

הימני הישרולי



אבטלה בני הסוחר

צעיר מוכשר!

בוא והפעל עוצמה טכנולוגית!

הרשות לחינוך והכשרה ימיים מודיעה על פתיחת מסלולי לימוד:

א. קציני סיפון - חובלים

ב. קציני מכונות

מתקבלים מועמדים לאחר שירות צבאי מלא, בעלי בריאות תקינה, בוגרי תיכון עיוני בעלי תעודת בגרות ואו שסיימו לימודיהם בהצלחה (מסמ"ת ומעלה).

בתקופת ההכשרה תיהנה ממענקים כספיים ולא תשלם שכר לימוד. לאחר ההסמכה תזכה במקום עבודה בטוח, מענין ורב אתגרים.



לפרטים נוספים והרשמה פנה למשרדיוני:
בחיפה: רח' נתן קיזחמן 1, ליד כיכר פרוז, בימים א'-ו' בשעות 8.00-14.00
בחל-אביב: מגדל שלום, רח' אחד העם 9, קומה 28, בימים א'-ו' בשעות 8.00-14.00
בבאר שבע: בלשכת התעסוקה האזורית, רח' העצמאות 53 בימי ה' בשעות 9.00-14.00
בלשכות להכוננת חיילים משוחררים: בירושלים, חל-אביב, חיפה, באר-שבע, אשקלון וחדרה.

לקבלת פרטים נוספים, נזור התלוש ושלת: ✂
לכבוד הרשות לחינוך והכשרה ימיים ת.ד. 1909 חיפה, 31018.
שמי _____
גילי _____
כתובתי _____
השכלתי _____
מעונין כמנחה: סיפון/מכונות/מחק המיוחד

כשאתה קצין בים — אתה תמיד אופק אחד קדימה

ליבת הימית והספנות

דבר העורך

לאחר הפסקה ממושכת, עקב בעיות תקציביות ואירגוניות, אנו שמחים לחדש את הופעתו של בטאוננו, "הימאי הישראלי".

העתון יופיע מעתה ואילך 4 פעמים בשנה ונכלול בו מידע על פעולות מזכירות האיגוד, התפתחויות בענף הספנות ומידע שימושי לטובת חברי האיגוד.

בעיתון נכלול גם מדורים אינפורמטיביים לצד מדור לספרות ימית, תשבץ ימי נושא פרסים ועוד.

אני פונה לציבור הקוראים: אל תשארו אדישים! כתבו לנו על בעיות המציאות לכם, הפנו אלינו הצעות למדורים שאתם רוצים לראות בעיתון, סיפורים, תצלומים ימיים וכדו'.

ההיזון החוזר ("פיאד באקי") שלכם יסייע לנו לשפר בעתיד את תוכנו וצורתו של בטאוננו, "הימאי הישראלי". ומה בגליון זה?

- * מפעולות מזכירות האיגוד.
- * פניה לעובדי הסיפון.
- * המשבר בספנות בעיניו של מנכ"ל צי"ם.
- * הסרת הלוט מעל האנדרטה לזכר הימאים שמקום קבורתם לא נודע.
- * סיפור ימי: "שיקוי הנאמנות"
- * ח"כ שושנה ארבל-אלמוזלינו על התיקונים המוצעים ב"חוק הספנות".
- * על הסיפון - זוטות ימיות.
- * ח"כ גד יעקבי תובע: לאפשר פרישה מוקדמת לימאים.
- * בטיחות.
- * מזל טוב.

קריאה מהנה!

שלמה אביט

העורך

"הימאי הישראלי"

**בטאון האיגוד הארצי
לימאים דירוגיים**

העורך:

שלמה אביטן

חברי המערכת:

יגאל כהן

צבי פלוטניק

אליהו יפרח

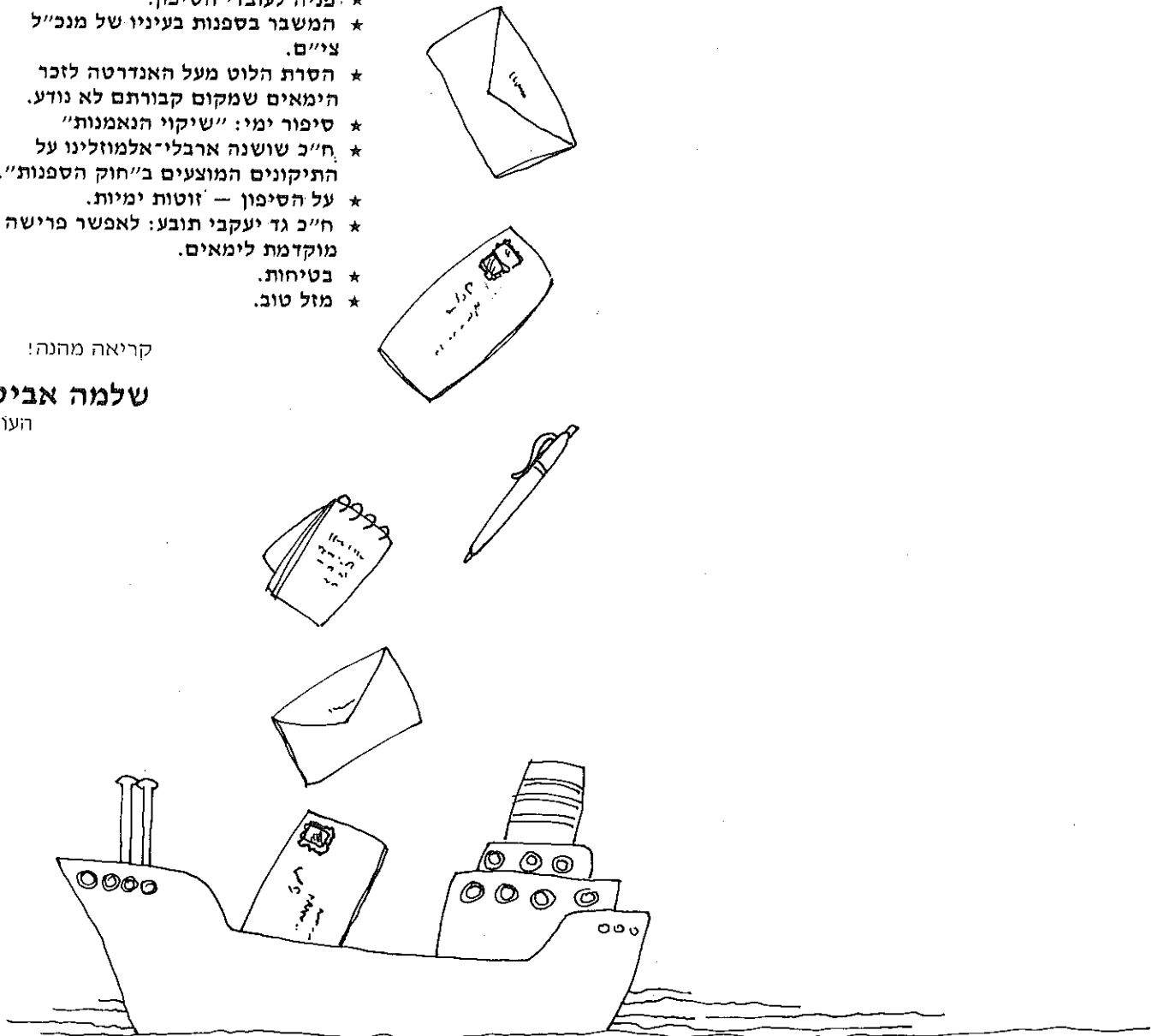
אליעזר ברטלר

מען המערכת:

ת.ד. 1234, חיפה.

עיצוב וביצוע:

פרסום "בן שאול/פז/לוי"



מפעולות מזכירות האיגוד



צבי מלוניק

ענף הובלת הדלק בכלי שיט ובאמצעות ימאים ישראלים, משבר שתרם לא במעט למצב הכלכלי העגום של הספנות הישראלית ולאבטלה מתמשכת בקרב הימאים.

אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה

פעילותו התקינה, היעילה והמסודרת של אגף הספנות והנמלים של משרד התחבורה הינה חיונית ובגדר של תנאי להפעלה סדירה של הצי.

דא עקא, שמזה זמן רב פועל אגף הספנות ללא מדיניות והפך למוסד המשולל כושר פעולה תקין.

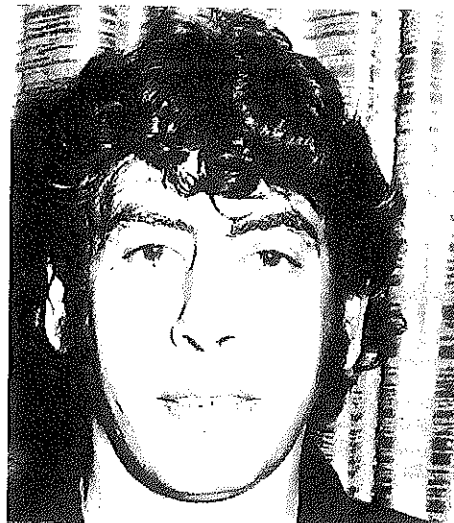
כך למשל, ללא בדיקה מקיפה ויסודית מחלק האגף פטורים לבעלי אוניות ומאפשר להן להפעיל את אוניותיהן בצוותים זרים.

אנו ממשיכים בתביעתנו הנמרצת לא לאשר כל פטורים ללא התייעצות מוקדמת עם האיגוד.

רשיונות כניסה לנמל עם רכב לימאים שהם "סיין-און"

לאחר דיונים ממושכים עם מינהלת נמל חיפה, נעננו בחיוב לפנייתנו שימאים הנמצאים על אוניות ("סיין-און") ואוניותם עוגנת בנמל – יוכלו להיכנס לנמל עם רכבם עם הצגת רשיון חופשת חוף ("שור-ליב פאס").

אנו קוראים לימאים להקפיד על הכללים וההוראות הניתנות ע"י הרשויות המוסמכות של הנמל ולמנוע אי-הבנות וויכוחים מיותרים, עקב אי-הצגת המסמכים הנדרשים.



יגאל כהן

נשוק העבודה העולמי ימאים בשכר ברוטו נמוך בהרבה מהשכר המשולם לימאי הישראלי, היות ועקב המיסוי הנמוך, יחסית, החל על שכרו של ימאי כזה בארץ מולדתו, נותר בידיו שכר נטו גבוה ומספק. מכאן, נטייתן של חברות הספנות הישראליות לבצע את חווי ההובלה הימית שבידיהן באמצעות אוניות המניפות דגלים זרים.

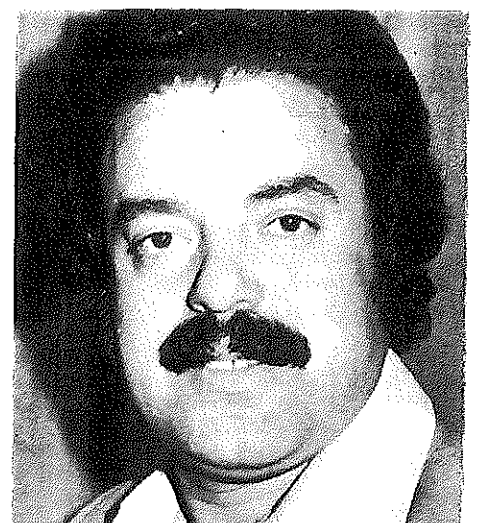
כך למשל, עובדה גלויה היא שחברת "צים" הפכה להיות, במידה רבה, קבלן לביצוע הובלות ימיות באמצעות אוניות חכורות ו/או באמצעות אוניות בבעלותה המניפות דגלים זרים.

לחברת "צים" יש כיום רק כ-35 אוניות המפליגות ב"קווי הבית" עם צוות ישראלי (מתוך 52 האוניות שבבעלותה).

אילו ביצעה כיום "צים" את כל חווי ההובלה הימית עליהם היא חולשת באמצעות כלי שיט ישראליים – המניפים דגל ישראלי ומצוותים בצוות ישראלי – היה הדבר נותן תנופת פיתוח עצומה לצי הסוחר הישראלי ופותח אפשרות לקליטתם בעבודה של מאות הימאים המובטלים, למעשה ובפוטנציה.

האמור לעיל, חל כמובן גם על שאר חברות הספנות הישראליות – אם כי בהיקף קטן יותר.

לצערנו, לא השכילו חברות הספנות הישראליות – בראשן החברה לאומית "צים", אך אין לשחרר מהאחריות גם את הממשלה – להתעלות אל מעל לשיקולים המסחריים קצרי הטווח ולשים לנגד עיניהם את המטרה הגדולה של פיתוח, ביסוס, חיזוק והרחבתו של ענף הספנות בישראל, כענף בעל חשיבות כלכלית ממדרגה ראשונה לכלכלתה של המדינה. למותר להזכיר עובדה חשובה: מאז המהפך המדיני באירן שותק, כמעט כליל,



שלמה אביאן

ימאי יקר!

אין זה סוד שהתודשים האחרונים מגלים סימני דאגה באשר לעתיד הספנות והסחר הימי.

כבר דווח באיגרתנו הקודמת על המשבר החמור בו שרויה הספנות העולמית מזה מספר שנים, הנותן כעת את אותותיו גם בספנות הישראלית.

צו השעה מחייב אותנו להעריך בעוד מועד כדי להתמודד עם הבעיה הקשה, המטרידה את קברניטי הספנות בכלל ואתנו בפרט.

לצורך זה מתנהלים מגעים ודיונים אינטנסיביים בינינו ובין חברות הספנות בכמה מישורים ובעיקר כדי למנוע אבטלה ולהבטיח תעסוקה שווה – ככל האפשר – לכל הימאים על דרגותיהם השונות. המישור השני בו אנו מתדיינים עם חברות הספנות הוא הנסיון לצמצם בעלות הימאי ע"י התייעלות בעבודה והתאמת תקנים כמקובל בציים אחרים.

הובלה ימית בדגלים זרים

מזה שנים רבות, עדים אנו לתהליך גובר של השתלטות הדגלים הזרים על חלק גדל והולך בתובלה הימית, המבוצעת בידי גורמי ספנות ישראליים.

דרגת המיסוי על שכרם של הימאים בישראל, שהינה מן הגבוהות בעולם, גורמת לכך שהעלות של ימאי זר (שאינו ישראלי), הינה נמוכה במידה משמעותית מהעלות של ימאי ישראלי.

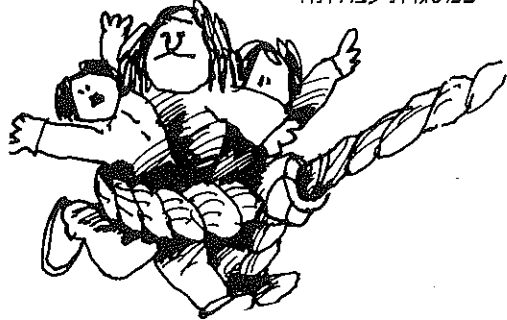
מרביתן של המדינות בעלות צי ימי מפותח הכירו זה מכבר בנסיבות המיוחדות המתייחסות למקצוע הימאות כמצדיקות קביעת נורמות נמוכות וננוחות למיסוי שכרם של ימאיהן.

מצב דברים זה גורם לכך שניתן להשיג

תודות למאמצים בלתי נלאים הגענו להבנה עם הגורמים המוסמכים במשרד העבודה והרווחה להחיל את החוק הזה גם על ימאים דיורוגיים וקציני ים. אנו פונים, איפוא, לכל הימאים הזכאים לכך לנצל זכותם זו ולהרשם בלשכת העבודה בהתאם להוראות החוק על מנת לממש את זכותם.

מס נסיעות על הפלגת אשת הימאי וילדיו – בלתי צודק. צבור הימאים ימשיך במאבק על ביטולו.

במכתב אל שר האוצר, מבקשת מזכירות האיגוד את התערבותו המיידית לתיקון העוול הנגרם לימאים, הנתבעים לשלם מס נסיעות עבור האשה והילדים המצטרפים אליהם בהפלגותיהם. ימאי הנמצא מרבית ימות השנה מנותק מבני משפחתו, נהנה מהזכות האלמנטרית לצרף אליו את אשתו וילדיו להפלגה, אחת לשנה. מי שניסח את החוק המטיל מס נסיעות על תושבי ישראל היוצאים לחו"ל, לא טרח לפטור ממס זה את אשת הימאי וילדיו השהיים אתו באנייה, בה הוא נמצא במסגרת עבודתו.

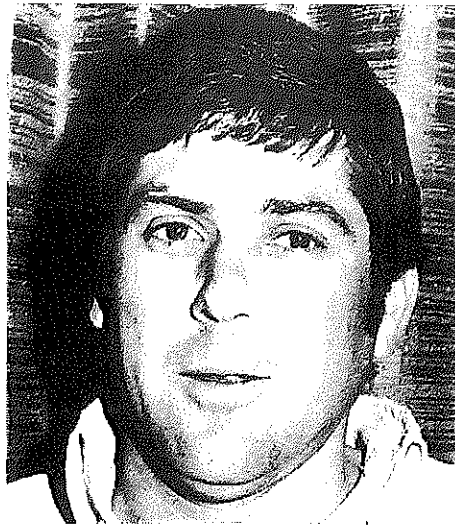


במכתב מדגישה המזכירות כי כל האניות הפועלות בשרות צי הסוחר הישראלי הן אניות משא והמטרה של המשפחה המפליגה עם הימאי היא לשהות במחיצתו כפיצוי מה על התקופות הארוכות שבהן נמצאים האשה והילדים במנותק מראש המשפחה ומתראים רק לפרקי זמן קצרים.

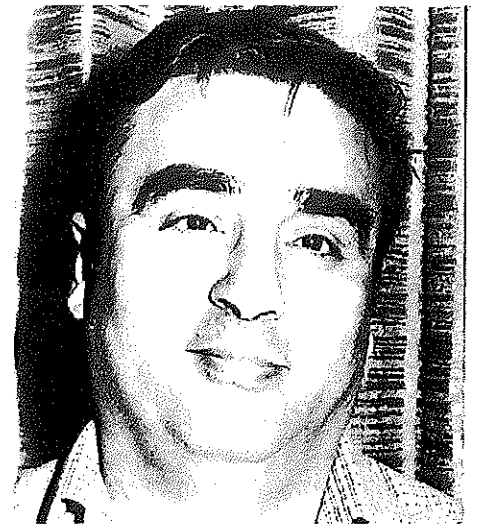
לא יתכן שמנסחי החוק אמנם התכוונו לפגוע בצורה זו בימאי צי הסוחר הישראלי העושים עבודתם בתנאים קשים על פני שבעת הימים.

המכתב מסתיים בתביעה מהשר להתערב ללא דיחוי להכנסת תיקון בחוק שיפטור את אשת הימאי וילדיו מן החובה לשלם מס נסיעות באותם מקרים בהם הם מצטרפים אל הימאי ומפליגים אתו במסגרת עבודתו.

העתקים מן המכתב הועברו לשר התחבורה, יו"ר ועדת הכספים, יו"ר ועדת העבודה והרווחה וליו"ר ועדת הפנים. בעקבות המכתב האמור הוזמנו נציגי האיגוד להופיע בפני ועדת הכספים של הכנסת ובעת כתיבת שורות אלו נתקבלה הודעה כי הווקמה ועדה מיוחדת מטעם האוצר, בהמלצת ועדת הכספים, אשר תבחן את הנושא על כל היבטיו ותמסור את המלצותיה לשר האוצר.



אליעזר ברטלר



אליהו יפרח

באמצעות הסדר זה אנו פותחים אפשרות ליתר הזמנות עבודה מלשכת הימאים.

במקביל, אנו עושים מאמצים להביא לפרישתם של רבי-מלחים, רבי-שמנים, טבחים, נגרים ועוד, שאינם מסוגלים להמשיך בעבודה מסיבות בריאות, גיל וכיו"ד, אז, אנו פונים לכל המבקשים את עזרתנו לסייע להם בקידום בדרגה להתאזר בסבלנות ובהבנה תוך התחשבות במצב השורר כיום בענף. בהמשך לכל האמור לעיל – ועל מנת לעזור לנו בפיתרון הבעיות – אנו פונים בזאת לכל הימאים למצות את כל החופשות הרשומות לזכותם ובדרך זו יסייעו לחברים המתקשים לזכות בסידור עבודה.

בתקופה קשה זו, לספנות הישראלית, על החברים לגלות רצון טוב ולבטא בכך את משקלה של העזרה ההדדית וערכה, במערכת היחסים שלנו.

ביטוח אבטלה

ארות מזכויות העובדים במדינת ישראל היא לקבל עבודה. במידה שאין הם מצליחים בכך, זכאים הם לקבל מהמדינה "ביטוח בפני אבטלה". זו היא זכות המוקנית בחוק – ולא חסד! לאחרונה, נשמעים הדים שליליים מצד ימאים הרשומים בלשכה, בטענה שאין זה לכבודם לקבל הביטוח הזה. עלינו להדגיש כי כפי שידוע לכם ביטוח זה לא חל בעבר הלא רחוק על ימאים, בניגוד לשאר הסקטורים במשק.



הסכם העבודה

אנו נמצאים בעיצומו של המו"מ לחידוש הסכמי העבודה הקיבוציים לשנת 1984/5.

אין צורך לחזור ולהדגיש את הקשיים הרבים בהם אנו נתקלים בעת המו"מ עקב הבעיות הכלכליות הקשות הפוקדות כיום את חברות הספנות הישראליות. למרות זאת, הוחלט בהתערבות מזכ"ל ההסתדרות, ישראל קיסר, לבצע את ההסכם המבטיח את הצמדת הכסף הישראלי לפי ערכו הדולרי מהשנה שעברה. השינויים במרכיבי השכר – בעקבות ההסכם הנייל – באים לידי ביטוי בטבלה שבעמוד 4.

כמו כן אנו ממשיכים במאמצינו להגיע להסכם גם לגבי תיקוני עיוותים במבנה השכר והשינויים בסעיפים אחרים. על הסיכומים המפורטים נודיעכם במועד מאוחר יותר.

תעסוקה

על המשבר הפוקד את הספנות הישראלית דובר רבות (גם בגליון זה) ומיותר להטביר עד כמה משבר זה משפיע על מצב התעסוקה.

במיוחד אמורים הדברים לגבי דרגות מקצועיות ודרגות בכירות כגון רבי-מלחים, נגרים ועוד.

לאחרונה, החרף המצב עוד יותר לגבי הימאים הרשומים כדורשי עבודה בלשכת עבודה לימאים. במשך החודש האחרון שובצו בעבודה עי"י הלשכה כמה עשרות ימאים, מכל הדרגות, בו בזמן שאנו זקוקים למספר כפול מזה, על מנת להענות לפניות הימאים הרשומים בלשכה.

כדי להקל על מצוקה זו, הגענו להסדר עם חברות הספנות לפיו הימאים לא ישרתו באוניות מעבר לתקופת שרות אחת (שלושה עד ארבעה חודשים) ומיצוי כל החופשות העומדות לרשותם בעת ירידתם מהאנייה.

צמצום תקנים באניות קיימות

בנושא זה מתקיימים דיונים בין הנהלת חברת "צים" ואיגודי הימאים. נביא כאן את עמדתנו של האיגוד ואת תגובתה של "צים" כפי שנוסחו במכתבים ותזכירים שהוחלפו בין הצדדים. הננו לציין כי המשא ומתן נמשך בצל המשבר החריף בספנות העולמית המחייב את הענף למאבק אחראי ומתמשך על קיומו.

עמדת האיגוד:

איגוד הימאים מודע למצוקתם של חבריו המוצבים לעבודה באמצעות לשכת העבודה. לבעיה קשה זו חייב האיגוד לתת את דעתו כתנאי לכל הסדר שענינו צמצום התקנים באניות. לקראת הדיונים המעשיים באפשרויות של צמצום תקנים, יש להתחיל מיד בהכנת כלים אשר יאפשרו לימאים שירצו בכך, לפרוש משרותם בחברה ומהעבודה בים. **כלים אלה פרושם אמצעים כספיים אשר ינתנו כמענקי פרישה מוגדלים לפורשים מרצון ומימון שיקומם של ימאים ותיקים להבטחת קיומם ועתידם. אמצעי נוסף אשר הכרח לנקוט בו כתנאי להצלחת כל תוכנית לצמצום תקנים, הינו מיצוי כל האפשרויות לצוות בצוות ישראלי כל אניה של החברה אשר מצוותת בצוות זר. הרגשת האיגוד היא כי בשטח זה ניתן לעשות רבות וכי אין זו גזירה שבעוד שקיימת מצוקה וימאים**

ישראלים מובטלים, ימשיכו חברות ספנות ישראליות להעסיק ימאים זרים באניותיהם.

האיגוד סבור שיש לתת את הדעת על כך שיובטח פיצוי נאות לאנשי הצוותים באניות אשר עקב הקיצוץ בתקנים יוגדל הנטל עליהם.

הצעת האיגוד היא שהפיצוי יהיה בגובה של 50% מהחיסכון שיושג כתוצאה מהצמצומים.

איגוד הימאים מתנה את הסכמתו לצמצום תקנים באניות בתוכנית יעד של "צים" אשר יהיה בה כדי להניח את דעתו שבעקבות צמצום התקנים לא יבוא צמצום בהיקף הפעילות המסחרית של אניות החברה, בלימת תכניות הפיתוח ואולי גם צמצום במספר האניות הפעילות. איגוד הימאים הديرוגיים בטוח כי לכל הנושאים ניתן למצוא פתרונות שיתקבלו על דעת הצדדים באם כל הנוגעים בדבר ישתפו פעולה לפתרון הבעיות.

עמדת הנהלת "צים":

בעית המחסור במקומות עבודה לימאים הרשומים בלשכה חייבת להפתר במסגרת ממלכתית, אך אין היא יכולה לשמש בלם להתיעלות ולהבטחת כושר התחרות של "צים". תמשך הזמנת עובדים מהלשכה לפי הצרכים והחברה מוכנה לדון בהצעות להקלת המצוקה בלשכה. **העובדים הקבועים שיפלטו כתוצאה מהקטנת התקנים ישארו במערכת הימית של החברה וימשיכו את עבודתם, תוך שמירה על דרגת שכרם.**

טבלת שכר לדירוגים

משכורת חוף זמנית לחודש אפריל 1984

דרגה	שכר יסוד משולב	תוספת ותק לשנת ותק לפי סעיף 4.2.2 (3)	תוספת ותק שניה לשנת ותק לפי סעיף 4.2.2 (3)	תוספת אישה	דמי הבראה	הוצאות נסיעה בתפקיד
	שקל (1)	שקל (2)	שקל (3)	שקל (4)	שקל (5)	שקל (6)
1. רב מלחים, רב משמנים, שואב, כלכל משנה נגר, מסגר, ט/ראשון	141,619	2,255	1,273	1,262	5,257	4,845
2. מלח כשיר, מכונן, מסיק, משמן, טבח/שני/אופה, מלצר א'	113,685	1,822	1,022	1,262	4,548	2,897
3. מלצר ב', מגיש 2 שנים, יוטיליטי 2 שנים שוטף כלים 2 שנים	90,667	1,407	—	1,262	4,548	1,456
4. מלח רגיל, נגב, מגיש, ע/טבח, ע/מלצר, יוטיליטי	78,406	1,407	—	1,262	4,458	1,456
5. מלח מתחיל, מלצר מתחיל, שוטף כלים, ט/מתחיל	62,791	1,407	—	1,262	4,548	1,456
6. נער ספון, נער מכונה, נער מטבח נער תאים	37,203	—	—	1,262	4,548	1,456

הערות: רכיבי השכר הנ"ל כוללים ומכסים את כל תוספות היוקר שניתנו עד 1.4.84 לרבות תוספת היוקר שניתנה באפריל 1984.

יחד עם זאת ימשכו דיונים על פתיחת ערוצי פרישה שונים, לימאים אשר תפקודם לקוי, אך יש לקחת בחשבון שפתרון זה הוא מוגבל מאילוצים כספיים. נמשך תהליך צמצום מספר האניות בדגל זר המופעלות בקווי "צים". צמצום זה נובע בין היתר בגלל חוסר תעסוקה. **מדיניות החברה היא לעשות להעברת אניות לתפעול בצוות ישראלי. זאת, בתנאי שאיזור ההפלה שלהן מאפשר זאת.** אשר לפיצוי לאנשי הצוותים באניות אשר עקב הקיצוץ בתקנים יגדל התקן עליהם, סבורה הנהלת "צים" שמאחר והתקנים החדשים המוצעים הם מעל לסטנדרטים מערביים, הרי שבמצב הקיים בספנות עשויה ההתייעלות לסייע להקטנת העלויות אך עדיין ישארו הפסדים הנובעים בין היתר מעלות גבוהה של צוות ישראלי וכפי שמנסח זאת **שלום דוליצקי**, ראש מינהל הצי ב"צים": "בהפסדים, אין לנו עם מי להתחלק". אשר לתביעת האיגוד שיניחו את דעתו שלא יבוא צמצום בהיקף הפעילות של החברה, מודה הנהלת "צים" שאין ערובה לכך שעקב ההתייעלות ניתן יהיה למנוע צמצום בהיקף הפעילות, אם כי קיים סיכוי סביר לכך. **מה שברור הוא — וזאת ניתן לקבוע בודאות — שבמידה שלא יעשה כל הדרוש בתחום זה והתקנים לא יובאו לרמת הבינלאומית של המתחרים, יגרם בהכרח צמצום בהיקף הפעילות של האניות הישראליות ולא ניתן יהיה להבטיח את המשך הצמיחה.**

פניה לעובדי הסיפון

קביעות בחברת "צים"

לאחרונה, רבים הפונים לבקש ולהתקבל כעובדים קבועים בחברת "צים". כידוע לכם, תקופה ארוכה (קרוב לשנתיים) לא קיבל אף סיפונאי קביעות וזאת עקב הצמצומים בהיקף התעסוקה. מיותר להסביר שככל שמתווספים עובדים קבועים נוספים בחברת "צים" מצטמצמת האפשרות לפתור את בעיות התעסוקה בקרב הימאים הרשומים בלשכה.

אני פונה לכל הסיפונאים בקריאה להתאזר בסבלנות עד לשיפור המצב בענף ובתעסוקה, דבר אשר יביא (ודאי) לאפשרות של קיבוע סיפונאים נוספים.

למותר לציין כי לאחרונה קטן אחוז העבירות בקרב חברינו בחטיבת הסיפון, אבל זה עדין לא די ויש לשפר עוד יותר את המצב. כל זאת, על מנת להסיר את הדימוי השלילי שהדביקו – שלא בצדק – לחטיבתנו.

צוות חוף ("שור-גנג")

לימאים המפליגים באוניות קונונציונליות, "סטארים" ואוניות תפזורת, יש זכות להזמין מחליפים ("שור-גנג"), בעת הגעת האוניות לנמלי הארץ. מעטים הימאים המנצלים זכותם זו ובכך הם גורמים להחרפת האבטלה בקרב חבריהם.

אני פונה לחברים המפליגים באוניות הנ"ל והנשארים להפלגה נוספת להזמין צוות חופי ("שור-גנג") ובכך להרחיב את מעגל העבודה בין חברינו המובטלים. אני קורא לרבי-המלחים לשמש דוגמה ולנהוג בהתאם לבקשתי זו.

בטיחות

כפי שידוע לכם, הוסכם עם חברות הספנות כי בנוסף לפריטים הניתנים כבגדי עבודה, יקבלו ימאים עובדי סיפון גם כובע מגן.

זכרו כי כובע מגן נועד כדי לחבוש אותו!

לאחרונה, התרבו – לצערי – הפגיעות באיזור הראש כתוצאה מאי-חבישת כובע מגן.

אני פונה בקריאה לחברים: אנא, חבשו את הכובע בצאתכם לעבודה ובמיוחד מרגע הכוננות לקשירת או שחרור האוניה בנמל ועד יציאתה לים.

הנני להזכיר גם כי אין לצאת לסיפון בזמן עבודת הסווארים מבלי לחבוש כובע ובכך נחסוך לעצמנו הוצאות מיותרות.

משמעת

אני פונה – בפעם נוספת – לכל הימאים עובדי סיפון להתעלות על עצמם, לגלות יתר אחריות ולהמנע מעבירות משמעתיות מיותרות.

יגאל כהן

א) בני המשפחה ישלמו היטל נסיעות כחוק. חשב המכס יחזיר לימאי, באמצעות החברה המעסיקה אותו, 50% מהסכום ששולם בפועל.

ב) תשלום ההיטל יבוצע ע"י הימאי בבנק. הימאי ימציא לחברה את השובר החתום ע"י הבנק לפני ההפלגה, כדי להכין ממנו צילום.

ו) כבני משפחה לצורך הסדר זה ייחשבו אישתו וילדיו (עד גיל 18) של הימאי.

ז) ההסדר יהיה בתוקף החל מ-1 ליוני 1984.

ג) החברה תעביר, מעת לעת, לחשב הנהלת המכס, רשימה מרוכזת של בני משפחות הימאים שהפליגו באוניותיה, בצירוף התצלומים של שוברי ההיטל הנ"ל ותתבע את החזר, כאמור בסעיף א' דלעיל.

ד) עם הרשימה המרוכזת הנ"ל תאשר החברה שהנוסעים עבורם נתבע החזר אכן זכאים לכך.

ה) החברות תזכנה את חשבונות הימאים בסכומים שיתקבלו לפי הסדר זה, לאחר קבלתם בפועל.

ברגע האחרון!

החזר היטל מס נסיעות למשפחות הימאים

בהמשך לדיונים שקיימנו עם נציגי משרד האוצר ורשויות המס, נעננו חלקית לתביעתנו לפטור את משפחות הימאים ממש הנסיעות על היוצאים לחו"ל. בישיבה בה השתתפו נציגי הנהלת המכס, חברות הספנות ואיגודי הימאים, סוכם כדלקמן:

ישראל קיסר – המזכיר הכללי החדש של ההסתדרות ויו"ר חברת העובדים.

תולדות חייו

יליד 1931 – תימן
 עלה ארצה – 1933
 נשוי למזל (לבית דייק), אב לבן אבישי ובת ראומה
 חבר הועדה המרכזת של ההסתדרות מ-1966
 יו"ר המחלקה לנוער וספורט בשנים 1966-1971
 יו"ר המחלקה לכח אדם, נוער וספורט וסטודנטים (1969).
 גזבר ההסתדרות בשנים 1973-1977.
 יו"ר האגף לאיגוד מקצועי ומ"מ מזכ"ל ההסתדרות משנת 1977.
 חבר מרכז מפלגת העבודה וחבר לשכת המפלגה.



ישראל קיסר

עבודה (לפני שנת 1966)

- ★ חבר מושב גאולים בשרון
- ★ לאחר מלחמת השחרור מורה ומדריך במרכז נוער וקליטת עולים
- ★ עוזר ויועץ לשר העבודה (1960-61)
- ★ מנהל המחלקה להכשרה מקצועית וחוקר בכיר בשרות התעסוקה שליד משרד העבודה.

פרסומים (חוברות)

- ★ הסתגלות וקליטה של עולים חדשים בישובים חקלאיים (מושבים)
- ★ הדרכה להכשרה מקצועית לנוער בישראל
- ★ השוואת שיטות להכשרה מקצועית ושיקום באירופה

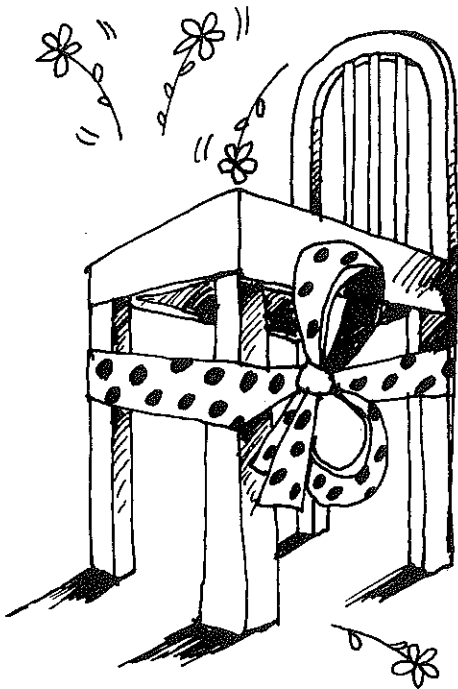
השכלה

- ★ בייס יסודי ותיכון בירושלים
- ★ בית מדרש למורים, ירושלים (1945)
- ★ סמינר למורים ומדריכים (1949)
- ★ סמינר כלכלי-חברתי של ההסתדרות (1951)
- ★ לימוד מדעי הרוח באוניברסיטה (1954/55)
- ★ בוגר האוניברסיטה העברית בירושלים (B.A.) בסוציולוגיה וכלכלה (1956)
- ★ לימוד בסמינר להכשרה מקצועית שיקום והדרכה של ארגון העבודה הבינלאומי (I.L.O.) באירופה.
- ★ מוסמך (M.A.) האוניברסיטה של ת"א במדעי העבודה (1968-72)

- ★ מספרים ועובדות לקהילות ואינטגרציה בישראל
- ★ השמה והכשרה מקצועית למוגבלים (מחקר)
- ★ מוקדי כח בהסתדרות והשפעתם על יחסי עבודה

מאמרים

בנושאים: הכשרה מקצועית, אינטגרציה של עולים חדשים, בעיות תעשייה וכלכלה, תעסוקה, תנועת העבודה בישראל, נקודות מוקד של עוני במדינת רווחה, חוקת העבודה בארצות סקנדינוויה והשפעתם על יחסי עבודה ועוד.
 מאמרים רבים אחרים פורסמו ב"רבעון לכלכלה".



לחברנו ישראל קיסר

עם בחירתך כמזכ"ל ההסתדרות,
 שא ברכה נאמנה.
 בטוחים אנו כי בהנהגתך,
 תצעד ההסתדרות מחיל אל חיל,
 תביא להישגים נכבדים לציבור חבריה,
 תפעל לחיזוקו של ציבור העובדים
 ותגביר את עוצמתה הפנימית.

מזכירות איגוד הימאים הדירוגיים

דו"ח מתומצת של קרן עזר לימאים (קע"ל) ל-31.3.83

הקצבות
לנישואין, לידות
ושמחות אחרות
לפנסיונרים ואלמנות לחגים - 50,850.- שקל
לנוקדים - 17,298.- שקל
להשתלמויות - 39,396.- שקל

הסבר: מס איגוד, שמשולם ע"י
החברים מתחלק כך: מחציתו לקופת
הימאים, לצורך ביצוע פעולות האיגוד
ומחציתו לקע"ל מתן הלוואות, מענקים
וכד'.
להלן תמצית הדו"ח:

הון הקרן	6,157,686.- שקל	סה"כ	434,594.- שקל
יתרת הלוואות לימאים	1,114,857.- שקל	הכנסות ממסי חברים - (מס איגוד)	2,008,019.- שקל
השקעות		הכנסות ממכירת בית יורדי ים	2,318,000.- שקל
פקדונות בדולרים	77,003.- \$		
פקדונות במרקים גרמניים	6,665.- מ"ג		
מניות בנה"פ	2,066,600.- שקל		

דין וחשבון המבקר של קרן עזר לימאים

בדצמבר 1982 ואת תוצאות פעולותיה
לשנה שנסתיימה באותו תאריך וזאת על
בסיס המוסכמה של העלות ההיסטורית.

ברקוביץ אברהם
רואה חשבון

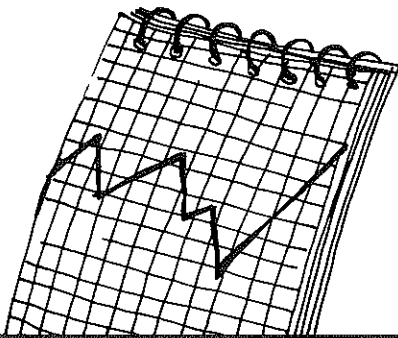
מטעם ברית פקוח לקופות תגמולים
ופנסיה ולאגודות לעזרה הדדית בישראל
בע"מ.

בדקנו את המאזן של קרן עזר לימאים
ליום 31 למרץ, 1983, ואת חשבון
ההכנסות וההוצאות לשנה שנסתיימה
באותו תאריך.

בדיקתנו נערכה לפי תקני ביקורת
מקובלים, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות
רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון)
תשל"ג - 1973, ובהתאם לכך נקטנו
אותם נוהלי ביקורת שחשבונו לדרושים
בהתאם לנסיבות.

מידע בדבר השפעת השינויים בכח
הקניה הכללי של המטבע הישראלי, על
הרווח והפסד, כאמור בגילוי דעת 23 של
לשכת רואי חשבון בישראל, לא נכלל
בדו"חות הנ"ל.

לדעתנו הדו"חות הנ"ל, פרט לכך
שהמידע הנ"ל לא נכלל בהם, משקפים
באופן נאות בהתאם לכללי החשבונאות
המקובלים לגבי קופות גמל שיושמו באופן
עקיב, את מצב עסקי האגודה ליום 31



ל-750 \$ (שבע מאות וחמישים דולר
בלבד) לכל מקרה ומקרה, פרט
להחזרה מאוסטרליה, המזרח
הרחוק, אפריקה וארצות הברית,
יהיה מוגבל ל-1,500 \$ (אלף חמש
מאות דולר בלבד).

(ב) נוסף לפיצוי לפי סעיף א' יכסה הביטוח
הוצאות החזרתם לישראל של בני
משפחת החבר הנלווים אליו להפלגה
בהתאם לתנאים המופיעים בסעיף א',
וכן הוצאות החזרתם במקרה של
החזרת הימאי עצמו לישראל עקב סיבה
רפואית הקשורה לימאי עצמו בכפוף
להגבלות המנויות בסעיף א' (2) לעיל.

(ג) בכפוף להגבלות סעיף א' (2) לעיל יכסה
הביטוח את הוצאות החזרתם לישראל
של בני משפחת החבר הנלווים אליו
להפלגה ואשר ארעו כתוצאה מהמקרים
הבאים:

בתנאי הפוליסה נאמר בין היתר:
הביטוח לפי תנאי פוליסה זו יפצה כל ימאי
ישראלי הנושא פנקס ימאי ישראלי להלן
"החבר" של האגוד הארצי לימאים
דרוגיים בעד הוצאות החזרתו לישראל
כפוף להתנאות ולהגבלות הבאות:

א) 1. חובת תשלום פיצוי בעד החזרת
החבר לישראל תחול על החברה אך
ורק במקרה של מות אחד מבני
משפחת החבר (לפי הגדרה דלמטה)
או במקרה של מחלתו הרצינית של
בן משפחה כזה בתנאי שהחזרת
החבר תגרם באופן בלעדי ובלי תלות
בשום סיבה אחרת ע"י מות ו/מחלה
כזו בתנאי שבעת יציאת החבר את
ישראל לא יהיה אותו קרוב שבגללו
נדרש לחזור במצב שדרש את
השארותו של החבר בארץ.

2. כל תשלום לפי סעיף זה יהיה מוגבל

ביטוח הוצאות החזרה לישראל

האיגוד הארצי לימאים דירוגיים האריך
את הביטוח הקולקטיבי לימאים דירוגיים
לשנה נוספת (מיום 31.3.84 ועד 30.3.85)
בחברת הביטוח "ירדניה".
הפרמיה לכל ימאי תהיה 4,100 ברוטו
לשנה והשתתפות חברת הספנות היא
בשיעור של 10 דולר לכל ימאי.

2) המונח "חבר מבוטח" לצרכי פוליסה זו פרושו:

כל נושא פנקס ימאי ישראלי שנרשם בחברה לפחות 30 יום לפני ארוע המקרה שעבורו חייבת החברה לפצותו בהתאם לסעיף (א) לעיל.

3) המונח "חזרה לישראל" לצרכי פוליסה זו פרושו:

החזרה לישראל מאותו מקום שבו ימצא החבר בעת קבלת הידיעה על מותו/או מחלה של בן משפחה שבעקבותיה עליו לחזור לישראל.

3. עקב קילקול בלתי צפוי או תקונים בלתי צפויים באניה.

תשלום על פי סעיף זה במקרה והצוות נשאר באניה, מותנה בכך כי העכוב והתקון יארכו 12 יום לפחות. במקרה והצוות נשאר בחו"ל אך לא באניה מותנה התשלום בכך כי העכוב והתקון יארכו 5 ימים לפחות.

הגדרות:

1) המונח "בן משפחה" לצרכי פוליסה זו פרושו:

אשת החבר, ילדיו, הוריו, אחיו, אחיותיו, והורי אשתו.

1. עקב סטיה בלתי צפויה מראש של האניה ממסלול הפלגתה המתוכנן או שינוי בלתי צפוי מראש בלוח הפלגות כתוצאה מסיבה מסחרית. תשלום על פי סעיף זה מותנה בכך כי הסטיה תארך 21 יום לפחות.

2. עקב שביתה המוכרזת בחו"ל שלא ע"י המבוטח.

תשלום על פי סעיף זה במקרה וצוות האניה נשאר בחו"ל מותנה בכך כי העכוב יערך 21 יום לפחות. אין כסוי במקרה של שביתה יזומה על ידי המבוטח.

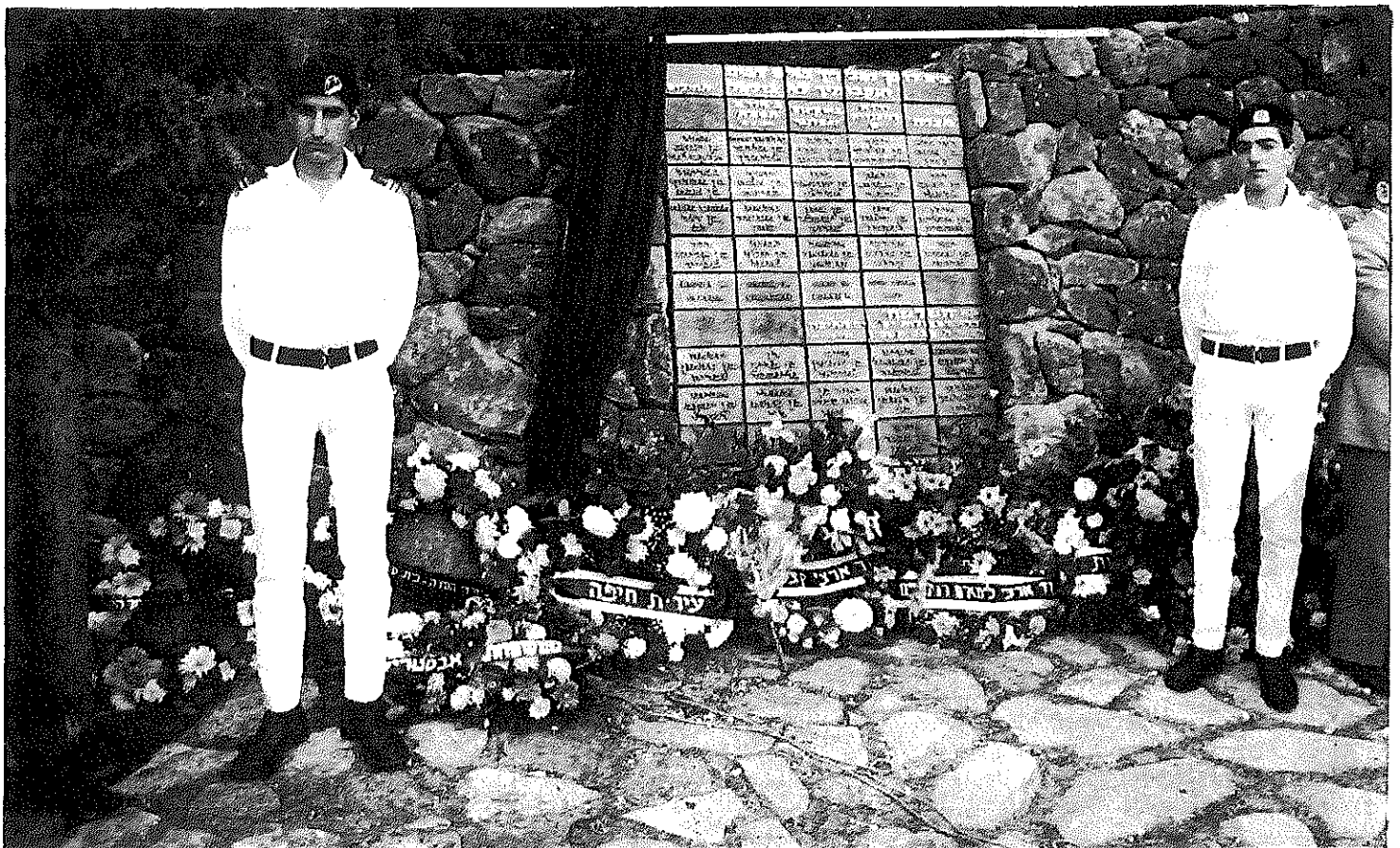
אזכרה לימאים שניספו בים ולא הובאו לקבורה.

את דבר איגודי הימאים הביא שלמה אביטן ובשם שר התחבורה חיים קורפו נשא דברים ראש מינהל הספנות שבתאי לוי.
הינחה מ. רון.

במצולות ים, בהם ימאי האניה "השלושה". במקום הוקמה אנדרטה מעשה ידיו של האמן פנחס ויינברג.
בטקס נשאו דברים ראש העיר אריה גוראל, הרב שאר-ישוב הכהן, מנכ"ל "צים" יהודה רותם, נציג המשפחות השכולות י. הורביץ.

במלאות שלוש שנים לאסון "מצדה" התקיימה ב"מצפור יורדי הים" שברמת הדר בחיפה אזכרה לניספי ולימאי צי הסוחר האחרים, שמקום קבורתם לא נודע.

מלי שטייר, אשת האלוטאי שניספה באסון "מצדה", הסירה את הלוט מעל לוח זכרון עליו נקבעו שמותיהם של 24 ימאי "מצדה" ו-26 ימאים אחרים שניספו



מדברי שלמה אביטן

באזכרה:

נאספנו כאן היום על גבעה זו, שהפכה להיות מיקדש מעט לזכרם של יקירינו וחברינו, הימאים אשר מסרו נפשם בעבודתם כירודיים, נטרפו במצולות ועקבותיהם לא נודעו.

זו השנה השלישית למנהגנו להתכנס כאן, על גבעה זו המשקיפה אל הים שהיה למקום קבורתם של אותם ימאים יקרים ובלתי נשכחים.

בהעלותנו היום את זכרם של חברינו ויקירינו, אלה אשר מסרו נפשם במרוצת השנים בהן עושות ספינותינו על פני שבעת הימים, שומה עלינו לזכור, בלבבות שבורים ובכאב אין-אונים, כי הקורבן אשר הקריבו יקירינו, החיים עצמם, הוא היקר בקורבנות והוא הוקרב על ידם תוך עשיית מלאכתם בלב ים, למען קיומה ושגשוגה

של הספנות הישראלית שהינה מבצר לבטחונה וכלכלתה של מדינת ישראל. לצערנו, עדים היינו בשנים האחרונות לגידול מבהיל וכואב ברשימת יקירינו שנלקחו מאיתנו למצולות הים בעת ביצוע מלאכתם במים רבים.

אסון "מצדה" אשר פקד אותנו לפני כ- 3 שנים, מהווה ללא כל ספק פרשת דרכים מרה וכאובה שממנה ואילך לא ניתן היה עוד להמשיך ולהחשות נוכח ליקויים ומחדלים שנחשפו והתגלו בכלי הקשור לשמירה והקפדה על כללי הבטיחות והזהירות, בהם תלויים חיינו עת יוצאים או בלב ימים על פני הספינות.

מבלי להכנס לפרטים, אנו יכולים לומר היום בבטחה כי בעקבות אסון "מצדה" אכן הופקו הלקחים ויושמו המסקנות אשר יהא בהן, כך אנו מאמינים ומקווים, כדי למנוע השנות אסונות מסוג זה בעתיד

וכדי להפחית - ואולי למנוע - קרבנות אדם באוניותינו הנובעים מהזנחה וזלזול בנוהלי הבטיחות המחייבים. בעומדנו כאן היום בראש רכון ובלב דואב אנו נושאים תפילתנו:

- מי יתן ולא נדע עוד קורבנות נוספים באוניותינו.
- מי יתן וקורבן החיים שהקריבו יקירינו, שלזכרם אנו כאן היום, יהא גם הקורבן האחרון הנדרש מכולנו ולא עוד! בכך נמצא אולי את נחמתנו.
- יורשה לי, בהזדמנות זו, להביע הערכתנו ותודתנו העמוקה לראש העיר, **מר אריה גוראל**, ולעירייה כולה על היחס החם והסיוע הממשי שהגישו לנו במאמץ להנציח את זכר חברינו ויקירינו שמקום קבורתם לא נודע.

יהי זכרם של חברינו הניספים והנעדרים ברוך.



תודת נציגת המשפחות השכולות

אל:

אגוד קציני הים
איגוד הדירוגים
מנכ"ל צים - מר רותם
מר מרדכי רון

אדונים נכבדים,

הרשו לי להודות בשמי, ואני מרשה לעצמי לייצג אל כל יתר המשפחות השכולות של אניה ה"שלשה", על טכס האזכרה המרגש והמכובד אשר בו השתתפנו. התודה נתונה על המיקום, על האנדרטה, על לוח הזכרון ועל כל

המאמצים שנדרשו כדי להביאנו עד הלום. אך בעיקר שלוחה תודתנו על כך, שהתעלנו מעבר לכל השיקולים והתאחדנו כדי ליצור מקום התיחדות מכובד לכל המשפחות השכולות של יורדי הים. ועל כך תעמדו על התודה והברכה.

יונה הראל

"תקשורת" עם הימאי.

מאת: שרה מרון

מזה שלוש שנים אני משמשת כאחראית על נושא הרווחה באיגוד הימאים. הרגשתי היא, שאתם, הימאים, מתיחסים לנושא הרווחה כמובן מאליו. אך כבכל מערכת יחסים של "תן וקח" חשוב שכל צד ישמע, יקלוט וישמע.

האניה אינה רק מסגרת צרה בה "מוכר" הימאי את כוחו תמורה שכר. יש להתייחס גם לצרכיו ברווחה פיזית, נפשית וסביבתית.

אין גבול לפעילויות שאפשר לעשות בתחום הרווחה.

יש להבין כי רווחה בלבד אינה פותרת בעיות חברתיות/אנושיות, בתחומים השונים בה היא עוסקת.

בחרתי הפעם להעביר לכם שני מסרים, האחד בתחום הפרט, והשני בתחום החברתי-תרבותי.

● בתחום הפרט

אחד מהיעדים העיקריים של מחלקת הרווחה הוא הדאגה לעובד כפרט וקיום כתובת מסייעת, אליה יוכל לפנות הימאי בכל בעיה אישית.

ההתייחסות לעובד מקיפה כמה נושאים, כגון: בעיות אישיות, סעד ובריאות. המטרה היא להוריד מהעובד חלק מלחציו האישיים המעיקים עליו ואף פוגעים לעיתים ביכולתו לתפקד בצורה יעילה.



שרה מרון

מצידכם אפשר למנוע את כל אותם דברים שיוצרים לעיתים הרגשת בדידות.

● בתחום החברתי-תרבותי

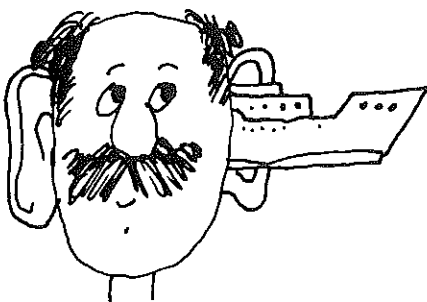
בנוסף לארגון המופע החד-שנתי המסורתי לילדי ימאים בחנוכה, הגענו לסיכום עם הנוגעים בדבר על אפשרות קניית כרטיסים בהנחה למופעים המומלצים במיוחד למשפחה.

בגלל אופי מקום העבודה, שבו מפוזרים הימאים על פני שבעת הימים, הקשר אינו רצוף ויוס-יומי.

אנו מצידנו עושים מאמצים רבים, בכל דרך אפשרית, להביא זאת לידיעתכם, ע"י פרסום בלוחות המודעות בחברות הספנות ובלשכת הימאים. כמו כן – במקביל – ע"י משלוח הודעות לבית הימאי באמצעות הדואר.

הצעתי היא שגם אתם תגלו יוזמה, ותהיו אתנו בקשר.

בטוחה אני שעלידי הגברת המעורבות מצידכם – נצא כולנו נשכרים.



לעיתים פונים אלי ימאים או/ו בני משפחותיהם בטענה שלא זכו לקבל את המגיע להם. ימאי ששהה בלב ים בעת שאחד מילדיו אושפז בבית חולים או ימאי בודד שנוקק לטיפול סיעודי לאחר ניתוח וכד'.

אין ספק שהדבר נובע מ"קצר" בתקשורת. לכן, ימאים, עלידי קיום קשר

רשות הנמלים בישראל

הנמלים בשירות הסחר הישראלי

התפתחות המשק והחידושים הטכנולוגיים בעולם התחבורה והשיווק, מציבים משימות חדשות בפני נמלי ישראל. האתגר העומד בפני הנמלים הוא להתאים את עצמם מבחינת המיבנה, הקיבול, הקצב ושיטות העבודה לתנועת המטענים הגדלה והולכת, הצפויה לבוא ולצאת מהם.

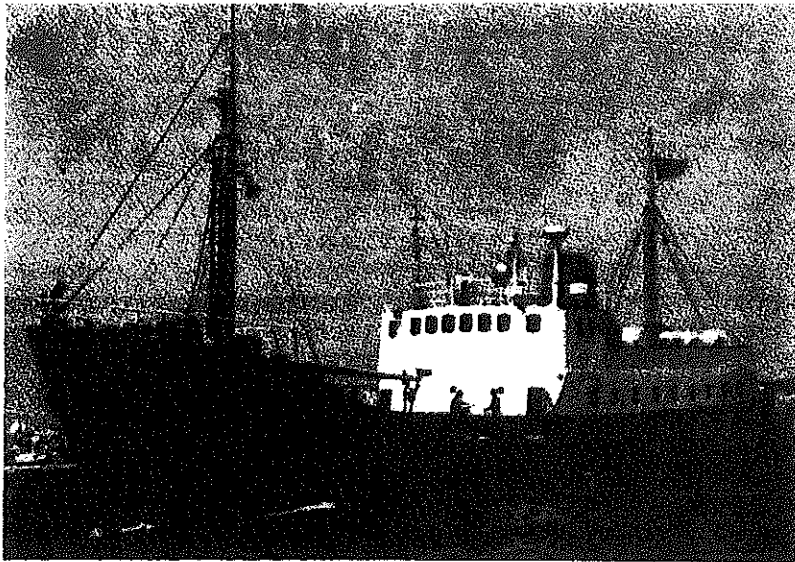
במשך השנה הנוכחית, שהיא השנה ה-23 לכינון רשות הנמלים, יטפלו שלושת נמלי ישראל בנינוע כ-13 מיליון טונות, מטעני יצוא ויבוא.

תחזית המטענים מצביעה, כי תוך 10 השנים הקרובות תוכפל כמות המטענים שתעבור דרך הנמלים. ואכן, רשות הנמלים מתאימה את נמליה לקצב ההתפתחות, מבצעת פיתוח מודרני והרחבת התשתית ומשלבת ידע וטכנולוגיות חדישות בתיפעול הנמלים בישראל.

הרשות מעודדת יצרנים ויצואנים לעבד למטען אחד ולשיטות אריזה מודרניות, וע"י כך ליועל ולהחיש השינוע ותהליכי העבודה בנמל; למטען אחד – בכלל, ולמטעני יצוא – בפרט, מעניקה רשות הנמלים הנחות בתעריפים.



בדבר קבלת מרטים על שיטות שנוע והאחדה מודרניות של מטענים,
אנא פנה אלינו, למשרד הראשי או לאחד הנמלים:—
המשרד הראשי: טל: 338911 (03),
ת.ד. 20121 תל-אביב, מיקוד 67215
נמל חיפה: טל: 33539 חיפה 31000
נמל אשדוד: טל: 28211 (055), ת.ד. 9001 אשדוד-77191
נמל אילת: טל: 72191 (059), ת.ד. 37 אילת 88100



כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקציני ים עכו

ספינת האימונים של בית-הספר לקציני ים א.מ. ר/ח זאב היס

תנאי קבלה

נותקבלים לביה"ס לכיתה א' (ט') תלמידים שסיימו כיתה ח' (בגיל 14-15) ולכיתה ב' (י') תלמידים שסיימו כיתה ט' (בגיל 15-16), אזרחי ישראל, אשר בדיהם תעודת גמר משביעה רצון. על המועמדים להיות בעלי כושר גופני כפי שנדרש במקצוע הימאות. שנת הלימודים הראשונה תחשב כתקופת נסיון למוסד ולתלמיד כאחד. בשנה זו יבחנו כישוריו של התלמיד בלימודים, תבונת הכפיים הדרושה לעבודת מכונאי או שייט, יציבותו הנפשית, כשרונו להסתגל לחיי חברה ונכונותו לשרת את הכלל.

המיון

מבין הנרשמים יתקבלו אותם התלמידים שיעמדו בבדיקות הרפואיות ובמבחנים אלהם יוזמנו ע"י בית הספר כדלהלן:

1. בחינות כניסה בעברית, באנגלית ובחשבון, לפי החומר הנלמד ב-8 או ב-9 שנות לימוד.
2. בדיקות רפואיות לשם קביעת כושרו הבריאותי של המועמד.

מועמד שקבלתו אושרה, נדרשים הוריו או האפוטרופוס לחתום על הסכם עם הנהלת ביה"ס, ולשלם את ערך המדים, ביטוח, מסעות ותשלום ראשון ע"ח הפנימיה, כפי שיפורט בחוזר שימסר למעוניינים בתחילת ההרשמה.

שלבי התקדמות והגשמה

בסיום בית הספר יתגייסו הבוגרים לשרות בחיל הים. הרוצים לשרת בחיל הים בתנאי קבע וימצאו ראויים לכך ע"י החיל, יתקבלו עם התגייסותם לקורסי חובלים האחריים אשר יבקשו את מסלול צי הסוחר, ישרתו בחיל כחוגרים בשרות חובה, ובגמר שירותם יקלטו כקדטים או קצינים בצי הסוחר. תעודת גמר בהצלחה מקנה מסלולי קידום מקוצרים בחיל הים ובצי הסוחר. בדבר פרטים נוספים נא לפנות למזכירות ביה"ס כדלקמן:

בימים א'—ה' בשעות 0800—1400
ביום ו' 0800—1300
או בכתב:

כתובת: עכו, ת.ד. 66

טלפון: 04-916166-7-8 מיקוד 24 100

בפניה אישית, נא להביא את פנקס הזהוי של ההורה נו רשום המועמד.

המטרה

בית הספר שם לו למטרה לחנך נוער ישראלי לקצונה בחיל הים ובצי הסוחר, ולהכשירו למילוי תפקידים ע"י הדרכה בתורת המקצוע ובעבודה מעשית. בתחומי החינוך החברתי והישול האופי שואף בית הספר לטפח בנערים הרגשת אהבה למולדת, יחסי גאווה, חיבה למקצוע, הרגלים נאותים בחיי צוות ויחסי חברה הוגנים.

מגמות

בבית הספר שלוש מגמות: שייט, מכונאות ימית ואלקטרוניקה ימית. תכנית הלימודים הכללית זהה בכל המגמות.

מגמת השייט נלמדים המקצועות: נווט, ימאות, אסטרונומיה, מטאורולוגיה, רישום מפות, בניית אניות, מכניקה של האניה, חשמל, אלקטרוניקה, אוטומציה.

מגמת המכונאות הימית: מכונות חום, תרמודינמיקה טכנולוגיה, בנין אניות, שרטוט טכני, חוזק חמרים, אלקטרומכניקה, אלקטרוניקה, אוטומציה.

בתכנית הלימודים של כל מגמה כלולה עבודה מעשית: לשייטים — ימאות מעשית בכלי שייט, למכונאים — עיבוד שבבי, רתכות ומכונאות.

סגל ההוראה וההדרכה עוזר לקדטים בפעולות התרבות כגון, חוגים, הרצאות, מסיבות, טיולים ומסעות. בבית-הספר קיימת ספרייה, חדרי עיון ומעבדות העומדים לרשות התלמידים יחד עם צוות הדרכה.

סדרי ההרשמה

על המועמדים להביא למשרד בית-הספר או לשלוח אליו בדואר:

1. שאלון הרשמה ממלא בדייקנות וחתום (ניתן לקבלו בביה"ס).
 2. תעודת לידה המעידה על גיל המועמד (14-16).
 3. תלוש רישום ובו מספר הזהוי המדויק של המועמד.
 4. תעודת ציונים של שנה"ל הנוכחית או אישור בית-הספר הכולל ציונים.
 5. 6 תמונות פספורט (על גב כל אחת ירשום המועמד את שמו).
 6. חוות דעת היועץ הפסיכולוגי מטעם המחלקה לחינוך במקום המגורים.
 7. חוות דעת של המורה היועצת.
- בגמר שנת הלימודים יצטרך הנרשם להמציא תעודת גמר רשמית של בית הספר היסודי או תעודת הסיום של כיתה ט'.

ח"כ שושנה ארבל-אלמוזלינו (המערך), במליאת הכנסת:

נציגי איגודי הימאים מתנגדים לתיקונים ב"חוק הספנות" (ימאים).

● סמכויות גדולות מדי למפקח על הימאים ●

מה אתם מציעים? אתם מציעים להקנות למפקח סמכות אדמיניסטרטיבית לבטל פנקס ימאי או אישור שירות או לסרב להאריך את תוקפם. הענקת סמכות לפקיד, ויהיה זה הפקיד הבכיר והמכובד ביותר, להאריך או לא להאריך כרצונו את תוקף האישור או כל מסמך אחר – משמעותה היא מתן סמכות למפקח לשלול פרנסתו של ימאי מהעיסוק היחיד ומהמקצוע היחיד שיש לו ושבנו הוא עובד שנים רבות.

אולם מה שמסתתר מאחורי תיקון זה, כפי שנאמר בדברי ההסבר להצעת החוק, הוא לנפות מהצי הישראלי גורמים פליליים הפוגעים בתדמיתו והמונעים הפעלתו התקינה. גורמים פליליים – שומו שמיים. לא זאת הדרך, לטפל בתופעה הזאת. שלילת פנקס עבודה או אי הארכת תוקפו הן עונש חמור מאוד שאינו יכול להיות מוטל על ידי מפקח. סמכות כזאת של שלילת פנקס או אישור שירות או סירוב להאריך את תוקפם צריכה להיות בידי מערכת שיפוטית, וזה בית הדין המשמעתי אשר נחון בכישורים הדרושים המכשירים אותו למלא תפקיד שיפוטי.

בשיחה שקיימתי עם שני האיגודים אמרו הדירוגיים ואיגוד הקצינים בצורה מפורשת שאיננה משתמעת לשתי פנים – וזו גם דעתי – כי הם אינם מתייצבים להגנתם של ימאים שסרחו או להגנתם של אלמנטים פליליים כלשהם אשר הסתננו לשורות יורדי הים בישראל. על כך אני מברכת אותם ומחזקת את ידיהם, כי זו גם עמדת ועדי עובדים כמעט בכל מקום עבודה, אך את הסמכות לבטל פנקס ימאי או אישור שירות או לסרב להאריך את תוקפם יש לתת בידי בית הדין המשמעתי ולא בידי המפקח על הימאים.

כפי שנמסר לי על ידי איגוד הדירוגיים, קורה שימאים ותיקים מקבלים לפתע הודעה קצרה, חתומה על ידי המפקח על הימאים, בה כתוב שבהתאם לסמכויותיו על פי הוראות סעיף 7 לחוק הוא מבטל את פנקס הימאי שלהם. מה מתברר לאחר מכן? מתברר שהעבירה היתה קטטה באוטובוס, מריבה משפחתית, עבירות שאינן מצדיקות נקיטת אמצעים קיצוניים של שלילת זכות הימאי לעבוד במקצועו

הסוחר לעבור את המשבר שפוקד את הספנות העולמית ולא פסח גם על צי הסוחר שלנו. כיצד לפעול כדי שתתקבל מהר ככל האפשר החלטה להפעלת הסדר הפנסיה ומתן אפשרות לפרישה מוקדמת לימאים בגיל 55.

המודעות של "גאוות היחידה", גאות מקום העבודה, חדרה יותר ויותר בקרב העובדים. יש לחשוב כיצד לשפר את שירותי הרווחה לימאים ולבני משפחותיהם. במקום כל זה, מציעים תיקונים בחוק שיש בהם כדי לערער את בסיס ההבנה שהשתרש בין העובדים לבין חברות הספנות.

בסעיף 7 לחוק העיקרי נאמר: "מפקח רשאי לבטל פנקס ימאי או אישור שירות או לסרב להאריך את תוקפם אם תנאי הכשירות הכלליים אינם קיימים עוד בבעליהם או אם הושגו על סמך מסירת ידיעות שהן כוזבות או מטעות בפרט חשוב, אולם לא ישתמש המפקח בסמכות זו בעילה שעליה ניתן להביא את בעל הפנקס או האישור לדין משמעתי לפי פרק ט"ו". באותו פרק נאמר ששר התחבורה מוסמך לקבוע תנאי כשירות לשירות בצי, ובין התנאים – עבר נקי.

המשמעות היא שהמפקח איננו יכול לבטל היום פנקס ימאי של מי שהורשע בעבירה שיש עמה קלון ושנעברה בעת מילוי תפקידו כימאי או בקשר לכך, אלא יש לטעון לפני בית דין משמעתי שאין עיסוקו בתנאי הכשירות.



ח"כ שושנה ארבל-אלמוזלינו

חוק הספנות (ימאים) שנתקבל ונכנס לתוקף בשנת 1973, והיה לי הכבוד לעבוד על הכנתו כיושבת-ראש ועדת העבודה בכנסת ולהביאו לקריאה שנייה ולקריאה שלישית, הסדיר את תנאי עבודתם ואת סדרי חייהם של יורדי הים בצי הסוחר. נקבעו כללים והוראות אשר מסדירים את יחסי הגומלין בין הקברניט לבין הימאי, נקבעו כללים המחייבים את בעלי האניות ואת אחריותם לצוות את האניה בצוות ישראלי, נקבעו הגדרות מי הוא ימאי ומי יכול להחזיק פנקס ימאי, נקבעו כללי משמעת ודרכי ענישה.

המגבלות והאיסורים שהוטלו על הימאים בחוק הם רבים. לא קל להיות ימאי. העבודה היא קשה ושוחקת. הימאי רחוק מביתו במשך חודשים רבים, רחוק ממשפחתו וילדיו, רחוק מחיי יום יום נורמליים. אני מברכת את הציבור הזה, הן הדירוגיים והן הקצינים, אשר ממשיך בעבודה בצי הסוחר, אוהב את עבודתו ומגלה אחריות הראויה לציון והערכה. אני נפגשתי עם שני איגודי הימאים, גם עם חברות הספנות אבל בעיקר עם איגודי הימאים. שאלתי אותם אם הצעת החוק המוגשת לכנסת היא בידיעתם, על דעתם ובהיחזרות אתם. התשובה היתה שלילית. הם היו מופתעים מהצעת החוק. לכן כאשר שר התחבורה רצה להביא את הצעת החוק הזאת, ביקשנו ממנו שיבואו תחילה בדברים עם נציגי הימאים וישמעו את דעתם.

הצעת החוק איננה מקובלת עליהם. הם מסתייגים מהרבה סעיפים הכלולים בה.

● ערעור בסיס ההבנה ●

חוק הספנות הוא מלאכת מחשבת, חוק שנחקק לאחר דיונים רחבים, מקיפים ומעמיקים, בהשתתפות כל הגורמים הנוגעים בדבר. הוא מהווה מעין חוקה שכולם מקבלים אותה ויכולים לחיות איתה. אותה מכבדים, אותה מקיימים. זה חוק שחברות הספנות כמעסיקים, הקצינים והימאים הדירוגיים, כולם יכולים לחיות איתו. התיקונים המוצעים בחוק באים לערער את בסיס ההבנה עליו מבוסס החוק העיקרי.

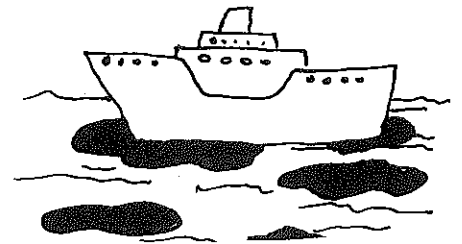
בתקופה הקרובה עלינו להתרכז בשאלה כיצד להבטיח תעסוקה לימאים דירוגיים, ולקצינים בצי הסוחר. ישנם היום כ-300 מובטלים. יש לחשוב כיצד לסייע בידי צי

השניים מן האחד. ההרכב הזה של בית הדין איפשר גם לימאי להופיע בלי עורך דין. **מדוע צריכים אנו להטיל עליו חובה להתייצב עם עורך דין שייצג אותו? לכל הימאים יש האמצעים הדרושים להעסקת עורך דין?** והרי מדובר כיום בסכומים אגדתיים. מאין יקח הימאי את הסכומים האלה, ומה החובה הזאת? האם חסרה פרנסה לעורכי דין וצריך לחייב ימאי להופיע בפני בית דין רק עם עורך דין? הרי זה הדבר הטוב באופיו הציבורי של בית הדין, שימאי יכול להרגיש את עצמו חופשי ולייצג את עצמו, כאשר יש הבנה מצד כל הגורמים היושבים בבית הדין.

אני תומכת בכל הסעיפים בהצעת החוק שיש בהם כדי לפשט הליכים ולייעל את המערכת, אך לא לבטל זכויות קיימות, כי זה לא יוסיף שקט תעשייתי ולא יגביר את ההבנה. **יש כיום יציבות בצי הסוחר, יש שקט תעשייתי, ומי שמעוניין לערער אותו מציע את התיקונים הללו.** מאחר שאני מעוניינת בהמשך הקיום של יחסי עבודה תקינים ושקט תעשייתי — ומצב זה קיים כבר שנתיים ויותר — אני מציעה להחזיר את הצעת החוק לממשלה.

● **שמירת ההיבט הציבורי** ●
בדיונים שהתקיימו בשעתם בוועדת העבודה מצאנו לנכון לקבוע, שחברי בית הדין יתמנו מרשימות מועמדים, שהן רשימות של אנשי ציבור ועובדי מדינה. רשימת מועמדים שהגישו גופים ציבוריים שונים, נציגות של עובדים, נציגות של חברות הספנות, נציגות של הנערים העובדים בישראל, כלומר ייצוג של גורמים שונים שמהווים מרקם של מעורבות הגופים האלה בצי הסוחר. לבוא ולבטל את הייצוג הציבורי והיחודי שאיפיין את בית הדין ולקבוע שבית הדין יהיה מורכב מאנשים שימנה שר המשפטים על פי המלצת שר התחבורה — זה לא נראה לי. **אסור לנו ליטול מבית הדין את ההיבט הציבורי.** זה הדבר המיוחד והחשוב במערכת שיפוטית זו, כפי שזה חשוב במערכת השיפוטית של בית הדין לעבודה. יש תחושה טובה לימאי בהופיעו בפני בית דין כזה כשהוא רואה שיש שם גם נציגות מוסמכת של העובדים המבינה אותו ומכירה את בעיותיו.
אני מתנגדת גם שיהיה דן יחיד. אמנם זו הכבדה, אבל כפי שאומרים, טובים

שלו והדחתו מעבודתו וממקור פרנסתו. ● **פגיעה בזכויות הפרט ובצדק הטבעי** ●
מקובל עלי שתהיה זכות לערער על החלטת בית הדין המשמעתי בפני בית המשפט לימאות, כשמשמעותו בחוק בית המשפט לימאות, התשי"ב-1952.
אני בדעה שיש לקיים את המשמעת באניה, לראות בקברניט בעל הסמכות ולפעול באניה כצוות שכל אחד ממנו ממלא את התפקיד המוטל עליו. לא מקובלת עלי התנהגות של תקיפת קברניט בכלי שיט, מרידה, נטילת פיקוד שלא כדין ומתן הוראה שלא כדין, ואכן יש להחמיר בעונשים לגבי עבירות אלה.
הוא הדין לגבי זיהום הים. לא די בכך שנטיל את האחריות על בעלי האניות וקברניטיהן. האחריות האישית צריכה ליפול על הימאי, אם אכן גרם על ידי מעשה או על ידי מחדל נזק לסביבה הימית. על כך אין ויכוח.



אני מתנגדת לסעיף אשר בא להרחיב את סמכויות המפקח הראשי על הימאים המוקנות לו בחוק העיקרי. זה המכסימום שנתן החוק למפקח — סמכות שהיא גם מעין שיפוטית. סמכות הענישה המשמעית מוגבלת לפסילת הימאי לתפקיד או לשירות לתקופה מוגדרת של חודשיים, ועכשיו אתם עוד רוצים להאריך את התקופה הזאת לשלושה חודשים? גם אז הסכמנו בקושי למתן סמכות כזאת, ועכשיו אתם מציעים להאריך את התקופה לשלושה חודשים ולתת את הסמכות לא לבית דין בו יושבים אנשים הכשירים להיות שופטים אלא למפקח? **הרי הכישורים הנדרשים מהמפקח הראשי אינם בהכרח כישורים של ידיעת חוק ומשפט. אין הכרח שתהיה לו הכשרה משפטית. יש לו כישורים אחרים, אבל לא הכשרה משפטית. תיקון זה, אדוני שר התחבורה, יצור עיוותים והוא פוגע בזכויות הפרט ובצדק הטבעי.**

את סעיף 6 אני שוללת לחלוטין. בסעיף 128 לחוק העיקרי נתנו זכות לימאי לדרוש העברת הדין על כל עבירה משמעית לבית הדין. בכך ניתנה לימאי המואשם בביצוע עבירה האפשרות להופיע בבית הדין כזכות שווה לזכות של הצד שכנגד. זוהי זכות אלמנטרית השמורה לימאי, ולא ניתן לשלול אותה ממנו ולהשאיר אותה רק למפקח הראשי.

הזכות של הימאי הקיימת עכשיו בחוק חייבת להישמר. עם כל הטרדה שנגרמת לבית הדין הדבר כדאי, ובלבד שלימאי תהיה הרגשה שהוא יכול להוכיח את צדקתו ולמצות את הדין בבית הדין שבו הוא נותן אמון.

אחים עופר (ניהול) בע"מ בעלי אניות ומפעלים



דרך העצמאות 104
חיפה 33411

בנין מרכזי
אזור התעשייה,
ת.ד. 2029
מיקוד 46120
הרצליה



סניף תל-אביב

רחוב היסוד 1 ת.ד. 409 טל. 827669 828796

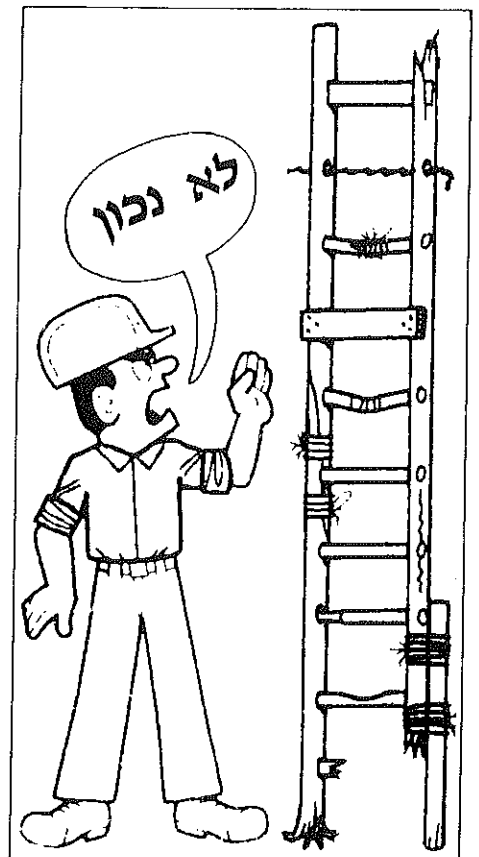
סולמות ניידים באניות

מאת: ר/ח א. קרזבום,
מדריך ומרכז ועדת הבטיחות של הצי

כמעט שלא עובר שבוע ללא תאונה לימאי הישראלי, הקשורה בסולמות ניידים באניה. שבירת ידיים ורגליים הם ענין של כמעט שיגרה בשטח זה. ממה נובעות תאונות אלו? בנוסף לסיכונים שיש בחוף בשימוש בסולמות אלו, נוסף המימד של טלטולי האניה בים.

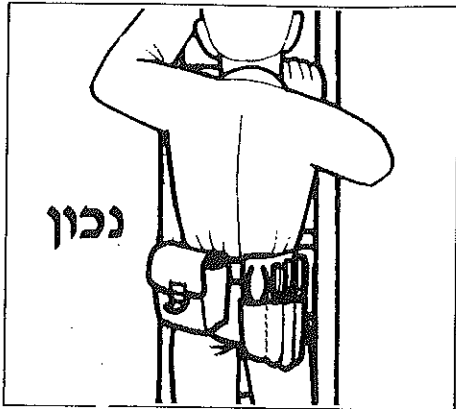
הסיבות לכך הן קושי במציאת בסיס או משטח נאות להצבת הסולם ואולי גם חוסר המודעות לכללי הבטיחות בעבודה בסולמות. זאת, מאחר ועבודות אלו הן תמיד מקריות או זמניות ואינן חלק אינטגרלי של 8 שעות העבודה היומית. להלן כמה כללים שכדאי לזכור כאשר העבודה המתוכננת דורשת שימוש בסולם נייד:

1. חובה לבדוק את הסולם לפני כל שימוש ושימוש.
2. סולם שנמצא פגום יש לאחסנו בנפרד ולשטפו "סולם זה פגום ואסור בשימוש", וזאת עד אחרי שהורד מהאניה או תוקן ע"י בעל מקצוע.



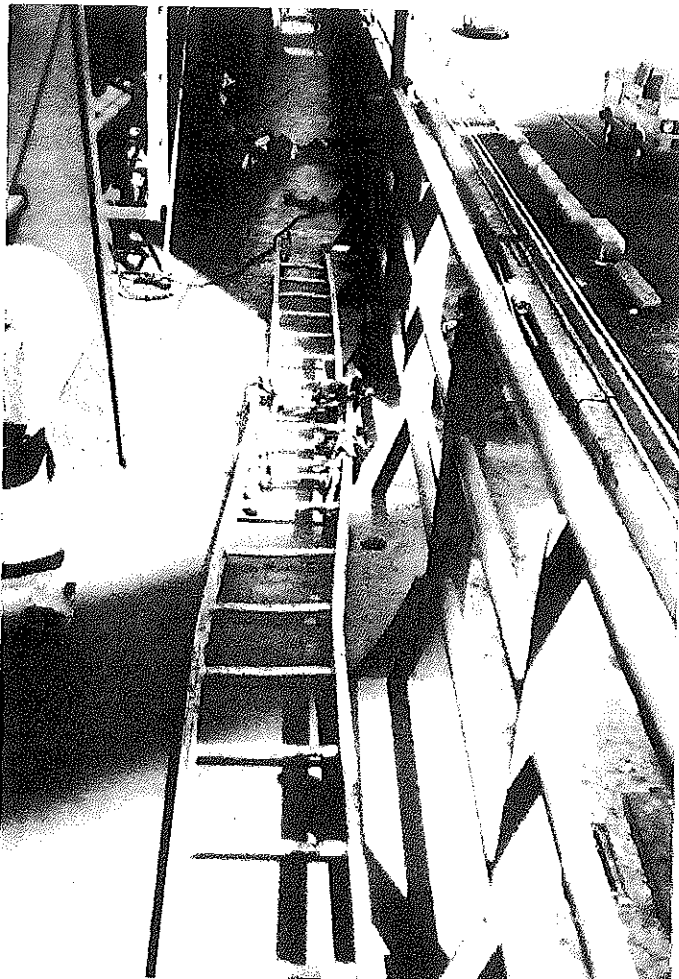
2. אין להשתמש בסולמות אם -
 - שלב חסר
 - שלם פגום
 - שלב מאולתר
 - שלב מסתובב
 - הסולם מעוות
 - הסולם מוארך בצורה מאולתרת

3. אל תעמיד את הסולם מאחורי דלת שאינה נעולה.
4. דאג להציב את שתי רגלי הסולם על משטח ישר ויציב.



5. שיפוע הסולם צריך להיות כזה שלא יתהפך לאחור יחד עם המטפס עליו, ומצד שני שלא יחליק לאורך הקיר עליו הוא מושען. המרחק הנכון בין רגל הסולם לאנך שנופל מנקודת ההישענות העליונה הוא בין רבע לשליש מאורך הסולם השווה ל-4 מטרים. מרחק הרגל מהקיר עליו מושען יהיה בין מטר למטר ושלושים.
6. גם לאחר שהסולם הוצב בצורה נכונה באניה, יש לקשרו ולאבטחו לשני הצדדים, בהתחשב בטלטולים שנגרמים ע"י מצב הים.
7. יש לבדוק היטב אם שתי הסוליות, או נעלי הסולם למניעת החלקה, מותקנים כראוי ברגלי הסולם. חסרונו או אי תקינותו של אחד מהם יגרום ביציבות הסולם.



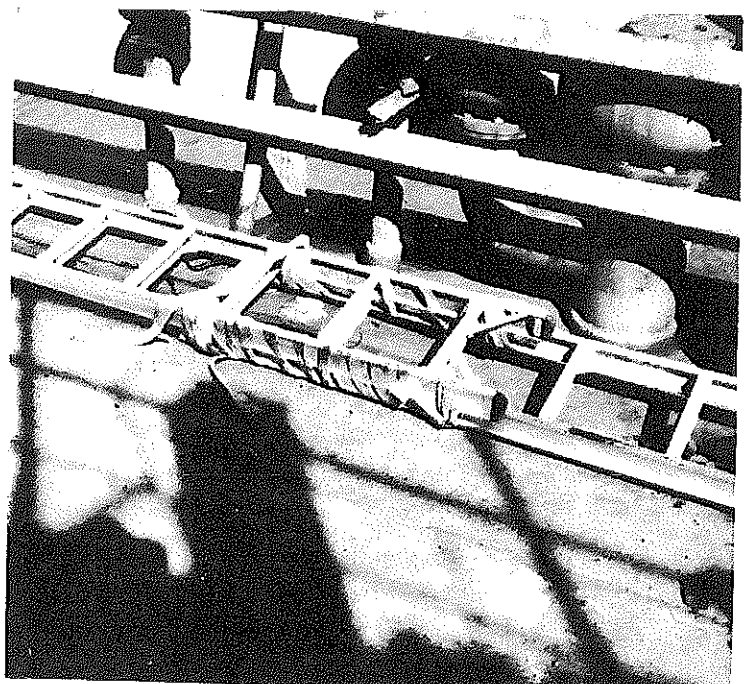


הארכת סולם עיני חבלים אסורה

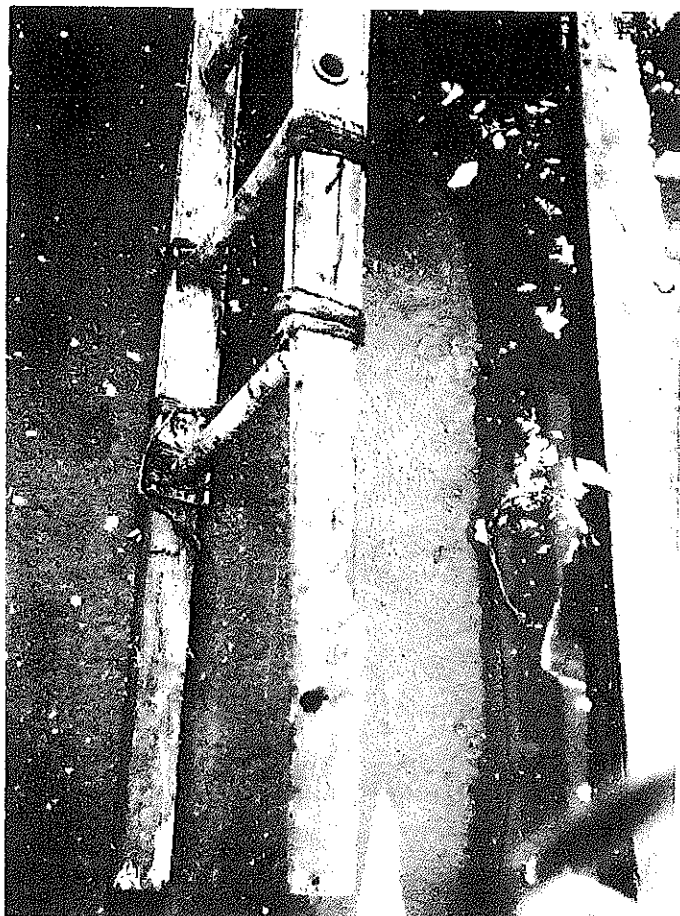
מודעות ויתר שימת
לב לבטח תקטין
את מספר התאונות
המיוחדות מסוג זה

זכור!
מדובר
בך ובבריאותך

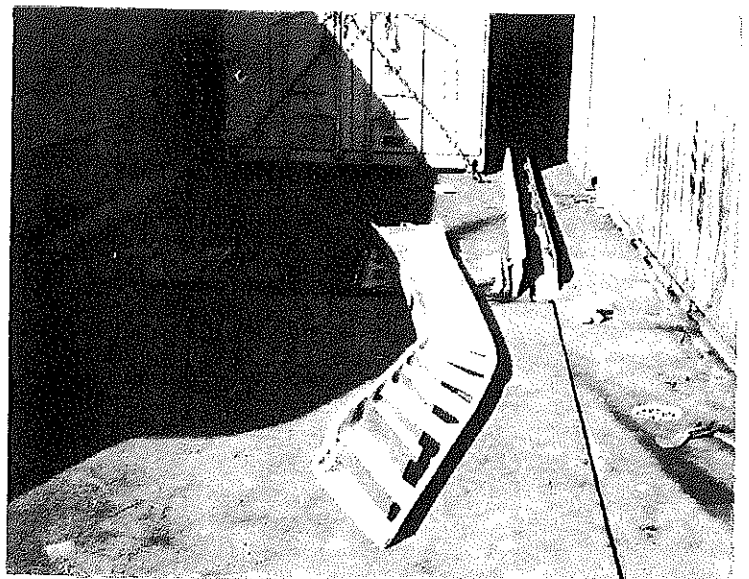
- 8. • הסולם חייב לבלוט מטר אחד מעל שפת המשטח עליו רוצים לעלות.
- 9. • כאשר אתה מטפס על סולם, עליך לנעול נעלי בטיחות תקינות והסוליות נקיות משמן.
- 10. • עליה בסולם תיעשה כאשר אתה משתמש בשתי ידיך החופשיות ממשא כלשהו.
- 11. • כלי עבודה יש לשאת בחגורה, או בליקוט התלוי על הכתף. יש להרים או להוריד חומרים וציוד בעזרת חבל.
- 11. • כאשר אתה עומד על סולם, אל תנסה להתכופף הצידה כדי להגיע לנקודה מרוחקת יותר לשם צביעה של עוד חצי מטר. נכון ובטוח יותר להעביר את הסולם בסמוך לנקודת העבודה.



קשירת סולם לסולם אסורה



הארכת סולם מאולתרת פסולה



גם לסולם קרתה תאונה

המשבר בספנות בעיניו של מנכ"ל "צים".

● דרכי ההתייעלות ●

אנו מתייעלים בתחום הימי על ידי חידוש פני הצי. במקום אניות צובר של שלושים אלף טון, שהופעלו על ידי כשלושים אנשי צוות, אנו מכניסים לשרות אניות צובר הנושאות ששים אלף טון והמופעלות בכעשרים וחמישה אנשי צוות. בשטח זה עוד ניתן לעשות הרבה. עקרונית, התייעלות אין פרושה להיפטר מן העובדים. יש לחתור לכך שההתייעלות תתבטא בהגדלת הפעילות עם אותו מספר עובדים, שיפור איכות העבודה והורדת ההוצאות. במסגרת היעול של הצוות החופי הוצאו עובדים לפנסיה מוקדמת ועשרות עובדים בסניפי החברה בחו"ל, שעלותם יקרה, הוחזרו לארץ.

● נביט קדימה בתקוה ●

בחוגי הספנות מעריכים שהענף יתאושש לקראת שנת 1986. עד אז צפויות החברות לקשיים ורק מי שיחזיק מעמד יוכל להינות מן השיפור שיחול. "צים" היא אחת מחברות הספנות שמצטיינות באורך נשימה. היא עמדה כבר בעבר במשברים ויש לה סיכוי טוב להחזיק מעמד גם הפעם ולצאת בכבוד מן המאבק של ההישרדות. כדי שתצליח בכך היא זקוקה בראש וראשונה לשיתוף פעולה מצידם של העובדים בכל הדרגות, אנשי החוף וצוותי האוניות. אם כל אלה ימלאו את חלקם ניתן יהיה להבטיח את המשך פעילותה ופיתוחה של החברה לרווחתם של העובדים.



יהודה רוטם

במאבק על הקיום, המתחולל בענף, יחזיקו מעמד רק אלה שיתיעלו ויתאימו את עצמם לתנאים.

● ירידה בדמי ההובלה ●

דמי ההובלה מושפעים מרמת התחרות ומן ההיצע והביקוש. כדי לעמוד בתחרות נאלצת גם "צים" להוריד את דמי ההובלה לרמה של המתחרים. כדי לא לרדת בהכנסות עושים מאמץ להגדיל את היקף ההובלות מחד ולהוריד את ההוצאות מאידך. היסכון בהוצאות מחייב התייעלות, והחברה אמנם עושה מאמץ בכיוון זה. לזכותה של "צים" ירשם שגם בשנים האחרונות גדלה בהיקף ההובלות, במספר המכילות ובכמות הטונות. אם למרות זאת לא עלו ההכנסות הרי זאת מפני שדמי ההובלה הם בירידה תלולה.

● תחרות קשה בקוי

● הבית

תחרות זאת צברה תאוצה עם הופעתם של "ספסרי ספנות". אלה הם מתווכי הובלות, אנשים המנצלים את מצוקתם של בעלי אניות, חוכרים מהם אניות במחירים נמוכים ביותר ומציעים לבעלי המטענים שרותי הובלה זולים במיוחד. בטווח המיידי נהנים מכך בעלי המטענים. יש להניח כי עם שנוי הקוניוקטורה יעלמו "ספסרי הספנות" אך לא לפני שישאירו אחריהם אדמה חרוכה. זו סכנה גדולה לענף וכל גורמי הספנות חייבים להיות מודעים לכך.

יהודה רוטם, שבימים אלה מלאו עשר שנים לכניסתו לתפקיד מנכ"ל "צים", עשה בשנה האחרונה מאמץ ראוי להוקרה להביא את בעיותיה של הספנות הישראלית לתודעתם של מקבלי ההחלטות ומעצבי דעת הקהל במדינה.

בהרצאות, ראיונות ותזכירים הוא ניתח את המצב והצביע על מה שיש לעשות כדי שחברת השיט הלאומית תצא בשלום מן המשבר, שהוא מן הקשים אליו נקלעה הספנות העולמית.

אנו מביאים כאן תמצית מהדברים וממליצים בפני הימאים לעקוב בעירנות אחר המתרחש ולגלות ענין בענף עליו פרנסתם.

המערכת.

● מקור המשבר ●

סימני המשבר אינם מתבטאים בירידה בביקוש אלא נובעים בעיקרם מעודף היצע של אניות. ממשלות רבות מעניקות הלוואות נדיבות למי שמוכן להזמין אניות. הלוואות אלה, הניתנות בתנאים נוחים במיוחד, מעודדות בניית אניות המתחרות לאחר מכן על שוק ההובלה. יש בין בעלי האניות הנוקטים גישה ספקולטיבית. הם מזמינים אניות בתקווה כי כאשר תסתיים הבנייה ישתפר המצב בספנות.

כשזה אינו קורה והשפל בענף נמשך מגדילות האניות החדשות את העודף ומעמיקות את המשבר.

● עומק המשבר העולמי ●

חברות ספנות בעולם המערבי סובלות קשה מירידת הרווחיות. חלקן אף יצאו מהענף.

חברות גדולות, וביניהן ותיקות שקנו להן שם בספנות, מצמצמות את פעילותן, מוכרות כלי שיט ורכוש על מנת לעמוד בהתחייבויות.

כלי שיט מובטלים נקשרו לעוגנים וחלקם נמסרו לגרוטאות. חברות נקלעו לקשיי נזילות ושוב אין זה נדיר שחברות ספנות בעלות יוקרה אינן מסוגלות לפרוע חובות ונקלעו לקשיים.

מפעלי
ישראל דיאמנט ובניו בע"מ
ISRAEL DIAMANT
& SONS WORKS LTD.

מסגריה מיכנית
MECHANICAL METAL WORKS

חיפה, רחוב יפו 35
 מפרץ חיפה, חלוצי התעשייה 38
 ישראל

טלפונים 515445 PHONES
 720657

FOUNDED 1922 נוסד
 33262 מיקוד

HAIFA, 35, JAFFA RD.
 HAIFA BAY, HALUZEI HATAASIA 38
 ISRAEL

ISCONT SHIPPING LTD

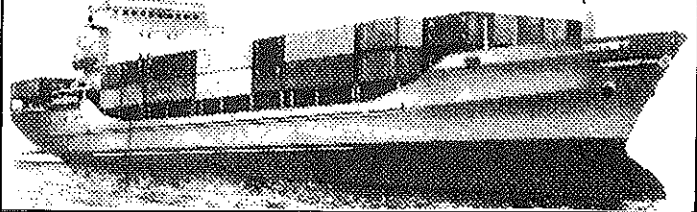
קו ספנות סדיך
לשרות
היבואנים והיצואנים

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

CARMEL ALTONIC
 CARIBIC ו-
 אוניות מכלה חדישות

אלאלוף ושות' ספנות בע"מ

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



מריקו שיפינג לימיטד

MARICO SHIPPING LTD.

בת-גלים / חיפה רחוב פנת-גן 2, ת.ד. 8005
 2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Halfa

TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
Ship Operators



גדות ים בע"מ
מיכליות לכימיקלים

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030
 ת.ד. 3196 • טלפון: 286262
 מברקים: גדות ים תל-אביב
 ט ל ק ס : 03-41328

GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

22 Shalom Aleichem St.,
 Tel Aviv, Israel
 P.O.B. 3196 Tel.: 286262
 Cables: Gadotyam Telaviv
 Telex: 03-41328

על הסיפון – זוטות ימיות.

אנית המכולה "נתנאל" הגיעה לנמל חיפה.

בעשרים למרץ, עגנה האניה "נתנאל" בנמל חיפה. האניה נרכשה בגרמניה והיא בבעלות חברת "ישקונט". בעלי החברה הם האחים אלאוף, רמי אונגר ועזר וייצמן. האניה נבנתה לפני כחמש שנים. היא בעלת קיבול של 424 מכולות ותפעל בקו ישראל – מערב אירופה ואנגליה. היא הוכנסה לשרות במקום אחת מהאניות הגרמניות שבחכירת "ישקונט".

האניה "נתנאל" מניפה דגל ישראל והיא מצוידת בימאים ישראלים.

צוות האניה בצוות ישראלי התאפשר לאחר מאמצים רבים שהשקיע האגוד בשכנוע כל הגורמים, לרבות שר התחבורה ובעלי האניה.

ועדה משותפת למשרדי התחבורה והאוצר לבדיקת ההשלכות של העסקת ימאים זרים לעומת ימאים ישראליים.

הועדה, שהוקמה לאחרונה, תדון במימצאי כלכלי מינהל הספנות במשרד התחבורה, הטוענים שימאי זר אשר מקבל את כל שכרו במטבע זר, מוציא 90% ממנו בחו"ל, לעומת ימאי ישראלי שמשאיר בישראל כ-75% משכרו. אחוזים גבוהים אלה של שכר הימאי הישראלי, המוצאים בארץ, כוללים הוצאות לקיום המשפחה והפרשות לקרנות השונות כגון קופות גמל, ביטוח לאומי, קופת חולים ועוד. לכך יש להוסיף דמי אבטלה אשר משולמים למאות ימאים, עבורם אין עבודה כתוצאה מהמסבר הקשה הפוקד את הענף.

רובם המכריע של הימאים המובטלים מבקשים לעלות על אניות ולהתפרנס בכבוד במקום לקבל דמי אבטלה. הועדה תחפש דרכים כיצד ניתן לצמצם את ההפריש בין העלות של הפעלת אניה בצוות ישראלי לבין העלות הנמוכה יותר של הפעלה אניות ישראליות בצוותות זרים.

פרסי בטיחות באניות צי הסוחר

פרסי בטיחות בצי הסוחר הישראלי לשנת 1984, חולקו בטקס ע"ש רב-חובל מרטין אקדיש ז"ל, שנערך במלון "ציון" בחיפה.

חלוקת הפרסים נערכה ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי זו הפעם השמינית והיא נועדה להגביר את תודעת הבטיחות בקרב צוותי האניות וחברות הספנות. בתחרות השתתפו כ-70 אניות.

הפרס הראשון – גביע שר העבודה, הוענק לאניות: "צים מיאמי", "צים מרסיי" במשותף. בשאר הפרסים זכו האניות: "מורן" (תרשיש); "ליאון", "אריאלה גיי" (אל ים); "לי שרון" (ינור). בפרסים אישיים (שי, תעודה) זכו: רב-

חובל ולטר מיכאליס, מלח כשיר אוהיון יצחק, רב-חובל אדם הרבסט, מלח כשיר בצלאל מרדכי, חובל-ראשון יגאל מאור, רב-מלחים ניסים עזרד, מכונאי ראשי שלמה אלימור, רב-משמנים אמריק מאיר, רב-חובל עילו אדלשטיין, רב-מלחים מרדכי סירני, מכונאי ראשי ג'ורנו ניסן, ורב-מלחים אברהם דבה.

כן הוענקו ציונים לשבח לאניות: "הדר" (האחים עופר); "צים ניו אורלינס" (צים); "צים ליבורנו" (צים); "נגבה" (צים); "קדמה" (צים); "צים קילונג" (צים). את הזוכים ברכו: ד"ר א. לב חבר מועצת עיריית חיפה, מנכ"ל חבי "אל ים" יעקב רקנט, מנכ"ל חבי "צים" יהודה רותם, מנהל אגף הספנות והנמלים שבתאי לוי.

הנחה: מנחם שורץ מנהל המוסד לבטיחות ולגיהות.



בטקס חלוקת פרסי הבטיחות נראים משמאל הדגלונים לזוכים. ליד שולחן הנשיאות: נציגי האגוד – שלמה אביטן (קיצוני משמאל), יגאל כהן (שני משמאל) מנכ"ל "צים", יהודה רותם (נואם).

פרסומים על קיצוצים בכח אדם ב"צים".

ידיעות שמקורן בהנהלת "צים" ושפורסמו בעתונות עוסקות בחלטות על צעדים שיביאו לחיסכון של מליוני דולרים. הקיצוצים כוללים ביטול מינהל

ההנדסה ומינהל חברות הבת שהאחריות עליהן תועבר למינהלים אחרים. כמו כן החליטה החברה להוציא עובדים בלתי נחוצים לחופשות ארוכות וכן להוציא לחופשה עובדים העומדים לצאת לגימלאות. מתנהל משא ומתן עם עובדים ותיקים

לגבי פרישה מוקדמת, תוך תשלום פיצויים גבוהים.

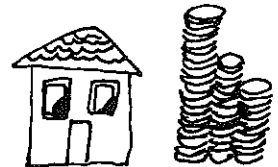
נמסר גם על הכוונה להקפיא את חופשות המולדת של עובדי החברה המשרתים בחו"ל ועל נקיטת אמצעים להקטנת עלות עובדי חו"ל.

נמסר על החזרתם ארצה של 26 עובדי החברה ששרתו בחו"ל ועל פיטוריהם של 60 עובדים מקומיים. מתוכננים צמצומים נוספים בכח אדם בסוכנויות החברה בחו"ל. בדרך זו מקווה החברה לחסוך מליוני דולרים ולשפר במעט את מצבה הכספי.

משכורות גבוהות ודירות פאר לעובדי צים בחו"ל.

עתון "הארץ" מביא את טענת נציגות עובדי "צים" בחיפה שפקידי החברה המועסקים בחו"ל מקבלים משכורות הגבוהות בשישים אחוז מהשכר המשולם לעובדי משרד החוץ הישראלי. כן נמסר שחלקם מתגוררים בדירות פאר העולות כסף רב. ועד עובדי החברה מתנה את המשא ומתן עם ההנהלה בקיצוץ שכרם של פקידי החברה בחו"ל.

דובר החברה מסר כי אין השכר של עובדי החברה בחו"ל חורג מהמקובל לגבי עובדי חברות ישראליות. הוא לא הכחיש את הטענה כי שכר זה גבוה משכרם של עובדי משרד החוץ. כמו כן לא פירט את שמות החברות הישראליות וניתן להניח כי יש ביניהן כאלה העושות עסקים טובים במיוחד ואינן נתונות למשבר כדוגמת זה בו נקלעה הספנות, הנאלצת לאחוז באמצעים מיוחדים כדי להישיר. עם זאת ציין הדובר כי גם עניין זה יבדק מחדש במסגרת תוכנית היעול.



מגמה להתייעלות וצמצום במשרדי "צים".

במשא ומתן עם הנהלת "צים" הדגשנו כי משבאים לדון אתנו בצמצום תקנים באניות הכרח לפעול במקביל להתייעלות במשרדי החברה ולעשות לצמצום סגל עובדי החוץ. הדגשנו כי אין ספק שניתן לעשות זאת בהיקף העולה בהרבה על אפשרות בצמצום של תקני האניות. תגובת הנהלת "צים" היתה שנושא התייעלות סגל החוץ של החברה מטופל והושגו בו תוצאות משמעותיות. עוד נאמר בהודעת הנהלת "צים" כי הם עוסקים בתחום זה עם הארגון היציג של עובדי החוץ ומפ"ח. עם זאת הדגישו כי גם אם חובת המאמץ להתמודד עם השפל בענף מוטלת על כל הסקטורים המועסקים בחברה, לא תתכן התניית האחד בשני ואין זה נוגע לדעתם לבעיית התייעלות הצוות הימי. אנו חולקים על כך בתוקף.

אכן, ציבור הימאים, מודע למצבה הקשה של הספנות הישראלית בעקבות המשבר הקשה והממושך בו שרוייה הספנות העולמית, אך אין זה סוד שזה שנים מעיקה עלינו הבעיה של מחסור במקומות עבודה למספר גדל והולך של ימאים וצמצום נוסף בתקנים יגרום להפחתה במספר ההזמנות של ימאים באמצעות לשכת העבודה, להארכת התור של דורשי העבודה ולהארכת משך זמן ההמתנה עד לקבלת סידור עבודה. במצב המור זה, על הימאים לדעת כי אין הם היחידים הנפגעים מן המשבר בספנות וכי החברה אותה באמצעים כדי להדק את החגורה, להסיר את השומן ולעשות את שניתן כדי לאפשר לעבור את תקופת המשבר בשלום, תוך תקווה שעוד נכוונו לה, לספנות הישראלית, שנים של צמיחה ופיתוח.

שלילת פנקס ימאי ממי שהורשע פעמיים על הברחה.

ימאי שיורשע פעמיים על הברחת טובין, ישלל ממנו פנקס הימאי. סעיף בנוסח זה כלול בהצעת חוק לתיקון "חוק הספנות" שהוגשה לכנסת.

בהתייחסו להצעה בישיבת מליאת הכנסת הדגיש שר התחבורה שצבור הימאים כולו עושה עבודה לאומית חשובה וראוי לכבוד ולהערכה.

"התיקון המסמין את המפקח על הימאים לשלול את פנקס הימאי מאדם שהורשע פעמיים בעבירה על הברחה נועד למנוע מצב בו קומץ קטן של ימאים עובר על החוק ומכתים על ידי כך את הכלל. שלילת פנקס הימאי תאפשר להוציא קומץ זה מן המערכת." – טען שר התחבורה.

שר התחבורה בכנסת: ינקטו צעדים לפתרון בעיית התעסוקה של הימאים.

"מצבנו המדיני מחייב שכלי שיטת ישראלים יפליגו בדגלי נוחות ועם צוותים זרים. עם זאת יעשה כל מאמץ להבטחת תעסוקה מירבית לימאים הישראליים" – דברים אלה אמר שר התחבורה בכנסת. השר ציין את הוראת החוק הקובעת שכל כלי שיט הנמצא בשליטה ישראלית יצוות ככל האפשר בימאים ישראלים והודיע כי הוחלט להגביל את חברות הספנות הישראליות בקבלת אישור לחכירת אניות זרות ומספרן לא יעלה על מספר האניות שברשותן.

בסקרו את מצב צי הסוחר הישראלי, אמר השר חיים קורפו, שענף הספנות הינו ענף עתיר הון ותרומו למשק מסתכמת בכמיליארד דולר לשנה. בעמדו על בעיית התעסוקה של הימאים הישראליים ציין השר כי בצי מועסקים כ- 3000 איש המאיישים 1734 תקנים. המספר כולל 252 ימאים זרים.

לפתרון בעיות התעסוקה של הימאים מתקיים מגע עם משרד האוצר במגמה להוריד את רמת המיסוי על חברות הספנות והימאים. נעשים צעדים בתחום המודרניזציה בכלי שיט, מעבר לאניות גדולות ומתחמות והעמקת הפעילות בתחום הובלת תוצרת חקלאית. על פי בקשת משרד התחבורה דנים במשרד האוצר בשאלת פנסייה מוקדמת לימאים.

חברות ספנות עוקפות את החוק כדי להעסיק ימאים זרים.

חברות ספנות וחברות סחר מסוימות מקימות חברות פיקטיביות הנרשמות בואדוו ובמזרח הרחוק ועוקפות על ידי כך את החוק הישראלי הנועד להגן על זכויותיהם של ימאים ישראלים לעבודה. רישום החברות בחו"ל נועד בין היתר להעסיק ימאים זרים, אזרחי ארצות בהן שכר הימאי נמוך ביותר.

ציוות אניות ישראליות בימאים זרים נעשה בתקופה בה קיימת אבטלה בקרב ימאי ישראל, בעיקר בקרב ימאים דירוגיים.

שבתאי לוי, ראש מינהל הספנות והנמלים במשרד התחבורה, טוען כי משרדו יגביר את הפיקוח על חברות הספנות החוכרות אניות זרות מצוותות בצוותים זרים ויאשר את השימוש בהן רק במקרים בהם אין לצי הישראלי אניות מתאימות, כמו להובלת תוצרת חקלאית או כאשר הדבר מוצדק מסיבות מדיניות.

במשרד ערים לבעיה של חברות ישראליות הנרשמות בחו"ל כדי להימלט מחובת העסקת ימאים ישראלים ונבדקים האמצעים שיצמצמו תופעה זו הפוגעת בראש וראשונה בצבור הימאים בישראל. יצויין כי הפעלה אניות תחת דגלים של מדינות שונות ובהן כאלה המקובלות כ"דגלי נוחות", קיבלה לגיטימציה בועידת הארגון הבינלאומי של עובדי תובלה.

בועידה זו התקבלה החלטה המתיירה הפעלת אניות תוך שימוש ב"דגלי נוחות", בתנאים ירודים יותר מאלה של המדינות הפועלות במסגרת הארגון. נציגי ישראל בועידה התנגדו להחלטה. ההערכה היא שבעלי אניות ישראלים יעזרו בהיתר שניתן על ידי הארגון הבינלאומי להגברת המגמה להפעיל אניות בדגלי ליבריה ופנמה והעסקת ימאים בתנאים ירודים על חשבון פרנסתם של ימאי צי הסוחר הישראלי.

העתונות על מס הנסיעות, לנשי הימאים וילדיהם.

במדור "מכתבים למערכת" כותבת נאוה אסבן מעכו:

"אני אשת ימאי, שברוב ימות השנה נמצא בהפלגות באניות צי הסוחר וכמובן נעדר ממשפחתו. עד לחוק על מס הנסיעות התאפשר לנו להפליג אתו, אני ושתי בנותי, פעם בשנה, בימי החופש, וזאת כפיצוי

וכהטבה מחברת הספנות, על כך שבעלי לא בבית.
לפי חוק המס החדשים עלינו לשלם בעד איחוד משפחתי זה מס נסיעות גבוה וזאת בנוסף להוצאות הביטוח. אבל הלוא נסיעה של אשת ימאי וילדיה באניית סוחר, אינה נסיעת תענוגות ונופש בחו"ל, אלא פשוט הימצאות במחיצת הבעל-האב, ורוב הזמן נמצאים באניה, שכידוע אינה מקום בילוי ונופש.

סבורתני שאין לחייב במס זה נשים וילדים של ימאים, המבקשים להימצא תקופה קצרה של השנה במחיצת הבעל-האב, מה עוד שמס זה מהוה מעמסה רצינית ביותר עלינו".
בינואר 1984 מדווח סופר "הארץ" בחיפה:

"ועדת הכספים של הכנסת דנה בתביעות נציגי איגוד הימאים לפטור משפחות הימאים מתשלום מס נסיעות. הנציגים טענו, כי משפחות הימאים מתגוררות בעת הפלגתן באניה בתאו של הימאי ואין הן מפליגות ליעד הרצוי להן, אלא לנמלים אותם פוקדת האניה. כן טענו, כי בדרך כלל עונות האוניות זמן קצר בנמלים, וזאת באזורים המרוחקים ממרכזים עירוניים.

בנמלים עסוקים הימאים לרוב בעבודתם ואינם יכולים להתפנות, כדי לרדת לחוף עם בני משפחותיהם. נציגי הימאים הדגישו כי האפשרות לקיום חיי משפחה תקינים חשובה לרווחתו של הימאי ובני משפחתו".

"מעריב" מספר על נציגי הימאים שבבואם אל יו"ר ועדת העבודה והרווחה הרב **מנחם פרוש**, הם הצטיידו בפרק מתוך ה"שליח-ערוך" שחובר על ידי הרב יוסף קארו מצפת ומשמש מאות בשנים מדריך לחיי האדם היהודי. בפרק המדבר על חיון המין של בעלי המקצועות השונים, אשר נועדו לשמור על חיי המשפחה תקינים כתובים הפסוקים הבאים:
"הפועלים העושים מלאכתם בעירם - עונתם שתי פעמים בכל שבוע, ואם עושים מלאכה בעיר אחרת, עונתם פעם בשבוע. והמביאים חבילות על הגמלים ממקום רחוק עונתם פעם בשלושים יום. בפרק זה הנקרא הלכות צניעות חובה על הבעל שלא לגרוע מאשתו את עונתה וזאת כדי שלא לצערה.



עיון הרב פרוש בכתוב והסכים עם נציגי הימאים שמאחר שהימאים נודדים להביא חבילות (מכולות) ממרחקים ראוי לאפשר לנשותיהם להצטרף אליהם ככל שניתן כדי שיוכלו למלא לפחות אחר הכתוב ולא לגרוע מנשותיהם את עונתם.
הרב פנה אל שר האוצר וביקש לפטור ימאים ממס נסיעות עבור נשותיהם וילדיהם. הנימוק הוא: "בגלל חשיבותם של חיי משפחה תקינים בעם ישראל במיוחד".

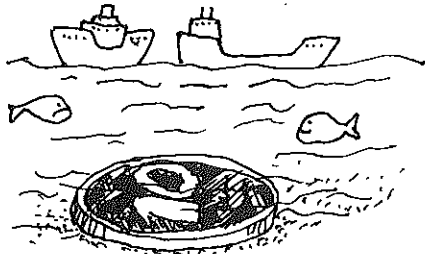
"צים" הפסידה ב-1983 1,493 מיליארד שקל.

בשנת 1983 היה לחברת "צים" הפסד של 1,493 מיליארד שקל, בהשוואה ל-106 מיליון שקל רווח נטו בשנת 1982. ההפסד המתואם לאינפלציה חושב על פי השינויים בכוח הקנייה של המטבע הישראלי ביחס לדולר, מאחר ועיקר פעילותה של החברה הוא בשוק הבינלאומי ובמטבע חוץ.

היקף המאזן של החברה הגיע בשנת 1983 ל-77,860 מיליארד שקל (כ-721 מיליון דולר), בהשוואה ל-22,627 מיליארד שקל (כ-672 מיליון דולר) בשנת 1982, גידול של 7.2% בדולרים.

מחזור ההכנסות מספנות ושירותים נלווים הגיע בשנת 1983 ל-39.2 מיליארד שקל (696 מיליון דולר) בהשוואה ל-17.7 מיליארד שקל (226 מיליון דולר) בשנה הקודמת - ירידה של 4.1% בדולרים.

בדו"ח המנהלים נאמר כי הירידה בריווחיות נובעת מכך שדמי ההובלה בענף כולו המשיכו לרדת בצורה כה דרסטית



שהגדלת התפוקה והורדת רמת התשומות לא הספיקו כדי לפצות את החברה על הירידה בדמי ההובלה.

דו"ח המנהלים של "צים" מוגש בעידן בעידן שעליו אומרים אנשי הספנות כי זו השנה הקשה לספנות זה המישים שנה, כשרובן ככולן של מאות חברות הספנות בעולם מפסידות סכומי עתק וחלק מהן התמוטט והפסיק פעילותו.

יו"ר ועדת הכלכלה ח"כ גד יעקבי:

להשוות ענפי הספנות והתעופה לענפי יצוא אחרים ולאפשר פרישה מוקדמת לימאים.

"יש לבחון, תוך גישה חיובית, את תכנית הפנסיה המוקדמת לימאים כמנוף ליעול הענף ותוך התחשבות בשחיקה

האנושית בענף" - כך סיכם יו"ר ועדת הכלכלה, ח"כ גד יעקבי, על דעת חברי הוועדה, דיון אודות הספנות הישראלית, בעקבות הצעה לסדר היום של חברת הכנסת שושנה ארבלי-אלמוזלינו.

ח"כ יעקבי הוסיף עוד כי יש לתת לענפי הספנות והתעופה את התנאים שמקבלים ענפי יצוא אחרים, בשנתיים המתחייבים מאופיו המיוחד של הענף.

חברת הכנסת שושנה ארבלי-אלמוזלינו טענה כי הענף בארץ במשבר הן כתוצאה מהשפל העולמי בענף והן מהעסקת חברות ו/או ימים זרים.

מנכ"ל משרד התחבורה, מר ע. לנדאו, אמר כי יש היום בעולם עודף ומעמס פנוי וכח אדם זול.

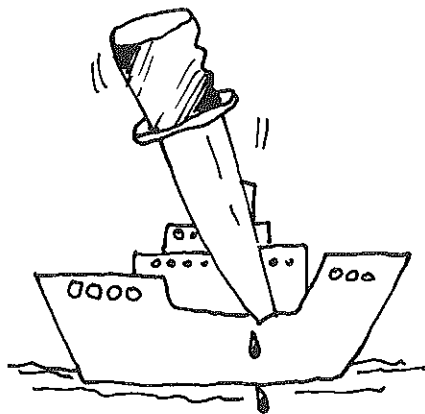
מר שלמה אראל, מנכ"ל איגוד חברות הספנות, אמר כי הצי הישראלי מצטמק ומעיקות עליו בעיות כגון עלות תפעול גבוהה, העדר עידוד ממשלתי, ותחרות עולמית קשה. לדבריו, היקף הכנסות הענף ב-1982 - 841 מיליון דולר דומה בערכים ריאליים לזה שהיה ב-1975.

הוא העלה בפני הוועדה את הבקשה לממש את תכנית הפנסיה המוקדמת לימאים, שאין בה נטל על תקציב המדינה והיא תאפשר צמצום מספר הימאים ויעול הענף.

שלמה אביטן נציג הימאים הדרוגיים ואפרים מרקוביץ נציג קציני היס, טענו כי הענף מצוי בסכנת הכחדה וכי המדינה אינה מגינה על הספנות המקומית בכך שהיא מאפשרת הובלת מטענים לארץ וממנה בחברות זרות. אביטן ציין כי כיום רשומים 400 ימאים בלשכת העבודה לימאים.

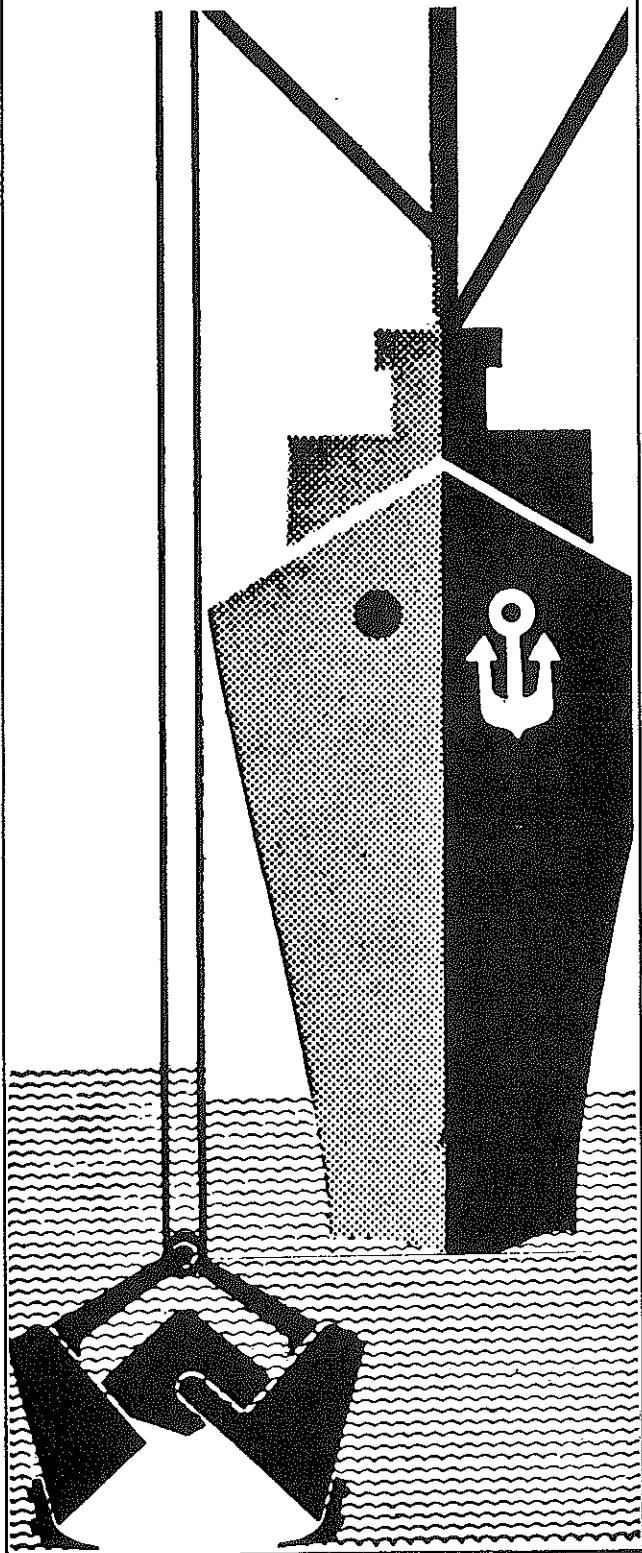
מנכ"ל צים, מר יהודה רותם, אמר כי חלק מהתופעה של העסקת אניות זרות מוסבר באי זמינות אניות מקומיות מסוגים מסויימים. לדבריו, יחול מפנה חיובי עם כניסתן לשרות של אניות מתאימות. עוד טען כי הענף זקוק לסיוע ממשלתי בפרט בתחום ההגנה על התובלה, פנסיה מוקדמת ותנאים מושויים לענפי יצוא.

מר דב תדמור, נציג "אליס", אמר כי החוק למיסוי בתנאי אינפלציה עושה עוול לחברות המשלמות מס רווחי הון שלא קיים.



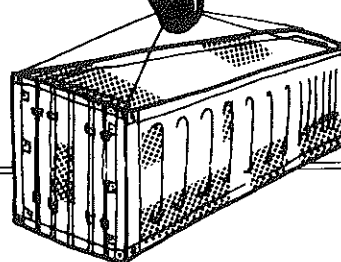
אניות משא אלים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלי



**MANO
SEAWAYS
LTD.**

- SHIPOWNERS
- CHARTERERS
- SHIPAGENTS
- MANAGEMENT



HEAD OFFICE :

39-41, HAMEGINIM AVE. HAIFA ISRAEL TEL 04-537227-9
TELEX : 46814-5. CABLES : MORMANO HAIFA. P.O.B 3003
TEL AVIV : TLX 361281 . ASHDOD : TLX 31856 : EILAT : TLX 46707-8



תורת לים בע"מ

LAYAM CO. LTD.

אספקה לאניות כוחות האו"ם לסגל הדיפלומטי חנויות פטורות מכס

משרד ראשי : חיפה, שדי פלים 7/9
טלפון : 04-652111
סניפים :
ירושלים טלפון : 02-225852 — 227749
תל-אביב 03-382720
אשדוד 055-31981 — 21530
אילת 059-73159 — 73150

לחברנו חיים הברפלד

שא ברכה והצלחה עם התמנותך לתפקיד יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות אנו בטוחים כי ניצור איתך מערכת יחסים חברית והדוקה כפי שהיתה לנו עם קודמך בתפקיד.

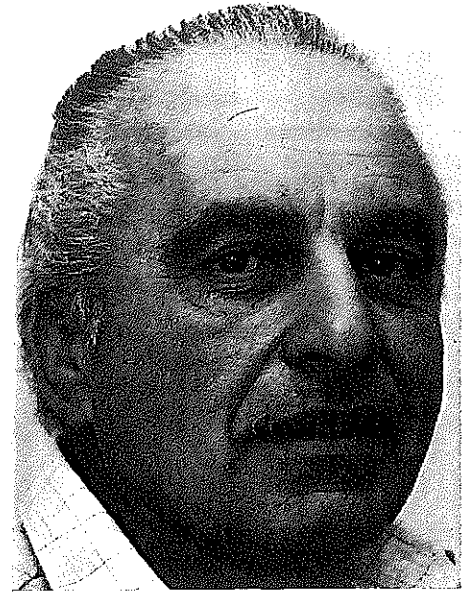
מזכירות איגוד הימאים הדירוגיים

חיים הברפלד נבחר כיו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות

בימים אלה התמנה חיים הברפלד כיו"ר החדש של האגף לאיגוד מקצועי בועד הפועל של ההסתדרות. הוא בא במקומו של ישראל קיסר, שנבחר כמזכ"ל ההסתדרות.

הברפלד, בן 53, יליד ציכיה, עלה ארצה בגיל שנתיים. משך שנים ארוכות כיהן כמזכיר הארצי של ארגון עובדי צה"ל ובשנתיים האחרונות כמ"מ יו"ר האגף לאיגוד מקצועי.

חיים הברפלד מכהן גם כיו"ר ההנהלה ההתאחדות לכדורגל וכן במוסדות ספורט אחרים.



חיים הברפלד

לקראת הבחירות לכנסת ה-11

1. חשוב ביותר לידיעת המפליגים – יום ההצבעה באניות שבהפלגה או בנמל זר הוא בתאריך יא' תמוז – 11.7.84 – 12 ימים לפני יום הבחירות בישראל.

2. היום האחרון לקבלת מעטפות המצביעים מכלי שיט הוא כה' תמוז 25.7.84. לתשומת לב האחראים לביצוע (שני ימים אחרי סיום הבחירות בישראל).

3. אניות הפוקדות את נמלי הארץ ביום הבחירות, דהיינו 23.7.84, הימאים יצביעו במקומות מגוריהם.

בכבוד רב,

זאב פריד

סגן מנהל מינהל הספנות והנמלים
לכח אדם ימי
משרד התחבורה

4. הגברת זהבה כרמי במינהל הספנות והנמלים בחיפה, תהיה קצינת הקישור לביצוע הבחירות בכלי השיט, הטלפון – 04-520241 – בין השעות 0800 ועד 1500 בימי ו' עד 1300.

5. כל הימאים המפליגים מתבקשים להצטייד בתעודות זהות להפלגתם הקרובה. בלי תעודת זהות אין השתתפות בבחירות.

6. ועדת הבחירות המרכזית תדאג לספק את הציוד הדרוש להצבעה בכלי השיט המפליגים וכן תוציא תדריך שיתפרסם באניות ומינויים לבעלי תפקידים.

הודעה לקברניטים באניות צי הסוחר הישראלי ו/או האחראי לבחירות בכלי השיט;

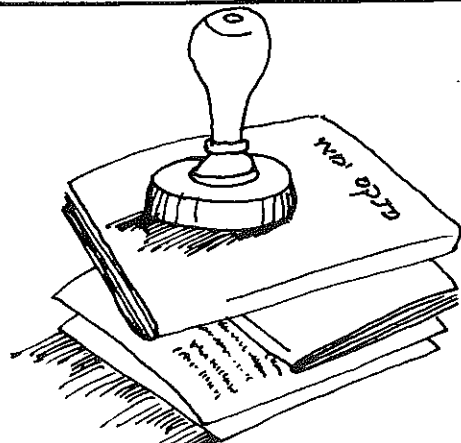
הנדון: הבחירות באניות צי הסוחר הישראלי לכנסת האחת עשרה – הודעה לימאים.

א. יום הבחירות לכנסת האחת עשרה בישראל נקבע לתאריך כז' בתמוז תשמ"ד – 23 ביולי 1984.

ב. ועדת הבחירות המרכזית קבעה את מר ע. דורון, כממונה על הבחירות בכלי שיט והטלפון שלו בכנסת בירושלים הוא:

ישר – 02-554503

מזכירות – 504 עד 02-554500



תעודות תקפות להפלגה

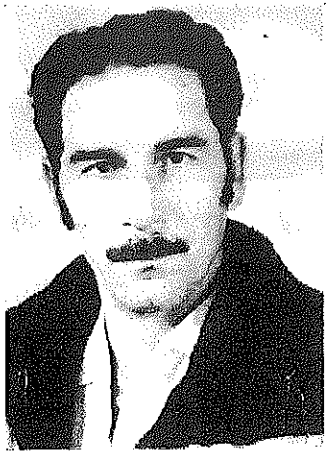
ימאי!

אנא!

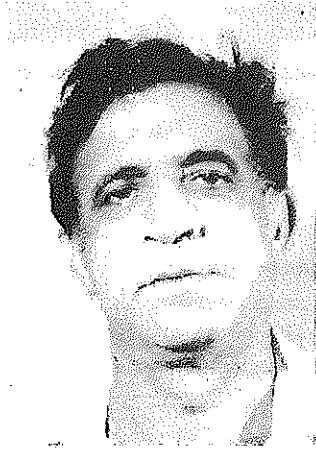
דאג שכל התעודות שברשותך תהיינה תקפות להפלגה ובכך תחסוך מעצמך טירחה מיותרת.

המזכירות

לאחרונה נתרבו המקרים בהם אין הימאי מוכן להפלגה מאחר ופג תוקפן של הבדיקות הרפואיות, פנקס הימאי, הדרכון, תעודת יושר ועוד.



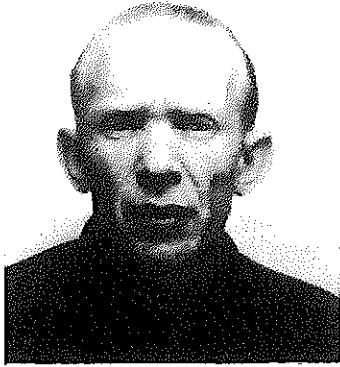
יצחק מלס



אברהם פישר



אבנר ממן



פרנץ יוסף



לוי יוסף



סולימאן עורסאן

הלכו לעולמם

אנו מודיעים בצער רב על
פטירתם של חברינו:
אברהם פישר – בית המלאכה
יצחק מלס – חטיבת המכונה
פרנץ יוסף – חטיבת המשק
אבנר ממן – חטיבת המשק
לוי יוסף – גימלאי
סולימאן עורסאן – חטיבת
המשק

יהי זכרם ברוך!

מזכירות איגוד
הימאים הדירוגיים



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

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

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

טלקס: TELEX : TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סידני)
"מורן"

שְׁקוּי הַנְּאֻמָּנוֹת

מאת: ברוך יוספסברג

במשך למעלה משעה הצליח לאתר את כל ידידיו, אנשי הים, ששהו אותה עת ביכשה והם קבלו בהתלהבות נעורים את הצעתו המפתה.

לעת ערב החלו להתאסף בביתו. התפתחה שיחת ימאים ערה, מתובלת בויסקי סקוטי, ברנדי נפוליאון משובח, ושאר משקאות תוצרת חוץ, שזרמו כמים ועד מהרה נספגו בדמם התוסס של החוגגים.

כטוב לכם ביין, נפתחו הלבבות וידידנו גילה לחבריו המשולהבים את סודו של "שְׁקוּי הַנְּאֻמָּנוֹת", הניצב מבוש וחפוי ראש על הבופט, סמוך למקבץ העשיר של הקריסטלים והפורצלנים. בשעות הקטנות החלו החוגגים העליזים "להרים עוגן" והוא עוד הספיק לשגר מבט מעין תורנית מזוגגת, שטופת אלכוהול, לעבר הבקבוק שנפל קורבן למשובתם של ידידיו השובבים, שתכנו הפך שחור כחלחל...

"אחטוף נמנום קל ולאחר מכן אחליף את הנוזל", חלפה מחשבה במוחו. חיוך קל התפשט על פניו שעה שתרדמה עמוקה השתלטה עליו כליל.

נשיקה לוחטת שהטביעה על שפתיו היבשות אשתו האהובה, עוררה אותו לרגע. מתברר כי היה שרוי בתרדמה שעות ארוכות.

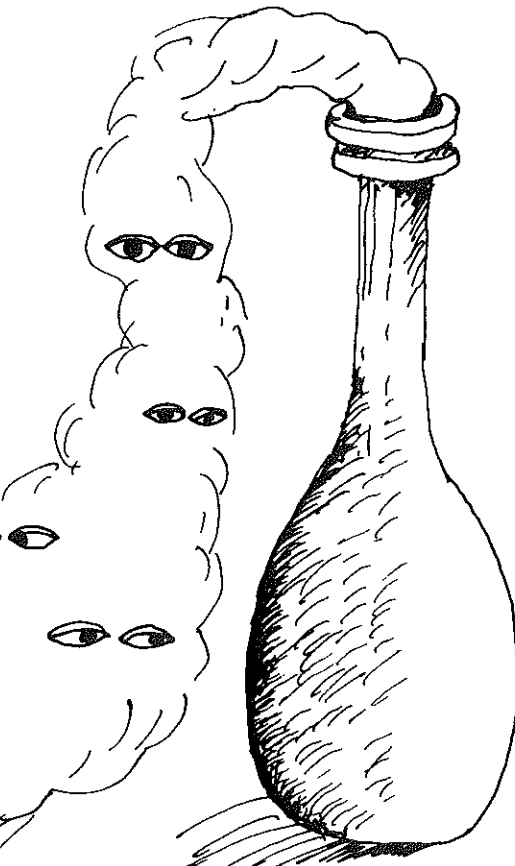
עדיין מטושטש קמעה, נעור מחלום מטורף והשיב לה נשיקה אחת אפיים, אך לפתע... חש סחרחורת, השיתוק כמו אחז בעצמותיו ודומה שפטיש ענק נחת על קודקודו הקודח עת השתחרר לרגע מחיבוקה העז של אשתו האהובה. הוא הבחין מזוית עינו שהנה הפך "שְׁקוּי הַנְּאֻמָּנוֹת" ושינה את צבעו פעם נוספת לצבע זך... לבנבן.. ובהיר למראה.

כך הקשו מדי פעם ידידיהם של בני הזוג. אך לא זכו לתשובה. היה זה סודם הכמוס, אותו נשבעו לא לגלות לשום נפש חיה עלי אדמות.

היה זה יום ששי בשעת בוקר מוקדמת, שעה שהטלפון צלצל, שלושה ימים לאחר תחילת חופשת החוף שנטל מאניתו עליה שהה שנה תמימה. היא נטלה את השפופרת. פרצופה הפך אפרפר וקמט זעיר נקבע בזווית פיה העליונה, שעה שהאזינה לדובר.

"אמא חולה מאד מוחק שלי", פלטה בלחישתה לעבר בעלה שקורי השינה היו נסוכים עדיין על פרצופה הישנוני.

שתי דמעות נשרו מעיניה הכחולות ונקוו אישם סמוך לאזור הסנטר. כך נותר בגפו הימאי שלנו, "אלמן קש" למשך סוף שבוע ארוך ומדכא, שעה שאשתו סועדת את אמא החולה, הרחק הרחק אישם בסוף העולם, בראשון לציון הרחוקה. לפתע הבזיק רעיון במוחו.



לאיש ממכריהם הרבים לא נותר ספק קל כי לו נערכה תחרות: "הזוג המאושר ביותר עלי אדמות", היו זוכים הם למקום מכובד מאד, אם לא בפרס הראשון!

שפע המבטים המלטפים והיוקדים שהרעיפו איש ברעהו היו רוויים בחום ואהבה ללא גבול. דומה שגם הכורא הצטרף לחגיגה והפגין נדיבות לב בלתי רגילה, כאשר העניק לה יופי נדיר: עיניים כחולות ענקיות, פה זעיר חושני וגזרה משגעת, אם גם שברירית במידת-מה. גם באופי חיובי זכתה מידו של ריבון העולמים. ממעטת כדיבור ופקחית כמו שד.

אם לומר את האמת, לא היתה מאושרת מהמקצוע שבחר בעלה, אפולו שלה, זה הגבר שעיר החזה והשרירי. סבלה בשקט, ומעולם לא נפלטה תלונה מפיה עת נעדר מביתו לרגל הפלגותיו על פני האוקיינוסים.

ערב אחד, עת פרקה האניה מטען של כרזל כנמל זעיר בחופה הדרומי של ספרד, הצליחה להתפנות למשך שלוש השעות עד להפלגת האניה לנמל הבית חיפה. טיילו בצוותא להנאתם, שלובי זרוע וזוחתי מבט, על הטיילת המקסימה, כמזג אויר סתוי, נעים ומשיב את הנפש. בדוכן זעיר לממכר חפצי סידקית, הציעה להם הזכנית תמורת שני הדולרים האחרונים שנותרו בארנקיה. בקבוק ממולא בנוזל מימי זך, לבנבנן ובהיר למראה. זה "שְׁקוּי הַנְּאֻמָּנוֹת", הצהירה בשפה אנגלית למתחילים, והוסיפה בהיגיון ספרדי צורם, חושפת שני טורי שני זהב, כי צבעו של נוזל ישתנה מיד, ויהפוך שחור כחלחל באותו רגע שאחד מבני הזוג יבגוד ברעהו...

"מה שלא מתקבל על הדעת אם להתבונן בכס ברגע זה", סיימה הזכנית את המונולוג, קרצה בעיניה, וחיוך חמצמץ ודו-משמעי נמרח על פרצופה השמנמן. שני הדולרים עברו חיש מהר לרשותה. צחוק הפעמונים של בני הזוג הצעיר והמשועשע הדהד עוד זמן מה בחללה של הסימטה הספרדית.

"תגיד, תגיד מה עושה בקבוק הגזוז החנטריש, עם הפקק החלוד, על הבופט שלכם, ליד כל הקריסטלים והפורצלנים?"

בטוחה

ניירות ערך והשקעות בע"מ

רחוב וודג'ווד 7
חיפה 34453
טל. 89216, 89220, 89234

לחברי איגוד הימאים הדירוגיים

הננו מתכבדים להציע את שרותי חברתנו לציבור הימאים הדירוגיים "בטוחה" הינה חברת ההשקעות של קונצרן כלל, חברה בבורסה לניירות ערך בתל-אביב ועוסקת ביעוץ פיננסי ובניהול תיקי השקעות.

חבר האיגוד שיפתח חשבון בחברתנו יוכל לפעול באחת משתי האפשרויות הבאות:

א. חבר האיגוד יבצע בעצמו (גם באמצעות הטלפון) פעולות קניה ומכירה של איגרות חוב, מטבע זר, קרנות נאמנות, מניות וכדומה.

— כל זאת תוך קבלת יעוץ מקצועי ובעלות נמוכה.

ב. בטוחה תקבל על עצמה את ניהול תיק ההשקעות של חבר האיגוד ותפעל כמיטב הבנתה.

בשתי האפשרויות יתקיימו התנאים הבאים:

1. מסגרת אשראי אוטומטית, ופטור מעמלת הקצאת אשראי.

2. פטור מעמלות על פעולות בדפי חשבון.

3. מעבר ממטבע זר למשנהו — ללא עמלות.

4. פטור מעמלות על הוראות שניתנו ולא בוצעו (עקב הגבלת שער)

5. פטור מעמלות על הוראות שניתנו ובוטלו ע"י הלקוח.

6. עמלות קניה ומכירה בשעור מוזל.

והחשוב מכל — צוות יועצים פיננסיים ומערכת מידע שיועמדו לרשות הלקוחות במתן הסבר ועצה.

משרדנו פתוח לרשותכם בכל יום בשעות 8.30 — 18.00.

כתובתנו: רחוב וודג'ווד 7, מרכז הכרמל, חיפה.

טלפונים: 89216, 89220, 89234.

בברכה

בטוחה ני"ע והשקעות בע"מ

סניף חיפה.

על פני שבעת הימים

מיתון בתעלת-פנמה: פחות אוניות

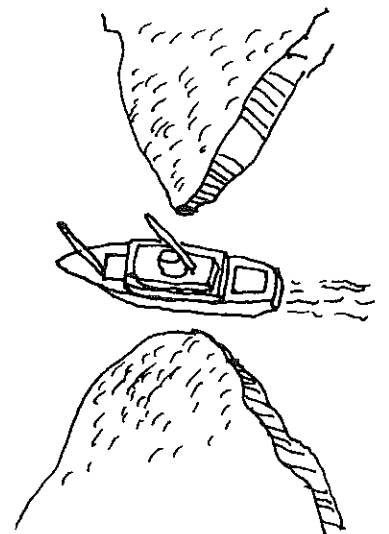
תעלת-פנמה, מעבר מים אסטרטגי ומסחרי שתואר פעם כפלא השמיני של העולם, נקלעה לקשיים בעת האחרונה. המיתון העולמי והירידה בתנועת הספנות מצאו ביטויים בירידה ניכרת במספר האוניות העוברות בתעלה מן האוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס השקט – ולהיפך.

הרבה חברות ספנות מוותרות על מעבר מים זה בין שני האוקיינוסים הנמשך לאורך של 80 ק"מ ומעדיפות קווים אחרים, יקרים פחות.

ההכנסות ממעבר אוניות בתעלה ירדו ל-280 מיליון דולר ב-1983, לעומת 325 מיליון דולר ב-1982. אחת הסיבות לירידה בתנועת האוניות בתעלה היתה הפעלת צינור נפט מאוקיינוס לאוקיינוס. מספר האוניות שעברו ב-1983 היה 11,846 לעומת 14,142 בשנה החולפת. מינהל תעלת פנמה נאלץ לנקוט בצעדי-חיסכון, כדי להתגבר על הירידה בהכנסות. בין היתר, צומצמו 140 מישרות ובוטלו הזמנות לספינות-גרר חדשות.

דובר מינהל התעלה אמר, כי הכוונה היא לחסוך 12 מיליון דולר בהוצאות שכר בשנה הנוכחית ובין היתר צומצמו מאוד שעות העבודה הנוספות.

על פי חוזה שנחתם ב-1977 בין נשיא ארה"ב ג'ימי קרטר לבין נשיא פנמה לשעבר עומר טוריהוס, תקבל פנמה את השליטה המלאה על התעלה בסוף המאה הנוכחית. כיום היא מנוהלת על-ידי ועדה המורכבת מ-4 פנמים ו-5 אמריקנים. התעלה נכרתה על-ידי ארה"ב, בהוצאה של 387 מיליון דולר בתחילת המאה הנוכחית, לאחר שפרוייקט צרפתי נכשל במקום.



אוניות הנוסעים כובשות שוב את מימי העולם

עד לשנות השישים של המאה נחשבה האוניה כאמצעי התובלה החשוב ביותר. כלי השייט הוביל לא רק מטענים אלא גם נוסעים. בתקופה ההיא תפסה אוניית הנוסעים מקום מכובד, לא רק כאמצעי תובלה, אלא גם כמוקד פופולרי לבידור ויוקרה.

תקופת הזוהר

אוניות נוסעים גדולות ומפורסמות כמו ה"קווין אליזבת", אוניית הנוסעים הגדולה ביותר שנבנתה אי-פעם (83 אלף טון), האוניה האיטלקית "רקס", ה"קווין מרי", ה"יוניטד סטייטס", ה"קונטה די סאבויה", היו מוכרות לכל, ולא רק לציבור הנוסעים. אוניות אלה ואחרות, נמכרו כבר מזמן לסוחרים הגרוטאות, להוציא את ה"יוניטד סטייטס" שהושמה "בנפטלין". כל האוניות הללו היו כאמור לשם דבר, ומעמדן אז דמה למעמדם של מלונות הילטון כיום.

תקופת הזוהר של אוניית הנוסעים, משנת 1850 עם הכנסת האוניה הטראנס אטלנטית הראשונה, "בלידי" של חברת קונארד הבריטית, נבלמה בשנות השישים, בגלל השיפורים הטכנולוגיים שאיפשרו טיסות מהירות וזולות לכל. מרגע שמטוס הקומאט הבריטי עבר את האוקיאנוס האטלנטי בשנת 1954, הסתיים תפקידה של אוניית נוסעים כאמצעי תעבורה פופולרי וקבוע.

גם בישראל היתה לאוניות הנוסעים תקופת זוהר קצרה מאוד שנמשכה משנת 1948 עם הכנסת אוניית הדגל דאז "ירושלים" ועד לשנת 1963, כשאוניית הדגל המפוארת "שלוש" נמכרה לחברה גרמנית. חברת צים כמו החברות הימיות האחרות הגיעה למסקנה, שאין כדאיות בהפעלת אוניות נוסעים בקו סדיר בעידן של טיסות זולות ובמיוחד מהירות.

סיורי חופים

בתחילה שימשה ה"שלוש" בת 23 אלף טון כאוניית נוסעים בשירות חברה גרמנית בשם האנסאטיק, אולם גם הגרמנים הגיעו למסקנה שלא כדאי להפעיל אוניות נוסעים וה"שלוש" שלנו נמכרה לחברה יוונית. כיום היא שטה במימי העולם תחת השם "דוריק". תפקידה: סיורים ימיים. ה"שלוש" אינה האונייה הישראלית היחידה, אשר נמכרה לחברות יווניות כאוניית סיור. האונייה "מולדת" נמכרה לחברת אמירוטיקי, אשר שיפצה אותה לדרגת פאר גבוהה מאד, והיא שטה במזרח

התיכון בשם "יופיטר". אגב ה"יופיטר" תיפקוד הקיץ את נמלי הארץ, ותיקח נוסעים ישראלים לסיור בן שבוע באגן המזרחי של הים התיכון. מיודעה של ה"מולדת" הישנה יתקשו להכירה כ"יופיטר" החדשה. מסתבר שהאוניה עברה מטאמורפוזה ממש. מסתבר שאוניות הנוסעים עוברות תחייה מעניינת באמצעות סיורי ים או כפי שהם נקראים סיורי חופים.

שינוי קיצוני

הפופולריות של סיורי החופים בעולם הגדול ועכשיו גם במדינת ישראל נובעת מהשינוי הקיצוני שחל בנושא התיירות בעולם כולו. בהקשר זה יש לציין שהממונים על נושאי התיירות במדינת ישראל אינם מודעים או שאינם ערוכים לשינויים אלה, והכוונה לתיירות הנופש בעולם.

מאז מלחמת-העולם השנייה מחפש התייר המצוי נופש ומרגוע ולא טיולים. מה שקרוי באנגלית "סאיט סינינג". התיירות הישנה, מה שקרוי התיירות הקלאסית של אנשים אמידים הבאים לבקר במקומות בעלי עניין היסטורי או אחר, עברה מן העולם. כיום מחפש התייר בילויים ונופש, בקיצור "גוד טיים", וכזה יש בשפע באוניות הנוסעים החדשות.

לא השכילה לנצל

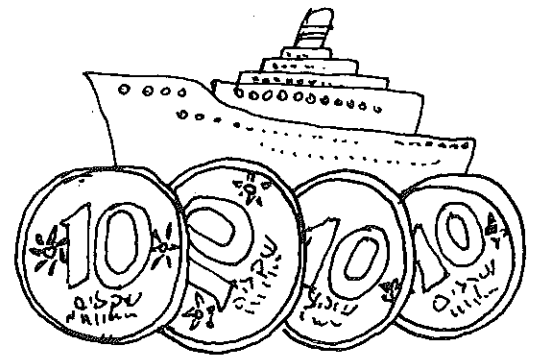
ישראל כאמור לא השכילה לנצל את המגמות החדשות הללו. התיירות בארץ: המלונות והמערך התיירותי בכלל, בנויה על העובדה שהתייר הממוצע בא לחפש את המקומות הדתיים וההיסטוריים. זה כבר לא כך. ביוון למשל, ביקרו עד לשנות השישים כמיליון תיירים בשנה. כיום המספר השנתי של התיירים מגיע ליותר משבעה מיליון. מתוך זה כמיליון תיירות קלאסיות, והשאר תיירות נופש. היוונים ידעו לנצל לא רק את האטרקציות של יוון בקרקע, אלא גם את אלה הקשורות בים ובנופש, וזאת בעזרת אוניות נוסעים ישנות. היוונים השכילו לרכוש אוניות נוסעים מחברות אירופאיות מכובדות ומישראל, שיפצו אותן, והפכו אותן לאוניות קרוזים. הצוות מקבל משכורות נמוכות יחסית והעסק כדאי. הוא כדאי, מסתבר, לא רק למפעילי האוניות אלא גם לציבור הנוסעים. עובדה, בדרך כלל האוניות מלאות. צוות האוניה מתמחה בהענקת "גוד טיים" לנופשים, ובמשך שבוע ההפלגה הטיפול בנוסעים הוא מעולה עם מזון מעולה עוד יותר.

בילוי זול ועממי

בילוי פופולרי זה מכוון למספר קבוצות גיל. לגבי קבוצת גיל צעירה יחסית, אוניית הקרוז מאפשרת בילוי חופש זול למדי. כך

לדוגמה מחיר סיוור-חופים של שבוע באוניה "אטלס", שהיא האוניה הגדולה והמפוארת ביותר שפוקדת את נמלי הארץ, עולה כ-700 דולר בקבינת פאר ו-400 דולר בקבינה זולה. זה כולל שבעה ימים, שש ארוחות ביום ואפשרות לבילויים חינם על האוניה.

לקבוצת גיל מבוגרת יותר, הסיור הימי מאפשר ביקור בחוף לארץ, בלי הטיירת של חגיבת מזוודות באמצע הקיץ. לדוגמה, סיור רגיל כמו זה של "אטלס" פוקד את טורקיה, יוון, איים יווניים ומצרים, וכל זה בשבוע ימים. מלבד "אטלס" יש עוד שלוש אוניות שעובדות על הקו הזה: "היופיטר" (לשעבר "הימולדת" של צים), "היאוריון" וה"סיטי אופ מיקונוס". לתייר הישראלי שרוצה להפליג מעט רחוק יותר אך עם תקציב מצומצם במקצת, יש סיורים שיוצאים מאתונה. סיור מעניין במיוחד נערך על סיפון אונייה בשם "רנסנס". אונייה זו הפליגה פעם תחת דגל צרפת בקו חיפה מרסי. "הרנסנס" מפליגה מאתונה דרך הראקליון בכרתים, רודוס, האיים היוונים, כמה ערי חוף תורכיות, ומגיעה לאיסטנבול; אחד מהמקומות המעניינים ביותר בעולם, וחזרה לאתונה. סיור כזה שכולל טיסה הלך ושוב אתונה – תל-אביב עשוי לעלות פחות מאלף דולר.



סביב לעולם ברבע מליון דולר

הסיורים הנערכים באגן המזרחי של הים התיכון, ומוצעים לקהל הנוסעים הישראלי הם כסף קטן. בעולם הגדול נושא הסיורים הימיים הוא ביג ביזנס, שמכוון לאנשים עשירים באמת. חוגים המעורים בענף יודעים לספר שגם לא מעט ישראלים נימנים עם ה"סיטי", הכינוי החדש לאותם אנשים שבידם הפנאי והכסף להנות מסיורים ימיים. אנשים אלה אינם מוכנים להזדהות, והם משתדלים להצניע את השתייכותם לחוג נוצץ זה, כנראה מפחד מס הכנסה. הסיבה: מחיר הכרטיס. סיור ימי של שלושה חודשים באחד מאוניות הפאר של בריטניה, הולנד או נורווגיה, הוא עסק יקר באמת. אוניית הדגל הבריטית החדשה "קווין אלזברט השנייה", שפקדה את ישראל בסוף חודש מרץ, גובה עבור כרטיס הפלגה סביב לעולם, בסוויטת פאר, מעל לרבע מיליון דולר. למסתפקים בתאים צנועים יותר, המחיר יורד ל-20 אלף דולר שגם הם סכום אגדי לפי המושגים שלנו.

ה"קווין אלזבט" אינה מקרה חריג מבחינת המחירים הגבוהים. הפלגת פאר באחת מהאוניות של הרויאל וויקינג ליין, חברת יוקרה נורווגית, עולה 30 אלף דולר לסיור של 27 יום. אוניות אלו הן השמנת של השמנת, אך גם אוניות פחות יוקרתיות גובות סכומים מדהימים עבור סיורי חופים. כך לדוגמה, החברה הבריטית "פי אנד או" מפעילה כמה אוניות סיור. לחברה אוניה בשם "אוגנדה" שפקדה את הארץ מספר פעמים. אונייה זו, בת 14 אלף טון, הוכשרה כאוניית בית ספר; היא עורכת סיורים לילדים בחופשת הקיץ. אך רגע, אם אתה רוצה שהבן שלך יזכה לסיור לימודים כזה במזרח התיכון למשל, ושישוכן בתא בודד עם אמבטיה וחלון חימום, עליך להצטייד ב-6,000 דולר בנוסף לדמי-כיס.

סיורים של "פי אנד או" באוניות הרגילות זולים יותר. ב"קנברה" אפשר להפליג לסיור של שבוע בכאלף דולר, אך כרטיס טוב בקבינה טובה יעלה כשלושת אלפים דולר.

קזינו מקור משיכה

לאוניות אלה, ובהקשר זה יש להזכיר גם את האוניות הפוקדות את מדינת ישראל, יש כוח משיכה נוסף בדמות קזינו. אנשים שאוהבים להמר, ואין ידם משגת נסיעה ללאס וגאס או למונטה קרלו, יכולים להשתחרר מהמזומנים המיותרים שלהם באוניות. כל האוניות שאוספות נוסעים ישראלים (פרט ל"סיטי אופ מיקונוס") מפעילות קזינו.

בישראל נעשו שני ניסיונות להפעיל אוניית קזינו. מעין הכנסת קזינו לישראל בדרך האחורית. בקיץ האחרון הופעלה אוניה בקו ישראל קפריסין, כשעל סיפונה קזינו גדול. האוניה הפליגה מספר פעמים, והוצאה מהשרות. בחורף נעשה ניסיון נוסף, הפעם באילת. גם ניסיון זה נכשל. נראה שהישראלי הממוצע אינו מהמר גדול כפי שסברו. אך גם בלי הישראלי, יש מספיק מהמרים בעולם, המצדיקים הפעלת מועדוני הימורים על האוניות. הקזינו, הבילוי על האוניה, השלווה, האוכל הטוב והביקורים במקומות מעניינים, הפכו שוב את אוניית הנוסעים לאטרקציה. הפעם לא ככלי תחבורה, אומנם, אלא ככלי בילוי. המספרים מדברים בעד עצמם. בשנת 1960 השתמשו כשישה מיליון בני-אדם באוניה כאמצעי תחבורה, כשמספר זה אינו כולל את הנסיעות במעבורות למיניהן, בקווים קצרים של כמה שעות. בשנת 1970 ירד המספר לפחות מרבע מיליון, ואילו בשנת 1983 כשניים וחצי מיליון איש השתתפו בקרוז. בחישוב ימי הפלגה מדובר ב-20 מיליון ימים.

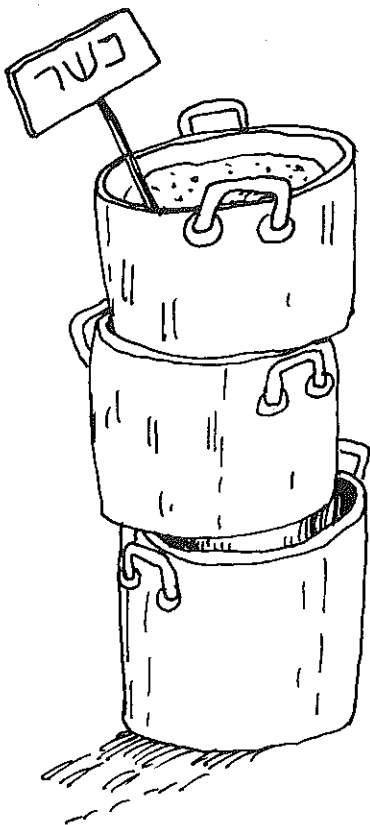
גם הרוסים בעסקים

המספרים הללו הפכו את הענף למכניס ביותר וחברות רבות מנסות להשתלב בו. בדרך-כלל מפעילות חברות אלה אוניות ישנות לאחר שיפוץ. עם זאת, המחירים הגבוהים של הסיורים מעודדים חברות רבות לבנות אוניות גדולות ומיוחדות.

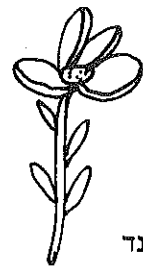
הבריטים בונים שתי אוניות סיור גדולות, 40 אלף טון כל אחת. מחירן, כרבע מיליארד דולר כל אחת. הרוסים בונים שתי אוניות חדשות בפיןלנד, אחת של 20 אלף טון והשנייה של 15 אלף טון. המחיר לא ידוע. אגב הרוסים נכנסו חזק לעסקי הקרוזים והם מציעים סיורים ימיים במחירים זולים מאד. הצי הסובייטי של אוניות נוסעים מבוסס על אוניות בריטיות ישנות, אשר שופצו ביעילות ובכישרון במספנות מזרח גרמניה.

מדוע לא בישראל

לאור ההצלחה הגדולה של אוניות הקרוזים בעולם, נשאלת השאלה, מדוע לא בישראל, המתיימרת להיות ארץ תיירות מובהקת. מדוע לא להפעיל אוניית נוסעים אחת או שתיים בסיורי חופים בים התיכון. חוגים בענף הספנות בישראל שללו את הרעיון וטענו שבישראל זה לא ילך. ראשית מרבית החברות המפעילות סיורים זולים יחסית, מצליחות להרוויח כסף מקיום עלויות נמוכות ביותר, וזה אומר משכורות נמוכות מאוד. בישראל עם ההסתדרות והאיגודים המקצועיים הרבים קשה לקיים צוות עובדים עם שכר נמוך. זאת ועוד, אוניה ישראלית השטה בדגל ישראל עשויה ליצור בעיות קשות בשטח התזונה. אחת הסיבות לנפילתה של אוניית הדגל "שלום" היתה הבעייתיות של מטבח הכשרות באונייה. בכדי למשוך נוסעים יש להעניק להם אוכל טוב על-פי המטבח הקיין-לאומי. במציאות של חוקי כשרות נוקשים, דבר זה בלתי אפשרי. יש לקחת בחשבון שבחבילת הבילוי וה"גוד טיים" למזון טוב ומשובח יש תפקיד חשוב.



הולדת בן



יונס גדעון
עזרא הרצל
כרמלי אמנון
טואטי נסים
בן הרוש ארמונד
זנה נסים
דהן משה
רקוביצקי אליהו
וידל רחמים
אלקיים יעקב
עמיר משה
סוסן שמעון
כהן אלברט
טולדנו יוסף
אדרעי מקסים
זאב יעקב
אלקובי רפאל
בן עזרא מיכאל
חסין דוד
אטלי יחיאל
קליין רפאל
אבוחצירה שלמה
אוחנונה אלי
שמי אילן
נחמני רפאל
חסין מרדכי
מנדס אברהם
אונגר יורם
גרבאו דוד
גבאי יעקב
טבק ליאון
הרוש רחמים
אבו אלברט
שריקי שלמה
דניאלי שלמה
רפאלוביץ מירל

הולדת בת



אביכזר עמרם
כהן חיים
טראב משה
אטיאס דוד
זובידיאת עיסא
עבודי ששון
גבאי אליהו
זובידיאת פרוספר
גטניו יצחק
פרץ יעקב
משען שלמה
קדוש יהודה
יפרח ריימונד
בן דוד גבריאל
רחמים דוד
מזרחי משה
ממן רפאל
עטיה יעקב
בן מויאל אליאס
זובידיאת אחמד
אפריאט אשר
בנימין אהרון
כהן יונתן
ביטון אלברט
זריהן יעקב
מורציאנו רפאל
אלמקיאס אשר
פטיטו אברהם
שאול רפאל
לוריה תיאודור
גבאי אברהם
מופיד דחדל
טאהא מאמון
דהן הנרי
בן חור חנניה
כר גיל שלום

נישואין



אטיאס יהודה
הררי אברהם
נזרי ציון
כרגר אלימלך
תורג'מן ליאון
זובידיאת יוסף
דאודי דוד
פרץ דוד
ליבוביץ שאול
בן נעים יעקב
אמנוני משה
יפרח יצחק
אפללו מאיר
חיון אליהו
אבוקסיס אברהם
זובידיאת חיים
וולבוטר דני
אמרגי יוסי
שפיגלמן ארנון
אברמוביץ נסים

נישואי הבן



בן שמעון מקס
אל עזרא סעדיה
כהן רוג'ה
קרו אנריקו
בייצר יוסף
וולבוטר שמואל

נישואי הבת



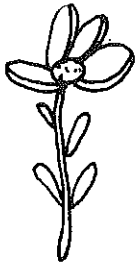
בן מויאל שלום
אסולין יהודה
אפללו מאיר

בר מצוה



זבק רפאל
זגורי יצחק
אוחנה חיים
אמסלם יוסף
טאובנפדר פסח
בן אבו דוד
וזנה מאיר
סולומון יצחק
מלכה דוד
בלילה דוד
אכן צור יעקב
עוזיאל אלברט
אסרף יוסף
בטש חיים
פלינקר נתן

בת מצוה



בינדר ז'אן
קריספין עזרא
בורק דוד
בר דניאל
בן חמו שלמה
מזרחי בנימין
ברוורמן לב

הולדת נכד



קרו אנריקו
שמשון הלל

הולדת נכדה

אוחיון מאיר
דלויה ברוך
סלומון עייש
רובין רפאל
רוט ג'ורג'
אלמוזנינו חיים
חייקה סלומון



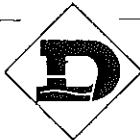
דלית רוזנפלד
(בעלי אניות) בע"מ
DHALIT ROSENFELD (SHIPOWNERS) Ltd.

M/V "DHALIT" — מ/מ דלית —
M/V GEN. M. MAKLEFF — א.מ.ר/א.מ. מקלף
ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים
בצובר בע"מ

L.M.B. MINERAL CARRIERS
IN BULK CO. LTD.

M/V "ARNON" — א/מ ארנון —
מפעילי אוניות בשירות הספנות הישראלית

104, Haatzmaut Road, Haifa
P.O.B. 74
Telephone : 53 32 61
Telex : 46663, 46714, 46867



חיפה, דרך הצעמאות 104
ת.ד. 74
טלפון : 53 32 61
טלסק : 46663, 46714, 46867

ינור שרותי ים בע"מ

כתובתנו :
רח' המגינים 53 בית רסקו
ת.ד. 33972 חיפה 31339

ומודיעים על החלפת מספרי הטלפון
במשרדה הראשי בחיפה
מספרי הטלפון החדשים הם :
04-523281-2-3

סניף אשדוד : מיקוד 77 120 ת.ד. 4013
טל. 055 - 22501 / 25878
מען למברקים : ינור
טלסק : 31835



שירותי טנקרים בע"מ

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

מנהלי ספנות עבור :

פז — חב' נפט בע"מ, דלק —

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



atlantic אטלנטיק

אטלנטיק חברה לדייג וספנות בע"מ

רח' התשבי 9, חיפה, ת.ד. 1938, טלפון 331251
טלסקס : 46526 מברקים : אטפיש

חברות בית :

יונה ים-סוף בע"מ
סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ
אינדוסטריקו בע"מ
חברה טכנוימית לים התיכון בע"מ



המטען החורג שלך אינו חריג בשבילנו.

אתה צריך להוביל עדר של גמלים
או גדוד של היפופוטמים –
אין בעיות, ב„צ׳ים“ כבר ימצאו את הדרך.
שרות המטענים של „צ׳ים“
מאפשר לך להעביר מטענים
ללא מגבלות שטח, גובה או נפח –
לכל מקום בעולם.
ועם שרות מהימן ויעיל
כמו שרות המכולות של „צ׳ים“,
אין פלא שגם ציוד מסובך, עדין
ו... גדול כמו זה של תחנת הכוח בחדרה
הועבר לארץ ב„צ׳ים“.
ובכך, אם יש לך סחורה,
מכונית או מטען מכל סוג שהוא –
ב„צ׳ים“ תקבל שרות אישי, מהיר ויעיל –
צ׳ים – שרות שבעה כוכבים

צ׳ים
ZIM