברצוננו להסב את תשומת ליבכם ששיטה זו של "חופש עתידי" היא

לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק...

ולהודיענו מידית על כל נסיון או כוונה מצד החברה ל"העניק" להם חופשה עתידית.

מורדי חבר-יענקל'ה דרימר  
מזכירי חטיבת הקצינים.



# הסכך קיבוצי מיוחד לחטיבת רבי-חובלים ומכונאים ראשיים

נחתם ביום 12 ביולי 1992

**ב. סעיף 3.1 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:**  
 3.1" טבלת שכר העבודה ותמורות אחרות לרבי חובלים ומכונאים ראשיים בתוקף מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר 1992 מפורטים בטבלה בנספח 1 המהווה חלק בלתי נפרד מהסכך זה."  
**ג. סעיף 3.12 - בסיפא של הסעיף יוסף כדלקמן:**  
 "הסתיים חוזה השרות כאמור אחרי השעה 14.00 יהיה זכאי ליום חופש בגין אותו ערב שבת או חג."  
**ד. סעיף 4.6.3 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:**  
 4.6.3" א. השתתפות רב החובל/מכונאי ראשי בחופשת מחלה בחוף. חלה רב חובל/מכונאי ראשי בעת היותו זכאי לתשלום משכורת חוף בלבד, לא יהיה זכאי לתשלום דמי חופשת מחלה בעד תקופות מחלה שאינן עולות על 4 ימים. תקופות מחלה רצופות ללא הפסקה ביניהם תחשבנה לתקופת מחלה אחת.  
 ב. תעודת מחלה בישראל, חלה רב החובל/מכונאי ראשי בישראל,

בין ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י האגף לאיגוד מקצועי והאיגוד הארצי לקציני ים, חטיבת רבי חובלים ומכונאים ראשיים מצד אחד; לבין איגוד חברות הספנות הישראליות בשם כל אחת מחברות הספנות החברות בו מצד שני; לפיו הסכימו הצדדים כי ההסכך הקיבוצי המיוחד לרבי חובלים ומכונאים ראשיים שנחתם בין הצדדים ביום 27 באוקטובר 1991 (לגבי התקופה מ-1.1.91 עד 31.12.91 "ההסכך הקיבוצי") יחודש למשך התקופה מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר 1992, וזאת בכפוף לשינויים המפורטים דלקמן:  
**א. סעיף 1.3.1 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:**  
 1.3.1" תקופת תוקפו של הסכך זה היא מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר 1992 אלא אם נאמר בו אחרת במפורש."

הוא יקבל תשלום בעד ימי חופשת המחלה כאמור לעיל על פי תעודת מחלה מאת רופא מורשה של קופת חולים מוכרת.  
**ה. סעיף 4.28 - יוסף כדלקמן:**  
 4.28" החברה תישא בהוצאות שכר הלימוד של רב חובל/מכונאי ראשי קבוע, ללימוד תואר במוסדות להשכלה גבוהה המוכרים על ידי משרד החינוך, או ללימודי מחשב במסגרת לימודי חוץ במוסדות השכלה גבוהה כנ"ל. הלימודים יתקיימו בזמנו הפנוי של רב החובל/מכונאי ראשי והוא לא יהיה זכאי לחופשה בגין לימודים אלה. תשלום שכר הלימוד ייעשה עם הצגת אישורים מתאימים מהמוסד בו הוא לומד.  
**נספחים:**  
 נספח 1 טבלת השכר לתקופה מ-1.1.92 עד 31.12.92  
 נספח 2-3 אין  
 נספח 4  
 נספח 5 רבי חובלים ומכונאים ראשיים בצוות חוף.

## טבלאת שכר לרבי חובלים ומכונאים ראשיים בתוקף מ-1.1.92

דרגה	שכר יסוד משולב	תוספת ותק לשנת ותק	תוספת אישה	דמי הבראה	מקצועיות	אחזקת רכב וטלפון	תוספת ים	תוספות מיוחדות לסוגי אוניות וקוים			תוספות שירות ארוך
								א'	ב'	ג'	
	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
רב חובל 1	4601	79.23	22.70	226	49	973.57	3174	774	620	376	376
רב חובל 2	4397	79.23	22.70	226	49	973.57	2975	774	620	376	376
רב חובל 3	4196	79.23	22.70	226	49	973.57	2779	774	620	376	376
מכונאי ראשי 1	4531	79.23	22.70	226	49	973.57	3174	774	620	376	376
מכונאי ראשי 2	4338	79.23	22.70	226	49	973.57	2975	774	620	376	376
מכונאי ראשי 3	4128	79.23	22.70	226	49	973.57	2779	774	620	376	376

**סעיף 3.2.3 תוספת ותק שניה (מעל 9 שנות ותק פיקוד) 33.65 ש"ח. החל מ-12 שנות פיקוד 47.06 ש"ח.**  
 הערה: רכיבי השכר הנ"ל כוללים ומכסים את כל תוספות היוקר שניתנו עד 1.1.92

### סיווג ודרגות

דרגה 1 מ-7 שנות ותק בים בתפקיד רב-חובל/מכונאי ראשי.  
 דרגה 2 מ-4-6 שנות ותק בים בתפקיד רב-חובל/מכונאי ראשי.  
 דרגה 3 עד 3 שנות ותק בים בתפקיד רב-חובל/מכונאי ראשי.

הסכך קיבוצי מיוחד לרבי חובלים ומכונאים ראשיים (בהתאם לסעיף 3.10 להסכך - נספח 5).  
 הטבלה בסעיף 2.3 בנספח תתוקן כדלקמן:  
 תעריפי תשלומים גלובאליים ושעות נוספות - צוות חופי - לתקופה מ-1.1.92 - בשקלים חדשים:

הסכך קיבוצי מיוחד לרבי חובלים ומכונאים ראשיים (בהתאם לסעיף 3.10 להסכך - נספח 5).  
 הטבלה בסעיף 2.3 בנספח תתוקן כדלקמן:  
 תעריפי תשלומים גלובאליים ושעות נוספות - צוות חופי - לתקופה מ-1.2.92 - בשקלים חדשים:

הדרגה	ר/חובל-מ/ראשי	הדרגה	ר/חובל-מ/ראשי
מעל 8 שעות	170.57	מעל 8 שעות	168.22
מעל 16 שעות	85.29	מעל 16 שעות	84.10

התעריפים הנ"ל הינם בתוקף החל מתאריך 1.1.92 וכוללים תוספת יוקר של 1.4% שניתנה ב-1.1.92.

## מריגולף בע"מ

### MARIGULF LIMITED

**בת-גלים / חיפה, רחוב פנת-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**

### צוות חוף

על פי סעיף בחוזה העבודה הקיבוצי לקצינים, בתנאים מסויימים זכאים הקצינים המשרתים באוניות חברת "צים" בארץ לצוות מחליף בזמן עגינתם. במהלך המו"מ על חידוש הסכמי העבודה ל-1992 הגישה החברה הצעות נוגדות לשינוי הסכך העבודה.

אחת מבקשות החברה (שלא התקבלה!) היתה ביטול הסעיף הנ"ל וחיסול הצוות החופי. לטענתם, נתקלים בקשיים רבים להוציא לפועל סעיף זה וזאת עקב אי-שיתוף פעולה מצד הקצינים הנמצאים בחופשה. מי כמוכם יודע ומכיר את ההרגשה הטובה והצורך להיות חופשי בנמלי הבית, אנו פונים ומבקשים מכל הקצינים לגלות

יותר הבנה וסולידריות כלפי חבריהם. כוחנו טמון באיחודנו! על-כן הינכם מתבקשים לשתף פעולה עם ממוני כוח-אדם ביחידות, להענות לבקשותיהם ולעבוד מספר ימים בזמן חופשתכם בצוות חופי.

מוודי חבר-יענקל'ה דרימר  
 מזכירי חטיבת הקצינים

# הסכס קיבוצי מיוחד לחטיבת הקצינים

נחתם ביום 12 ביולי 1992

בין ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י האגף לאיגוד מקצועי והאיגוד הארצי לקציני ים, חטיבת הקצינים מצד אחד; לבין

איגוד חברות הספנות הישראלית בשם כל אחת מחברות הספנות החברות בו מצד שני;

לפיו הסכימו הצדדים כי ההסכס הקיבוצי המיוחד לקציני הים שנחתם בין הצדדים ביום 28 ליולי 1989 והוארך על פי זכרון הדברים שנחתם בין הצדדים ביום 16 למאי 1991, יחודש למשך התקופה מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר 1992, וזאת בכפוף לשינויים המפורטים דלקמן:

א. סעיף 1.3.1 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"1.3.1 תקופת תוקפו של הסכס זה היא מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר

שכר העבודה ותמורות אחרות לקצינים בתוקף מ-1 בינואר 1992 ועד 31 בדצמבר 1992 מפורטים בטבלת השכר בנספח 1, המהווה חלק בלתי נפרד מהסכס זה".

ג. סעיף 4.2.3 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"4.1 תוספת יוקר תוספת יוקר תשולם בשיעור ובמועדים בהתאם להסכס שבין ההסתדרות העובדים הכללית ולשכת התאום של הארגונים הכלכליים. לגבי תוספת יוקר בתקופת תוקפו של הסכס זה,

תוספת היוקר תשולם על שכר היסוד המשולב, תוספת ותק, תוספת ותק בתפקיד ותוספת אישה בלבד, אולם לא תהיינה תקרות שכר לצרכי תשובת תוספת היוקר על מרכיבי שכר אלה. ד. סעיף 4.2.5 - יוסף כדלקמן:

"4.2.5 תוספת ותק בתפקיד קצין אשר ישרת בתפקידו בתחום אחת מן התקופות המפורטות בטבלה להלן

עבור כל שנת ותק בתחום התקופה והיא תהווה חלק ממשכורת החוף. עם הגיע הקצין לותק בתפקיד כמספר השנים המירבי בתחום התקופה לא יהיה הקצין זכאי לתשלום ותק בתפקיד עבור שנה נוספת כלשהי.

קצין אשר קודם בתפקיד לא יהיה זכאי עוד לתשלום תוספת ותק בתפקיד כלשהו בגין תפקידו הקודם. ה. סעיף 4.16 - בסיפא של הסעיף יוסף כדלקמן:

"הסתיים חוזה השרות כאמור אחרי השעה 14.00 יהיה זכאי ליום חופש בגין אותו ערב שבת או חג".

ו. סעיף 5.5.3 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"5.5.3 א. השתתפות הקצין בחופשת מחלה בחוף

חלה הקצין בעת היותו זכאי לתשלום משכורת חוף בלבד, לא יהיה זכאי לתשלום דמי חופשת מחלה בעת תקופות מחלה שאינן עולות על 4 ימים.

התקופה (תחום שנות ותק בתפקיד)	התפקיד	סכום תוספת ותק בתפקיד לכל שנה (בתחום התקופה (שקלים בחודש)
7-18	ח/ראשון, מ/ראשון	30
7-18	חשמלאי ראשי, אלחוטאי	27
7-16	ראשי, גזבר ראשי	22
7-16	ח/שני, מ/שני	21
7-16	חשמלאי מוסמך, אלחוטאי	16
5-15	יחיד, כלכל ראשי	
5-15	ח/שלישי, מ/שלישי	

1992 אלא אם נאמר בו אחרת במפורש".

ב. סעיף 4.1 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"4.1 טבלאת השכר

יהיה זכאי לתוספת ותק בתפקיד. תוספת הותק בתפקיד תשולם החל בשנה הראשונה של תחום התקופה כאמור. תוספת הותק בתפקיד תשולם בשיעורים המפורטים בטבלה להלן

תקופות מחלה רצופות ללא הפסקה ביניהן תחשבנה לתקופת מחלה אחת. ב. תעודת מחלה בישראל חלה קצין בישראל, הוא יקבל תשלום בעד ימי חופשת המחלה כאמור לעיל

על פי תעודת מחלה מאת רופא מורשה של קופת חולים מוכרת.

ז. סעיף 5.5.6 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"5.5.6 שכר בעת חופשת מחלה באוניה בעת חופשת מחלה באוניה יהיה הקצין החתום על חוזה שרות זכאי לתשלום מלוא שכרו.

ח. סעיף 8.10.10 - במקום הסעיף הנוכחי יבוא:

"8.10.10 בורר ראשי ומועמדים לכהן כבוררים

הצדדים מתחייבים למנות מעת לעת בורר ראשי ומועמדים לבוררים מוסכמים כמשמעם בסעיף זה, לשם ביצוע הבורריות עפ"י סעיף זה.

עפ"י התחייבותם הנ"ל ממנים בזה הצדדים את קמ"ר נתי ים כבורר הראשי למטרות פרק זה.

האנשים ששמותיהם נקובים להלן הם

## טבלאת שכר לקצינים בתוקף מ-1.1.92

דרגה	שכר יסוד משולב	תוספת ותק לשנת ותק	תוספת אישה	דמי הבראה *	ספרות מקצועית	הוצאות נסיעה בתפקיד	תוספת ים	תעריף שעה	תוספות מיוחדות לסוגי אוניות וקוים			תוספת שירות ארוך
									א'	ב'	ג'	
	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	שקל	\$	\$	\$	\$	\$	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ח/1, מ/1	3052	86.68	21	216	36	485.20	2035	-	596	475	291	291
חשמלאי ראשי	2934	85.34	21	216	36	485.20	1772	-	580	463	282	282
אלחוטאי ראשי	2934	85.34	21	216	36	485.20	1674	-	580	463	282	282
גזבר ראשי	2934	85.34	21	216	36	485.20	1576	-	580	463	282	282
ח/2, מ/2, חש.	2505	74.49	21	216	36	389.69	1406	9.82	479	383	233	233
מוסמך, א/יחיד	2505	74.49	21	216	36	389.69	1406	-	479	383	233	233
כלכל ראשי	2290	72.91	21	216	36	389.69	1045	7.38	403	322	197	197
חשמלאי	2290	72.91	21	216	36	389.69	940	-	403	322	197	197
כלכל זוטור	2053	43.98	21	216	36	389.69	940	6.16	348	279	168	168
ח/4, מ/4												
אלחוטאי שלישי												

הערה: רכיבי שכר אלו כוללים את כל תוספות היוקר שניתנו עד 1.1.92.

גדות-ים בע"מ  
מיכליות לכימיקלים

OWNERS  
OPERATORS  
AGENCIES

GADOT-YAM Ltd.  
CHEMICAL TANKERS

בעלים  
מפעילים  
סוכנויות



רח' הירקון 78, ת"א 63903  
Tel-Aviv, Israel  
P.O.B 3196, Tel. 661792  
מברקים: גדותים תל-אביב  
Cables: Gadotyam Tel-Aviv  
טלפקס: 03-371348

חיפה, העצמאות 102, טל: 04-535216

# הסכם קיבוצי מיוחד לביטוח אובדן כושר עבודה

נעשה ונחתם בחיפה ביום 12 ביולי 1992

**"המבטח"** - חברת הביטוח אשר עמה יתקשר האיגוד בביטוח אובדן כושר עבודה.  
**"פוליסת הביטוח"** - פוליסת ביטוח אובדן כושר עבודה שתוצא על ידי המבטח.  
שאר המונחים המופיעים בהסכם זה יפורשו בהתאם למשמעות הניתנת להם בהסכם הקצינים.

2. ביטוח אובדן כושר עבודה  
2.1 האיגוד מתכוון להתקשר בהסכם עם המבטח אשר מטרתו ביטוח קציני הים בביטוח אובדן כושר עבודה וגמול שאירים כפי שיהא מפורט בפוליסת הביטוח.  
2.2 האיגוד יהא בעל הפוליסה וקציני הים שיבוטחו בפוליסה יהיו המוטבים על פיה.  
2.3 החברה איננה, ולא תהיה, צד לפוליסת הביטוח.

3. תשלומי החברה  
3.1 החברה תשלם למבטח, מדי חודש בחודשו (ולא יאוחר מ-14 לחודש) סכום אשר יהיה שווה ל-2.02% (שני אחוזים ושתי מאיות אחוז) ממשכורת החוף של כלל קציני הים הזכאים ממנה למשכורת באותו חודש.

לעניין סעיף 3.1 זה יובא בחשבון גם תשלום משכורת 13 עפ"י הסכמי הקצינים (להלן - "סכום הפרמיה").  
3.2 תשלומי החברה למבטח, עפ"י האמור בהסכם זה, יהוו מילוי מלא של התחייבות החברה, ולמעט ביצוע התשלומים כאמור לא תישא החברה בכל אחריות שהיא כלפי המבטח, כלפי ההסתדרות והאיגוד או כלפי מקציני הים, בכל ענין ודבר הקשור לפוליסת הביטוח.  
3.3 מוסכם בזה, כי במידה ותחול על סכום הפרמיה חובת ניכוי במקור של

בין ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י האגף לאיגוד מקצועי והאיגוד הארצי לקציני ים מצד אחד; לבין

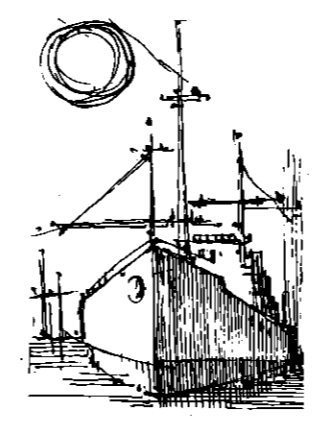
איגוד חברות הספנות הישראליות בשם כל אחת מחברות הספנות החברות בו שהן;  
צים חברת השיט הישראלית בע"מ אל-ים אוניות בע"מ חברת ספנות גדות-ים בע"מ מיכליות לכימיקלים חברה לתעשייה וספנות תרשיש (1978) בע"מ (להלן - "החברות" וכל אחת מהן - "החברה") מצד שני;

הואיל וההסתדרות והאיגוד (כהגדרתם להלן) מעונינים בהנהגת ביטוח אובדן כושר עבודה וגמול שאירים לטובת קציני ים שהם חברי האיגוד; והואיל ובכפוף ובהתאם להוראות הסכם קיבוצי זה הסכימו החברות לשלם תשלומים מסוימים הנדרשים עפ"י פוליסת הביטוח (כהגדרתה להלן).  
1. הגדרת מונחים:  
בהסכם זה תהא למונחים הבאים משמעות כדלקמן:  
"האיגוד" - האיגוד הארצי לקציני ים.  
"ההסתדרות" - ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י.  
"הסכמי הקצינים" - הסכמי העבודה הקיבוציים המיוחדים לקצינים ולרבי חובלים ומכונאים ראשיים בתוקפם ביום חתימת הסכם זה וכפי שיהיו מעת לעת.

Handwritten notes in Hebrew, including "מס ו/או כל תשלום אחר על פי כל דין, תנכה החברה כל סכום כזה, וכי על הקצין בלבד תחול האחריות לתשלום כל מס ו/או כל תשלום אחר על פי כל דין בקשר לסכום הפרמיה."

מס ו/או כל תשלום אחר על פי כל דין, תנכה החברה כל סכום כזה, וכי על הקצין בלבד תחול האחריות לתשלום כל מס ו/או כל תשלום אחר על פי כל דין בקשר לסכום הפרמיה.  
3.4 למען הסר ספק מוסכם ומובהר בזאת, כי מעבר לחובת החברה לשלם את סכום הפרמיה, כקבוע בס"ק 3.1 לעיל, לא תישא החברה בכל אחריות ו/או חובות בגין ו/או בקשר לפוליסת הביטוח, והאיגוד מתחייב לשפות ו/או לפצות את החברה, מיד עם דרישתה הראשונה לכך, בגין כל סכום שתחויב לשלם בגין ו/או בקשר לפוליסת הביטוח, מעבר לתשלום סכום הפרמיה.

4. תוקף ההסכם  
4.1 הסכם זה יכנס לתוקף ביום כניסתה לתוקף של פוליסת הביטוח ולא לפני 1.12.92.  
4.2 הסכם זה יפקע במועד פקיעת תוקפה, מכל סיבה שהיא, של פוליסת הביטוח.  
4.3 במקרה של פקיעת תוקף הסכם זה ינוהל מו"מ בין החברה לאיגוד ביחס ליעודם של תשלומי החברה במקום התשלומים לפי סעיף 3.1 של הסכם זה.



# הסכם הביטוח

שנערך בת"א ביום 26 באוגוסט 1992

א. שמו נכלל ברשימת המבוטחים שנמסרה לחברה ע"י האיגוד כמפורט להלן.  
ב. בעת צרופו לביטוח היה בעל פנקס ימאי תקף ולא התקיימו הליכים כלשהם לשלילת פנקס הימאי שלו מסיבה רפואית כלשהי.  
3. מבוטח ייחשב לצורך הסכם זה כמי שאיבד את כושר עבודתו כימאי, אם כתוצאה מתאונה או מחלה בוטל תוקף פנקס הימאי שלו על פי החלטת רופא מורשה, בהתאם לתקנות הספנות (ימאים) תשל"ו-1976.

4. א. החברה תשלם למבוטח שאיבד את כושר עבודתו כימאי פיצוי חודשי, החל מתום 3 חודשים מיום ביטול תוקף פנקס הימאי שלו ולכל היותר עד מלאת לו 65 שנה.  
סכום הפיצוי החודשי ייקבע על פי הסיווג המקצועי של המבוטח כמפורט להלן.  
ב. הודעה על ביטול תוקף פנקס הימאי של מבוטח תימסר ע"י האיגוד לחברה מוקדם ככל שניתן, בצירוף הטופס הרפואי החתום ע"י הרופא המורשה, שהחליט על ביטול פנקס הימאי.

ג. האיגוד יודיע לחברה ללא דיחוי בכל מקרה של חידוש תוקף פנקס הימאי למבוטח המקבל פיצוי חודשי מהחברה על פי הסכם זה.  
ד. לחברה שמורה הזכות לבדוק ולוודא, מעת לעת, אם מצבו הרפואי של המבוטח מאפשר את חידוש תוקף פנקס הימאי שלו על פי התקנות.  
ה. תשלום הפיצוי החודשי למבוטח על פי הסכם זה ייפסק במועד המוקדם מבין אלה:  
(1) עם חידוש פנקס הימאי של המבוטח.  
(2) כאשר מצב בריאותו של המבוטח מאפשר את חידוש פנקס הימאי שלו, על פי חוות דעתו של רופא מורשה ואין מניעה רפואית מצד המפקח להחזיר

למבוטח את תוקף פנקס הימאי (3) בהגיע המבוטח לגיל 65.  
(4) במות המבוטח.  
"המפקח" - המפקח על הימאים, המוסמך על פי חוק הספנות (ימאים).  
5. א. סכום הפיצוי החודשי שתשלם החברה למבוטח שאיבד את כושר עבודתו כימאי, כאמור לעיל, נקבע בהתאם לסיווג המקצועי של המבוטח באיגוד - כדלקמן:  
רב חובל ומכונאי ראשי 3.250 ש"ח (אלפים שש מאות ש"ח).  
חובל שני ומקביליו 2.215 ש"ח (אלפים מאתיים וחמש עשרה ש"ח).  
חובל שלישי ומקביליו 1.625 ש"ח (אלף שש מאות עשרים וחמישה ש"ח).  
ב. האיגוד ימציא לחברה בכתב את רשימת הסיווגים המקצועיים המקבילים לדרגות חובל ראשון, חובל שני וחובל שלישי.  
6. האיגוד ישלם לחברה מידי חודש את הפרמיה החודשית עבור כל המבוטחים כמפורט להלן:  
רב חובל 139 ש"ח (מאה שלושים ותשעה ש"ח).  
חובל ראשון 111 ש"ח (מאה ואחד עשר ש"ח).  
חובל שני 91 ש"ח (תשעים ואחד ש"ח).  
חובל שלישי 69 ש"ח (שישים ותשעה ש"ח).  
ב. לחברה שמורה הזכות לשנות, אחת לשנה, את גובה הפרמיה החודשית - בהתאם לשינויים בהתפלגות הגילים של המבוטחים ובהתאם לניסיון התביעות שיצטבר במסגרת הסכם זה. על אף האמור לעיל, החברה תוכל לנצל זכות זאת לראשונה רק לאחר תום 3 (שלוש) שנות הביטוח הראשונות.  
ג. האיגוד מתחייב להעביר לחברה את הפרמיה החודשית בתשלום

בין הגדרת מונחים:  
בהסכם זה תהא למונחים הבאים משמעות כדלקמן:  
"האיגוד" - האיגוד הארצי לקציני ים.  
"ההסתדרות" - ההסתדרות הכללית של העובדים בא"י.  
"הסכמי הקצינים" - הסכמי העבודה הקיבוציים המיוחדים לקצינים ולרבי חובלים ומכונאים ראשיים בתוקפם ביום חתימת הסכם זה וכפי שיהיו מעת לעת.

מנהל עסקים  
מנהל כספים  
מנהל משפט

מרוכז, בתוספת הפרשי הצמדה כמפורט להלן, לא יאוחר מהיום ה-10 לכל חודש.  
לא שולמה הפרמיה במועדה, תהיה החברה רשאית לבטל את ההסכם בהתאם לחוק.  
7. החברה תהיה פטורה מהתחייבויותיה על פי הסכם זה בגין מבוטח אשר תוקף פנקס הימאי שלו בוטל כתוצאה מאחד מאלה:  
א. נסיון להתאבדות, או חבלה עצמית במתכוון, או השתתפות המבוטח בביצוע פשע.  
ב. שכרות או שימוש בסמים האסורים על פי החוק.  
ג. מלחמה או פעולה של כוחות עויינים - אם המבוטח זכאי לפיצוי מגורם ממשלתי.  
ד. שרות המבוטח בצבא, אם המבוטח זכאי לפיצוי מגורם ממשלתי.  
ה. טיסת המבוטח כאיש צוות בכלי טיס.  
ו. החמרה של נכות קיימת בגינה מקבל המבוטח קצבת נכות כלשהי ביום תחילת הביטוח.  
8. א. האיגוד מתחייב להעביר לחברה מדי שנה רשימה עדכנית של החברים המבוטחים, שבה יפורט שם החבר, מס' זהות, תאריך לידה והסיווג המקצועי שלו.  
ב. בנוסף לכך יעביר האיגוד לחברה, מעת לעת, רשימות לעדכון הרשימה

הכללית, ע"י הוספת חברים חדשים ו/או גריעת מבוטחים מהרשימה.  
ב. האיגוד מצהיר בזאת שכל החברים ששמותיהם נכללים ברשימת המבוטחים, הינם - בעת הצטרפותם לביטוח - כשירים לעבודה, בעלי פנקס ימאי תקף, ואין באותה עת הליך לביטול פנקס הימאי שלהם, מסיבה רפואית. הצהרת האיגוד הינה תנאי יסודי לתחולת הסכם זה.  
9. א. הפרמיה שנקבעה בסעיף 6 א', וכן כל פרמיה אחרת שתקבע לפי סעיף 6 ב' לעיל, צמודה לשיעור תוספת היוקר במשק כפי שנקבעה בהסכמים של האירגונים הכלכליים ובין ההסתדרות ושיחתמו ביניהם כל עוד הסכם זה בתוקפו. (להלן "תוספת היוקר").  
בכל עת שתשולם תוספת היוקר לעובדים במשק יוגדלו סכומי הפרמיה בשיעור זהה לשיעור תוספת היוקר.  
ב. סכומי הפיצוי החודשי שנקבעו בסעיף 5 לעיל צמודים לשיעור תוספת היוקר כנ"ל.  
נקבעה זכאותו של המבוטח לפיצוי חודשי על פי הסכם זה - יוגדל סכום הפיצוי החודשי בשיעור הכולל של תוספות היוקר ששולמו לעובדים במשק מיום כריתת הסכם זה ועד למועד תשלום הפיצוי החודשי.  
10. א. בתום כל שנת ביטוח, רשאי האיגוד להגדיל את סכומי הפיצוי

החודשי בשיעור שווה להפרש שבין שיעור עלית מדד המחירים לצרכן באותה שנה לבין השיעור הכולל של תוספות היוקר ששולמו במשק באותה שנה. הוגדלו סכומי הפיצוי החודשי כאמור לעיל - יוגדלו גם סכומי הפרמיה החודשית באותו שיעור.  
ב. הגדלת סכומי הפיצוי החודשי כאמור לעיל, מותנת בהודעת האיגוד לחברה על רצונו זה לפחות 30 יום לפני תום שנת הביטוח האמורה.  
ג. להסרת ספק, מובהר בזה שכל הגדלה שתבוצע לפי סעיף זה תחול אך ורק על מבוטחים שאינם זכאים לקבל פיצוי חודשי לפי הסכם זה בעת ההגדלה האמורה.  
11. הסכם זה נערך לתקופה של 10 (עשר) שנים, החל מיום 1.12.1992 וכלה ביום 30.11.2002.  
על אף האמור לעיל, יוכל כל אחד מהצדדים לבטל את ההסכם בתום כל שנת ביטוח, אולם לא לפני 30.11.1995, ע"י מתן הודעה על כך לצד השני לפחות 30 יום מראש.  
12. כל חילוקי הדעות שיתעוררו בקשר להסכם זה, יובאו להכרעתו של בורר יחיד, שיוסכם ע"י הצדדים.  
13. להסרת ספק, מובהר בזה כי כל תביעה על פי הפוליסה שתונפק עפ"י הסכם זה, תכוסה אף אם הפוליסה לא חודשה במועד החידוש או הוגשה לאחר תקופת הביטוח ובתנאי שארעה במהלך תקופת הביטוח.



# זכרון דברים לחידוש הסכם ביטוח השיניים

נערך ונחתם ביום 30 ביולי 1992

א. תקופת הביטוח: 31.8.96 - 1.9.92  
ב. הביטוח יכלול את כל קציני צי הסוחר (לרבות קברניטים) החברים באיגוד.  
ג. כל בנות (בני) הזוג של קציני הים הנ"ל, (לרבות "ידועות (ידועים) בציבור" יכללו באותו הסכם הביטוח.  
ד. הסכם הביטוח הנ"ל יחול גם על 2 מזכירות משרדי האיגוד, הגב' מרים כהן והגב' ציפורה קליין כאילו היו גם הן קצינות ים החברות באיגוד.  
ה. הביטוח יכלול גם את ארבעת מזכירי האיגוד וכן את מפקח ה-I.T.F מטעם האיגוד.  
ו. רשימת המבוטחים על פי הסכם ביטוח זה תועבר בהקדם האפשרי, מייד לאחר חתימת זכרון דברים זה, לחברה על ידי האיגוד.  
ז. החברה תנפיק כרטיסי מבוטח לכל אחד מהמבוטחים תוך 14 יום מקבלת הרשימה השמית שלעיל.  
ח. הביטוח יכלול את כל סעיפי הביטוח שנכללו עד כה וכן, בנוסף על כך, יקבלו

המבוטחים כסוי מלא בעבור טיפולי פריודנטיים (ניתוחי חניכיים) - על פי רשימת הטיפולים (נספח 3) הסטנדרטית של החברה. טיפולים אלה יבוצעו במרפאות קופ"ח הכללית ברחבי הארץ.  
היה והמבוטח לא יתקבל במרפאת קופ"ח הכללית בתוך תקופה של חודשיים מיום פנייתו, זכותו, על פי הסכם ביטוח זה, לפנות לכל רופא פריודנט אחר בישראל והחברה תכסה במקרה כזה את הוצאות הטיפול כאילו נעשה במרפאת קופ"ח הכללית.  
ח. פרמיית הביטוח היא בסך 55 ש"ח לחודש לכל קצין ים חבר האיגוד והיא תשולם על ידי חברת הספנות מידי חודש בחודשו.  
פרמיה זו תעודכן מדי חודש בהתאם למדד המחירים לצרכן המפורסם מידי 15 לחודש.  
הפרמיה הנ"ל נכונה ליום תחילת הביטוח - 1.9.92.

בין האיגוד הארצי לקציני ים (להלן - "האיגוד") מצד אחד; לבין "דיקלה" - חברה לביטוח בע"מ (להלן - "החברה") מצד שני;

הואיל והאיגוד מעוניין לחדש את הסכם ביטוח השיניים לחבריו, להרחיבו ולצרף גם את בנות (בני) הזוג (לרבות "ידועות בציבור") והואיל והחברה מעוניינת לחדש ולהרחיב את הסכם הביטוח כנ"ל אי לכך, אנו הח"מ נציגי האיגוד מצד אחד ונציגי החברה מצד שני, מאשרים בזאת את תנאי חידוש הסכם הביטוח כדלקמן:

## אל - יום אניות בע"מ

מטענים בצובר לישראל ומינה

### א. מתן סוכנויות ניהול בע"מ סוכנים ויועצים לביטוח בהנהלת: מקסים דרעי

רשת סוכנים בכל אזור הצפון שרות עם קבלות (קצינים וימאים). שרות ללא דאגות בביטוח רכב ודירה.

דרך עכו 188 ק. ביאליק (ליד הקריון) טל. 709195 - 713044

יחסי הסכם בין החברה אל...  
מס' 10

# הארכת הסכך "מתנת חיים" לחברי האיגוד



בהמשך לסיכום הדברים שנערך בין מזכירות האיגוד לבין נציג חברת "שלוח" הוסכם כי ההסכם הבסיסי שנחתם בין הצדדים בחודש יולי 1989, לביטוח השתלות איברים, טיפולים מיוחדים וניתוחים מיוחדים יוארך לתקופת ביטוח נוספת של שלוש שנים, מ-1.7.92 ועד ל-30.6.95. להסכם זה יתווספו הסעיפים הבאים:

1. סעיף 5/ב' (1) להסכם יושמט ובמקומו יבוא הסעיף הבא: "הוצאות השימוי בגין צינתור ו/או בילון - כיסוי מלא אם בוצעו על ידי מנתח הנמצא בהסכם עם המבטח ו/או בבית חולים הנמצא בהסכם עם המבטח".
- בוצע הצינתור ו/או הבילון שלא באמצעות מנתח הסכך תהא האחריות המירבית של המבטח עד לסך התשלום ששולם בפועל ועד לתקרת הסכום הקבוע ברשימת הניתוחים של המבטח עבור הניתוח שבוצע.

בבית מבוטחים על פי הסכך זה ובני משפחותיהם, שמעל לגיל 18, יהיו זכאים לקיצבה של 1,000 ש"ח, צמודה למדד כל חודש. תשלום הקיצבה יתחיל 3 חודשים לאחר שהמבוטח נעשה סיעודי והוא יימשך אם המבוטח במצב זה, לתקופה מכסימלית של 24 חודש.

ילד שנעדר מבית הספר 30 ימים רצופים כתוצאה ממחלה או תאונה, יהיה זכאי לתשלום חודשי של 500 ש"ח, צמוד מדד לכל חודש, לתקופה של 12 חודש עבור כל חודש העדרות (החל מהחודש השני להעדרות) ולאחר תקופה אכשרה של 90 יום.

4. הפרמיה הנ"ל תועבר למבטח, בשני תשלומים שווים, עד 15.8.92 - מחצית אחת ועד 15.9.92 תושלם העברת מלוא הסכום.

# להוריד העלות בספנות הישראלית (1)

החל מראשית שנות השמונים ועד ימינו אלו, צי הסוחר הישראלי הולך ומצטמק במספר האוניות בדגל הישראלי ובצוות ישראלי.

האיגוד הארצי לקציני הים, רואה תהליך זה בחומרה ובדאגה רבה, הן במישור הלאומי והן במישור האישי שבו אנו מאבדים מקומות עבודה רבים ואף גרוע מכך - כיום רשומים בלשכת העבודה קצינים דורשי עבודה המקבלים מענק אבטלה בעוד קצינים בני לאומים זרים תופסים את מקומם.

לא ירחק היום ומאות עולים חדשים הרוצים - ויכולים - להקלט במקצוע הימאות ימצאו אף הם במעגל דורשי העבודה - מובטלים.

ועדות רבות ישבו אין ספור שעות ודנו בסוגיות צי הסוחר הישראלי. הוסקו מסקנות, גובשו החלטות ואף הוגשה הצעת חוק בנושא.

לצערנו, ב"שטח" מאום לא קרה

לשיפור המצב. נהפוך הוא: המצב הולך ומחמיר.

לטענת בעלי האוניות, אחת הסיבות העיקריות לדבר היא העלות הגבוהה יחסית של צוות ישראלי. עלות ולא הכנסה פנויה. (הנטו הנשאר בידי הימאי).

(בעמודים 17-13 בגליון זה יש דברי הסבר ופתרונות רבים על מנת לגרום ולסייע בהורדות העלות.

הורדת העלות תביא בהכרח לצמיחה בספנות הישראלית, חזרה לדגל הישראלי ולהשקעות הון ותהווה מקור פרנסה לאלפי עובדים בשירות צי הסוחר ובמערכת השירותים הסובבת את ענף הספנות.

למיטב ידיעתנו בימים אלה הוגש למשרד האוצר דו"ח והמלצות מטעם ועדה בין משרדית של משרד התחבורה ומשרד האוצר הדן במצבו של צי הסוחר הישראלי.

ר/ח מורדי חבר  
מזכיר האיגוד הארצי לקציני ים.



# צי הסוחר הישראלי - יולי 1992

מאת: רב-חובל אפרים מרקוביץ

קברניט ועוד 9 קצינים וכן כ-15-10 ימאים דירוגיים. לפעמים ישנם באניה צוערים (קדטים) אך אלה אינם נחשבים ל"צוות".

הגיל הממוצע של רבי-החובלים וקציני המכונה הראשיים הוא 53 והגיל הממוצע של הקצינים 43.

הגיל הממוצע של הימאים הדירוגיים

באוניות שחוקי הספנות חלים עליהן (כאמור, כ-45 במספר), משרתים - באופן מלא או חלקי - קצינים וימאים ישראלים ובכולן מכהן בפיקוד קברניט ישראלי (במקרים מסויימים, פרט לקברניט הישראלי כל שאר הקצינים והצוות אינם ישראלים).

באוויה ישראלית משרתים בד"כ

**א. המצב כיום**

כ-45 אוניות תחת פיקוח ישראלי מלא ועוד מספר לא מוגדר של אוניות בבעלות של גורמים ישראליים אך ללא פיקוח ישראלי (משרד התחבורה אינו מחיל עליהם את חוקי הספנות הישראליים).

## שיחות טלפון מהאוניה

תחסנו מכיסכם מעל 20% מעלות השיחה.

דרך אגב, לאנשי המשרד והמפקחים הקוראים בטאון זה:

ה-SHIPING NOTICES של משרד התחבורה קבוע שצוות ישראלי יחוייב במקסימום 25% מגובה האגרה.

במקום לעודד ולהקל על הקשר בין הימאי ובני ביתו כגון מענק של מספר דקות שיחה בחודש (ואיזה עובד חברה בחוף לא משתמש בטלפון החברה לצורכיו הפרטיים???) הגדילה החברה לעשות ולפני מספר שנים העלתה את האגרה ב-75%.

אחד המרכיבים בעלות שיחת הטלפון המבוצעת דרך תחנת האלחוט באוניה היא "אגרת אוניה", או כפי שהדבר מוכר יותר SHIP'S CHARGE.

אגרה זו מהווה סכום נכבד מעלות השיחה ונכנסת ישירות ובלעדית לקופת החברה.

תשלום האגרה כמוהו כ"מס" שגובה החברה על שיחות הטלפון של צוות האוניה (רב-חובל, קצין אלחוט ושיחות עיסקיות של החברה, פטורים ממש זה).

מורדי חבר - יענקל'ה דרימור  
מזכירי חטיבת הקצינים.

כדי להיות פטורים כליל ממש זה, מה שעליכם לעשות הוא לבקש מהאלחוטי באוניה שהשיחה תהיה שיחת גובינה כלומר שיחה נכנסת מהחוף לאוניה. כך



הישראלים נע גם הוא בין 40 ל-50. העלות החודשית הממוצעת של תקן ישראלי מלא לאניה היא כיום כ-\$135,000. בצי הסוחר הישראלי נכח האדם מהווה כיום מערכת כמעט סגורה. דירוגים חדשים אינם מתקבלים למעשה למערכת וגם קליטה של קצינים חדשים היא מזערית - כמעט אפסית. את מקומם של הישראלים היוצאים מן המערכת ממלאים יותר ויותר קצינים וימאים שאינם ישראלים. עד לפני כ-3 שנים גם פחת בהתמדה מספר האוניות שחוקי הספנות הישראלים חלים עליהן ומאז נשאר המספר יציב למדי.

### ב. לשם השוואה

בשנות השבעים עמד מספר האוניות הישראליות על כ-110 (אלו שחוקי הספנות הישראלים חלו עליהן). באותה תקופה, ברוב האוניות הישראליות היו הקצינים רובם ככולם ישראלים וכן החלק הארי של הדירוגים. הגיל הממוצע של רבי-החובלים והמכונאים הראשיים היה כ-35 ושל הקצינים 28. גילם הממוצע של הימאים הדירוגיים נע אז בין 20 ל-30.

### ג. השוואה נוספת

לעומת עלות חודשית של כ-\$135,000 לתקן אניה בצוות ישראלי מלא, ניתן להשיג כיום צוותים זרים בעלויות חודשיות שבין 30,000 ל-50,000 דולר. יש לציין כי קיים כמובן פער עצום בין עלותו של הימאי הישראלי למעסיקו, לבין הכנסתו בפועל של הימאי. פער זה הולך וגדל ככל שדרגתו של הימאי גבוהה יותר (כלומר, ככל ששכרו גדול יותר).

לאור ההשוואה האחרונה קל להבין כי חברות הספנות הישראליות נוטות להעדיף העסקת ימאים זרים על פני ימאים ישראלים ומבחינתן, הפרשי העלויות הן הגורם העיקרי, אם לא הבלעדי, שהביא להדרדרותו של צי הסוחר כפי שרואים בהשוואה לשנות

השבעים. גם מערכות ההכשרה שהיו קיימות בעבר לימאים ישראלים, בעיקר לקצינים, התנוונו מאד ובחלקן גם נעלמו לחלוטין. בפועל, נפסקה כמעט לחלוטין הצטרפות של בוגרי ביה"ס הימיים לשורות צי הסוחר (חלקם אפילו לא מגיע לחיל הים במשך שרותו הצבאי).

### ד. ערכה של ספנות ישראלית למדינת ישראל

1. **ההיבט הבטחוני:** כל משבר - אפילו מלחמת המפרץ - הראה בברור עד כמה חשוב שלמדינת ישראל יהיה צי סוחר משלה. נראה שחבל להכביר מלים בנושא זה שהוא ברור על פניו.  
2. **ההיבט החברתי:** במשך 30 השנים הראשונות לקיומה של המדינה, הוכיח צי הסוחר את עצמו כאחד מכורי ההיתוך החברתיים המוצלחים ביותר ולא נפל מבחינה זו אפילו מהצבא - אם לא עלה בכך גם על צה"ל.  
3. **מקור פרנסה:** בשנות השבעים היווה צי הסוחר הישראלי מקור פרנסה לכ-5000-6000 משפחות באופן ישיר (מספר הימאים והקצינים שהיו אז רשומים כחברים בין אם באיגוד הדירוגים או באיגוד הקצינים), ולעוד אלפי משפחות שעסקו במתן שירותים לספנות.  
4. **ההיבט הכלכלי - מדיני:** מן הנעשה בעולם ניתן לראות שמדינות אשר אין להן ספנות מקומית משלהן משלמות דמי הובלה גבוהים, במיוחד עבור ההובלה הימית של היצוא והיבוא שלהן. צי סוחר לאומי הוא ערובה לשמירה על מחירי הובלה ימית ריאליים למדינה וממנה. זאת, ללא כל קשר למצבי מלחמה, חרם וכד'. מבחינתה של מדינת ישראל, המצב חמור יותר מאשר ברוב המדינות בעולם, שכן מצבה המיוחד של ישראל

מבחינת מעמדה הבינלאומי ומקומה הגיאוגרפי הם גורמים אשר ללא ספק תורמים להעלאת מחירי ההובלה הימית אליה וממנה באין גורם ממתן בצורת צי-סוחר לאומי.

### הצעה להחייאת צי הסוחר כדי להביאו מחדש למצב של פריחה

א. קביעת "רישום ישראלי בינלאומי" לאניות סוחר כנהוג היום ברוב ציי העולם המערבי. רישום זה ינוהל ויפוקח על ידי יחידה נפרדת במספ"ן.  
על הימאים והקצינים העובדים באוניה ש"ברישום הבינלאומי" יחולו סעיפים ב' ו'ג' שלהלן:  
ב. מתן אפשרות לבוגרי בתי-ספר ימיים (נוסח עכו ומכמורת) לבחור באפשרות של שירות לאומי בצי הסוחר במקום שירות צבאי (לאחר חודשיים-שלושה של אימון צבאי מרביז).  
ג. שינוי בחוקי המיסוי (או תקנון המיסוי) לימאים ישראלים, באופן שיפטור אותם לחלוטין מכל מיסוי על משכורתם ועל כל הנגזר ממנה (חופשות וכו') תוך הקפדה על צילום מצב של הכנסתם הכוללת במונחי "נטו" וקביעתה כהכנסה כוללת בנקודת הזמן של שינוי חוקי המס ("החוק הדני לאניות DIS"). (ראה מסגרת בעמ' 17-16). חקיקה כזו תוריד בהרבה את עלותם של הקצינים והימאים הישראלים הרגילים (האזרחים) ותקרוב אותם לעלותם של הימאים הזרים. השאיפה היא להגיע, בעזרת השינויים בחקיקה הנזכרים בסעיפים א', ב', ג' שלעיל, למצב שבו הרכב התקן באניה ישראלית יהיה כדלקמן:  
- קברניט ישראלי - אזרח  
- מכונאי ראשי ישראלי - אזרח  
- חובל 1 ישראלי - אזרח  
- מכונאי 1 ישראלי - אזרח  
- מכונאי 2 ישראלי - אזרח - איש שירות לאומי

- חובל 2 ישראלי - אזרח - איש שירות לאומי  
- חשמלאי ישראלי - אזרח - איש שירות לאומי  
- אלחוטן ישראלי - אזרח - איש שירות לאומי  
- חובל 3 ישראלי - איש שירות לאומי  
- מכונאי 3 ישראלי - איש שירות לאומי  
- ר/מלחים (או ר/תפעולנים) ישראלי-אזרח  
- טבח - ישראלי - אזרח/או איש צוות זר.  
- 5 ימאים דרוגיים - ישראלים-שירות לאומי.  
- 5 ימאים דרוגיים - זרים.  
- 2 צוערים (קדטים) ישראלים-שירות לאומי.  
ההנחה היא (בעקבות נסיון העבר) כי בוגרי בתי"ס ימיים מסוגלים:  
1. לאחר 6-9 חודשי שירות כצוערים, למלא תפקידי קצין (או מכונאי 3).  
2. כעבור כשנתיים בתפקיד חובל 2 (או חובל 1 (או מכונאי 1)).  
3. במגמות חשמל ואלחוט מסוגלים הצוערים המתאימים להיות כשירים לקצונה לאחר כ-6-9 חודשים.  
4. אותם בוגרי בתי"ס ימיים אשר לא יתאימו למסלולי קצונה יוכלו לעבוד במשך שירותם הלאומי כדירוגי סיפון או מכונה.  
נסיון העבר הראה גם כי כאשר מסלולי הקידום בצי הסוחר פתוחים בפני קצינים וימאים ישראלים, הנשירה

ממקצוע זה עדיין גבוהה - בעיקר בגיל צעיר. להלן דוגמאות של תקנים אפשריים לאניות ישראליות ב"מירשם הבינלאומי" כשלידים העלות לכל דרגה (ובעקבות כך לתקן האניה השלם).  
**דוגמאות לעלות תקן "אניה ישראלית" במירשם הבינלאומי" (הסכומים הם בדולרים של ארה"ב)**

7250	ר/ח ישראלי - אזרח
7250	מ/ר ישראלי - אזרח
5250	ח/1 ישראלי - אזרח
5250	מ/1 ישראלי - אזרח
3750	ח/2 ישראלי - אזרח
550	מ/2 ישראלי - ש. לאומי
450	ח/3 ישראלי - ש. לאומי
450	מ/3 ישראלי - ש. לאומי
550	אלחוטן ישראלי - ש. לאומי
4000	חשמלאי ישראלי - אזרח
4000	ר/מלחים ישראלי - אזרח
3750	טבח זר
5x400	5 דרוגים זרים
2000	5 דרוגים ישראלים ש. לאומי
5x700	2 צוערים ישראליים ש. לאומי
3500	סה"כ תקן האניה: 24 אנשים
2x300	

600	2 צוערים - ש. לאומי
48,600	תקן האניה: סה"כ 24 אנשים דולר
14,500	ב. פיקוד (2 דרגות)
2800	ח/1 זר
2800	מ/1 זר
1800	ח/2 זר
1800	מ/2 זר
450	ח/3 ישראלי-ש. לאומי
450	מ/3 ישראלי-ש. לאומי
550	אלחוטן ישראלי-ש. לאומי
2000	חשמלאי זר
4000	ר/מלחים ישראלי-אזרח
1200	טבח זר
3500	5 דרוגים זרים
2000	5 דרוגים ישראלים ש. לאומי
600	2 צוערים ישראלים ש. לאומי
43,550	סה"כ תקן האניה: 24 אנשים דולר
25,000	ג.פיקוד (4 דרגות)
550	ח/2 ישראלי - ש. לאומי
550	מ/2 ישראלי - ש. לאומי
450	ח/3 ישראלי - ש. לאומי
450	מ/3 ישראלי - ש. לאומי
550	אלחוטן ישראלי-ש. לאומי
2000	חשמלאי זר
4000	ר/מלחים ישראלי-אזרח
1200	טבח זר
3750	5 דרוגים זרים
2000	5 דרוגים ישראלים ש. לאומי
600	2 צוערים ישראלים ש. לאומי
41,100	סה"כ תקן האניה: 24 אנשים דולר

**שירותי טוקרים בע"מ**

חל-אביב, רח' אחוזת בית 6, טל. 03-651923-6



**מוהלי ספנות עבור:**

פז-חב' נפט בע"מ  
דלק-חברת הדלק הישראלית בע"מ  
סנול ישראל בע"מ  
בתי זיקוק נפט בע"מ  
נח"בי נפט בע"מ  
חב' דזשמן לישראל בע"מ



DANSK STYRMANDSFORENING

# פטור ממס לימאים דניים

לכבוד

רב חובל אפרים מרקוביץ

התאחדות קציני הים הישראלית - רח' הפרסיים, חיפה, ישראל

בתחילת שנות ה-80 עזבו יותר ויותר אוניות דניות את הדגל הדני. הדבר גרם לדאגה גדולה בקרב איגודי העובדים של הימאים וגם לממשלה ולמפלגות הפוליטיות בדנמרק באופן כללי.

בסיכומו של סקר שבוצע על ידי הממשלה הדנית, נאמר שלחברה הדנית ישנם שני אינטרסים לקיים תעשייה ימית תחת הדגל הדני:

1. האינטרס להשיג העסקה מירבית לאזרח הדני, כתוצאה מהעובדה שרבים סבלו מאבטלה והדבר הביא להוצאות ציבוריות גדולות.

2. החשיבות האסטרטגית של צי סוחר הפועל תחת הדגל הלאומי, והמאויש במידה רבה על ידי אזרחים דניים.

באותו זמן ביקשו חברות הספנות ובעליהן "רישום שני" (שנועד לאחר מכן בראשי התיבות "D.I.S.", דהיינו "Dansk Internationalt Skibsregister".

פירושו של רישום שני אמור להיות:

א. שהעלויות תופחתנה באמצעות העסקתם של אנשי צוות זרים ב"תנאים מקומיים".

ב. שניתן יהיה לבנות/לרשום ספינות ברישום אם הן תואמות את החוקים הבינלאומיים, ואינן צריכות לציית לחוקים הדניים הנוספים - היקרים לעיתים קרובות.

במהלך הדיון (1987) בין הממשלה והבעלים, הועלתה השאלה של מתן פטור ממס לימאים ספינות DIS, כאמצעי להבטיח את העסקתם של ימאים וקצינים דניים, מאחר והבעלים היו מוכנים לשלם קצת יותר מה"שערים הבינלאומיים" כדי להעלות על סיפונם ימאים דניים.

פטור ממס לימאים היא רק אחת מההצעות של מועצת השוק האירופאי המשותף כחלק ממדיניות שייט משותפת של השוק בעתיד.

הימאים והארגונים שלהם בדנמרק דחו את ההצעות, מתוך חשש שה"רישום השני" ירע את התנאים שלהם.

בשנת 1987 יישמה נורבגיה "רישום שני", ה-NIS, ובמידה רבה נעלמו הימאים הנורבגים מעל סיפוני הספינות הנורבגיות. בנוסף לכך ביטלה תיקתק ה-DIS וה-NIS את כל ההסכמים הקיבוציים הקיימים, וקראה להסכמים קיבוציים חדשים, המתוכננים על פי הרישום החדש.

בדנמרק פירוש הדבר היה "משכורות נטו", דהיינו, רמה הדומה למשכורת ברוטו הקודמת, הרגילה, פחות מס רגיל. איגודי העובדים בדנמרק התלוננו בפני איגוד העבודה הבינלאומי (I.L.O.) בג'נבה, על סילוק זה של זכותם "לשאת ולתת באופן קולקטיבי".

ה-"NIS" הנורבגי לא נתן פטור ממס לימאים (נורבגים), והתברר שזהו הבדל גדול, שפירושו היה שאוניות DIS נושאות הרבה יותר אזרחים מארץ הדגל (דנמרק) על סיפונן, ושנורבגיה סגרה בתי ספר רבים לימאים כתוצאה מחוסר קציני סיפון וחוסר באנשי צוות אחרים.

ל-DIS של דנמרק יש אותם כללים כמו לרישום הדני הרגיל גם בנוגע לביטוח הסוציאלי של הימאים.

ה-DIS מעניק פטור ממס מכל ההכנסות שהורווחו בזמן העסקה בחברת ספנות.

כל ימאי שהועסק על סיפון ספינת DIS קיבל פטור ממס גם על דמי חופש, בונוסים וכו'.

התוצאה היתה צמיחה יוצאת דופן במספר הספינות בצי הסוחר הדני המאווישות בעיקר על ידי יורדי ים דניים (בכשליש מהספינות הנורבגיות אין אפילו רב-חובל נורבגי) וספינות רבות חדשות הוזמנו תחת הדגל הדני (DIS), (בערך 4000 מיליון דולר ארה"ב למשך מספר השנים הבאות).

יותר מ-4000 יורדי ים דניים מועסקים בכ-250 אוניות ב-DIS.

סך הפטור ממס מגיע לערך של כ-70 מיליון דולר ארה"ב.

הסדר מיוחד מבטיח שיוורד הים האינדודואלי יקבל פיצוי של 100% עבור ערך הסכום המנוכה בדרך כלל לפני מס, למשל, ריביות. פיצוי זה מסתכם בכ-10 מיליון דולר ארה"ב המשולמים מתוך "מס שנחסך" על ידי בעלי הספינות ב-DIS.

כך, בקצרה, נולדה המערכת שלנו, וכך היא פועלת.

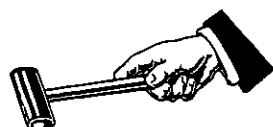
ק. מולס סורנסן

נשיא איגוד קציני הים בדנמרק

(תורגם מאנגלית).

לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק... לא סגרי היוק...

## להוריד העלות בספנות הישראלית (2)



בעקבות הגדלת הפטור מ-29\$ ל-41\$ ליום (תוספת של 12\$ ליום) ויתרנו על דרישתנו לעידכון השכר הדולרי בהסכמי העבודה ל-1992.

כמן כן בשיחות הבהרה התחייבנו למתן את תביעות השכר באם יתקבלו המלצות שיעודדו תעסוקה ישראלית באוניות.

ב-28.5.92 אושרו תקנות מיסוי לספנות המקלות אך במעט על הצוות הישראלי. אך כל נשלה את עצמנו, בשטח זה המלאכה עדין רבה.

מאחר והגענו להבנה והכרה שאחת הסיבות לצימצומו של צי-הסוחר בדגל ישראלי היא העלות הגבוהה יחסית של צוות ישראלי, הצטרפנו ליוזמה של איגוד חברות הספנות ששם לו למטרה לצמצם את העלויות של צוות ישראלי.

בעוד איגוד חברות הספנות התמקד ב: א. מתן אפשרות בחוק להפעיל אוניות ישראליות בצוות מעורב, זרים וישראלים.

ב. ניכוי במקור של מס הכנסה הנעשה על ידי החברות משכר הימאים ונשאר בקופת החברות. על ידי כך תרד העלות והדבר יהווה תמריץ לבעלי האוניות.

אנו, כאיגוד, לא יכולנו להשלים עם מתן אפשרות בחוק לצוות מעורב ולעומת זאת תמכנו בהתלהבות ב"חוק הדני".

כתוצאה מחילוקי דעות אלה על דרך הפעולה פעלנו בנפרד אך במקביל לאיגוד חברות הספנות לשם אותה מטרה: הורדת העלויות.



# סקירה על "תרשיש"

הביא לדפוס: ר/ח מורדי חבר



חוסלה הקבוצה הימית. "הקוזקים מהירקון" נקראו להתיישב בעמק הירדן ויסדו את קיבוץ "אפיקים". לאחר שנים אחדות נשלחו עשרות חברי קיבוצים לכיבוש העבודה העברית בנמלי תל-אביב וחיפה ורבים מחברי הקיבוצים נשאו עיניהם לעבודה ימית.

## זרוע ימית לתנועה הקיבוצית

היה זה אך טבעי שתנועה קיבוצית חלוצית (הקיבוץ המאוחד) הקימה זרוע ימית, רכשה אוניות ויסדה חברת ספנות.

רעיון הספנות הקיבוצית יצא לפועל ובא למימושו בתקופת עליה ב. מספר רב של אנשי קיבוצים עברו הדרכה ואימונים בשיט ובספנות והחלו להשיט אוניות "רכש" ואוניות מעפילים.

עם קום המדינה, לאחר פירוק הפלי"ם, נעשו הצעדים הראשונים להקמת חברת ספנות קיבוצית עצמאית.

להבדיל מענף הדיג, שהיה יחודי לכל קיבוץ וקיבוץ, הרי שהפעלת אוניות סוחר חייבה שיתוף פעולה תנועתי קיבוצי לשם ריכוז מאמצים ומשאבים כספיים וכן ריכוז אנשי מקצוע.

לאחר שיעורים ראשוניים שנלמדו בעקבות חכירת אוניה והפעלתה בים התיכון, נכנסו לשותפות עם חברת "עתיד" (בורכרד). בין השנים 59-1956 הושקו שתי אוניות, "פלי"ם", ו"פלמ"ח", ואחריו שתי אוניות גדולות יותר במעמס של 4000 טון כל אחת בשם "עמל" ו"עתיד".

רובו הגדול של ההון הכספי לרכישת האוניות בא מכספי השילומים. בעקבות ויכוחים על סמכויות ניהול

בראשית שנת 1925 הוחלט בקיבוץ בית-גן, אשר בגליל התחתון, לברר אפשרות של ייסוד פלוגה ימית בימת הכינרת.

הכוונה היתה לעסוק בדיג, וכמו כן להוביל אבנים וחול לצמח ומשם לגייסר שבירדן, סמוך למקום שבו תכנן פנחס דוטנברג את הקמת תחנת הכוח.

האוכלוסיה היהודית סביב ימת הכינרת היתה מועטה בימים ההם וכביש טבריה-צמח הושלם זה מכבר.

חומרי הבניה בסביבה לא נמצאו מתאימים, ומכיוון שלא היתה תקוה שהפלוגה הימית תתקיים על הדיג בלבד, הוחלט לדחות לזמן מה את הקמת הפלוגה הימית.

בשנת 1926 עלה מחדש בקיבוץ הרעיון של הקמת פלוגה ימית.

ולאדמייר לאזרביץ - הידוע יותר כרב חובל זאב הים - עם עוד עשרה בחורים הקימו צריף על שפת הירקון כדי לרכוש ספינות ניסוי ולגייס הלוואות, אך לא נמצא גוף שיאות לממש שאיפתם זו.

הם פנו לקופת פועלי ארץ ישראל ואף שם נתקלו בסירוב. לבסוף קיבלו 5 ל"י ממפקדת ה"הגנה" של מחוז ת"א.

בכסף זה קנו סירה בשם "חלוצ", עסקו בדיג ובהובלת אבנים וזיפיזף משפת הים עד ל"שבע תחנות" ומשם לפתח-תקוה.

במשך הזמן רכשו עוד ארבע ספינות, שהאחרונה בהן, בשם "עמל", היתה הגדולה ביותר בתפוסה: 5 טון.

בעיר תל-אביב כינו אותם בשם "הקוזקים מהירקון". הם חלמו ותכננו תוכניות גדולות על ספנות באגן המזרחי של הים התיכון.

אחרי שנתיים של מאבקים וטיפוח התודעה הימית בנוער התל-אביבי

ואי יכולתם להתמסר לפעולות מכוונות בהגדלת מספר אנשי הקיבוצים מבין הצוותות - מתוך אידיאולוגיה של אותם ימים שאין להשתמש בעבודה שכירה (כלומר רק חברי קיבוצים) - הוחלט להעביר את הטיפול המסחרי של "תרשיש" לחברת "צים".

כאחת התמורות של העברת הזכויות והטיפול המסחרי ל"צים", התחייבה "צים" ל"תרשיש" לחוזה חכירה לארבע אוניות למשך שנים רבות.

בסוף שנות השבעים רעננה חברת "תרשיש", שנשארה בעלי האוניות, את צי האוניות שלה. האוניות "פלמ"ח", "פלי"ם" ו"החלוצ" נמכרו, ובמקומן נרכשו שתי אוניות מכולה קטנות בשם "החלוצ-2" ו"דרור-2" (שהפליגו בעיקר למערב אנגליה).

נוספה אוניה חדשה בשם "פלמ"ח-2", שהיתה אוניה רביעית מתוך סידרה של ארבע אוניות מכולה שנבנו במספנות ישראל ("סיגל", "ורד" ו"רקפת") אשר נמסרה לחברת "תרשיש" בשנת 1978.

"פלמ"ח-2" היתה אונית המכולות הישראלית הראשונה שפתחה את הקו בין ישראל לאוסטרליה.

## ה"רכוש" האמיתי - כוח

אדם

בשנת 1981 רכשה החברה אוניה רביעית בשם "מורן", אוניה רב תכליתית בהדחק של כ-25000 טון. "רכושה" האמיתי והעיקרי של חברת "תרשיש" היה הגורם האנושי שעבד בחברה והצטיין במסירותו ונאמנותו לחברה ולאוניות.

לקראת סוף שנת 1980, בעקבות השינויים החברתיים בחברה הקיבוצית והתרחקותו של הימאי - איש הקיבוץ

- ממשקו, התעוררו הרבה בעיות גם לגביו וגם לגבי הקיבוץ ואך טבעי היה שמספר חברי הקיבוצים הלך והתמעט ואת מקומם תפסו בעלי מקצוע שכירים.

רוב הפיקוד והקצונה הבכירה, וכמו כן כל בעלי הדרגות של תת קצין, שהיו יחד את "עמוד השדרה" של החברה היו בעלי מקצוע מקרב מעמד השכירים דבר שהתקבל בעין מאד לא אוהדת בתנועה הקיבוצית.

בנוסף לכך, המשבר הכספי החמור שפקד את התנועה הקיבוצית הביא אותה לכלל החלטה למכור את "תרשיש" לחברת "צים".

לאחר משא ומתן ארוך ומייגע, שנמשך מספר שנים, בין חברת "צים" לחברת "תרשיש" ולאגודי הימאים נחתם חוזה בין "צים" לתרשיש והבנקים, בדבר מכירת האוניות ל"צים" וחווה שני משולש - המשותף ל"תרשיש", "צים" ואגוד הקצינים המסדיר את נושא כוח האדם.

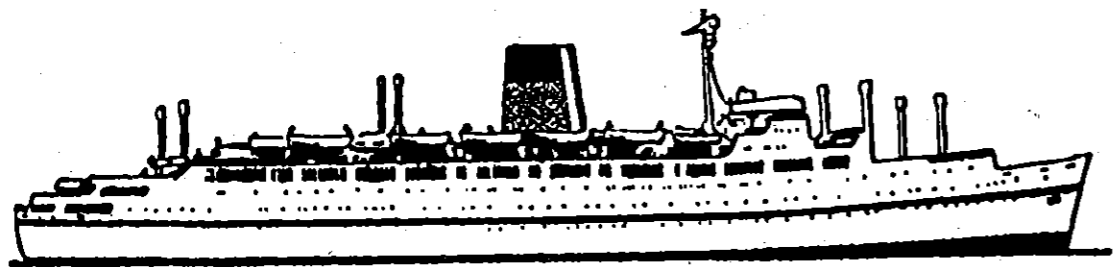
עיקרי ההסכם הם אפשרות הבחירה לקצינים כדלקמן:

1. קצין מעל גיל 57 יכול לפרוש לפנסיה מוקדמת כאשר זכויותיו "נקנות" עד גיל 65 - גיל הפרישה - או לחילופין להמשיך ולעבוד ב"צים".

2. קצין קבוע ייקלט בדרגתו ובותקו בחברת "צים", לכל דבר וענין, וייקבל מענק מ"תרשיש" בגובה של 50%.

3. אפשרות פרישה ופליטה מן המערכת תמורת מענק של 150% מ"תרשיש", בנוסף לכל הזכויות שלהן זכאי הקצין על פי הסכם העבודה.

הסכם זה נחתם ב-19.3.92 ובחודש מאי, כאשר הגיעו האוניות "מורן" ו"פלמ"ח-2" לארץ הן עברו לרשות "צים". הצוות הוחלף ובזאת תם, נשלם, נסתם הגולל ונגנז החלום על ספנות עברית קיבוצית בארץ ישראל.



## המסך ירד על "תרשיש"

על כל היפה שהיה וחלף

שוב יורד המסך בכבודות

ודמעה חוצפנית תדגדג את האף,

ותסבול מפיצול אישיות.

חלקה יתעצב על עבר שנגמר,

הוא שכח שהיו גם צרות.

וחלק יאושר - וישמח למחר,

וימלא על גדותיו בתקוות.

כי כן רבותי זה טיבו של עולם,

שכל מה שמתחיל גם נגמר,

וכל מה שנגמר, שוב מתחיל מחדש.

מורדי חבר

מזכיר אגוד קציני ים

# כלכלים - הצעה אלטרנטיבית



זאת יוסי סוסן, כלכל ראשי, חבר מועצת איגוד קציני הים

בחב' "צים" משרתים ועובדים כ-23 כלכלים באוניות ובקווים שונים, כאשר חלק גדול מהם מתקרב לגיל 60 שנה. מאז הסכם הפרישה "מרצון" ב-1989 עזבו כ-13 כלכלים, מי כתוצאה של תשלום פיצויים ומענקים במטרה לעודד פרישה זו, ומי בגלל גיל פרישה מתאים.

חב' "צים" שילמה סכומי עתק לכלכלים שעמדו זמן קצר לפני פרישה אמיתית, למען תוכל להציג מצב בו יש הסכמה לפרישה מרצון, ובמטרה להפליג עם אוניות ללא כלכל.

לנושא זה מתלווה היבט כלכלי נוסף, כאשר מלבד התשלום מראש לכלכלים, שהסתכם בעשרות אלפי דולרים לאדם, משולמים לאנשי הצוות באוניה המפליגה ללא כלכל, תקן חסר בסכום של כ-1800\$ לחודש.

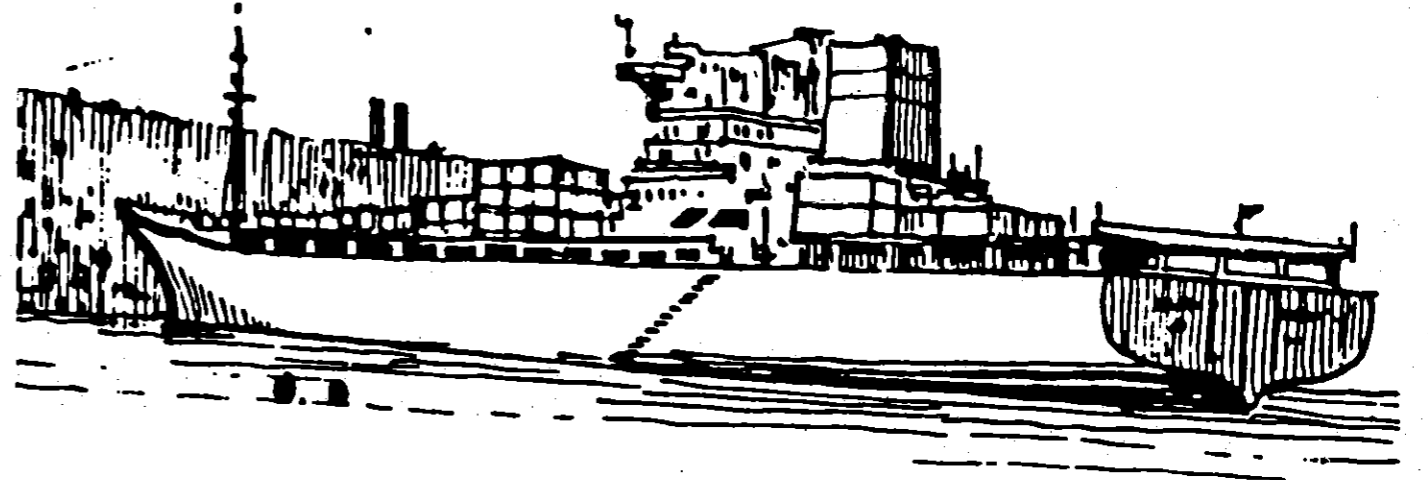
מכאן שאם נצרך את התשלום החודשי לדמי ההסכמה שבפרישה של כלכלים נקבל סכום הגבוה יותר משכרו בעת ההפלגה.

ומדוע היה צורך למהר ולהציג "הישגים" בדמות אוניות ללא כלכל? היבט נוסף הוא העלות הגבוהה יותר

(1) תקן חסר כ-1800\$ לחודש X 12 חודשים X 13 אוניות X 5 שנים = 1.404.000 דולר  
(2) הפרש עלות בין אוניה עם כלכל ובלעדיה. 2000\$ לחודש X 13 אוניות X 12 חודש X 5 שנים = 1.560.000 דולר.  
מכאן נקבל סכום של 2.964.000 דולר כהוצאה מיותרת.  
ואם נוסיף סכום פרישה ששולם עד כה (1.500.000 דולר) נקבל סכום של 4.464.000 דולר.  
כל זאת מבלי להזכיר דרישה גוברת והולכת מצד רבים להחזרת המצב לקדמותו ובמהרה.

## עלות אוניות עם כלכל

1640\$ לחודש X 12 חודשים X 5 שנים X 15 כלכלים = 1.476.000 דולר  
העלות לא כוללת תנאים סוציאליים מכיוון שהכלכלים הקיימים נמצאים עוד במערכת בחופשה ובהפלגה.  
ההפרש בין אוניות עם כלכל לאוניות ללא כלכל הוא לכן כ-3 מיליון דולר.



# איתור פתרונות לבעיות בטיחות באניות צובר

הנחיות חברת הסיווג ללוידי'ס לבדיקות מבנה באניות צובר

מאת ר/ח יצחק הורביץ ("גור")

להוביל לנזקים נרחבים לגוף האנייה, מדריכות הרשימות שלהלן היכן להסתכל ומה לחפש.

בדיקת מחסני האנייה, לפני הטעינה או לאחר הפריקה, תאפשר לקצינים לזהות בקלות פגמים במבנה, העלולים להיות מסוכנים.

אם יימצאו פגמים כאלה, יש לדווח עליהם מיידית. רצוי, שרישום רשמי של בדיקות אלה יישמר בידי הנהלת החברה בחוף.

במהלך 1990 נגרם מספר משמעותי של תאונות באניות צובר, כתוצאה מכשל מבני נרחב. 12 מכלי שייט אלה טבעו: 3 אוניות להובלה מעורבת ו-9 אוניות צובר גדולות.

הגידול הבלתי נסבל במספר התאונות באניות צובר הגיע ב-1990 לשיא חדש: 12 כלי שייט טבעו ביום וגבו יותר מ-200 קרבנות. הגידול בשיעור התאונות נמשך במלוא עצמתו גם לתוך 1991 - שש אוניות צובר אבדו במהלך המחצית הראשונה של השנה. לנוכח מספרים מדאיגים אלה, פרסמה חברת הסיווג ללוידי'ס (LR) את ממצאי הביניים של חקירתה על הבטיחות של אוניות צובר. המטרה היא לעורר מודעות בענף לגבי הגורמים לתאונות והפתרונות האפשריים למשבר זה.

כפי שכבר פורסם בהרחבה, LR חקרה את הגידול שחל לאחרונה בשיעור התאונות החמורות שארעו לאוניות צובר ותיקות, בעיקר לאחר שהובילו לסירוגין עפרות ברזל או פחם. המסקנה היא, כי אותן אוניות הופעלו בתנאים קשים יותר מאלה שנצפו בתכנון.

נזקים מכניים שנגרמו למבנה הדופן של המחסנים בשעת העמסה ופריקה, הפכו את האניות הללו פגיעות לכשל של לוחות הדופן במזג אוויר קשה, בעיקר כאשר קיימת קורוזיה במבנה.

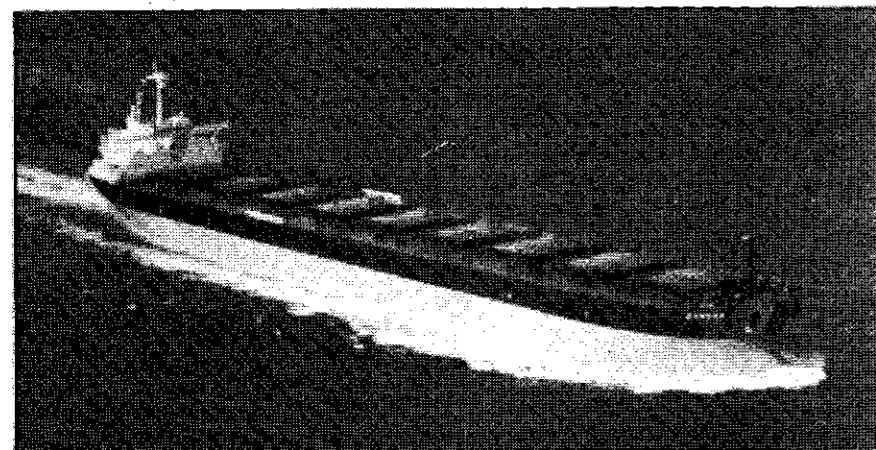
בדיקות הסיווג התקופתיות עוסקות בעיקר בנושא זה ומפקחי LR קיבלו מידע מלא על ממצאי הבדיקות. ואכן, הודות לפעולה נחרצת של המפעילים שנעשתה בין בדיקות הסיווג התקופתיות, ירד שיעור התאונות.

מובאים להלן הנחיות למפעילים בעת ביקורת מחסני האנייה וכן מאמר רקע, שפורסם לא מכבר בכתב-העת של LR. בשל הצורך לזהות, בהקדם, כל פגם מבני במחסני האנייה, אשר עלול

מטענים של עפרות ברזל. כל כלי השייט שאבדו, פרט לשניים, היו בני יותר מ-18 שנים לפני 1990, שיעור התאונות הממוצע לסוג זה של כלי שייט היה שש לשנה.

אניות הצובר, מעצם טבע מטעניהן, ידועות בענף כ"סוסי העבודה" של הצי העולמי. אולם, בשל הגידול יוצא הדופן בשיעור התאונות בסוג אוניות זה החליטה LR, בנובמבר 1991, לפתוח בחקירה לגילוי הגורמים לאירועים אלה.

היחידה למחקר מתקדם ופיתוח תקנות (ASRD) של LR, הכפופה למחלקה לתכנון ופיתוח טכני (TPDD), היא שניהלה את החקירה. יש בידי LR מסד



ב-Ormond של P&O, שהיא אנייה מובילה בסקרי בטיחות ויעילות, הותקנה בנובמבר 1991, מערכת מעקב של גוף האנייה LR משתמשת בנתונים ממסעה במחקר על בטיחות אוניות הצובר.

נתונים סודי מקיף ביותר, המכיל מידע אודות 17 אלף אוניות שנבנו מאז 1960

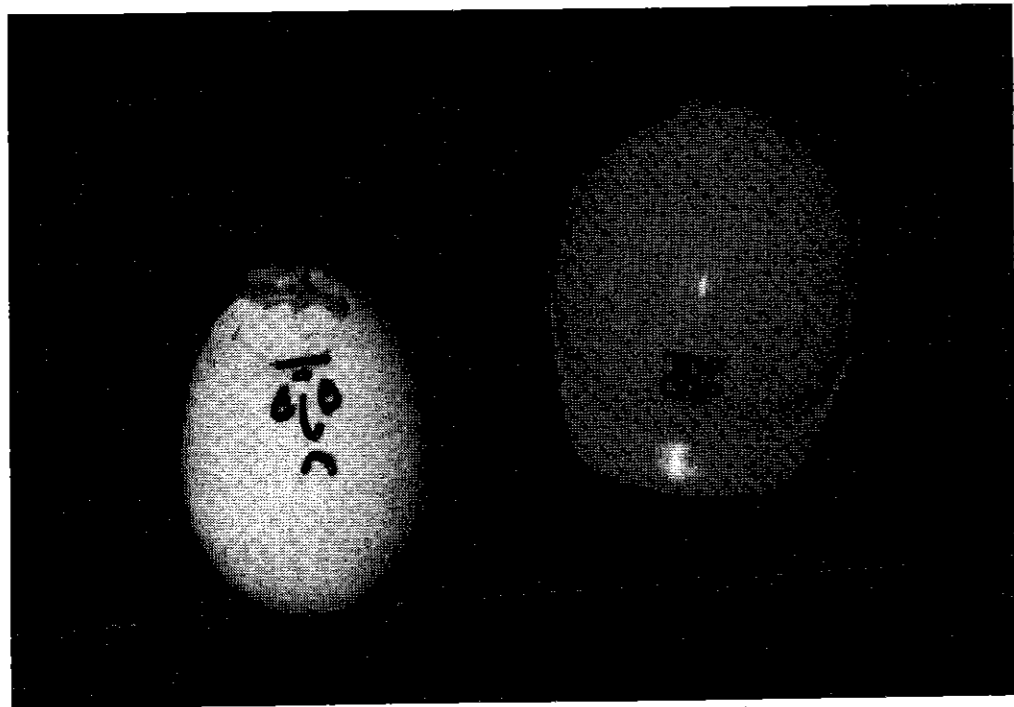
בהפלגתן האחרונה, נשאו שלוש האניות המעורבות ושש מבין אוניות הצובר







נכון, קיבלתי קסדה  
אבל השארתי אותה  
בארון



**SURE I GOT A  
SAFETY HELMET.  
I LEFT IT IN  
MY LOCKER.**

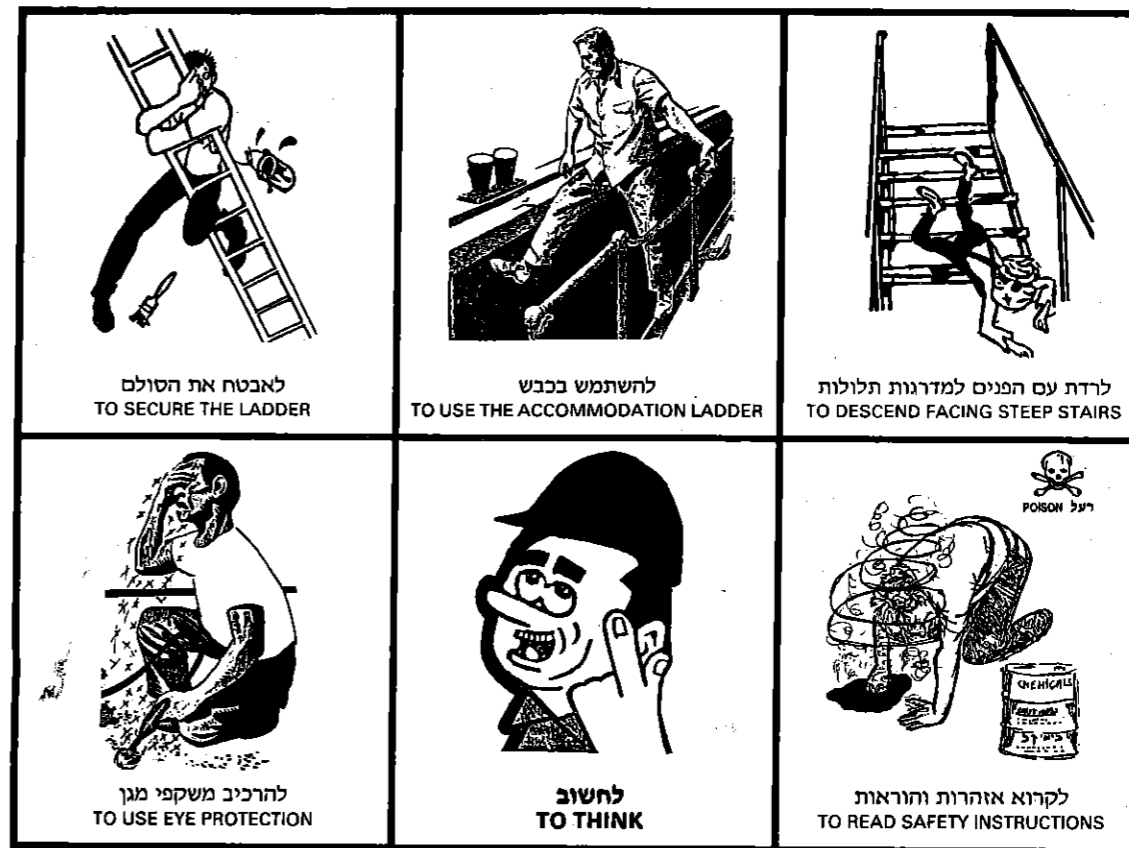
מאי 92



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



הם לא לקחו את הזמן...  
They did not take the time...



עכשיו יש להם הרבה זמן NOW THEY HAVE A LOT OF TIME

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

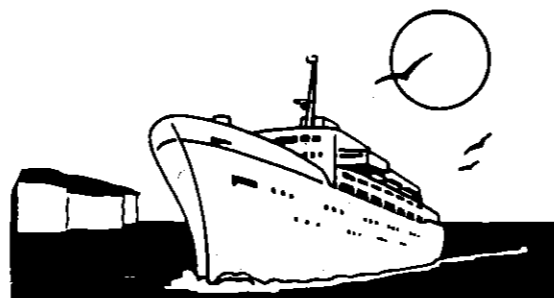




## שעות נוספות - קצינים בכירים

את העומס בשעות העבודה מקצינים בכירים, הינכם מתבקשים להמשיך ולמלא דו"ח שעות נוספות ולהעבירו למשרדי האיגוד. שיתוף פעולה מצידכם יאפשר "צילום" תמונת מצב עדכנית, דבר שישפיע על המשך המאבק בנושא שעות נוספות לקצינים בכירים. אנו תקווה שבעקבות חוזר זה אכן עומס השעות יצומצם.

מורדי חבר - יענקל'ה דרימר  
מזכירי חטיבת הקצינים



הננו מפרסמים להלן את מכתבו של רב-חובל יוסי אורן - מנהל כ"א ימי בחברת "צים", שהופץ כחוזר לכל קברניטי האוניות. חוזר זה מהווה חלק מכלל הנחיותיה והוראותיה של החברה. אנו פונים ומבקשים בזאת מכל הקצינים הבכירים המתוגמלים על פי שעות נוספות גלובליות והנדרשים לעבוד מעבר לנדרש מתפקידם לדווח על כך. מאחר שמטרת חוזר זה הוא להפחית

## חוזר לרבי חובלים

הנדון: ארגון וחלוקת העבודה באניה

ההתפתחויות הטכנולוגיות להן אנו עדים בשנים האחרונות בכל הקשור למערכות הטכנולוגיות באניה עצמה וגם בנמלים, גרמו לשינויים משמעותיים בתפקוד של אנשי הצוות באניה.

השפעת שינויים אלו באניה מתבטאת בפיתוח מערכות אוטומציה ובקרה, מערכות המסייעות קיום בקרה מרחוק, אשר ביטלו את הצורך בקיום משמרות-ים, בחדרי מכוונות בעיקר.

ההתפתחויות המוזכרות לעיל, אין בכוחן עדיין לגרום לביטול משמרות-ים ועוגן של קציני הסיפון באניות. במיוחד הדבר אמור לגבי החובל הראשון אשר מתפקד כראש מחלקה וכאחראי על טעינת ופריקת האניה, בטיחות ועוד.

ההיררכיה באניה אינה מאפשרת הסרת אחריות כלשהי מכתפיו של קצין זה, המשמש גם כממלא מקום של ר/ח

האניה בהיעדרו ממנה או במצבי תרומ. החברה עידנית לבעיה זו ועושה מאמצים לאפשר למירב הקצינים בדרגות הזוטרות יותר לגשת לקורסים במטרה לספק לאניה קצינים בדרגת ידע גבוהה יותר מהנדרש. מאמצים אלו, כשלעצמם, אין בכוחם לשנות באופן משמעותי את חלוקת העבודה וארגונה באניה.

מטרת חוזר זה הינה לפנות לכל אחד מרבי-החובלים באניות החברה בבקשה לבדוק מחדש את סידורי העבודה באניות במטרה למצוא דרך לקיים את כל המטלות הנדרשות, תוך הקפדה שהביצוע יהיה גם יעיל וגם מתוך התחשבות בעומס ובהתאם לנסיבות. אין לנו צל של ספק כי ניתן, בתכנון וארגון נכון של העבודה, לבצע את כל המטלות הנדרשות תוך התחשבות וחלוקת עומס נכונה יותר.

הינך מתבקש על כן לדאוג ולוודא כי תהיה חלוקת עומס טובה יותר, מאשר היה עד כה, תוך תשומת לב והקפדה שהקצינים הבכירים ובעיקר החובלים הראשונים, לא יועסקו מעבר למתחייב ולמקובל וזאת מבלי לפגוע בטיחות השייט והחיים בים. בדעתנו לקיים מעקב ולהעביר בהמשך הנחיות מפורטות יותר, אם נמצא שהדבר נדרש, במטרה לוודא שלהנחיותינו יהיה ביטוי מלא בשטח וכי תינתן תשומת לב וחשיבה מחדש, אשר תתרום לשיפור תנאי העבודה באופן משמעותי.

ר/ח י. אורן

יחידת כח אדם ימי, "צים".

# מצוקת כוח אדם ימי

בתחילת ינואר 1992 מצב התעסוקה בקרב קציני הים היה בכי רע. בלשכת העבודה לימאים ("בלשכה") היו רשומים בתור כשבעים (70) קצינים לכל דרגותיהם, שדרשו עבודה ושיבוץ לאוניות.

במקום עבודה - קיבלו דמי אבטלה. נראה שהדבר נבע מתוך מדיניות מוסיוית של משרד התחבורה, תוך לחץ ועידוד חברות הספנות.

מדיניות זו, איפשרה לחברות להשתמש במאגר הקבוע של כוח אדם שעמד לרשותן וכמו כן להעדיף ולהעסיק קצינים זרים במקום להסתייע במאגר הקצינים הרשומים בלשכת העבודה. לאחר מאבק ציבורי שכלל שליחת מברקים ומכתבי מחאה לגורמים ציבוריים, חברי כנסת, משרדי ממשלה ולאחר פגישות עם שר התחבורה דאז מר משה קצב והנהלת משרדו, שונתה מדיניות זו.

לשמחתנו, בצילום מצב נכון לחודש ספטמבר 1992 (זמן כתיבת גיליון זה) רשומים במעגל דורשי העבודה ב"לשכה" 7 קצינים בלבד.

אנו נמשיך להאבק ולפעול למען עדיפות בתעסוקה לקצינים ישראלים.

בהזדמנות זאת ברצוננו להבהיר פעם אחת ולתמיד לכלל חברינו ובעיקר לקציני חברת "צים" שלאיגוד הקצינים אין הסכם עם חברת "האחים עופר" בדבר העסקת קצינים זרים.

נהפוך הוא, ב-1991 נחתם הסכם בין האיגוד וחברת "צים" המאפשר לה להעסיק 4 קצינים זרים על כל אחת מהאוניות "צים אפריקה" (לשעבר "מורן") וה"צים ונציה" (לשעבר "צים הונג קונג"), הסכם שאין לשום חברת ספנות אחרת.

ריבוי הזרים בחברת "האחים עופר" נובע:

א. פטורים שהחברה מקבלת ממשרד התחבורה (כמו שאר החברות הישראליות).

ב. חוסר התלהבות מצד קצינים לעבוד בחברה זו.

ג. פיזור הקצינים הישראלים בכל אוניות החברה שבמרשם הישראלי.

באם חברת "צים" לא הייתה מרכזת את כל קציניה על עשרים ושש (26) אוניות בלבד, (כפי שהיא עושה כעת!) אלא מפזרת ומשבצת את כלל הקצינים הישראליים בכל אוניותיה (כולל ה-GOLD STAR LINE) אזי התמונה היתה נראית אחרת, והיינו מגלים שאחוז הקצינים הזרים בחברת "צים" הוא מן הגבוהים.

חברת "צים" עדיין מסרבת לפתוח את כלל אוניותיה לתעסוקה של קצינים ישראלים, או לפחות לפיקוד ישראלי.

## על עובדות ומספרים...

1. במהלך שנת העבודה 1992 (עד חודש ספטמבר 1992) שישים וארבעה (64) קצינים התקבלו לעבודה במעמד של קצינים קבועים!

2. במהלך אותה תקופה בוצעו בפועל הקידומים הבאים, הדורשים גם תעודת הסמכה מתאימה:

א. מדרגת חובל ראשון לרב חובל 4 קצינים (לצערנו, אף לא אחד מחברת "צים").

ב. מדרגת חובל שני לחובל ראשון 8 קצינים.

ג. מדרגת חובל שלישי לחובל שני 7 קצינים.

ד. מדרגת מכונאי ראשון למכונאי ראשי 1.

ה. מדרגת מכונאי שני למכונאי ראשון 5 קצינים.

ו. מדרגת מכונאי שלישי למכונאי שני 7 קצינים.

ז. אנו נתקלים בחוסר חמור במערכת של קציני מכונה ראשונים ושניים וכמו כן קציני חשמל.

קורס מכונאים ראשונים שהיה אמור להפתח נדחה בשלב זה עקב חוסר מועמדים.

4. קציני מכונה שניים החושבים שעומדים בתנאים המוקדמים ליציאה לקורס מכונאים ראשונים מתבקשים לפנות לאיגוד.

5. קורס חובל בכיר (קורס משולב לחובל ראשון ורב חובל) נפתח בימים אלו - אנו מאחלים לכל המשתתפים הצלחה.

מורדי חבר - יעקב דרימר  
מזכירי חטיבת הקצינים באיגוד.

**MANO INTERNATIONAL SHIPPING ENTERPRISES**

## 35 שנות שרות ואמינות

באחד האתגרים הגדולים ביותר של ימינו מצאנו את יעקב דרימר, יו"ר האיגוד הימי, שהיה מנהל היחיד של חברת "צים" במשך 15 שנה. כן היווה וממשיך להיות המנהל הכלכלי של החברה אשר נהנה מ-35 שנות שירות ואמינות.

לכללי מנהיגים בעולם הספנות הישראלית והעולמית פתח יעקב דרימר את דרכו כמנהל היחיד של חברת "צים" במשך 15 שנה. כן היווה וממשיך להיות המנהל הכלכלי של החברה אשר נהנה מ-35 שנות שירות ואמינות.

● 35 שנות שירות ואמינות  
● 35 שנות שירות ואמינות  
● 35 שנות שירות ואמינות

משרד ראשי: תל אביב, רחוב המדע 111, תל אביב 6101  
טל: 03-5222277, 03-5222278, 03-5222279  
פקס: 03-5222280  
מטה: תל אביב, רחוב המדע 111, תל אביב 6101  
טל: 03-5222277, 03-5222278, 03-5222279  
פקס: 03-5222280

## מנו ספנות בינלאומית

## פטור מכס בעבור צוות ימאים באניות צי הסוחר הישראלי

לכבוד  
מר אריה זייף  
מנהל המכס והבלו  
ירושלים

מזה שנים רבות, קציני וימאי צי הסוחר הישראלי מקבלים הנחה על טובין החייבים במכס בסך של 1 דולר ארה"ב עבור כל יום שאוניתם מפליגה מחוץ לגבולות מדינת ישראל. אני פונה אליך ומבקש להגדיל הנחה זאת מן הטעמים הבאים:

1. ההנחה הקיימת בסך של 1 דולר ארה"ב לא שונתה מזה יותר מ-12 שנה.
2. בהנחה שאונית סוחר ישראלית שוהה בממוצע 43 יום ברציפות מחוץ לישראל, הרי שפטור בסך 43 דולר ארה"ב מהווה פטור זעום ואינו מכסה אפילו מזכרת לבני המשפחה הקרובה אחרי העדרות ממושכת וארוכה מבני ביתך.
3. לאחרונה התבשרנו שלנוסעים לחו"ל הוגדל הפטור לסך של 150 דולר ארה"ב ואנו מצטערים שלצוותות אוניות הסוחר הישראלית לא הוגדל הפטור. אני תקווה שבקשתנו תתקבל באהדה ותענה,

בכבוד רב,  
רב חובל מורדי חבר  
מזכיר איגוד קציני הים.

לכבוד  
מר דוד שמעוני  
משנה למנהל המכס והבלו  
ירושלים

א.נ.,  
בעקבות מכתבי 41/3 מיום 1.6.92 אל מר אריה זייף, מנהל המכס והבלו, בנושא פטור מכס בעבור צוות ימאים ישראלים, באניות צי הסוחר הישראלי, התקיימה במשרדך בירושלים פגישה ביום 13.7.92 שבה הועלו מצדי בקשות והצעות וגובשו יחדיו המלצות. לצערי עד מועד כתיבת שורות אלו לא יצא סיכום בכתב על הפגישה שנערכה. כמו כן, לא חל כל שינוי במצבם של הצוותים הישראליים בנושא פטור ממכס.

בכבוד רב,  
רב חובל מורדי חבר  
מזכיר האיגוד הארצי לקציני ים.



בהמשך לפגישתנו וברוח שיחתנו נתקבלו החלטות בענין. ביצוע שינוי הזכויות מחייב הליך חקיקה והדבר בשלבי ביצוע.

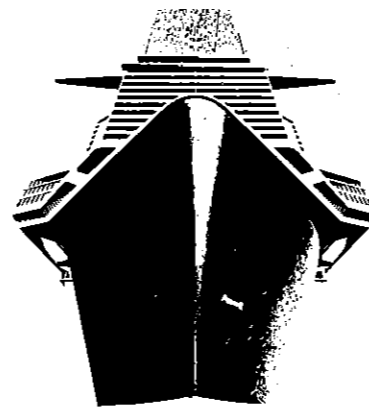
בברכה,  
דוד שמעוני  
משנה למנהל המכס והמע"מ

לחברינו המפליגים על פני שבעת הימים  
לבני משפחותיהם בארץ,  
להנהלות חברות הספנות ועובדיהן  
ולכל בית ישראל

שנה טובה, מזרנה ואושר!

מי יתן והשנה החדשה תהיה שנת שלום אמת, ביסוס ויציבות כלכלית,  
פיתוח משק המדינה בכלל, וענף הספנות בפרט.

מאחלת: מזכירות האיגוד הארצי לקציני הים



### תקנות מיסוי הנוגעות לספנות

ועדת הכספים של הכנסת אישרה את התקנות בנושא שבנדון, בעקבות המלצות הועדה הבינ משרדית בנושא. הפחת על אוניות בקיום בינלאומיים הוגדל מ-7.5% ל-10% לשנה, והוצאות האש"ל לימאי עודכנו מ-529 ליום ל-541 ליום.

משה גביש  
נציב מס הכנסה ומס רכוש

## אחים עופר

בעלי ומפעילי אניות



משרד אשדוד  
נמל אשדוד, ת.ד. 4095 אשדוד  
טלפון: 08-521121/561810

רח' הנמל 2, חיפה.  
ת.ד. 1755, מיקוד 33411  
טלפון: 04-675675

**מה תפקיד קצין החשמל באניות עם מכולות קירור?**

**מזכירים וכבדים שלום רב,**  
 לדגל ישיבת המועצה בתחילת חודש נובמבר, ברצוני לברך אתכם על פעולתכם הברוכה בשנה האחרונה, ולציין מספר הישגים שהישגתם בשנה זו ושידועים לי.  
 כמו כן, מספר נושאים כאובים שצורכים טיפול דחוף, ובמהירות האפשרית.  
 לפני כל זאת ברצוני לברך את הקצינים שעברו ל"צים" מחברת "תרשיש", ויצא לי הכבוד להפליג עם כמה מהם. אני רוצה לציין שקיבלנו "נדוניה" יפה מאוד מחברת "תרשיש", וחברת "צים" יכולה להיתברך עם חברה כאלה.

- 1. פטור ממס ההכנסה.** הפטור ממס ההכנסה עלה ל-41\$ ליום. כמובן שיש לברך על כך, ולציין שיותר מדי זמן זה עמד על סכום של 29\$ ליום, ואני תקווה שמגמה זו תמשך גם בעתיד.
- 2. תוספת וותק אישית.** כמובן שתוספת זו היא תוספת חיובית מאוד, מגדילה במידת מה את השכר הישראלי, והיא גם פרוגרסיבית. כאן המקום לציין שלדעתי לגבי דרגות שאין להן קידום בתקן, כגון קצין חשמל, אלחוט, יש מקום לתת תוספת מיוחדת, כדוגמת התוספת שמקבלים הקצינים הראשונים שמוסמכים לרב חובל או מכונאי ראשי, היות ורובם היום טכנאים, הנדסאים ומהנדסים, והחברה מנצלת את הידע שמאחורי התארים האלה באוניותיה. דרך אגב תוספות כאלה מקובלות בכל הענפים במשק ונקראות תוספות אקדמאיות.
- 3. ציות בצוות ישראלי.** לאחרונה הסתמנת מגמה לצוות אוניות בקצינים זרים, האיגוד פוקח עיניים על כך, מנסה לנמוע זאת, וגם כאשר צריך היה להשבית אוניה במטרה להוריד קצין מכונה ראשון זו ולצוות את האוניה בקצין מכונה ראשון ישראלי, האיגוד לא היסס ועשה זאת, הפעולה הזו של שמירת מקומות העבודה לקצינים ישראליים נותנת אפקט כפול, גם שמירת מקומות עבודה לקצינים ישראליים, וגם הורדת התור לעבודה בלישכת הימאים, לקצינים שמחכים בתור. משיחות שערכתי באוניות עם קצינים מהלישכה, מתברר שהיום כמעט ואין תור לקצינים, במיוחד במחלקת מכונה, למרות הגידול בהיצע של קצינים, עם העליה מבריה"מ.
- 4. יציאת לובי בכנסת.** כאן הייתי רוצה לבקש מכל קצין היס על כל דרגותיהם, לדווח לאיגוד, על כל מקרה דומה של ציוות האוניה בקצינים זרים.

**משיחות עם קצינים ביננו** היתבשרתי כי יש לכם פגישות תכופות מאוד, בערך אחת לחודש/חודשיים, עם שרים בממשלה בכדי לפתוח מחדש את ה"גולד סטאר ליין" לקצינים ישראליים. אני חושב שפעילות זו חייבת להימשך ובמלוא הקיטור, כי מודעות ותמיכה לספנות ומאות ישראלית חסרה לנו מאוד בכנסת. אם תצליחו לפתוח מחדש את ה"גולד סטאר ליין" לקצינים ישראליים אין ספק שזה יתן תזוזה רצינית מאוד, והקידום לקצינים ישראליים יפתח שוב.

- 5. טיפול אישי** בעיות מכולות הקירור.

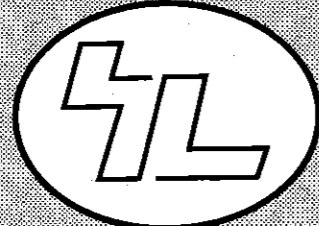
בעיות נציגות רשמית של קצין חשמל במועצה.

**לגבי בעית מכולות הקירור.**  
 העניין הולך ומחמיר מיום ליום. כמות ההובלה בקירור הולכת וגדלה, וכיום באוניה כמו שאני מפליג, "צים אנטוורפן", אפשר להוביל נכון להיום עד 69 מכולות קירור, (ויש כוונה להגדיל כמות זאת עם הגדלת האוניה), כאשר במועצה לכל צד מובילים כ-60 מכולות, ורק הארדן מספר המכולות מגיע ל-100 ויותר.  
 אגב קצין חשמל שצריכים לטפל במערכות המתוחכמות והאוטומטיות של האוניות, צריכים בנוסף לטפל בציוד שהוא למעשה לא שייך לגוף האוניה ולמערכת התיפעולית שאנו צריכים לתפעל ולטפל בה. זה שייך למטען שהצוות באוניה לא צריך לטפל בו אלא אם מוסיפים תקן, ויצוותו במיוחד למטרה זו קצין קירור.  
 בתחילת התהליך, כאשר מספר מכולות הקירור היה מועט, לא התייחסו לדבר, וקצין החשמל עשו את העבודה ללא תמורה.  
 לאחר מכן קיבלו תמורה מיוחדת עבור כל מכולה שעלתה לאוניה (כ-7\$ עבור כל מכולה) שהתחלקה בין המכונאי הראשי לקצין החשמל, ולאחר מכן בוטלה התמורה הנ"ל ובדיקת הטמפרטורות הועברה לקצין הסיפון בתשלום לשעות נוספות, ואילו הטיפולים הטכניים נשארו בידי קצין החשמל ללא כל תמורה.  
 מצב זה לא יכול להשאיר כך שאנחנו נצטרך גם לטפל ולתקן מערכות של אוניות שמתקדמות עם הזמן, וגם במכולות קירור שיש בהן תקלות אין ספור, ואתם לבטח מודעים לכך.  
 מצב זה דורש מאיתנו שעות עבודה מרובות הן בים והן בנמלים, בערבים, בשבתות ובחגים, וכל זאת שוב ללא תמורה, לכן אנו וועקים ודורשים שמצב זה לא ימשך. או שיוסיפו תקן באוניות שמובילות הרבה מכולות קירור, ויצוותו אותן בקצין קירור, או שיפצו את קצין החשמל כדוגמת הפיצוי שהיה בעבר, דהיינו, סכום כסף בעבור כל מכולה שעולה לאוניה, (אבל ללא שותפים על הסכום הזה, מי שעושה את העבודה הוא שיקבל את הסכום).  
 אז אנחנו נטפל במכולות מעלייתן לאוניה ועד לירידתן ממנה, וזה יכלול את הכל: בדיקות קבלה, בדיקות יומיות, דוחות, חתימות, וטיפולים למיניהם.  
 כיום, רוב קציני החשמל בצי הם צעירים, ורובם טכנאים, הנדסאים ומהנדסים, וגם בוגרי בתי ספר ימיים במקצועם. אני חושב שאנחנו די מבוגרים ורציניים כך שאפשר להפקיד בידינו אחריות כזו של טיפול כולל במכולות קירור, שבלאו הכי באחריותנו כיום, וכאשר יש קילקול או טיפול לא נאות באים לקצין החשמל בטענות ולא לאף גורם אחר.  
 ידוע לי ממקורות מוסמכים מאוד בחברה כי בכל האוניות החכורות על ידי החברה קצין החשמל מקבל תמורה עבור כל טיפול במכולת קירור, תמורה שהוא מקבל במעטפה בהגיע האוניה לנמל הארץ, למרות שהטיפול והמאמץ שהקצינים הזרים הללו נותנים למכולות אלו, נופל שבעתיים ברמות מהטיפול והמאמץ שאנו קציני החשמל הישראליים נותנים למכולות אלו באוניות שלנו.  
 לכן, יש לתת את הדעת על כך ולטפל בהתאם.  
 אני תקווה שאני נופל על אוזניים קשובות.  
 לגבי הבעיה השניה של נציגות רשמית לקצין החשמל במועצה האיגוד, אנו כבר דיברנו רבות על כך ביננו, ואני מקווה שתימצאו פיתרון נאות לנושא זה בישיבת המועצה הקרובה.  
 פשוט לא יתכן מצב שתפקיד מסויים באוניה לא יהיה מיוצג במועצה האיגוד, ולדעתי צריך לשנות את התקנון בנושא זה.  
 אומנם זאת הפעם הראשונה שזה קרה, אבל אני צופה שאם התקנון לא ישונה, מצב זה יחזור על עצמו גם בבחירות הבאות.  
 ישנו עוד נושא יחסית קטן, אבל מקיף את כל ציבור הימאים, והוא נושא הפטור ממס לימאים.  
 לאחרונה העלו את הפטור לתיירים, ואילו אצל הימאים זה נישאר \$1 ליום כבר מספר רב של שנים, ואני חושב שהגיע הזמן להעלות את הפטור הזה, ולבוא בדברים עם שלטונות המכס בנושא זה.  
 ישנם אמנם עוד נושאים שהייתי רוצה להעלות ולהציע פתרון, אבל אני וחברי קצין החשמל היינו רוצים לראות ראשית פתרונות לבעיות כאובות אלו, ולאחר מכן נדון ונציע נושאים כאובים אחרים.  
 אני מודה לכם מראש על טיפולכם המסור, כמו כן אגב פרסמו את תוכן מכתבי זה בבטאון קצין היס שיופיע בקרוב.

סגן משה  
 קצין חשמל  
 א.מ. "צים אנטוורפן"

**תגובת המזכירות למכתבו של קצין חשמל ראשי סגן משה**

אנו מצטרפים לברכותיך לקציני "תרשיש" לשעבר שנקלטו בחברת "צים". נשמח יותר כאשר יקלטו בספנות הישראלית עוד אוניות ועוד הרבה קצינים טובים.  
 בהתייחס להצעותיך לשיפור.  
 א. בעיית מכולות קירור המובלות באוניות ישראליות מוכרות לנו הן מתוך נסיונו האישי, תוך כדי הפלגות, והן מצד הטענות המגיעות אלינו מקצינים נוספים, ואולי כאן המקום ליידע ולרענן את כל הקצינים.  
 חברת "צים" מקיימת מערכת עניפה של בתי מלאכה ושרותים טכניים הפוזרים ופרוסים ברחבי העולם. כל מכולת קירור המגיעה לאניה צריכה ואמורה להיות מטופלת, תקינה ובטמפרטורה הנדרשת להובלת מטען.  
 על פי הוראות החברה, תפקידם של קציני האוניה מתמקד ב:  
 1. לפני טעינת המכולה יש צורך לבדוק אם הטמפרטורה הנדרשת אכן קיימת ונשמרת.  
 2. בזמן חיבורה של מכולת הקירור על ידי טכנאי חוף לאוניה, לוודא שהיא אכן פועלת.  
 3. במהלך ההפלגה בין הנמלים, יש לוודא שהטמפרטורה הדרושה להובלה אכן נשמרת. במקרה שנגרם קילקול (אחרי שהמכולה התקבלה בראשית המסע כמכולה תקינה!) עלינו לבצע כמיטב כישורינו ויכולתנו תיקון חירום אשר יאפשר את הגעת המכולה ומטענה במצב תקין עד הנמל הראשון או עד נמל היעד.  
 יש ברצוננו לחזור ולהבהיר שאין זה מתפקידם של קציני האוניה לבצע תיקונים במכולות קירור המגיעות במצב לא תקין לאוניה (כולל מילוי גז). כמו כן, אין לטפל במכולות קירור ריקות ואין לבצע בהן קירור מוקדם לשם בדיקתן או הכנתן לטעינה (Pre Cooling).  
 ב. בענין נציגות "משוריינת" לקצין חשמל במועצה האיגוד הארצי לקציני ים, יש לתת את הדעת לדבר בישיבת המועצה שתתכנס במשרד האיגוד בתחילת חודש נובמבר שנה זו.  
 הדבר אכן יובא בפני המועצה עם כינוסה.  
 ג. נושא הפטור ממס לימאים אכן זוכה לטיפול. התקיימה חליפת מכתבים ופגישות עם שלטונות המכס בירושלים והדבר נמצא כעת בהליכי חקיקה. הנושא בא לידי ביטוי בדיווחים שלנו בגליון זה.



LAYAM CO. LTD.

חברת לים בע"מ

ספקים לאוניות ולסגל דיפלומטי  
 שיווק סחורות פטורות ממכס,  
 יבוא, סוכנויות.  
 טל: 04-652111  
 פקס: 04-652111  
 חשבונית מס: 46688

אנו שמחים להודיע לציבור הקצינים, כי ניתן לרכוש בחנויותינו מוצרים לצריכה אישית, ולקבלם באניה.  
 בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרחצה ולגילוח, פרפומריה, ביגוד ותענוגה, וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות על ידי שלטונות המכס.  
 לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

## תודה והערכה למזכירי הקצינים

אנו, אנשי "תרשיש", רוצים להודות למזכירי איגוד הקצינים על פעילותם ודאגתם לקצינים. הם הקדישו ימים ולילות כדי לשמור על תנאים טובים ושמירת זכויות הקצינים, שללא טיפולם היו נופלים בין הכסאות, כפי שכבר היה במקרים קודמים. מודים אנו במיוחד למזכיר החטיבה מורדי חבר שעמד לרשותנו בכל שעה וסבל המון הטרדות מצד קציני "תרשיש" שלא ידעו מה עומד בפניהם. חלק גדול מהקצינים הפליגו תקופות ארוכות בחברה ולהם היה זה משבר. יש לציין שמורדי חבר דאג להרגיע כל קצין, לעדכן ולטפל אישית בכל אחד. אנו מאחלים לו המשך הצלחה בתפקידו. יש לציין את שיתוף הפעולה הנהדר והטוב בין המזכירים יעקב דרימור ומורדי חבר הדואגים לפקוד כל אניה המגיעה לנמל באופן שוטף, לבדוק תנאי הקצינים ולעדכן בהקשר לכל הקורה באיגוד. אנו, קציני "תרשיש" לשעבר, מביימים בעתיד שיתוף פעולה מלא, מביעים שוב תודה רבה למזכירים, מאחלים להם הצלחה רבה ומקווים לראותם יחד בהמשך הקדנציה. תודה רבה לכם!

- רוני זוננרייק - חובל/2
- הרצל דדו - חובל/1
- חגי בן-דור - חובל/3
- מרקוביץ יוסף - מכונאי/1
- גליקמן משה - מכונאי/2
- סהר אבי - מכונאי/1
- גני יוסי - אלחוטאי
- ואזה אורי - אלחוטאי
- זרצקי גרגורי - חובל/1
- כהן שלום - רב חובל
- ליבה יעקב - רב חובל
- פיליפ ז'אן - מכונאי/2
- נחמן - חשמלאי
- מוריס טימור - חשמלאי
- אוג'ין ויקטור - מכונאי/3
- ניז'י שמעון - מכונאי/3
- געש יששכר - חובל/3
- הלוי מנחם - מכונאי/2
- מעוז יעקב - חובל/1
- שאול איתן - אלחוטאי
- אבי אלאלי
- אהרון בר-תור - חובל/1



רוץ אנטיגון...

## למזכירי האיגוד!

לאחר משא ומתן מייגע ומתיש, שנמשך לאורך תקופה מאד ארוכה, עברה חברת "תרשיש" לחברת "צים". אני רוצה להביע את הערכתי על טיפולכם המסור והאישי לכל קציני חברת "תרשיש". תודות לכם, המעבר ל"צים" לא פגע במעמדנו המקצועי.

הרצל דדו  
חובל ראשון



## לשפר יחסי אנוש בין הפיקוד לקצונה

השנה האחרונה שהתאפיינה בחילופי מזכירים, לא נשאה בשורות בקשר לשיפור חוזה העבודה או ליחסי העבודה בין הקצינים לבין חברות הספנות. לאור הכרותי עם המזכירים, אני מניח ומקווה שהדבר נובע מכך שהיה עליהם ללמוד את המערכת. נקוה שבשנים הבאות יהיה שיפור בהישיגיהם. בבואנו לסקור יחסי קצין-חברת ספנות (והכוונה שלי בעיקר לחברת "צים") עלינו לצאת משתי נקודות ראיות:

1. אין שום בעל תפקיד, זוטור או בכיר, בחברת הספנות שטובת הקצין עומדת מול עיניו.
2. על פקידי החברה לזכור, שכל מה שיקרה לקצין, כגון צמצום הצי או חיסולו, יפגע בהם במישרין. וכעת להסביר לדברי: המשבצים השונים בקבוצות רואים למול עיניהם שני דברים בלבד, הראשון הוא מילוי התקנים באניה והשני הוא חסכון בתשלום ימי המתנה. למשבץ לא איכפת כלל וכלל אם הימאי שהוא שולח לאניה מתאים לקו, לצוות או לסוג האוניה, העיקר מבחינתו הוא שנשלח איש צוות לאוניה ושלהברה נחסכו תשלום ימי המתנה. ישנה סטיגמה שנשתרשה בחברה והיא שלמשבצים מותר לשקר ולרמות, ולאחר מכן כל מה שעליו לומר הוא שלא הבינו אותו נכון, והעניין נסגר.

90% מהימאים יכולים להעיד על כל מיני הסדרים והבטחות שקיבלו מפי פקידים בחברה, וברגע שהיה על הפקידיים לממש את דבריהם הם אמרו שהימאי משקר או שפשוט איימו עליו שלא יתקש. עקירת תופעה זו מהשוורש צריכה להתבצע בעזרת בית הדין לעבודה, משטרת ישראל או באמצעים מתוחכמים כגון הקלטות וכדומה.

על פקידי החברות להבין שיחסי עבודה מושתתים על יחסי גומלין של קח ותן, ואם לימאים יהיה רע שלהם עצמם יכול להיות רע פי כמה. לא יתכן מצב של חשדנות וחוסר אמון ביחסי עבודה בין שתי מחלקות במפעל גדול, ולכן יהיה זה לטובתנו ולטובת החברה אם ההנהלה תוכל לאתר את המחלקות שלגביהן ישנן הרבה טענות, ולפעול בנדון. במילה טענות אני מתכוון לכך שישנן אוניות שבמשך שהותן בנמלי הארץ, הצוות מתחלף מספר פעמים או שנשלחים אנשים לא מתאימים, לדוגמה: ל"צים יוסטון" נשלח בהפלגה 73, מלצר מהלשכה, בעל עבר פלילי, שחזר בטיסה עקב בעיות משמעת ממספר אוניות בעבר, ושנכתבו עליו חוות דעת קיצוניות בחומרתן מפיקוד האוניה. למרות כל זאת נשלח הנ"ל לאוניה בתפקיד טבח ראשי. כמובן שגם מהפלגה זו הוא הוחזר בטיסה עקב בעיות משמעת. ברצוני לציין שמי ששיבץ אותו לאניה היה מודע לכל הבעיות שיעורר אותו מלצר, אולם, עקב "אי יכולתו" למצוא טבח להפלגה זו הוא "נאלץ" לשלוח אותו.

תארו לעצמכם מה יעבור על קצין באוניה במידה ויתפקד בצורה לקויה כל-כך. כעת ברצוני לפנות לאספקט נוסף של יחסי עבודה והוא היחסים בין הקצינים לבין פיקוד האוניה. בשנים האחרונות אנו שומעים יותר ויותר על היכוכים בין פיקוד האוניה לבין הקצינים. היכוכים אלו נובעים מכך שפיקוד האוניה רואה את תפקידו כ"שוטר" מטעם החברה, ולא כחלק אינטגרלי (בכיר) בצוות האוניה. אבחנה מוטעית זו מצד הפיקוד גורמת לו לראות את עצמו כ"מעניש" וכ"מחסל חשבונות" מטעם החברה ולא כאדם שבתוקף תפקידו צריך לחנך דורות חדשים של קצינים לנורמות עבודה נכונות. כל "טעות" כביכול, שעושה קצין מקבלת מימדים מנופחים פי כמה מגודלה האמיתי של "הטעות". ישנם מקרים קיצוניים (שלצערנו הם מרובים) שבהם הפיקוד עצמו "מדביק" עבירות לקצינים. הדבקת עבירות סייטונית זו נעשית, לדעתי, מכמה סיבות והן: אי ידיעת חוק הספנות, אי הצמדות מכוונת לחוזה העבודה, חוסר בטחון שנובע מרמת פיקוד ומרמה מקצועית נמוכה, או מרשעות לשמה, ובנושא הזה ביחוד ישנם רבי-חובלים ומכונאים ראשיים שממש מתעלים על עצמם.

כעת ברצוני לסטות ממנהגי שלא לציין שמות, ובכל זאת אציין לטובה את רב חובל אילן דגן ומכונאי ראשי שמע רם, שהיה לי העונג להפליג תחת פיקודם. שניים אלו מהווים דוגמה ליחס הוגן ומקצועי כלפי הקצינים שתחת פיקודם. במקרה זה אני יכול לאושש את טענותי בדבר הקשר שבין יכולת מקצועית מעולה לבין יחסי אנוש טובים. לסיכום, על חטיבת הקצינים להילחם עד חורמה באותם רבי-חובלים ומכונאים ראשיים שעושים ימים ולילות במחשבות איך להרע לקצינים. עלינו להילחם בהם ולנדות את אלו שכל תפקידם מסתכם בחוות דעת מכפישות ושיקריות, ולא להניח לענין לעבור בשקט. בכדי למנוע התרשמות מוטעית לגבי מניעי טענותי, ברצוני לציין, שכל חוות הדעת, לגבי, בשנים האחרונות היו טובות.

כעת ברצוני לעבור לדיוני הועידה הבאה ב-11.92. בוועידה הקודמת עדיין לא היכרתי את המערכת ודרכי פעולתי לא היו מגובשים ונחרצים, כעת אני מרגיש שיש לי יותר כח לשנות ולהחליט לגבי דברים שאני מאמין בהם.

אשר אסבן - מכונאי ראשון

# מזל טוב!

מהאיגוד הארצי לקציני הים

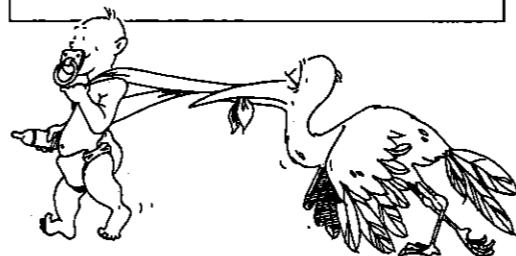
הוא/היא/הם

י' ע' א' י' |

שלמה בן גורס, ח/2 - לנישואיו  
פולק קלמן, מ/1 - לנישואי הבן  
ירקוני אלץ - לנישואיו  
משה גואז, כלכל - לנישואיו  
דוד בוטבול, מ/3 - לנישואיו  
דגן אילן, ח/ח - לנישואיו  
פנברני אריה - לנישואיו  
נוראני יוסף - לנישואיו  
קריגל מנחם, מ/1 - לנישואי הבן  
הלוי גד, - לנישואיו  
בן-דוד יוסף - לנישואיו  
נהרי שי - לנישואיו  
אמנון תדמור - לנישואי הבת



כהן מאיר, ח/2 - להולדת הבן  
נקר יחזקאל, מ/ר - להולדת הבת  
רייף גרשון, ח/2 - להולדת הבן  
אסרף אבי, אלחוטאי - להולדת הבת  
ואנונו יוסף, מ/1 - להולדת הבן  
קוקטין דני, ח/1 - להולדת הבת  
צביקה אלבלינג, מ/2 - להולדת הבן  
ואזה אורי, אלחוטאי - להולדת הבת  
שליאן בשראה, ח/2 - להולדת הבת  
ליסר דורון, ח/2 - להולדת הבן  
דוד בוטבול, מ/3 - להולדת הבן  
פרויים אריה, אלחוטאי - להולדת הבן  
אזולאי עמרם, מ/1 - להולדת הבן  
סולמון שאול - להולדת הבת  
גרדנשטיין טל, אלחוטאי - להולדת הבת  
אהרון בר-תור, ח/1 - להולדת הבן  
צפורה קליין - להולדת הבן  
גולדשטיין רפי, ח/ר - להולדת הבת  
אסייג יוסף - להולדת הבן  
פסטרנק יואב - להולדת הבן



הוא/היא/הם

רהב חיים, אלחוטאי - להולדת הנכד  
גלומר אברהם, ק/1 - להולדת הנכד  
גרט קרביץ, מ/ר - להולדת הנכד  
תדמור אמנון, ח/ר - להולדת הנכדה  
קריגל מנחם, מ/ר - להולדת הנכדה  
דוד יחזקאל, אלחוטאי - להולדת הנכד

היא/הוא/הם

בלייר זאב, כ/ר - בת מצווה  
בובן מאיר, ח/ר - בר מצווה  
ליפשיץ נעמן, מ/2 - בר מצווה  
ארמונד בן-אבן, כ/ר - בת מצווה  
מרקוביץ לאון - בר מצווה  
רוני לסרי, אלחוטאי - בת מצווה  
אדרי אליהו - בר מצווה



## שודר בתוכנית: יומן הכלכלה - צבע הכסף

בתאריך: 13.11.91

בשעה: 16.00 ברשת ב'

**מנחם פרידמן:** ...ובחיפה הציג היום ראש מינהל הספנות והנמלים את המלצות משרד התחבורה למדיניות הספנות שעל הממשלה לאמץ. אלה המלצות שגיבשה ועדה מיוחדת שמינה שר התחבורה משה קצב כבר לפני שנתיים. בהמלצות עיינה כתבתנו, חביבה רוגר.

**חביבה רוגר:** הספנות הישראלית רווחית היום, אין כל ודאות שהיא תוכל לשמור על הרווחיות הזאת מול התחרות הבאה. העסקת צוות ישראלי עולה למעסיק פי שלושה מהעסקת צוות זר במחירי ארגון התובלה הבינלאומי, ועוד לא דיברנו על עבודה זולה יותר מהמזרח הרחוק. עכשיו גם ממזרח אירופה. כבר עכשיו הצי הישראלי הולך ומצטמצם. כדי להבטיח תנאי תחרות שישמרו על הצי ואולי אף יגדילו אותו, ההמלצה העיקרית היא להכיר בענף הספנות כענף יצוא לכל דבר, על כל ההטבות הנלוות לכך. המלצה נוספת, מתן קדימות לאוניות ישראליות בהעברת מטענים חיוניים, כמו גרעינים ודלק. ועוד המלצה, לאמץ מה שהונהג בכמה ממדינות אירופה, להעביר את תשלומי מס ההכנסה של הימאים לחברות, דבר שיקטין את עלות הצוות. ההמלצות

כוללות גם התחייבות של חברות הספנות הישראליות לחדש את הצי שלהן ולהשתמש בתשתית ישראלית כמו מספנות ישראל. איגודי הימאים יצטרכו להסכים לצמצום צוותים כדי להקטין את העלות. ההמלצות טעונות עוד את אישור הממשלה ובעיקר האוצר. אם תתקבל המדיניות הזו, מעריכים במשרד התחבורה, יהיה אפשר להגדיל את הפדיון מהספנות שמגיע היום ליותר ממליארד דולר, פי שניים או שלושה. יהיה אפש להחזיר לישראל את הישראליים שעוסקים היום בספנות בינלאומית בהצלחה לא מבוטלת, אבל מלונדון או משוויץ או ממקומות אחרים. מה יקרה אם ממשלת ישראל לא תאמץ את ההמלצות, שאלנו את מנהל מינהל הספנות והנמלים שבתאי לוי.

**מר שבתאי לוי:** ... והיה והמדיניות לא תתממש, יש כאן חשש שהצי לא יהיה כלכלי, וכאשר הצי אינו כלכלי, אז עם השפל הקטן ביותר בספנות עשויה להיות בריחה של האוניות מכאן, של ההון הזה, ואז אנחנו עשויים להמצא במצב שנדרדר לאותו צי מינימום שהוא חיוני ביותר למדינה.



# איגוד קציני הים מודיע: סכסוך עבודה מיוחד = נזקים מיוחדים

הסכם העבודה של קציני הים פג ב-31.12.91 וחברות הספנות מתעלמות מהצורך לחדשו. איגוד חברות הספנות בהנהגת צים גורם למצב של חוסר ודאות וחוסר בטחון בצי הסוחר הישראלי ומעורר אבטלה ימאים ישראליים והערכת קציני הים הישראליים התורמים בעבודתם הקשה לשגשוגה הנוכחי של הספנות. מורחקים ממקור פרנסתם לטובת עובדים זרים, לאור התנהגותן של חברות הספנות ואולת ידם של מערדי הממשלה נאלצו להכריז על שביתת מחאה למשך 30 שעות בכל אונות צי הסוחר בחצי העולם. אנו מצטערים על כל נזק שנגרם למענתמעים בראשן להכנס אתנו בישראל וקוראים בזאת לחברות הספנות וציים בראשן להכנס אתנו מיד למשא ומתן ענייני ורציני על מנת למנוע הדרדרות נוספת ביחסי העבודה ונזקים מיוחדים לענף הספנות.

לב העיר  
מקומה  
ק-ביאליק  
09/01/92

## ציים: חל גידול בביקוש ליצוא מטענים לבירה"מ

חברת צים דיווחה השבוע על הגדלת הביקוש ליצוא בסוף השנה לבריח"מ. עקב כך, החליטה החברה להוסיף אוניה לקו אודסה-חיפה. את ההפלגה המיוחדת תבצע האוניה החכורה "האני", אוניית מכולות בת 2360 טון מעמס וכושר תפוסה של 148 מכולות. האוניה תוביל מחר לאודסה 110 מכולות המכילות ציוד חקלאי ומזון. צים מקיימת לאודסה וממנה הפלגות קבועות אחת לשבועיים וחצי ויאקר המטענים הם: יצוא של מזון וציוד חקלאי ויבוא, בעיקר של מטעני עולים.

6.11.1991  
מבט  
מחלקת המידע

\* ימי צים השהים קצרות כישאל יקבלו עזימת וחיפול הרפואי גם יורו בעת צינתם נישראי לחקופות קצרות. קד יחידה הים השבעית. עופיית כישיתה השבעית בעקבות עיית ועד הימאים המנסק ואת כוון הקר החומי לרשות הימאים בעיניה בחיפה ובאשדוד.

# הצפה 7.11.1991 צי"ם מחדשת את יצוא פרי ההדר באניותיה

יעם הודיש הובלת פרי ההדר נתי חברת צי"ם לאחר 21 שנה מותחת החברה בפני עצמה אוסקים החברה וזה שלב נוסף בהפוכתה לחברת ספנות לאומית במלוא מובן המילה. יש חשיבות כולל המושגות על ישראליות וזה אמר שריאוא הישראליים. החקלאי, יובל באנשים ישראלים. זאת אמר אתמול שר התחבורה משה קצב במלון י"ן פנורמה. חברת צי"ם נמלון י"ן פנורמה. מנכ"ל אמר כי בניסתה של צי"ם להובלת פרי הדר הוא מוצדק לזווא לרפורמה שעברה על המערכת הקודמת. כבר עתה, אמר, השגנו בשלב זה השנים השיצוא כ-2.4 מיליון חביות, בשליש יותר מאשר

19.1.1992  
יחד  
מחלקת המידע

● יו"ר האגף לאיגוד מקצועי חיים רברפלד וראשי איגוד קציני הים הודיש פושר דתחבורה ני דים דרשו, להורות מיד למינה הספנות והחמלים שבמשרד להעסקת קציני-ים זרים באוניות כבלות ישראליים, בעת ש-47 מאותם, ישומים בשירות הנוע סוקה ומפבים דמי אבטלה.

# "ציים נגבה" עוכבה בנמל חיפה

איגוד קציני הים מנע אתמול את צאתה של האוניה "ציים נגבה" מנמל חיפה למשך כמה שעות, עד שחברת "ציים" חזרה בה מכוונתה להוריד "האוניה את המכונאי הראשון הישראלי ולהחליפו בקצין זה. מוכרד איגוד קציני הים, רכיור כל מורדי חבר, מסר, כי עלותו של המכונאי הישראלי היא אכנס יק רה יותר, אך האיגוד לא יאפשר החלטתם של אנשי צוות ישראליים ים כורים.

כשעות החרדים, כאמור, הפלי-גה "ציים נגבה" מהנמל בחיפה למערב אפריקה, לאחר שהעניין הסדר. ■ אריה קיזל

### אנשים ומחשבים

שבועון  
תל-אביב  
03/11/91

## צליש למיחשוב חברת הספנות צים

המגזין היוקרתי המקצועי מחוכרים כ-2500 מסופים. חברת Containerisation International בעולם 230 מחשבים אישיים. סטדנטית שהחליפה את כל המערכות הישנות הושלמה עוד הקמת מערכת להזמנת מכולות. מערכת לתיכנון לוגיסטי של מכולות, מערכת ניהול כוח אדם ימי ועוד.

החברת צים משהתפת בהחרות מעטיית המחשוב כישראל, של מצייתים ומחשבים. החברה שהגיעו עם חבר השופטים להארות הפלגות לראיונות עם חבר הקרובים. שיערכו דואר אלקטרוני ONE.

דקלה בשביל הבריאות



# דקלה - חברה לביטוח בע"מ

ל כ ל צ י ב ו ר ה י מ א י ם

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.

## מודיעים בצעד רב על כמידחם של חברינו:

שוורץ אריה ז"ל  
ליזרבאום זבולון ז"ל  
ליבוביץ ישראל ז"ל  
נומלמן רחל ז"ל  
שמי חיים ז"ל  
אסטריינר אריה ז"ל  
קינן זיגמונד ז"ל  
פטיטי שלמה ז"ל

## משתתפים בצערם של חברינו:

אסרף יצחק, ח/ר - במות אביו ז"ל  
אורי ישראל, אלחוטאי - במות אימו ז"ל  
אוריאל כץ, ח/מ - במות אישתו ז"ל  
קלמן פולק מ/מ - במות אישתו ז"ל  
חבר מורדי, מזכיר באיגוד - במות אביו ז"ל  
אורי סבירסקי, ר/ח - במות א ז"ל  
בביץ ניקולאי, ר/ח - במות אישתו ז"ל  
שמי אילן, ר/ח - במות אביו ז"ל

יהודה קלו - במות אביו ז"ל  
אהוד בר לב - במות אביו ז"ל  
קדישי אברהם, מ/מ - במות אימו ז"ל  
אבי גולן - במות אביו ז"ל  
ויקטור ברנט, ר/ח - במות אישתו ז"ל  
פטיטי אברהם - במות אביו ז"ל  
צרלין נחמן - במות אישתו ז"ל