

בטאון <sup>amomim</sup>  
קצין הים <sup>amoni</sup>  
הישראלי

THE ISRAELI  
SEA OFFICERS  
BULLETIN

מין התוכן:

- \* משחקה הכפול של ההסתדרות
- \* העיוות שבתוספת היוקר
- \* המאבק על הפטור ממס נסיעות
- \* על הפנסיה המוקדמת
- \* פרשת החברה לישראל בעיני ימאי
- \* רשלנות גרמה לקטיעת זרועו של ימאי
- \* ויכוח פתוח
- \* דו"ח על הקונגרס ה-3 של פדרציית התובלה הבינלאומית
- \* פתרונות תעסוקה לקציני אניות הנוסעים

CONTENTS:

- \* The Israel Corporation Affair Seen Through Seaman Eye
- \* For More Participation
- \* Report on the I. T. F. 31 st Congress
- \* On the Pension Scheme
- \* Our Mail Bag
- \* Union News

כסלו תשל"ה \* דצמבר 1974 \* מס' 6



בהוצאת האיגוד הישראלי הארצי לקציני ים



DECEMBER 1974 \* No. 6

Published by the Israeli sea officers Union

# בטאון קצין הים הישראלי

# מעל הגשר

## שביתת הנתבים ומשחקה הכפול של ההסתדרות

הסנקציות שהפעילו הנתבים בסוף חודש אוקטובר החולף באו, למעשה, על רקע המשחק הכפול בו משחקת ההסתדרות בדרך יישובם של סכסוכי עבודה. הפעם, יותר מאשר בכל מקרה אחר הוכח מעל לכל צל של ספק, כי ההסתדרות המתמרת לייצג את הפועלים, לא רק שלא מילאה את חובתה כלפי הנתבים, אלא שגם סיבכה אותם שלא לצורך והוליכה אותם שולל.

ביום 28.10.74 פרסם האיגוד גילוי דעת מעל גבי העיתונות היומית ובו הסבר מדויק על השתלשלות העניינים והסיבות שהביאו אותנו לנקוט צעד קיצוני זה של הפעלת סנקציות; צעד, אשר לעניות דעתנו, בא אך ורק בגלל התכשורת ההסתדרות להחלטותיה היא עצמה. להלן גילוי הדעת כפי שפורסם בעיתונות:

### ידע הציבור וישפוט — מי אחראי לשיבושים בנמלים

- בתאריך 14.2.73 שלח החב"א אברהמוביץ, יו"ר המח' לאיגוד מקצועי בהסתדרות, מכתב למשרדי האוצר והתחבורה, לנציגות שירות המדינה ולאיגוד קציני הים וזה לשונו: "הרינו להודיעכם בזה, כי בפגישה שקיימנו ביום 12.2.73 עם נציגיכם (דהיינו כל המכותבים לעיל) בענין הסכם העבודה, סוכם כי ההסתדרות תחתור לכך, שבשנת 1974 יונהג תעריף ארצי לרבי-חובלים ולמכונאים ראשיים העובדים בחוף". המכתב הנ"ל מהווה התחייבות משפטית חדר-משמעת מטעם ההסתדרות ומשרדי הממשלה הנ"ל, להנהיג תעריף שכר ארצי אחיד שאליו ישתבצו גם הנתבים בנמלים שהם, כידוע, רבי-חובלים בעלי ותק רב. המכתב הנ"ל מהווה חלק אינטגרלי של הסכם העבודה הקיבוצי לשנת 72/73 והינו שטר לפרעון. רק על יסודו הסכמו לסגור את מעגל הסכם העבודה לשנת 72/73.
  - כשתבענו פרעון שטר זה, הלכה למעשה, נאמר לנו שיש צורך להוסיף ולדון בכך בוועדה הסתדרותית. מתוך רצון טוב הסכמנו לקבל פסיקתה. בפני הוועדה הופיעו וטענו גם נציגי רשות הנמלים שהכירו בסמכותה. מנהל אגף כוח אדם של הרשות הצהיר: "הרשות מוכנה לכבד מסקנות ועדת זיטלני". מעניין, כי הוועדה שוכנעה בצדקת טענותינו ופסקה שהתחייבותו של יו"ר המח' לאיגוד מקצועי שרירה וקיימת וברת ביצוע בשנת 1974/75. דהיינו מיום 1.4.74.
  - אלא, שרשות הנמלים התכחשה למסקנות אלה, דרשה את דחיית מועד תחילתן לאפריל 1975 וגייסה לעזרתה את ועדת השרים לענייני שכר. אנו לא נכנענו ודרשנו את ביצוע התחייבות ועדת אברהמוביץ וועדת הבוררות בראשות ש. זיטלני. לא ניסוג מדרישתנו זו אפילו במחיר סנקציות מחודשות בנמלים.
- ישפוט הציבור, מי אחראי לשיבושים בנמלים — האיגוד הנשמע להחלטות ההסתדרות או רשות הנמלים המתכחשת להן כשהן אינן לטובתה?

לועדת זיטלני את, "הכדור" כדי שזו תח-  
זור ותפרש מחדש את מסקנותיה. התרגיל  
היה שקוף מדי ושיתוף הפעולה בין רשות  
הנמלים וההסתדרות מאחורי הקלעים לא  
היה מוטל בספק.

כאמור, בחוסר ברירה, נאלצנו להפעיל

(המשך בעמ' הבא)

אולם לא רק רשות הנמלים בלבד הת-  
כחשה למסקנות אלה. גם ההסתדרות, אשר  
פסקה את אשר פסקה, התכחשה למסק-  
נותיה היא עצמה. אנו לא יכולנו לעכל  
את האקרובטיקה של ההסתדרות בנסיון  
ההתחמקות והפירושים הבלתי הגיוניים  
שהיא ניסתה לתת למסקנותיה היא עצמה.  
בשלב מאוחר יותר, דחינו הצעה להחזיר

בהוצאת האיגוד  
הישראלי הארצי  
לקצינים

חיפה, רח' הפרסים 22

ת.ד. 9512

טלפון: 2-512231(04)

המען למברקים: איסופגרט, חיפה

דצמבר 1974

גיליון מס' 6

המערכת:

שמואל צוקר

אברהם ציזיק

נדפס בדפוס אורלי, ת"א

WE SHALL OVERCOME!



למרות שנותרו חברות ספנות המסרבות לנוסור לנו מודעות  
למימון הביטאון - אנו נתגבר גם על זאת.



## אהרו רוזנפלד ובניו בע"מ

מיקוד	כתובת	מיקוד ת.ד.	טלפון	טלקס
33 411	ח.פ.ה. דרך העצמאות 104	74	533261/7 & 524251/3	04-663, 04-714 & 04-867
63 322	רחוב פינסקר 2	305	55157/9	03-3753
63 324	רחוב הס 6	4325	54175/6	03-3753
א.ש.ד.ד	אזור ערפי, ביתן 7	300	31211/3	03-1817
94 109	ירושלים מלון המלך דוד, רחוב פאול אמיל בוטה 4	1357	223861 & 234951	

סוכנים עבור:

AMERICAN EXPORT LINES

שירות מכולות ארה"ב-ישראל

ADRIATICA

שירות נוסעים ומשאות - נמלי הים התיכון-ישראל

DNOL

שירות משאות מערב-אירופה-ישראל

OCEAN BLUE

דרום-אנגליה-פורטוגל-ישראל

## שבתוספת היוקר

תוספת היוקר, שהסתדרות כה גאה להציגה כמכשיר השומר על רמת שכרו של הפועל, הינה לא יותר מאשר גורם מעוות, העלול לסכן את כל מיבנה השכר של הימאים. הכוונה היא, בעיקר, להשלכת תוספת היוקר על ערך השעה הנוספת לאותם ימאים אשר עובדים לפי שיטת שעות נוספות רשומות, — כנגד אותם ימאים המקבלים שכר חודשי קבוע.

כידוע, מורכב שכרו של העובד מארבעה מרכיבים: (1) שכר יסוד; (2) תוספת ותק; (3) תוספת משפחה; (4) תוספת יוקר. ארבעת מרכיבי שכר אלה, כאמור, הינם המודד לערך שכר השעה הנוספת. סכום זה, על ארבעת מרכיביו, מתחלק ל-196, כלומר, למספר שעות עבודה בחודש ומת-קבל סכום אשר הוא ערך של שעת עבודה

רגילה. על ערך השעה הרגילה מוסיפים 33% והרי לך ערכה של שעה נוספת. בשנת 1973, כאשר חתמנו על הסכם העבודה, היה ערכה של שעה נוספת לחובל ראשון ל-15 ל"י. לקראת המחצית השנייה של 1974, עלה ערכה של השעה הנוספת ל-18.60 ל"י. כל זאת, כתוצאה ישירה מהגדלת תוספת היוקר אשר הינה, כא-

## מעל הגשר

(המשך מהעמ' הקודם)

סנקציות. אולם כגוף אחראי המכיר בעמדת הכוח בה אנו מחזיקים, השתדלנו להפעיל סנקציות בשיא העדינות ובמינימום של נזקים. עשינו זאת דוקא עכשיו, לקחנו בחשבון את העוונה המתה בנמלים ומעט האניות הפוקדות אותם עתה. לקחנו גם בחשבון, כי עונת פרי ההדר עדיין אינה בשיאה. מעל לכל, הסנקציות הופעלו רק בשעות הלילה. כלומר, עשינו הכל כדי להקטין את הנזק.

### לפני שהוצאו צווי הריתוק

לצערנו נוכחנו לדעת, כי למרות נסיונותינו הכנים להביא לסיום השביתה והסגת קציות במינימום של נזקים, אין איש מת-חשב בעובדות אלה. להיפך, כולם כאיש אחד יצאו נגדנו. לאיש לא היה מושג ולא היה איכפת על מה, בעצם, אנו באבקים. העיתונות ה"אובייקטיבית" יצאה בהתקפה שלוחת רסן נגדנו והמשלה לא איחרה בהוצאתם של צווי ריתוק. במשך כל ימי המאבק קיוונו בסתר

ר/ח ש. צוקר, מזכיר האיגוד

מור, חלק ממרכיבי ערך השעה הנוספת. אם ניקח ממוצע של 150 שעות עבודה נוספות לחודש לחובל ראשון, הרי שפרט לתוספת היוקר הרגילה אשר ניתנת לכל העובדים במידה שווה, השתכר הקצין ה-ראשון ב-150x3.60 יותר מאשר אלה אשר אינם עובדים לפי שיטת שעות נוספות רשומות. במילים אחרות, הפער המדוד בין החובל הראשון לבין רב החובל נסגר ב-540 ל"י.

### כמו בארצות אחרות

בחודש ינואר הקרוב, תועלה תוספת היוקר לפי דרישת ההסתדרות בעוד מספר מאות ל"י, ערך השעה הנוספת יועלה שוב ואין כל צל של ספק, שלא רק התפער ייסגר אלא שרמת ההשתכרות של הקצינים ואולי גם של תת-הקצינים תועלה ו תעבור את רמת השתכרותו של רב החובל והמכונאי הראשי.

יש לזכור, שהמדובר בממוצע של 150 שעות נוספות לחודש בלבד ואין זה סוד, כי ברוב המקרים גדול מספר השעות הנר-ספות בהרבה מעל מספר זה. ככל שמספר השעות הנוספות גבוה יותר, כן גם גדלים העוול ואי הצדק שברמת ההשתכרות ובי-שיטה כולה. לכן, כמובן, לא נוכל להשי-לים עם זאת.

כמו בארצות רבות אחרות (כולל טבלת השכר החדשה של ארגון התובלה הבין-לאומי אי.טי.אף) כן גם אנו חייבים לעבור עתה לשיטת שעות נוספות רשומות, גם לרבי חובלים ומכונאים ראשיים. אין אנו רואים כל דרך אפשרית אחרת למנוע את העוול ולשמור על פער רמת השתכרות נאותה של רב החובל והמכונאי הראשי שלא בדרך זו. ככל שזה נשמע לא טוב ובלתי הגיוני, הרי שבמציאות החיים בה אנו שרויים כיום, במציאות של אינפלציה זוהרת, אין פשוט כל ברירה אחרת. כאמור, לא נותר לנו אלא ללכת באותה דרך אשר ארצות רבות אחרות כבר החלו ללכת בה.

## המאבק על הפטור ממס נסיעות

להטלטל בים ימים ושבועות וסופו של דבר לראות רק מרחוק את צינורות מסוף (טרמינל) הדלק במפרץ הפרסי, אין זה תענוג כה גדול שיש לשלם עבורו מס נסיעות.

לצערנו, וכמעט כמו תמיד, אפילו תשובה על מברקנו לא קיבלנו. הם יושבים שם, מוציאים צווים וחסל. אותם לא מעניין כלום. סקלרווה מוחלטת. וכי איכפת למי שהוא מהימאי ומשפחתו? נדמה לנו, שעצם הוצאת הצו כבר מדברת בעד עצמה. יושבים אנשים ומחפשים דרכים להוציא כסף מהצי-בור. ומי הקרבן אם לא הימאי ומשפחתו. ימאי לדעתם — תמיד היה ותמיד יהיה — אורח ממדרגה שניה. לא רק שנגזר עליו להיות במאסר עולם, אלא שמעתה גורו עליו עבודת פרך ועל כך יש עוד להוסיף ולשלם מה נסיעות.

שימו לב חברים לדבר גוסף, (פיסקה 19) עובד חברה ומשפחתו (לא ימאי) ממשיך ליהנות מפטור מלא. הם, עובדי החברה, הנמצאים בחיק משפחותיהם במשך כל השנה, זכאים מכוח החוק ליהנות מפטור מלא. ומאחר שכך, כלומר מאחר שעובדי חברות הספנות לא נפגעו כלל, מנסים הם לעבור לסדר היום כאילו לא אירע דבר. מרחמים עלינו קצת, מחייכים חיוך ציני של השתתפות בצער וחסל.

לא חברים, לזאת לא נוכל להסכים. כנגד גזירה זו, נאבק בכל כוחנו. עברו הזמנים בהם אפשר היה להכות על ראשינו בלי שנגיב. אנו לא נשלמים עם זאת לעולם. עבור קצת אור ונשימה בחיק משפחותינו לא נשלם מסים ויהיו התוצאות אשר יהיו, לכן הוחלט בזכירות האיגוד הארצי לקציני הים — וזאת כמובן לאחר שהכל נלקח בחשבון, המצב הבטחוני, המצב הכלכלי וכל הקטסטרופות אליהן נקלענו — להפעיל סנקציות עד לביטול הגזירה. לא נסכים שהם יבצלו את המצב כדי לקצר את חיינו.

על החלטתנו זו הודענו לכל הנוגעים בדבר כאשר אנו נותנים לתבונה ולשכל הישר מספיק זמן כדי לתקן את העוול אשר עשו לנו. בינתיים, לצערנו, מגענו אנו מימאים להפליג עם משפחותיהם. לא יכולנו להרשות לעצ-מנו לקבוע תקדים, שימאי ישלם מס נסיעות. עם כל הצער שבלב, קרענו ממש ילדים מאבותיהם ונשים מבעליהן, דקות ספורות לפני ההפלגה. גם שר האוצר רבינוביץ וגם חברות הספנות חייבים וצריכים ללמוד מכך את רצינות כוונותינו.

ואכן, הנושא מצא את פתרונו. לאחר כתיבתן של שורות אלה, ב-24 בנובמבר החולף, הגיע לאיגוד מכתבו של מר דוד פלד, מנהל אגף המכס והבלו, בו הוא מודיענו, כי על פי המלצתה של ועדת הכספים של הכנסת, יהיו פטורים מתשלום מס נסיעות — רעייתו וילדיו של הימאי.

במחצית השנייה של נובמבר, שוב נאלץ היה האיגוד להחליף למאבק שנכפה עליו על ידי משרד האוצר. הפעם היה המאבק על הפטור ממס נסיעות. פרטי הפרשה מובאים ב"א-גרת לחברים" שהופצה ב-17 בחודש והמוכזת כזה:

ביום ראשון, ה-10 בנובמבר 1974, הוצא צו "מס גסי-עות חוץ" התחום בידי שר האוצר, יהושע רבינוביץ, בוז הלשון: —

פסקה 19 — עובד חברה תעופה או עובד חברה ספנות הנוסע לחוץ לארץ בתפקיד מטעם אותה חברה, יקבל הוא, אף בן זוגו וילדיו המצטרפים אליו, פטור מלא ממס נסיעות ובלבד שקיום תנאי זה אושר על ידי שר התחבורה.

פסקה 20 — מי שמשרת בכלי שיט ישראלי, או בכלי שיט אחר שאושר לצורך פסקה זו על ידי שר התחבורה, או שמשרת בכלי טיס של חברה תעופה וכן בן זוגו וילדיו, שקיבלו הנחה ממחיר כרטיס נסיעה על פי חוזה עבודה קיבוצי או כל הסכם עבודה אחר יקבל פטור ממס — בסכום קצוב, כלומר מעתה והלאה, יהיה על הימאי המבקש לקחת את משפחתו להפלגה לשלם מס נסיעות.

ידיעה זו נפלה על ראשינו כרעם ביום בהיר. לא יכולנו לעכל את רוע הגזירה. שלחנו לכן מברקים אל שר האוצר, שר התחבורה, יו"ר ועדת הכספים של הכנסת ואל יו"ר המחלקה לאיגוד מקצועי בהסתדרות וביקשנו לבטל את הצו או, לפחות, לעכב ביצועו עד לאחר בירור הנושא. ניסינו להסביר, כי אין לראות בהצטרפות ילדים ונשים לבעליהן מותרות שיש לשלם עבורן מס, אלא כחלק מתנאי עבודה קשה של ימאי המבקש, כמו כל אדם נורמלי, להמצא בחיק משפחתו מספר שבועות. נדמה לנו, כי לך הימאי אין כלל צורך להסביר, שלכלוא אשה וילדים בתא צפוף וקטן,

אנו מרכינים ראש על קברם של חברינו  
אברהם אברמסקו, מכונאי ראשון  
הנס קורנפלד, כלכל ראשי

זכרונם לברכה  
ומשתתפים באבל המשפחות

האיגוד הארצי לקציני הים

# פנסיה על הפנסיה המוקדמת - דעה אישית

מאת גדעון השביט

**למען הסדר הטוב אציין בפתיחה, כי הדברים שאני מעלה פה הם דעתי הפרטית שאינה מיצגת את עמדת המזכירות והמועצה.**

כידוע, ענין הפנסיה המוקדמת של הימאים הוא נושא הנדון זה מספר רב של שנים במספר אינסופי של ישיבות וועדות. לקראת סוף שנת 1972 גובשו מספר עקרונות לגבי הפנסיה המוקדמת ואלה הם:

- 1) פרישה בגיל 45 עם 29 שנות שירות בים לפחות, בפנסיה של 40% מהשכר;
- 2) 2% נוספים לכל שנת עבודה, מעל גיל 45;
- 3) הפרשה שוטפת מהשכר של 15% (נוסף ל-16% המופרשים למבטחים);
- 4) הפנסיה תהיה צמודה למדד ולא לשכר.

כל זה טוב ויפה לאדם המצטרף לצי כיום. אולם מכיון שהמטרה היא להוציא לפנסיה אנשים המפליגים בים היום, התעוררה בכל הריפותה בעיה של קניית זכויות רטרואקטיביות לאותם קצינים. כדי שהתכנית תופעל הוצבו שלוש אלטרנטיבות:

- 1) הפעלה מיידית של התכנית, כאשר הסכום הנדרש הוא 50 מיליון ל"י (במחירי 1972); כאשר במחירי 1974 עלול הסכום להגיע ל-70 מיליון ל"י;
- 2) הפעלת התכנית 5 שנים מיום הקמת הקרן, תוך קיזוז 5 שנות ותק מכל הימאים הנמצאים כעת בשירות. הסכום הנדרש הוא 20 מיליון ל"י במחירי 1972 ו-30 מיליון ל"י במחירי 1974;
- 3) הפחתה של 10 שנות ותק מכל ימאי. הסכום הנדרש הוא 5 מיליון ל"י במחירי 1972, 7 מיליון ל"י במחירי 1974.

לשם הדגמה: המחיר לקניית זכויות רטרואקטיביות של רב חובל בן 35 הוא 3 משכורות שנתיות, סכום העומד כיום על 180,000 ל"י. אם הוא בן 41, נדרשות ארבע משכורות שנתיות, שהן סכום של 240,000 ל"י. ואם הוא בן 32, יידרשו שתי משכורות שנתיות, שהן סכום של 120,000 ל"י.

## התכנית על שרטון

כאשר הוברר מחיר העלות הגבוה של הפעלת התכנית, עלתה זו על שרטון. כי מאליו נשאלת

השאלה, מאין יושגו סכומי עתק למען המימון הראשוני של תכנית הפנסיה המוקדמת. בשלבים שונים הועלתה ההצעה, שבמסגרת חידוש חוזה העבודה יועבר אותו הסכום הנדרש למען העלאות השכר להפעלת הפנסיה המוקדמת. יכול להיות שיש סקטורים בעלי הכנסה גבוהה בקרב הימאים שיוכלו לעמוד בכך, אולם ברור שבעלי ההכנסה היותר נמוכה והמהווים רוב בין הימאים, לא יוכלו לעמוד בכך נוכח עליית המחירים והיוקר השורר כיום במדינה.

בשנה האחרונה עובדה תכנית נוספת והיא, תכנית של פרישה מוקדמת בגיל 35, בפנסיה מלאה, עם 25 שנות עבודה בים לפחות, כאשר הפנסיה היא 60% לאחר 25 שנים ו-70% לאחר 35 שנות עבודה בים, כאשר הפנסיה צמודה לשכר, כאשר ההפרשה ההתחלתית היא של 6% ותעלה כל שנה ב-1/2 אחוז, וכאשר האחריות האקטוארית לגבי הקרן תוטל על חברות הספנות (שעדיין לא הסכימו לכך).

האקטוארים של ההסתדרות הודיעו, שאינם מסוגלים לתת הערכה אקטוארית של העלות להפעלת הקרן, מכיון שאין בידם תקדים להסתמך עליו.

בעיה חשובה המתעוררת היא, פיצויי פיטורין. כידוע, החל ב-1971 מופרשים כספים לקרן פנסיה מוקדמת במקום פיצויי פיטורין. אולם עובדים שיפשו לפנסיה מוקדמת יהנו הן מפנסיה והן מפיצויי הפיטורין, בעוד שהם מצדם לא תרמו ליצירת הקרן. כל העול למימון ההתחייבויות של הקרן יפול על שכם האנשים הממשיכים להפליג בים, כאשר סכומי ההפרשה הנדרשים יגדלו מדי שנה ויטילו עליהם עומס כבד.

## להתחיל קריירה חדשה

ברור, שעם הפעלת התכנית יופנו תביעות לקרן מצד אנשים שפרשו ויפרשו מהים, מפנסיונרים ומאלמנות לשם קבלת פיצויי הפיטורין והפרשותיהם בחזרה. עקב חוסר הרישום בהפרשות אלה אין איש המסוגל לומר כיום מה הם הסכומים הדרושים למטרה זו. אם יתאפשר לאנשים למשוך את כספי הפיצויים בלבד יועמד כל הבסיס הכספי של הקרן

בסימן שאלה, אם תישלל מהם זכות זאת, יהיה זה דבר חמור מבחינה מוסרית וציבורית. כל תכנית פנסיה, הן של קרנות פנסיה והן של חברות ביטוח, מבטיחה או פנסיה או את כל הפרשותיו של העובד, כולל ריבית והצמודה.

התכנית לפרישה בגיל 55 הינה טובה לאלה המתקרבים לגיל זה, אולם היא אינה מציאותית לגבי בני 25-35, המהווים את הרוב כיום. מעטים מאד יהיו מוכנים לחכות עד לגיל 55 מכיון שאדם הפורש בגיל זה יוצא כמעט לחלוטין ממעגל העבודה הפעילה. כך, שיכול להיות, שאנשים יעדיפו להמשיך ולהפליג בים עד לגיל הפרישה המלא. לעומת זאת, אדם הפורש בגיל 45, בידו האפשרות לפתוח בקריירה חדשה ויש בכך עידוד לאותם ימאים אשר הם בני 35 כיום ושוקלים פרישה מהים (זהו הגיל בו רוב הצעירים כיום שוקלים פרישה מהים). קצין בגיל 35 הוא, בדרך כלל, רב חובל או מכוואי ראשי, שלזכותו 3-5 שנות פיקוד. זה הגיל בו הוא הגיע לשיא מבחינה מקצועית.

## האלטרנטיבה השניה

לפי דעתי יש לחזור ולבחון את התכנית של הפנסיה בגיל 45 ולבחור באלטרנטיבה 2 שהיא,

# מ.דברי הכנסת מתברר, כי אין כל הנחה במיסים לימאים

**מי שטוען שלימאים יש הנחה במיסוי אינו אלא טועה. להלן, תשובת שר האוצר הקודם, מר פ. ספיר, לשאלות בכנסת, כפי שפורסם ב"דברי הכנסת":**

1. על-פי איזה חוק נקבע שיעור המס שלהם שווים לאלה החלים על כלל אזרחי המדינה?

2. הנחונם על התשלומים לקציני הים שפורסמו על-ידי הנהלת צים כוללים שכר רגיל ובנוסף לו תשלום בעד שעות נוספות — שעליהן, כידוע, חל שיעור מס מוקטן, כנהוג לגבי כלל השכירים — וכן הוצאות הקשורות במילוי תפקידם בתקופות ההפלגה הפעילה. הוצאות אלה, בדומה לאש"ל, והוצאות אחרות בייצור ההכנסה, אינן מחויבות במס על-פי החוק.

2. על-פי איזה חוק נקבע שיעור המס המיוחד לקציני-ים השונה משיעורי המס שמשלמים כלל האזרחים במדינה?

3. בהנחה שיש הצדקה לשכר נטו שמקבלים קציני הים — מדוע לא נקבע להם שכר ברוטו מתאים ושיעורי מס מקובלים, באופן שהשכר שלהם יהיה זהה לשכר הנטו הנוכחי ללא סידורי העדפה מיוחדים?

שר האוצר פ. ספיר:

1-2. אין שיעורי מס מיוחדים לגבי

328. דרגות השכר של קציני ים בחב"רת "צים": חברה-הכנסת ש. תמיד שאל את שר האוצר ביום ה' באדר תשל"ד (27 בפברואר 1974):

"חברת צים פירסמה את דרגות השכר של קציני הים ורביי-החובלים באגיותיה. לפי הודעתה נע שכרם בין 4,000 ל-10,000 לירות לחודש, מזה 50% במטבע זר. עוד פורסם בהודעתה של צים, כי מס ההכנסה של קציני הים נע בין 18% ל-24% בלבד. אבקש לדעת:

1. האם הידיעות שפורסמו על-ידי חברת צים הן נכונות?

# פנסיה מוקדמת או חזון לעתיד?

בגליון מספר 5 של במאוננו, פרסמנו בארטיפימיות רבה את התכנית החדשה לפנסיה מוקדמת תוך הדגשה, כי הנח התכנית קורמת עור וגידים.

למעשה, כל מה שגותר לנו לעשות כדי להביא, הלכה למעשה, את תכנית הפנסיה להרצה כבר לקראת ינואר 1975, היה לחתום חתימה חגיגית על התכנית שגובשה בעמל כה רב.

ואמנם באחד מימי אוגוסט השנה נערכה פגישה בבית דלמן. בפגישה זו נכחו נציגי שלוש חברות הספנות הגדולות, מר ע. אבל יו"ר המדור לפנסיה בועד הפועל, מר י. בלאס אקטואר ההסתדרות, מר י. אורלי מנהל אגף הפנסיה במבט-חיים, מר מ. לוי מחוקי תיק הימאים, יועצים משפטיים עו"ד של חברות הספנות ושל איגודי הימאים וכמובן נציגי איגוד הימאים הדירוגיים ונציגי איגוד קציני ים.

נדמה, כי אין צורך להסביר כמה קשה היה לכנס גוף כה מסורבל של אישים, בפרט כאשר היה צורך להביאם מתל-אביב לחיפה. הכל היה ערוך ומוכן לחתימה שכה הרבה דובר בה ושכל ימאי ציפה לה ציפיה רבה. נציין, כי תכנית זו כפי שגובשה, היתה רק ראשית הדרך, כאשר כל האור-פציות פתוחות להרחבה ולהורדת גיל הפרישה, תוך כדי הרצחה.

## הדירוגים — פוצצו את התכנית

והנה, ללא שום התראה, קמו נציגי איגוד הימאים הדי-רוגיים ובמחוי יד אחת פוצצו את הכל. לא עזרו ההסברים ונסיונות השכנוע. הם באו במחשבה ברורה מראש, כי התכנית כפי שגובשה הינה טובה לקצינים בלבד, ואילו כלפי הדירוגים היא אינה רלוונטית, מאחר שאין ימאי דירוג המגיע לגיל של 55 עם ציבורת של 25 שנות עבודה. קשה היה לרדת לסוף דעתם. שהרי למעלה מ-70% של הקצונה כיום היו פעם דירוגים והפרישו את כספם לאותה קרן וכיצד אפשר להפריד, בנושא זה, בין שתי הקבוצות?

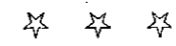
אולם העובדות היו מוגמרות. עבודה ועמל של למעלה משנה ירדו לטמיון. עשרות פגישות ונסיעות לתל-אביב, וויכוחים ולחצים — היו לשוא. ראוי לציין, כי לאיגוד הימאים הדירוגיים יש נציג קבוע בועדה לענין הפנסיה המוקדמת. אולם זה, על פי רוב, לא מצא זמן להשתתף בשי-בותיה ומאידך, סמך את ידיו על נציגו וייפה את כוחו לסכם בשמו כל דבר.

## שמונה שנים בחזרה

כאמור, פוצצה התכנית. עתה אנו עומדים באותו מקום בו עמדנו לפני שמונה שנים. למעשה, אנו נמצאים עתה במצב גרוע יותר, משום שבמצבה הכלכלי הקשה של

המדינה, לא ימצא שום גוף במדינה שיתמודד בנו, או שיסכים להקשיב לנו. גם תמיכת הממשלה, שהסכימה בחצי פה לשחרר עוד שישה אחוזים מהשכר כמס הכנסה לצורך הפנסיה המוקדמת, מוטלת עתה בספק.

מובן מאליו, כי נושא הפנסיה המוקדמת הועלה בפני מועצת קציני הים בעת כינוסה האחרון באוקטובר השנה. לאור העובדות המצערות, יתה המועצה את כוחה של המזכירות לפעול בצורה מרחיקת לכת בטיפול בה נושא זה, עד כדי בדיקת אפשרות של נקיטת צעדים משפטיים להפ-רדת הכספים. נציין, כי בשלב ראשון פועלת המזכירות לכך, כי כספי הפנסיה המוקדמת יופקדו מעתה והלאה בצורה אישית על שמו של החבר, כדי למנוע סיבוכים לעתיד.



להלן נוסח ההצעה להקמת פנסיה מוקדמת של ימאים, כפי שהועברה לאיגודנו ולאגוד הימאים, מטעם מבטחים, ב-18 ביוני 1974.

### הנדון: הקמת קרן לפרישה מוקדמת של ימאים

בהמשך לפגישתנו המשותפת מ-20.5.74 שהתקיימה במשרדו של הח' עו"י אבל, מנהל מדור הפנסיה, ובהתאם להחלטת הנהלת מבטחים מיום 16.6.74, הנוו מפרטים להלן הצעה נוספת להקמת קרן מיוחדת להבטחת פרישה מוקדמת של ימאים בגיל 55 ומעלה. ההצעה מבוססת על נתונים של כל הימאים, קצינים ודירוגים כאחד. איר-לזאת, היא תקפה רק למקרה שתופעל ביחס לשיניהם יחד.

### התנאים

1. חברות הספנות ואיגודי קציני ים וימאים (דירוגים) יקימו קרן מיוחדת למימון תשלום פנסיה מוקדמת לימאים, הזכאים לפרישה מוקדמת לפי תנאי קרן זו. מגמת הקרן היא להבטיח פנסיה מוקדמת לימאים שפרשו מהעבודה מהים והספנות. הנהלת הקרן תורכב מנציגי הגופים הבאים:
2. חברות הספנות, איגוד הקצינים, איגוד הימאים (דירוגים), המחלקה לאיגוד מקצועי בוועה"פ, המרכז לביטוח סוציאלי בוועה"פ ומבטחים.
3. מבטחים תנהל את הקרן, תגבה את הכספים עבור הקרן ותדאג להשקעתם, אך לא תהיה אחראית לקרן עצמה. הקרן תהיה אחראית למילוי התחייבויות הקרן. בתום כל שנה ייבדק מצב הקרן ובהתאם לתוצאות המיבדק ייתכנו שינויים בזכויות שהקרן תעניק לימאים ושינוי בשיעורי התשלומים לקרן. חברות הספנות תהיינה ערבות למילוי התחייבויות הקרן.
4. כדי להבטיח פרישה מוקדמת עפ"י התנאים המפורטים במכתב זה, יידרש תשלום חדשי שוטף בשיעור 6% משכר כל הימאים. תשלום זה יגדל בכל שנה ב-0.5% משכר כל הימאים, על יסוד בדיקה של מצב הקרן ניתן יהיה להפחית או לבטל את ההגדלה השנתית האמורה לתקופה שתיקבע. נוסף לתשלומים הנ"ל, יועברו לקרן זו כל התשלומים שהצטברו לצורך זה עד להקמת הקרן לפרישה מוקדמת.

5. הימאי יהיה רשאי לפרוש לפנסיה מוקדמת בגיל 55 לאחר שצבר וותק של 25 שנות עבודה בים כימאי, או יותר.
6. שיעור הפנסיה יחושב על בסיס שנות הוותק בגיל הפרישה לפנסיה מוקדמת ולוח שיעורי הפנסיה של מבטחים. חלקי משרה ושכר קובע חושבו כמקובל ביחס לפרוש לפנסיה לפי תקנות פנסיה של מבטחים. הדוחה פרישתו לפנסיה מוקדמת, ולאחר שהגיע לזכות זו, יקבל מהקרן מענק חד-פעמי, נוסף לפנסיה לה הוא זכאי. גובה המענק ייקבע בנפרד.
7. עם פרישתו של הימאי לפנסיה מוקדמת, תשלום הקרן לפרישה מוקדמת למבטחים סכום כולל הדרוש כדי להבטיח לימאי תשלומי פנסיה עד גיל פרישתו הרגילה בגיל 65 שנה מלאות, ותשלום לקרן פנסיה מקיפה של מבטחים עבור תקופת פרישתו המוקדמת. וזה כדי להבטיח ביטוח מקיף לפני פרישתו הרגילה לפנסיה וכן תשלום פנסיה רגילה לאחר גיל 65. הסכום הכולל כנ"ל, ישולם למבטחים אשר תיתן אישור לימאי על קבלת פנסיה מאת מבטחים לכל החיים. הקרן תשלם למבטחים הפרשים, אם יהיו כאלה, לצורך הבטחת הפנסיה המוקדמת והזכויות הפנסיוניות של הימאי.

## טבלת כלכלה בחו"ל לרבי חובלים, מכונאים ראשיים וקצינים, בתוקף מ-1.8.1974

המטבע	קצינים זוטרים	קצינים בכירים	ר/ח ו-מ/ר	הארץ
Shilling A.	804.—	828.—	852.—	אוסטריה
\$ Aust.	27.—	28.20	29.40	אוסטרליה
Lit.	21.840.—	22.560.—	32.280.—	איטליה
RL	3,800.—	3,890.—	3,970.—	אירן
E. Afr. Sh.	240.—	250.—	260.—	אפריקה המזרחית
CFA xx	4,360.—	4,600.—	4,840.—	אפריקה הצרפתית
U. S.	54.—	55.—	56.—	ארצות הברית
B. Fr.	1,750.—	1,800.—	1,850.—	בלגיה
£ I.	16.20	16.80	17.40	בריטניה
D. M.	132.—	136.—	139.—	גרמניה
D. Kr.	266.—	274.—	281.—	דנמרק
Rand.	30.—	31.—	32.—	דרום אפריקה
D. Fl.	122.—	126.—	130.—	הולנד
H. K. \$	288.—	295.—	300.—	הונג קונג
T. £	530.—	550.—	570.—	טורקיה
MT\$	2,110.—	2,160.—	2,210.—	טיואן
Din.	595.—	610.—	630.—	יוגוסלביה
Drach.	1,020.—	1,050.—	1,090.—	יוון
Y	14,540.—	14,840.—	15,140.—	יסאן
£ M.	9.80	10.20	10.60	מלטה
N. Kr.	230.—	236.—	242.—	נורבגיה
Sing. \$	139.—	142.—	144.50	סינגפור
Pes.	2,148.—	2,220.—	2,292.—	ספרד
Ess.	956.—	984.—	1,012.—	פורטוגל
F. Fr.	193.—	198.—	203.—	צרפת
Won.	22,080.—	22,560.—	23,040.—	קוריאה
CY £	13.20	13.80	14.40	קפריסין
Lei xx	287.—	304.—	320.—	רומניה
S. Kr.	179.—	184.—	188.—	שבדיה
Sw. Fr.	134.—	138.—	142.—	שוויץ
Bata	1,160.—	1,190.—	1,210.—	תאילנד

1. בארצות שאינן מופיעות בטבלה זו יהיה המחיר בהתאם למחיר של ארה"ב.
2. לגבי אפריקה הצרפתית ורומניה — רק כלכלה. עבור לינה ישולם לפי קבלות.

8. מועד הפעלת התכנית ייקבע לאחר ניתוח הפרטים בלוח הרצ"ב, ולאחר קביעת ממצאים הנובעים מניתוח זה.
9. נבקשכם לראות הצעה זו כ"סיוטת עבודה" אשר תשמש יסוד להמשך הדיונים.

### א. אורלי מכתבים

מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ

### העתיקים:

- הח' י. משל, מנכ"ל ההסתדרות;
- הח' ע. ערן, מנכ"ל מבטחים;
- עו"ד י. גיל, ת.ד. 5226, חיפה;
- הח' ע. אבל, מנהל מדור הפנסיה, הוועה"פ, ת"א;
- הח' י. בלאס, הוועה"פ, ת"א;
- הח' מ. לוי, הוועה"פ, ת"א;
- הח' ש. צוקר, מזכיר איגוד קציני הים;
- הח"ח ש. אביטן וצ. פלוטניק, מזכירי אגוד הימאים והדירוגים.

# עותק של חוזה וגילוי מניפסטים

20.9.74 שיגר ועד קציני האגודה א/מ צים "גנואה", את המכתב הבא למזכירות איגוד קציני הים:

לאחר שגשלו לאיגוד מספר מברקים ומכתבים ללא תועלת מעשית, אנו פונים אליכם והפעם בצורה חריפה יותר. לדעתנו, אין הצדקה לקיומו של איגוד קצינים אם אינו מסוגל לראו לעקרון הבסיסי של העברת חוזה עבודה לאניות. איגוד הקצינים לא צריך לחכות עד שהקצינים יבקשו את חוזה העבודה, אלא צריך לראו שהחוזה ימצא בכל אגיה.

אניות מכלול הן בעייתיות מבחינת עבודה וגמצאות זמן מועט בארץ מכדי לאפשר בירורים שונים. לכן, הן צריכות לזכות לתשומת לב מיוחדת מצד האיגוד ולא להזנחה, כפי שהמצב הוא כיום. זה כבר חמישה חודשים, אנו שולחים מברקים ומכתבים ומקבלים תשובות חתומות אודות קיומו של חוזה העבודה ועל שליחתו המיידית לאגיה ואנו עדיין מחכים. לפני מספר ימים עגנה האגיה ליד תעלת פנמה, הדיירונים עם חוזה העבודה החדש שלהם. הצליחו לקבל תוספת מיוחדת. הקצינים הסתפקו בתוספת מרירות, בהעדר חוזה עבודה המצדיק תוספת כזו.

מכתב זה נשלח מטיוואן בתקווה, שהחוזה יחכה לנו באחד מנמלי ארה"ב. בהזדמנות זו ברצוננו להביא לתשומת לבכם בעיה שהעוררת באגיה. הקצין הראשון מסרב להראות את המניפסטים על תוכן המכולות בטענה שאינו רשאי לעשות זאת. לכן, אין באפשרותנו לברר אם אנו מובילים חומרי נפץ, אנו סבורים, שצריך להיות מעקב ע"י ועד הקצינים אחר תוכן המכולות הנמלים השונים.

נודה לכם על פתרון הבעיות בהקדם האפשרי.

\*

על כך השיבה מזכירות האיגוד במכתב מיום 9.10.74, שהופנה אל החב"י ידדיה אברהם מועד קציני האגיה, והעתקו נשלח לר/ח א. אקסל, קברניט א/מ צים-גנואה:

אין אנו רגילים לקבל מכתבים העומדים על רמת אינטליגנציה כזו כפי שכה טוב עשית במכתבך. אם לרגע נדמה לך, שהצדקת קיומו של האיגוד הינה תנאי להעברת חוזה העבודה והפצתו, הרי כל אשר נותר לנו לומר לך הינו, שהאיגוד הוא מוסד דמוקרטי וכל אחד מכם רשאי להעמיד עצמו לבחירת ולעשות את העבודה טוב יותר מאתנו. לא נראה לנו שאתה, ידדיה אברהם, עם שנה וחצי ותק כקצין, רשאי בכלל למתוח בקורת וזלה כזו, ולכן אין אנו בכלל מתחייבים לך.

אשר לחוזה עצמו, הרי שהפסדתו עולה כשלושים אלף ל"י. לצערנו, אין לנו אמצעים כספיים לעשות זאת לבד. אגב, גם לא ראינו שאתה שילמת לאיגוד את שישים הלירות כפי שהוחלט במועצת האיגוד וכפי שפורסם בבטאונו. לכן, נאלצנו לסמוך ידיו על חברות הספנות והן שהגישו להדפסה את החוזה על חשבונן. משום כך, נאלצים אנו לחכות להפצתו. אשר להסכם המיוחד של

אניות מכלול, הרי שתוזה זה הינו הטוב ביותר שיש לנו ואין תוספת המרירות שבמכתבך מצביעה אלא על צביעות מתחסדת. אשר להצגת המניפסטים בפניך, הרי שאין חובה על פיקוד האגיה להראות לך וחוקה על רב-החובל שהינו חבר נאמן לאיגוד, שלא ישקר ולא יוליך שולל את יתר החברים. עצם העמדת פיקוד האגיה באור של שקרנים, לא מתישבת עם הצגת המניפסטים בפניך. רב-החובל הקורא אותנו בהעתק מכתב זה מתבקש לקחת לתשומת לבו את הערותינו.

\*

24.10.74 השיב ועד קציני האגיה במכתב אל מזכיר האיגוד בתיופה:

עלי להודות, התביישתי לקרוא את תשובתך. להודות על האמת, לא ציפיתי לתגובה כזו מאת נציגנו בחוף. ואתה מנסה להטיף לנו על רמת האינטליגנציה?

אתיחס למספר נקודות מעניינות אותן מעלה אתה במכתבך. ראשית הפתיחה. אני מצטט, "אין אנו רגילים לקבל מכתבים העומדים על רמת אינטליגנציה כזו כפי שכה טוב עשית במכתבך". פתיחה זו מדברת בעד עצמה ואין צורך להוסיף. עלה בדעתי, שכדאי לפרסם תשובה כזו בבטאון הקצינים הקרוב למען יראו האחרים וידעו, שאל להם להסתכן לשלוח מכתבי בקורת למיציגים אותם.

שנית: אתה מתיחס לידידיה אברהם כאל אדם שפגע בכ אישית ותוקף אותו בצורה מהפירה. ידידיה משמש נציג ועד הקצינים ובתור שכזה, שלח לך את המכתב הדורש לקבל את החוזה. אני רואה עצמי נאלץ לצטט פגינה נוספת ממכתבך: "לא נראה לנו שאתה ידידיה אברהם עם שנה וחצי ותק כקצין רשאי בכלל למתוח ביקורת וזלה כזו ולכן אין אנו בכלל מתחייבים אליה". מעניין אחרי כמה שנות ותק בים מותר למתוח ביקורת? לתשומת לבך ועד האגיה אינו נבחר בהתאם לתוקף הקצינים בים. שוב אצטט משפט שלך, "אגב לא ראינו שאתה שילמת לאיגוד את שישים הלירות, כפי שהוחלט במועצת האיגוד וכפי שפורסם בבטאונו". יפה שטרחת לבדוק את הדבר. לידיעתך, מאו קיום האיגוד לא ראינו שמץ קצהו של הביטאון.

שלישית: שליחת העתק מכתבך לרב-החובל. מטרתו של ועד האגיה היא למנוע חיכוכים ולפתור בעיות. אתה מפנה את העתק תשובתך לרב-החובל ומציג את המכתב שנשלח אליך כאילו התלוננו על רב-החובל. ידוע לך היטב, שקברניט האגיה כלל לא נוכר במכתב ששלחנו וברור שלא ניסינו להציג איש, באור של שקרנים". הבעיה שהועלתה על ידינו מוצגת באור שלילי ואתה מנסה לגרום לחיכוך בין פיקוד האגיה לוועד שלה.

ואחרון אחרון הביב: אחזור לבעיה שגרמה לשליחת המכתב הקודם - העדר חוזה באגיה. במכתבך מהאחד לאוגוסט אתה מבטיחה, שהחוזה החדש יישלח בהקדם. ברור לנו שהדפסת חוזה חדש כרוכה בהוצאות כבדות אך כל בקשתנו היא, עותק אחד לאגיה ולא עותק לכל קצין. דבר זה יכול להעשות גם לפני ההדפסה הרשמית של החוזה, ובקשר לחוזה המכולות: איש לא התלונן לגביה, אך ישנן בעיות נוספות הדורשות פתרון והן אינן נפתרות בהעדר חוזה ומי כמוך כימאי יודע את הדבר.

# פרשת החברה לישראל - בעיני ימאי

כשלוונות העבר טרם לימדו את הממשלה וההסתדרות \* אלה שאיפשרו שחרור ממיסים לחברה לישראל מוגנים ע"י חסינות פרלמנטרית \* גורלה של צים הוא גם גורלנו \* מ. צור, ששמו קשור בבזבוז כספי החברה, האשים את קציני הים ברצון להרוס את צים \* מועצת מנהלי צים - חותמת גומי \* הממשלה חייבת לשנות את חוקי הפטור ממיסים \* נדרשת השתתפות פעילה יותר בקידום צי הסחר הישראלי.

מאת אברהם ציזיק

נראה, שכשלוונות העבר (נתיבי-נפט, ורד, בנק א"י בריטניה, אם לצטט רק אחדים מהם) לא השפיעו על הממשלה וההסתדרות. אלה לא נקטו צעדים לרסן ספסרות חסרת-מצפון ומניפולציות בידי ההנהלות ומועצות המנהלים של החברות הנוגעות בדבר. אדרבא, האשמים אינם נשלחים למקום הראוי להם, אלא אם כן דרוש שעיר לעזאזל כדי לשכך את זעם הציבור.

האשמים האמיתיים, שיצרו את השיטה וקבעו חוקים שאיפשרו לחברה לישראל פטור ממס הכנסה למשך 30 שנה, הם מוגנים ע"י הממשלה והחסינות הפרלמנטרית. הם יכיר לי, כמוכן, להתפטר. אולם מושג זה המוכר בעולם הגדול, אינו ידוע בישראל כשהמדובר בכשלוונות והפרת אמון. יש להפסיק את שיטת העברתה של האחריות אל שכמו של הוולת.

## הזכות לשאול שאלות

אנו הימאים קשורים בפרשת החברה לישראל במובן זה שהיא מחזיקה ב-50% ממניותיה של צים. חברת השייט הלאומית, בה מועסקים רוב הימאים, גורלה של צים הוא גם גורלנו. אנו הגורם התורם ישירות לרווחיותה. במאמצינו אנו המשיטים את המטענים לכל קצות תבל עם כל האחריות הכרוכה בכך. מסירותנו ונאמנותנו לרכוש החברה הן מוחלטות ואינן מוטלות בספק. לכן, יש לנו - יותר מאשר לכל אחד אחר - הזכות לשאול שאלות ולצפות לתשובות, שכן 11.5 מיליון דולר מרכושה של צים בזובו בספסרות ומניפולציות.

יש לזכור את המאבק הממושך והמר עם הנהלת צים, או נכון יותר, עם יו"ר מועצת המנהלים שלה, שהיה גם מנכ"ל החברה לישראל (תמיד ברקע), על חוזה עבודה, שבמהלכו הוצג איגוד קציני הים בפני הציבור כחברות סחטנים וכקבוצת לחץ בנוסח "המאפיה", שכל כוונתה אינה אלא להרוס את רכוש החברה.

## המטרה הסופית - רווח

היה לי העונג לפגוש את המנכ"ל-לשעבר של החברה לישראל במשך המאבק שניהלנו נגד מכירת האניות מטיפוס "אמהות". היה עלי להאזין לדרשה מורכבת מאימונים, אזהרות ודברי התקפה של העובדים, שבעינינו - בדורשם העלאות

(המשך בעמ' הבא)

פרשת "החברה לישראל" והנוק הכספי והמוסרי שגרמה, זכתה לפרסום רב בארץ ובעולם. אין צורך להוסיף פרטים שכן הם ידועים, פחות או יותר. אני אומר, "פחות או יותר" כי טרם ידוע היקף ההפסדים הכספיים ומספר האנשים המעורבים בענין. אבל האמת המלאה תצא לאור, שכן, כדרך האימרה - "אי אפשר לשטות בכל האנשים, כל הזמן".

במאמרי זה אשתדל להגיע לשרש הבעיה ולהציע מה יש לעשות כדי למנוע בעתיד כשלוונות דומים, שבסופו של דבר משלם אותן האדם העובד בישראל, שממילא כורע תחת עולם של מיסים כבדים.

אני תקווה, שלא תתיחס למכתב זה כמיצג רמת אינטליגנציה. אין בדעתי לעמוד למבחן פסיכולוגי בכל פעם שאשלח מכתב לאיגוד. ג.ב. מכתב זה לא נשלח אישית ע"י ידידיה אברהם כן שאנא אל התקוף אותו בתשובתך.

\*

תשובתו של מזכיר האיגוד לטיכוס ההתכתבות מובאת בה: ת.ג. אנו מאשרים קבלת מכתבך מיום 24.10.74 וכיאה למוסד דמוקרטי ברור שנפרסם את כל מהלך המכתבים בינינו. כפי שכתבנו אליך, במכתבנו הקודם, כן גם עתה, אנו נאמנים לדעתנו, כי הביקורת שהעלית במכתבך אינה עומדת על רמת אינטליגנציה נאותה.

אנו דבקים בעקרון של ביקורת ולדעתנו הינה כורח המציאות. לכן, כמוכן, אנו מפרסמים את מכתבך בבטאונו. ועכשיו לעצם מכתבך: אנו מעולם לא ניסינו לגרום לחיכוך בין פיקוד האגיה לבין הקצינים. ההיפך הוא הנכון. אולם אם לדעתנו עליך, כועד הקצינים, לבדוק את המניפסטים של האגיה, שמא חס וחלילה מעלימים מפניך דבר מה, ומאידך אין הדבר לרוחך כאשר אנו מעבירים העתק מכתבנו אל רב החובל, הרי שאתה הוא זה שלא מכיר את חוקי הצדק, ובכלל, עד היכן אתה רוצה להגיע? האם לדעתך עליך כועד גם לבדוק את רב החובל על בחירת נתיב האגיה? שמא מסתירים ממך את יעדה?

זאת ועוד: אין אנו מוסד של לחיצת כפתורים ואין באפשר- רותנו לעשות כל דבר על ידי לחיצת כפתור - אתה תלחץ ואנו נעשה? נדמה לנו, שאין צורך לציין את מאבקנו ופעולותינו הנמרצות במשך השנתיים האחרונות. תמיד פעלנו ועשינו למען הימאים ואנו נשתדל לעשות זאת גם בעתיד, אך, אם אתה חושב, שאתה יכול לעשות זאת טוב מאיתנו, אנא העמד עצמך לבחירת ונשמח לעזור לך.

במשכורת ובהתערבם במדיניות החברה בענין מכירת אניות, יביאו לחיסולו של צי הסוחר הישראלי. באותה עת, היה אדון זה משקיע את כספי צי בעסקות מפקקות בחו"ל. אדונים כמו מיכאל צור וטיבור רוזנבאום, שהיו עד לפני זמן קצר עמודי התווך של כלכלת ישראל, אינם אלא סימפטום של מחלה.

שורש הבעיה הוא החוקים שנחקקו במיוחד למען חברות מסוימות שמטרתן הסופית אינה אלא רווחים לשמם. גם אם רווחים אלה לא מגיעים לישראל, שלמענה הם נועדו. בשחררה את החברה לישראל ממיסים למשך 30 שנה — מעשה ללא תקדים בכל ארץ אחרת המכבדת את עצמה — איפשרה הממשלה חזירה אל גוף ציבורי, במקרה זה צי, אשר הוקמה עם הקמת המדינה ובכספיה.



מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל



בשרות הכלכלה הישראלית

אניות משא

אנליים

שליטתה של החברה לישראל ב-50% ממניות צי, במחיר של 60 מיליון ל"י, איפשרה למנכ"ל הראשונה שליטה מלאה באחרונה. מועצת המנהלים של צי הפכה חותמת-גומי ולגוף שבו אין שואלים את היו"ר שאלות בענייני כספים והשקעות של החברה.

בהכירי אחדים מהם, איני תמה על כך, מה שמדאיג הוא העובדה שהם מייצגים את בעלי המניות העיקריים — הממשלה, ההסתדרות והסוכנות היהודית.

הון ללא פיקוח

בספנות הישראלית שורר כיום תהו ובהו. אין כל פיקוח על חברות הספנות המסתרות מאחורי דגלי נוחות, השייכות לארצות בהן מספיקים תיבת-דואר ותשלום סמלי כדי להקים חברות פיקטיביות ולהמנע מתשלום מיסים לארץ המוצא. עדיין יש בספנות הישראלית חברות המקבלות זכויות מיוחדות ופטור ממיסים. במילה אחת — הון הפועל ללא כל פיקוח ציבורי.

הממשלה, במקום לנקוט צעדים נאותים כדי לפקח על החברות המשתמשות ממש, לוחמת בתביעות צודקות של עובדים, צעדים משפטיים ננקטים, במקרה של שבתות וסכ-סוכי עבודה, ע"י חברות בהן יש לממשלה חלק.

הצעות לתיקון המצב

כיצד אפשר לצפות מאתנו לאמון כלפי בעלי האניות במגעים בעתיד לחידוש הסכמי העבודה כשבפינו עדיין הטעם המר של הפרשיות הכלכליות וכשהממשלה אינה נוקטת צעדים של ממש לשיפור המצב?

ברצוני להעלות את ההצעות הבאות:

- \* שינוי החוקים והתקנות המקנים לחברות השקעה פרטית פטור ממיסים.
  - \* הידוק הפיקוח הממשלתי על חברות ומועצות המנ-הלים בהן; מדובר באלה שבהן מושקע הון ציבורי וממלכתי.
  - \* הידוק הפיקוח על החלטות המתקבלות בחברות ובמועצות המנהלים בהן, בענייני השקעות, רווחים ותפעול.
  - \* מינוי חברים למועצות מנהלים לא על-פי מפתח מפלגתי אלא ע"פ כישורים ומומחיות.
  - \* חקיקת חוקים ותקנות שיבטיחו חלק נאות לאניות מניפות דגל ישראל ומאוישות בצוות ישראלי — מכלל תנועת המטענים למדינה וממנה.
  - \* השתתפות פעילה יותר של הממשלה בסיוע לפי-תוחו של צי הסחר הלאומי, בכל האמצעים אשר לרשותה.
  - \* סיוע ממשלתי בביצוע תכנית פנסיה מוקדמת לימאים, כפי שהובטח ע"י שר האוצר הקודם.
- אלה הם רק אחדים מהצעדים הדרושים לטיהור האוירה. הבה נקוה שהלקחים שהופקו לא יהיו לשוא. משוכנעני כי הימאים יהיו שותף אמיתי בכל מאמץ שיעשה לקיומו של צי סחר בריא ורווחי, בתנאי שיתקיימו בו התנאים הדרושים.

בטיחות

רשלנות גרמה לקטיעת זרועו של ימאי

בחקירה שנערכה לאחר התאונה נמצא, כי המלח הכשיר אשם ברשלנות מקצועית והשעו את תעודת ההסמכה שלו עד שיהיה מסוגל להוכיח לבוחנים, כי הינו מסוגל לבצע את העבודות האחריות והמקצועיות של מלח כשיר.

- א. ממצאים נוספים אני מביא לידיעתכם והם: רב-המלחים שעבד על הכננת לא הקיף במבטו את כל השטח והתרשל בכך שלא הציב אדם נוסף כאיש קשר בין המחסן ובין הכננת.
- ב. המלח הכשיר נמצא מתרשל בחוסר התרכזות בכל המיבצע והסכנות האפשריות בו.
- ג. המלח הרגיל שוחרר מכל האשמה כי היה טירון ירוק ולא היה לו כל ניסיון קודם בעבודות סיפון וכל הידע שהיה לו נרכש בעבודתו כנער משק.
- ד. הסידורים לפינוי נפגע תאונה לבי"ח, נמצא לקוי ואיטי, ולא נעשו כל תרגילים לפינוי זה זמן רב.

שאלות נוקבות

- כהערה אחרונה אני רוצה לשאול שאלות אחדות את כל הימאים, קצינים ודירוגים כאחד:
  - א. האם הנכם משוכנעים, כי בכל עבודה נבדקו כל אמצעי הבטיחות, ונבדקו יעילותם?
  - ב. האם חשבתם עד הסוף בכל פעולה על מחזלים וקשיים ואיד לפתור אותם?
  - ג. האם אתם משוכנעים, כי האנשים אשר חייבים לבצע עבודות מסוימות, הינם אנשים מאומנים באופן מקצועי ועובדים תחת פיקוח מקצועי, כדי לאבטח את בטיחותם המלאה?
  - ד. האם אתם בודקים כל פעם אם אמצעי הבטיחות הם במצב תקין ומשתמשים בהם בכל עת?
- לקצינים הבכירים אני פונה בשאלה, האם אתם בטוחים שימאים המקבלים הוראות לבצע עבודות מקצועיות למדו הוראות ביצוע? והאם בדקתם אם הם עובדים לפי זה?
- כל זה יכול להמשך מספר שניות, אבל זה יכול לתת לכם את הסיפוק שמנעתם תאונה כמו במקרה הנ"ל אשר הפכה בן-אדם צעיר ובריא לנכה לכל חייו ולמעמסה על החברה, נוסף לרגש אשמה שכל אדם אשר היה מעורב בתאונה כזו חייב לשאת כל חייו.

ר/ח מ. אקריש, יו"ר ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי

לפי בקשת ועדת החקירה של משרד התחבורה, אני מביא לתשומת לבכם את הסיפור הבא ותוצאותיה של תאונה מאד מצערת שקרתה על אחת מאניותינו בנמל חיפה.

בתודש מרץ שנה זו עבדו רב-המלחים, מלח כשיר ומלח רגיל בסגירת מחסן ביניים באחת האניות שהיתה קשורה לשובר הגלים.

ספנות הביניים היו מסוג המתקבלות לצידי האניה במצב פתוח, כדי לאפשר טעינת מכולות. כל צד מהווה שלושה חלקים קשורים זה לזה באמצעות צירים. בעת סגירת המחסן נעים החלקים על גלגלי פלדה על פסים המיועדים לכך. במצב פתוח קשורים החלקים זה לזה ע"י שרשרות מאוב-טחות ע"י שקלים. לסגירה, צריך להשתמש בכבל פלדה של הדריק שצריך להעביר דרך גלגלת קשורה למעטר העובר על גלגלת כוונון דרך גלגלת שניה אל החלק הראשון של הספנה. הכננת נושאת את המשקל ואז משחררים את שרש-רות הבטיחות. אם הכל תקין אוי המשקל של החלקים מאפשר הזזת הספנה וסגירת סיפון הביניים לפי מהירות שחרור כבל הפלדה.

התרשלות מקצועית

לצערנו, במקרה הנ"ל, לא מצאו הימאים לנכון להש-מש בגלגלת הראשונה בתוך המעטר וכבל הפלדה לא היה בכיוון ישר אל הדריק. ברגע שהתחילו לשחרר את החלקים, נתפס כבל הפלדה בין הלחיים וגלגלת הכוונון. רב-המלחים שהיה על-יד הכננת ולא היה לו שדה ראייה חפשי על מה שקורה במחסן, הודיע למלח הכשיר במחסן, לקשור את החלקים מחדש ולשחרר את כבל ההרמה. המלח הכשיר קשר את שני החלקים הפנימיים אחד לשני, ולאחר שנשאל ע"י המלח הרגיל מדוע לא לקשור גם את החלק האחרון נענה, כי לא נחוץ, כי ממילא החלק תקוע ואינו זו.

רב-המלחים שחרר את חבל ההרמה והמלח הרגיל נשלח לשחרר את החלק שהיה תקוע בין הלחיים של גלגלת הכוונון. החבל לא יצא בקלות והיה צריך לשחררו במכות, בעזרת חתיכת ברזל שמצא במקום. פתאום השתחרר הכבל ואתו ביחד חלק הספנה ותפס את המלח הרגיל מתחתיו ותתן לו את הזרוע. רק לאחר זמן אפשר היה לשחרר את הנער המסכן ולאחר דחיות נשלח לבי"ח, "רמבם". נמסר לי, כי מרגע התאונה עד שהנער הגיע לחדר המיון בבי"ח, עברה בערך שעה למרות שהמרחק ממקום התאונה ועד לחדר המיון אינו עולה על 400 מטר בערך.

# דברים לא פופולאריים על קציני-הים וחברות הספנות

גוף היה הדבר לפתוח רשימה זו במספר סיסמאות פופולריות ו"בפשטות ולענין" למנות את הנקודות שעלינו להתרכז בהשגתן בחוזה העבודה הבא. לשם בהירות אפשר לקטלג הכל בהתאם לאותיות ה"אלף בית" למשל:

א. שמירת ערכו הריאלי של השכר (אין פה אפילו דרישה להעלאת שכר);  
ב. חישוב השעה הנוספת כגהוג במשק (ולא 130% אך ורק משני מרכיבי שכר);  
ג. הכללת שעות העבודה בשבת בתחום השעות הנוספות;

ברצוננו ליצור בצי הסוחר מסכת חיים של עבודה ותגמול שתביא לבנייתו של צי לאומי דיגמי, המאפשר ודורש התקשרות ממושכת אליו? והשאלה השנייה: האם מוכנים אנחנו להיות בין הנושאים במעמסה המשלמים ולא אך ורק בין הנהנים; המוכנים אנו?

התשובה לשאלה הראשונה ברורה, לכ"א אורה, אני שומע את מקהלת עוני ה"הן" משתתפים במקהלה זו, לצד קציני הים, אנשי חברות הספנות המתלחים ב"אמן כן יהיה רצון" מהדהד.

## צ"ש לאנשי אשכול

ברצוני לספר על מקרה יוצא דופן והצלחת חיי אדם, שבו הוכיחו שלשה אנשי צוות האניה אשכול כושר תושיה ואומץ לב, בקפצם לנהר המסיסיפי להציל איש צוות, אשר בשעת שכרותו קפץ לנהר הסוחר.

והמעשה שהיה כך היה: מלצר חדר-אוכל-קצינים חזר לאניה אחר הצהריים מניו-ארלינס, שיכור לאחר בילוי, והסתכסך על כך עם מלצר אחר. במהלך חילופי הדברים ביניהם קיבל הלח מכת אגרוף בפרצופו, התבלבלו חושיו והוא קפץ לנהר ונסחף במורדו במהירות.

שלושת אנשי הצוות:

- \* לוריאן רוני — מכונאי-3;
- \* קופל ישראל — נגר;
- \* אלקובי משה — טבת-2.

קפצו אחריו לנהר בלי לחשוב הרבה, נאבקו בזרם הסוחר והצילוהו.

לדעתי, ראוי המעשה לסיפורו ברבים.

בברכה  
אהוד בלומברק  
מכונאי 1, א/מ אשכול, 15.10.74

ד. תשלום לילות עבודה בהתאם למספר פרן (ללא תקרה);  
ה. העלאת מיכסת החופשה השנתית; ו. דרישה למניעת עיוותים בהפרשיות השכר עקב סעיף ה"עבודות המיוחדות" של הדירוגים;  
ז. הפעלת תוכנית הפנסיה המוקדמת כפי שהצטיירה במקורה;  
ח. הבטחת מקומות עבודה חופית לקצינים בעלי ותק, ועוד ועוד.

כל אחד מסעיפים אלה שצוינו ושלא צוינו, מאלף ועד תוף, יש בהשגתו מן הצדק ויש טעם להילחם למענו. אלא, שאני עומד לנקוט שלא בדרך פופולארית זו. לא אפנה להצדקת מטרות אלו, אלא אפתח בהצבת שאלות, והשאלות הן שתיים בעיקרן, ובתחילה הקלה שבשתיים: האם

נכון, אין שאלה זו מופנית אך ורק אל קציני הים, אלא לכל אלה שיד רוגל להם בתחומיה של הספנות הישראלית. אלא, שלא מאומרי ה"הן" ניבנה תגובה מילולית ואפילו כנה, אינה דיה, המעשים המסתתרים מאחורי מלים אלו הם הקוב-עים. האם ההיגיון שמאחורי ה"מעש" של חברות הספנות אכן מוביל ל"צי סוחר ישראלי דיגמי המאפשר התקשרות ממושכת אליו?"

אני מרשה לעצמי לקבוע, כי לא כך הוא הדבר. התוצר המוגמר הנו ההוכחה הטובה ביותר, לאולת יד הרסנית:

1. חברות הספנות לא הצליחו לבנות צי סוחר ישראלי לאומי, שמעגנו בגמלי הארץ, ותפקידו — שירות צריכה הכל-כליים של המדינה (ראה את חלוקת ה-

## כותבים לנו

בלת המטען הכללי בגמלי הארץ בין האניות המניפות דגל ישראלי, ואניות המניפות דגל זר; הוכחה בפני עצמה היא ייצוא הזדרים — 80% תחת דגל זר.

2. חברות הספנות ה"ישראליות" לא עלה בידן, ולא עשו כל נסיונות רציניים, כדי לשמור על מאגר כוח האדם היעיל שזרם דרכן. היה עליהן להכשיר בלי הפסק קדארים נוספים גדולים תוך הוצאת עוצמות יחסית (לשנות העבודה שהיו שגו), בלי שיעלה בידן למלא את החסר באנשי מקצוע. המסקנה היא, כי כל דברי ה"גבוהה גבוהה" של חברות הספנות מבי-שים הינם ונטולי יסוד.

דומה, כי קציני הים יכולים עתה, כדרי-כס של יושבי קרנות, לחכך ידיהם זו בזו בהנאה ולקבוע, ראו: ידי לא היתה במעל הזה. אך זוהי קביעה חפוזה מדי. אין די להצביע על האשם, קיימת גם בעית השור-תפות באשמה.

נחזור ונציב את המטרה: צ"ש ישראלי המאפשר ודורש התקשרות ממושכת אליו. (אדגיש, לא התקשרות לכל אותו חלק חיים המושב לשנות עבודתו של אדם; התקשרות מעין זו נראית לי כשליילית ומויקה). אם זו המטרה, האם הצבנו סדר קדימויות נכון כדי להגיע אליה?

תשובתי הינה, לא, באלף רבתי. אם זו היא המטרה, מה היו צריכים להיות האמצעים המובילים כלפיה?

התשובות ההגיוניות המתבקשות הינן שלוש:

1. שיהיה כדאי לשרת בצי הסוחר תקופה ממושכת;
2. שלא כדאי יהיה לפרוש מהשירות בצי הסוחר לפני אותה תקופה שתקבע כנכונה;
3. יצירת תנאים (בתוספת לחץ) ל-פרישה מהשירות לאחר שמיצה האדם את הפוטנציאל ה"ימי" הגלום בו, והוא עדיין מסוגל להשתלב במקום עבודה אחר.

להבהרת יתר אוסיף, כי נראה הרבה, שלאחר כעשרים שנות שירות — שמהן 5 שנים בתפקיד האחרון, אם הגיע הימאי לגיל 45, דומה כי מיצה האדם את הפו-

טנציאל הגלום בו. לאחר כ-25 שנות עבודה ימית, בהן 10 שנים בדרגתו ה-אחרונה, יש לחייב את האדם לפרוש מעבודתו הימית הרצופה, כי עצם הי-מצאו בתפקיד אחד תקופה כה ממושכת עלולה (לרוב) לעוות את ראייתו, לבד מבעיית חסימת מסלול התקדמותם של הבאים אחריו. שירות כה ממושך במסגרת של עבודה ימית מונע קליטת רע-יונות חדשים הן בתחום התפעול והן בתחום יחסי אנוש, כך, שאותו אדם בודד, (בעיקר אם הינו בעמדת מפתח) מעניק (לרוב) לבאים אחריו, דרך מחשבה שאי-נה שייכת לדור העתיד, אלא נחלת דור העבר הינה. אוסיף (ובלי הכללות), שלי-אחר תקופה כה ממושכת של עבודה ימית, מצטבר משקע של מרידות בתור-ספת אמונה ניצחת בדקתו של הותיק. דבר זה גורר בעקבותיו הווי בלתי נעים על גבי האניה ומויק להתפתחותו של צי הסוחר.

מה הם סדר הקדימויות שיובילו למטרה זו? "כלי התובלה" הוא תוכנית אב, שתאפשר לימאי עבודה חופית (בבוא הזמן) המשתלבת בתשתית רציונלית של פנסיה מוקדמת.

תוכנית אב זו, שתמנע נשירה מהים בטרם עת, עיקריה הם:

א. למנוע עבודה חופית המיועדת לאנשי ים מהללו שאינם כלולים בקרי-טריון של פורשים לפנסיה מוקדמת.

ב. ליצור מסגרת לפנסיה מוקדמת, משולבת בסידור עבודה בחוף, שתחווה פיתוי נאות להמשך העבודה בים.

נראה לי, כי תכנית זו צריכה להיות בנויה כך, שתעניק אחוז מסוים מה-פנסיה המיועדת, לאלה שייקלטו במגזר הימי (כל עוד עובדים הינם בו) — ובמלוואה, לאלה שלא יקלטו במגזר הימי. תוכנית מעין זו צריכה להיות הרא-שונה בסדר הקדימויות בכל משא ומתן לחידושו של חוזה העבודה בעתיד.

האם מוכנים אנו להיות גם בין המשל-מים?  
קל הדבר לבוא בתביעות, אולם, האם מוכנים אנו להשתתף בחלק הגיוני מע-לותה של "תוכנית זרימת כוח אדם בצי הסוחר הישראלי"? לצערי, ודומני לצע-רם של רוב קציני הים (אם צער מידי, או חרטה כעבור שנים מספר), התשובה

שניתנה בהתכנסות האחרונה של מועצת קציני הים היתה שלילית..  
נאמר במועצה זו: פנסיה מוקדמת, כן. אולם, נכונות לשאת בחלק מההוצאה להבטחת עתידנו — לא!  
אם דורשים אנו מצי הסוחר לשאת במעמסה כספית גדולה של תגמול לצי-בור הימאים, צריכים כספים אלה להיות מזורמים לבנייתו של צי סוחר לאומי ולא להריסתו; מזורמים לטובתו של ציבור הימאים בדרך כזו שתמנע נשירה בטרם עת, שתביא לכך שתאריך פרישתו של הימאי מעבודתו הימית לא יהיה לאחר

## תחנת רדיו — זכויות של נוסעים ואנשי צוות

כבידור שהיה לנו כאחת האניות בתקופת האחרונה התברר, שרוב החובל אינו בקי בהוראות לימאים שהוצאו ע"י משרד התחבורה ב"1.1.73 (מס' 16 ו-17 R.A.D.) ובמיוחד 17 R.A.D סעיפים 6 ו-7. הוראות אלה נמצאות בכל אניה ועל רב החובל החובה למלא אחריהן בדיוק-נות. במידה ורב החובל פועל לפי ההור-אות אין שום סיבה שיהיו חיכוכים בינו ובין הצוות וכל המשתמע מכך.

בכבוד רב,  
מפקח ראשי על הימאים  
במשרד התחבורה

"תשלום החובות על הדירה" אלא, לאחר מיצוי האפשרויות המקצועיות והעניקה מירבית של הפוטנציאל הגלום בו לבניית צי סוחר ישראלי.

זכותו וחובתו של ענף כלכלי להשקיע כספים לבנייתו ולא לדלדלו. בהתאם לכך יש לחלק את התשלומים בין שכר ישר ונתאים סוציאליים.

לבד מזאת, מכיר אני את ציבור קציני הים. מעטים מביניהם הם בעלי תחושה להשקעה נכונה של עודפי שכרם, כך, שלטובת רובו של הציבור יש לבנות תוכנית פרישה נאותה בזמן הנכון. עד אותה עת שייבנו המסגרות הנאותות לפנסיה מוקדמת בפני עצמה או לשי-לובה בפנסית זקנה, יש לשריין את זכויות הפנסיה (זיקנה) ו/או הפנסיה ה-מוקדמת.

פורש אדם מעבודתו הימית לאחר עש-רים שנות עבודה וגילו ארבעים וחמש

שנים ומעלה, יש לדאוג מיד, כי יישמרו זכויותיו לפנסיה זיקנה (במתכונת הנוכ-חית) ו/או לפנסיה מוקדמת בכל מיבנה שיהיה בידי איגוד קציני הים להשיגו. (סידור מעין זה קיים בהסתדרות המורים. מורה הפרוש מעבודתו לאחר עשרים שנות הוראה, זכותו לפנסיה — יחסית לשכר המורים — נשמרת לו. בהגיעו לגיל הפנסיה הרי היא מוענקת לו).

כאן המקום להעיר, כי אחת הטעויות הקשות ביותר העולות להיעשות היא תכנית פרישה לפנסיה מוקדמת, בגיל שאין אדם נוהג לפרוש מעבודתו, אולם עם זאת הינו בגיל מאוחר מידי מכדי להתחיל לפעול במסלול אקטיבי חדש.

פנסיה מוקדמת בגיל 55 (כמדובר עתה) הינה, פתרון דחק וצולע של בליח ברירה. מרשה אני לעצמי להתנבא, כי בקרב הקצינים, בודדים אם בכלל, יפ-רשו בגיל 55. אותם קצינים שהגיעו לגיל 55 יהיו מעוניינים להמשיך ולהפ-ליג, או שידרשו להחזירם לעבודה לאחר פרישה קצרה של שנה-שנתיים.

שריון זכויות הפנסיה המוקדמת לפור-שים בגיל 45 לאחר 20 שנות עבודה, הוא הפתרון המינימליסטי המסוגל לאפשר פתיחה במסלול עבודה אקטיבי חדש על הכל, כמצויין, עליו להיות משולב בתוכ-נית אב של הפניה מקצועית.

עומדים אנו בפני חידושו של חוזה העבודה. התקופה אינה נוחה עתה לפריצת גדרות מקובלים, הן עקב המצב שקלענו עצמנו אליו, ובעיקר, מאחר שחלק אנו ממסכת נרקמת זו של מדינת ישראל. כחלק ממנה עלינו לשאת בנטל קיומה ככל גורם חיובי אחר במדינה. מצב זה מטיל משנה אחריות על נציגי ציבור קציני-הים. עלינו להיות ערוכים, תוך שיקול ומחשבה של קדימויות, נראה, כי

הקדימויות כפי שהוצגו ברשימה זו יביאו את מירב התועלת לבנייתו של צי סוחר ישראלי ששירתו קציני הים ה-בוטח בעתידו. עלינו למצוא בעצ-מנו את העוז והיכולת (במקביל לדרישו-תנו החד משמעויות מחברות הספנות למימוש הפנסיה המוקדמת), לדרוש מחב-רינו לתת את חלקם לביצורו של קיומם הם, כשהוא משולב בפיתוחו של צי סוחר ישראלי.

ר/ח צבי שמעוני, 5.9.74



**ניכויים שלא בצדק**

ר/ח מ. זינגר, העביר אלינו הנתק מכתב שכתב אל מנכ"ל חב' צים ובו כלל העי"תק מכתב שכתב קודם לכן אל ר/ח א. שטרק, מנהל אגף הצוות בחברה ואשר טרם זכה לתשובה, למרות שפניה זו נע"תה ב"13.3.74:

רציתי להפנות תשומת לעובדה, ששישה ימי עבודה ושבת אחת נזכרו שלא בצדק ממשכורות הקצינים לחודש פברואר 1974. א/מ נרקיס הגיעה לנמל חיפה בעהרי ה-13 בפברואר. על סיפונה היתה העבודה כסידרה והיא המתינה להוראות אם לפרוק מטענה בחיפה או באשדוד. במשך שלושה ימים איש לא התקשר עם האניה. ביום ששי, 15 בפברואר, בשעה 15.30 קיבלה האניה הוראה להפליג לפמגוסטה. סירבתי לקבל הוראה זו, שכן אסור היה על האניה לעזוב את ישראל במהלכו של סכסוך עבודה שהיה בעיצומו באותו מועד. בשבת וביום ראשון שלאחר מכן, קיבלו קציני

**רק משחקי טהרן?**

תארו לעצמכם, יוצאים אתם לרחוב אם בחיפה או תל-אביב, קונים עיתון ערב מעריב או ידיעות. אתם רואים את הכר-תרות; כולן מוקדשות למשחקים בטהרן. אתם הופכים את העמודים הפנימיים, — ושוב אותו נושא: אחר חושבים אתם: דבר אחר, שום נושא אחר. חושבים אתם: הגיעו ימות המשיח; או משלים אתם עצמכם שקינתם עיתון בעיר קטנה בט"מנייה.

זה בדיוק מה שקורה לנו בלב-ים. אלה הן החדשות הניתנו לנו. הנה ידיעות היום: אך ורק משחקי טהרן! האם זאת טעות, או כוונה?

מה מענין אותנו, בכל זאת, בלב-ים? לא רק משחקי הספורט עם פרטי-פר-טים, אלא פשוט, גם, תמצית החדשות מהארץ. יקל על עצמו עורך החדשות, אם יעתיק בתמצית את כותרות העיתונות בארץ.

בברכה,  
ר/ח שאול אבני  
13.9.74 א/מ פרמלה

**כותבים לנו**

האניה הודעות פיטורין. ביום שני 18.2 קיבלו הדירוגים מאיגודם הוראה לשבות. נציגי החברה הורו על השבתה והוראה כתובה על כך הגיעתי ממך. באותו יום קיבלתי הוראה ממך ורצקי להפסיק את מנועי האניה ולעזוב.

מיותר להסביר לך מדוע לא מילאתי את ההוראה האחרונה. ב-20.2 בשעה 04.00 הודיעני האיגוד שהשביתה הסתיימה, אף כי נציגי החברה הופיעו רק בשעה 10.00. במשך כל הימים פעלו שירותי האניה כסדרם, פרט לאלה שהופסקו ע"פ הוראתכם. קצינים עמדו על משמרתם בגשר, בחדר הרדיו ובחדר המכונות.

אף על פי כן נזכרו משכרם שישה ימים ללא כל הצדקה וללא קשר עם האירועים האמיתיים ולוח הזמנים שלהם. יורשה לי לציין, כי ניכויים סיטוניים שכאלה, שאינם מבוססים על ידיעה ממשית אודות המתרחש על האניה, מדכאים את הקצינים ומקטינים את רצונם הטוב ואמונתם בהגינותה של החברה. אני מקווה שהמעוות יתוקן בהקדם.

עד כאן לשון מכתבו של ר/ח זינגר לר/ח שטרק שנשלח כאמור ב-13.3.74. משי-לא קיבל תשובה, פנה למנכ"ל החברה ב-26.8.74.

**לותר על שביתות וסנקציות**

אבקש להביא תוכן מכתבי זה לדיון במוסדות האיגוד. המצב החמור (ללא מרכאות) בו נתונה המדינה מהבחינה הצבאית, המדינית וב-עיקר הכלכלית, מחייב מחשבה, דיון מע-מיק ומעשה, מצד כל אזרחיה.

האמת העגומה ידועה לכל ואין צורך להרחיב על כך את הדיבור. חובה היא לדון בו ואף לקבוע את מקורות האשמה — ואשמות יש למכביר. אולם בלי לגרוע מחשיבות קביעת האשמה — והתביעה לענישה, כאורחים, ויתירה מזאת — כאי-גוד מקצועי המהווה תא בסיסי במערך הדמוקרטי (ושוב ללא מרכאות), קביעת האשמה והאשמים אין די בה. יש להחליף למעשה. אני מציע הכרזה של איגודנו על אי שמוש בנשק השביתה והסנקציות למשך תקופה של שנה, זאת, לא חלילה

כתוצאה מהפעולות המוניטריות שננק"טו לאחרונה מסתבר, ששוב נופל עיקר הנטל על השכירים והיצרנים במדינה, ו-אילו גורפי ההון, הספקולנטים, הבנקים וההון הגדול אינם נתבעים לתרום את חלקם ולשאת בעול. אנו עומדים עתה בעיצומו של מאבק ששותפים לו ההס-תדרות וועדי העובדים בכל הארץ — מא-בק, שמטרתו היא לא התחמקות מנטל אלא חלוקה צודקת בנשיאתו. קבלת הצעותיך להתפרקות מנשקנו, ושביתת נשק" כמות כהקרבת ציבור שלם שנבחרו לייצגו בשעת מבחן זו — וזו לעניות דעתנו חוסר מוסריות כלפי שולחנינו.

נראה לנו, שהקריטריונים, „המוסריים" שלך ושלנו — שונים, למרות היותנו בחטיבה אחת, רק ציבור הקצינים יקבע, ובדרך דמוקרטית, את הקריטריונים המקו-בלים עליו וצדקת דרכו.

**גזירה חדשה של המכס**

במכתב חוזר לקצינים ואנשי צוות (מס' 15/74) הודיע מנהל אגף הצוות של צים, כי שלטונות המכס מתנגדים שימאים יש-תמשו במכונות חישוב אלקטרוניות בעת שהיית האניה בחופי ישראל, אלא אם כן ישולם עליהן מכס. יש לנעול מכונות אלה או להעבירן במכס.

הוראה זו אינה נראית לי הגיונית. שהרי אניות זנמלים מהווים בכל העולם מעין איזור חפשי ומכשירים אישיים כגון מכו-נות גילוח חשמליות, מכשירי רדיו, מכו-נות כתיבה ועוד היו מתמיד משוחררים ממכס כל עוד הם היו בשימוש אישי. להתייחס אל מכשירים מעין אלה בימינו כאל מותרות, אין זו אלא גישה שאבד עליה כלח.

אני מומין את הקוראים להגיב על גזירה חדשה זו של המכס.

בברכה,  
ר/ח מ. זינגר, ביום, 8.8.74

**בלי מיווג אוויר**

זה ארבע הפלגות שא/מ עכדת מפליגה בקו הגולף שהוא כידוע איזור חם ולח מאד.

ישנה באניה מערכת מיווג אוויר אך אין אנו נהנים ממנה. מלבד התקלות הטכ-ניות שאירעו באחת ההפלגות, בדרך כלל אין המערכת פועלת. לפי הסבר המכונאי הראשון, אין די הספק יציאה מהגנרטורים לספק גם את תצרוכת מערכת המיווג.

המיווג אינו פועל אף בנמלי הטעינה והפריקה, אשר רב האבק בהם ואף אין אפשרות לפתוח חלון.

נשאלת השאלה, האם הצוות שמפליג על האניה צריך לישון בלילות בחוץ ולח-יות במזג אוויר חם וקשה מנשוא בעוד שקיימת מערכת מיווג אוויר באניה?

בברכה  
ליאורה כרמלי, 7.10.74  
קצינת תרבות א/מ עכדת

**מנו נתיבי ים בע"מ**

בעלי אוניות  
סוכני וחוכרי אוניות

**MANO SEAWAYS LTD.**

SHIPOWNERS  
AGENTS, CHARTERERS, BROKERS

חיפה, שו' המגינים 39/41  
טל': 537227-9  
טלפקס: 4759  
ת.ד. 3003



# כותבים לנו

## יעילות ירודה יחסי אנוש משובשים

לצערנו, נמשכת לנגד עינינו ההתדרדרות בצי הסוחר. הדבר בולט, בעיקר, בשני שטחים: 1. יעילות ואחזקה כלי שיט; 2. יחסי אנוש. שניהם מושפעים זה מזה. במקום שיקולים מקצועיים, שולטים בכיפה שיקולים אישיים בהחלטות חשובות ורבות; עבודות חיוניות נדחות או מתבטלות מסיבות "טקטיות".

מיותר כבר להזכיר, כי כדי שעובד יהיה יעיל ומסור, עליו להזדהות עם מקום עבודתו ויעדיו. רוב הקצינים, בבחירתם את הים כדרך חיים, באים במטען של אידיאליזם שכלל שיתמיד בהם כן יאפשר להם להתקדם רחוק יותר. אולי בעת האחרונה, נופצו אמונות רבות שלנו כתוצאה מהעדר הערכה.

חברות הספנות מקבלות את נאמנות הקצינים כדבר המובן מאליו וקצינים מעטים ביותר ניצלו לרעה אמון זה. אולם בשנה וחצי שחלפו, ידועים לי לפחות שני מקרים בהם נהגו החברות בקצינים כמו מורים בתלמידים שסרחו ומדובר ב-2 קצינים שבמשך שנים הצטיינו בתפקידם. ממשכורתם נוכו ימים למרות שעבדו בהם. הצדק לא נעשה ובודאי שלא נראה. קצינים, שבמשך שנים צפו במחזלים של מעבידיהם, קיבלו הוראה להפסיק את מנוע עי האגיה בעודה עוגנת בים פתוח, בעיי צומו של החורף. קצינים אלה בודאי שואלים את עצמם אם נאמנותם ומסירותם לחברה זכתה אי פעם בהערכה.

היבט אחר של הנושא הוא החלשת קשר שבין צוות האגיה וסגל החברה בחוף. בנושא זה יש להגביר את הקשר כדי לחזק את ההבנה ההדדית וגאונות החברה על אנויותיה. את מדיניות כוח האדם יש להשתית על צרכי האנוש והטכניקה, תוך ציפיה אל התפתחויות העתיד. האילתורים הנעשים כיום הם יקרים מדי. ממלא תפקיד המועמד להעברה, אינו יכול להתרכז במלאכתו, בפרט כשאינו בטוח אם יחזור אליה. היתרון שברוטציה בין צוותות, ובמיוחד בקרב הקצינים, אינו טמון רק במושגי זמן ושכר, אלא בהבטחת ההמשכיות של האחזקה ובאפשרות הניתנים

# ויכוח פתוח

בגיליון הקודם (מס' 5, אוגוסט 1974), פתחנו מדור חדש בשם "ויכוח פתוח". במדור זה הועלו שני נושאים לדיון ולתגובה. הנושא האחד: סגירה לאלתר של חלק מבתיה"ס הימיים, כפי שהציג ר/ח ישעיהו גרומן. הנושא השני הוצג בידי מ/ר חיים לב והוא — הפער במשכורות ר/ח — מ/ר. אנו מביאים בזה מספר תגובות שקיבלנו לנושאים האמורים:

## סגירת בתיה"ס הימיים — פתרון מוטעה

נראה לי, שר/ח גרומן הגיע למסקנה מוטעית כדי לפתור בעיה קיימת של עודף בעלי תעודת רבי-חובל. סגירת חלק מבתיה"ס הימיים לא תמנע בעד קציני הים המפליגים כיום מלגשת לבחינות סמיכות לרבי-חובל ולהגדיל עוד יותר את מספר בעליה של תעודה זו. מאידך, תגרום סגירה זו להקטנת מספר הימאים הישראלים בצי הסוחר. אל לנו לשכוח, שבתיה"ס האחרים אינם קיימים רק כדי "לייצר" רבי-חובלים, הם גם מכשירים בעלי תפקידים אחרים לצי הסוחר, לחיל הים ולצי הדיג.

לפי דו"ח משרד התחבורה ליום 31 בדצמבר 1973, הפליגו באוניות בבעלות ישראליות 3,091 ימאים, מהם 1,954 ישראלים ו-1,137 זרים. אין בידי דו"ח מאוחר יותר אך קשה להניח שהתמונה שונה בהרבה לשנת 1974.

מכאן, שב-31 בדצמבר 73 היו באוניות ישראליות מקומות פנויים ל-1,137 ישראלים. אם נוסיף ל-1,954 הישראלים שהיו באוניות עוד כ-1,000 ימאים פעילים שנמצאו בחופשות, קורסים וכו', נמצא לפי אותו יחס, שחסרים לפחות כ-1,500 ימאים כדי למלא את המצבה של צי הסוחר בימאים ישראלים.

במשך 26 שנות קיום המדינה הוצאו כ-22,000 פגסי ימאים. אם נצא מההנחה, שכיום פעילים רק כ-3,000 ימאים ישראלים, נמצא שהנפל השנתי הממוצע הוא כ-730 ימאים. לכן, מוטל כיום על בתי הספר הימיים, נוסף על הכשרת כוח אדם לחיל הים וצי הדיג, למלא את מספר הימאים החסרים וגם להחדש את השורות בעקבות הנפל.

לאור זאת, אני חושש שסגירת חלק מבתיה"ס הימיים תביא לגידול מספר הנדרשים בצי הסוחר כדי לפתור את בעיית עודף בעלי תעודת רבי-חובל. בעיה זו דורשת פתרון שונה לגמרי. כל נער בגיל 14, המתחיל ללמוד בבי"ס ימי יכול, אם ישקוד על לימודיו ויתמיד בצי הסוחר, להגיע לתעודת רבי-חובל, שהיא הדרגה העליונה במקצוע (כנ"ל לגבי מכונאים).

דבר זה אין לו אה ורע באף מקצוע ובמרבית המקצועות רק בודדים ומוכשרים מצליחים להגיע לפסגה.

כיום, ניגש כמעט כל קצין, בדיוק של שעון שיוצרי, בסיום הזמן הימי, לבחינות סמיכות, בין אם הוא קצין טוב או גרוע, בין אם הוא מתאים לתפקיד או לא. אין צורך להתאמץ, להוכיח את עצמו, להתחרות עם אחרים. וכאן שורש הבעיה.

שיטה זו דורשת שינוי יסודי, כאשר האפשרות לגשת לבחינות סמיכות תהיה מותנית מצד אחד במספר המקומות הפנויים לאותם בעלי התפקידים ומצד שני בסלקציה בין המועמדים לעליה בדרגה, כך שרק הטובים והמוכשרים יותר יורשו לגשת לבחינות סמיכות.

דרך זו תחייב את משרד התחבורה לוסת את מספר הנבחנים לתעודות הסמיכות ואת פיקוד האניות בהגשת חוות דעת תקופתיות על כל הקצינים המשרתים באניה, כדי שניתן יהיה לבחור את המועמדים הנכונים.

לבעלים לשלב קצינים חדשים בלי לפגוע בפעילות השגרתית על האגיה. יש להיוועץ בצוות האגיה בכל הקשור בתקלות ובתיקונים. יש לעקוב אחר הדברים במשותף והמסקנות חייבות לחייב את הצוות ואת המשרד שבחוף כאחד. הישגי

אני חושב שבדרך זו, ניתן לפתור את הבעיה של עודף בעלי תעודת סמיכות, להביא לתחרות בין הקצינים ומאידך לשיפור הרמה המקצועית והביצוע באניות. כל קצין יראה את דרגת רבי-חובל או מכונאי-ראשי כאתגר שיש להתאמץ על מנת להגיע אליה ולא כדבר המובן מאליה. ע"י כך תימנע גם התופעה המבישה של קצינים מוסמכים לרבי-חובל מטעם משרד התחבורה, שאין חברת ספנות המוכנה להעסיקם בתפקיד זה.

ר/ח אברהם ארז, מ/מ פרסימון קור

אני רוצה להתייחס לכתבתו של ר/ח ישעיהו גרומן, אני מסכים חלקית לדבריו. אפשר לפתור חלק מבעיה זו. אני נמצא על האניה לירה, שבקרוב עומד לרדת ממנה רב חובלה ויש שמועות, כי קצין ראשון, שהוא ספרדי (זר), יקבל את התפקיד על האניה. אני חושב, שצריך לתת הזדמנות לקצין ראשון ישראל שמחכה בתור לתפקיד. מ. שטר, ק. אלחוזר, מ/מ לירה

## שוויון במשכורות ר/ח — מ/ר — ענין של מסורת

מסורת — קשה מאוד לשנות. אינני יודע כיצד הגיעו למצב, מאז שאניות עברו להנעה מוטורית, שלמכונאי הראשי תהיה דרגה מגבילה לרבי-חובל (ארבע פסים), שכר ומעמד גבוהים יותר מראשי המחלקות האחרים באניה. (אם מי שהוא יודע על השתלשלות מסורת זו, אשמח לקרוא על כך). העובדה היא, שהאניה מורכבת משלוש מחלקות. לכל מחלקה יש ראש-מחלקה שמנהל את עבודתה: החובל הראשון, הכלכל הראשי והמכונאי הראשי. תיפעול כל המחלקות לביצוע משימות האניה הוא תפקידו של הקברניט (באנגלית "מאסטר") והוא אשר אחראי בפני בעל האניה, בעלי המטען, הנוסעים והשלטונות לכל מעשה ומחדל באניה ובכל הקשור בה.

אחריות זו כוללת גם את מעשיו ומחדליו של המכונאי הראשי, בין אם זה לרצונו או לאו. דוגמא אחת מני רבות, אם בזמן תידלוק נשפך דלק לים, יועמד לדין הקברניט ולא המכונאי הראשי, למרות שזו פעולה שהקברניט לא עוסק בה ישירות. אבל כלפי השלטונות הוא האחראי לכך. אין שום היגיון שלבעל תפקיד האחראי רק על חלק מההיחידה, יהיה שכר שווה או גבוה מזה של אחראי ומתפעל את היחידה כולה.

מכאן לויכוח הנצחי, מי "חכמים" יותר, המכונאים או הסיפונאים. עובדה היא, שרמת ההשכלה הדרושה למתחיל בכל אחד משני המקצועות הינה אותה רמה. לעומת זאת, ממועמדים לאלחוט וחשמל נדרשת רמת השכלה גבוהה יותר מאשר למועמדים לסיפון ולמכונה. אם נגלך לפי היגיון זה, נצטרך לתת לאלחוטאים וחשמלאים שכר גבוה יותר מאשר לרבי-חובל ומכונאי-ראשי גם יחד.

במשך השנים הפלגתי עם קציני סיפון וקציני מכונה רבים, מהם חכמים יותר ומהם חכמים פחות, אך בסיכום, אינני יכול לומר שהרמה האינטלקטואלית של קצינים ממקצוע אחד עולה על זו של המקצוע האחר. אילו היה נדרש היום תואר אקדמאי ממכונאי ראשי או מכל בעל תפקיד אחר באניה, היה מקום לדון בטבלת שכר מיוחדת לבעלי תפקידים כאלה, כנהוג בכל מפעל אחר. אך כיום עדין לא דרוש תואר אקדמאי למילוי איהו תפקיד שהוא באניה, יתכן ויהיו כאלה בעתיד.

לכן, אינני חושב שבמתכונת האניה כיום, יש מקום ששכרו של המכונאי הראשי או כל בעל תפקיד אחר, יהיה שווה או גבוה מזה של רב החובל.

ר/ח אברהם ארז, מ/מ פרסימון קור

הרבה בבניית אניות ובהכשרת הצוות. יש להקטין את תסכולם של אנשי הצוות המעוניינים בשיפור המצב ויש לנצל את כוונותיהם הטובות. הציבור יודע מעט מאד על חלקם של צוותי האניה במאמץ הכלכלי בימי שלום

ובתרומה לבטחון בימי חירום ומלחמה. חשוב שאנשי החוף ידעו להעריך את אנשי הים והאחרונים ישותפו יותר בהחלטות הנעשות על החוף.

ר/ח מ. זינגר, מ/מ איריס, 17.10.74

## דעתה של קצינה חדשה

אני קצינה חדשה בצי הסוחר, אך מודעת לבעיות הקצינים, להיסטוריה של מאבקי האיגוד בעבר (אם היו כאלה) ובפרט מעורבות במה שקורה בשנתיים האחרונות, אשר היו רבות פעילות מצד האיגוד.

רבות היו השביתות בתקופה זו: חלקן מוצדקות וחלקן, לעניות דעתי, שלא בצדק, אם גם מתוך כוונה טובה. נכון שהיה משום סילוף וחוסר הגינות במשכורות הקצינים. אך אי אפשר לצפות להשגת שינויים כה מהותיים בהינף יד אחד ולהיות משוכנעים שאם לא הולך בטוב — ילך ברע. נשק השביתה הוא נשק אחרון ויקר משיבוזו אותו. אך יש להבדיל כשמדובר בנקיטת צעדים קיצוניים, כשענייני משמעת עומדים על הפרק כמו במקרה של לילך וציון מונטריאול. או אז, יש ללכת עד הסוף גם אם מדובר בהשבתת אניות.

אך אין זה יאה להרבות בשביתות כשהמדובר בתנאי משכורת בפרט כעת, כשהמשכורות השתפרו בהרבה הודות למאבקי האיגוד.

אני כותבת דוקא כעת, כאשר איום של שביתה מרחף מעל לראשינו והפעם לא על עניין שלנו, אלא של צוות האויר של אל-על. עדיין לא מצאתי מה המשותף עם צוות האויר שמהרגו להקים על טייסיו פדרציה לבד אולי, מתוספת כוח לגנת. אך כלום כל הפצנו הוא לנגח?

אני רואה בשלילה כל הצטרפות לשביתת צוות האויר. עניינם של-הם הוא. למיטב הבנתי, מיבנה משכורתם שונה לחלוטין משלנו. בחו"ז זה העבודה שלנו הושג הסכם בדבר מס הכנסה מוקטן בשיעור 24%. על מה אם כן נשבות?

בברכה  
ליאורה כרמלי,  
קצינת רדיו, מ/מ עבדת  
4.10.74

# בקי צור

## תשלומים לרביי-חובלים

ר/ח א. שטרק, מנהל אגף הצוות בחב' צים, אישר במכתב לאיגוד, כי התשלום עבור ניהול קופה באניה לרבי-חובל הוא 87 דולר לחודש. כן משתתפת החברה בביטוח ורישוי רכב של רביי-חובלים ומכר נאיים-ראשיים, ב-50% מסך תשלומים אלה בפועל.

## דמי כלכלה בארץ

בחושה לפניית האיגוד, הודיע ר/ח א. שטרק, מנהל אגף הצוות בחברת צים, כי החברה נענתה לבקשה להעלות את דמי הכלכלה בארץ. בנמלי חיפה ואשדוד — 27 ל"י ליום; בנמל אילת — 30 ל"י ליום. תעריפים חדשים אלה הם בתוקף מיום 1.9.74.

## כרטיסי חבר חדשים

לאחרונה החל האיגוד להנהיג כרטיסי-חבר אשר בלעדיהם לא תאפשר עבודה כקצין בצי הסוחר הישראלי. החברים מתבקשים לפנות לאיגוד, כשהם מצוידים בשתי תמונות והכרטיס יסודר בו במקום. כרטיסי החבר יהיו מיסמך לבוחר באיגוד, בבחירות בשנת 1975. בהעדר כרטיס, לא יוכל החבר לבחור. החברים מתבקשים לכבד את החלטת המזכירות ולהעביר בהקדם את הכספים המגיעים מהם.



האיגוד הארצי לקציני ים  
חיפה, ישראל רח' הפרסים 22  
ת.ד. 9512 טל. 51 22 31-2

### כרטיס חבר חטיבת קצינים

שם משפחה	שם פרטי
תפקיד	
מנקס ימאי מספר	
תעודת זהות מספר	
דרכון מספר	
ימאי משנת	חתימה וחוממת האגוד

שנה	אישור הזכויות לתוקף החברות
1974	1980
1975	1981
1976	1982
1977	1983
1978	1984
1979	1985

זכות עבודה כקצין בצי הסוחר הישראלי ניתנת רק לחבר האיגוד.

- מכוא לפס צד יחיד
- הרצאות
- עקרונות הפצ"י
- השואת פצ"י לאת"ן
- דרישות מצידו שידור וקליטה לפצ"י
- אפגנים מאוונים
- מסגרות פצ"י
- מעוררי פצ"י
- ייצור ותרגום תדר במעוררי פצ"י
- מגברים ליניאריים
- ייצור ותרגום תדר במקלטי פצ"י
- עיבוד אותות במקלטי פצ"י
- ציוד פצ"י ימי

- הרצאות
- משדר פצ"י ימי: הסבר מקיף
- מקלט פצ"י ימי: סקירה כללית
- מעבדה
- משרד: כוונות ותפעול, מדידות, אתור ליקויים
- מקלט: הכרה כללית, כוונות ותפעול.

- צומת ש"ח ופעופע של נושאי מטען
- צומת ש"ח במקדם קדומני ואחורני
- דיודת קבול, דיודת זנר, דיודת מנהרה
- טרנזיסטור ביי-פולרי, זד-מצמתי, תופעת השדה
- אופייני הטרנזיסטור
- מקדמי התגברה
- השואת הטרנזיסטור לשפופרת ריקה
- סוגי מיקדם במגברים טרנזיסטוריים
- חיבורי בסיס משותף, פולט משותף, קולט משותף, שימושים, השואות
- מעגלים שוי-ערך של הטרנזיסטור
- הטרנזיסטור כמתג
- פטר שמיט
- בדיקת תכונות מיצמתי הטרנזיסטור
- זיהוי ובדיקת טרנזיסטור בעזרת מד התנגדות
- הטרנזיסטור כמגבר
- טרנזיסטור תופעת השדה
- טרנזיסטור זד מיצמתי

- מעבדה
- בדיקת תכונות מיצמתי הטרנזיסטור
- זיהוי ובדיקת טרנזיסטור בעזרת מד התנגדות
- הטרנזיסטור כמגבר
- טרנזיסטור תופעת השדה
- טרנזיסטור זד מיצמתי

### מכוא ללוגיקה ספרתית

- הרצאות
- מכוא
- שיטות מספריות והמעבר הביניין
- שערים (פתקים) יסודיים
- יסודות האלגברה הבוליאנית
- מערכות צרופיות
- טבלות אמת
- מפת קרנו
- מימוש מעגלים לוגיים
- דלגלגים בסיסיים
- מערכות עקיבות
- רגיסטר הזזה
- מונים בסיסיים
- מחלקי תדר בסיסיים
- מערכות קידוד בסיסיות

- מעבדה
- הכרת תכונות השערים הבסיסיים
- מימוש בעיות לוגיות
- הכרת תכונות הדלגלגים הבסיסיים
- מחלקי תדר
- מוני תדר

# הכשרה ימית

## הסתיים קורס ריענון למ/ר ותיקים

הסיכום הודו המשתתפים, שלו היו מש-קיעים יותר עבודה עצמית, ניתן היה להפיק תועלת מירבית מהקורס. לדעתם, גם בצורה זו, קיבלו מטען רציני נוסף לחומר הכתוב שילווה אותם בעת הפל-גותיהם ויאפשר למידה נוספת ומעמיקה יותר. נוסף לכך, יש לדעתם להאריך את הקורס לחודשיים ימים.

לעומת דעה זו, המכון בדעה שיש למסד את ההשתתפות בקורס זה, להסב את שמו לקורס השתלמות (במקום ריע-נון) ולהציע לרשויות ההסמכה להפכו לחובה, בצורה זו או אחרת, עבור קציני מכונה בכירים באגיות מתחכמות.

ס"ה"כ בשבוע 28 שעות  
ובסה"כ בקורס — 140 שעות

מיד בתחילת הקורס הוסבר ללומדים בו הצורך בהשתתפות פעילה, כלומר, הגשת תרגילים והשתתפות במבחנים פני-מיים, לשם הפקת תועלת מירבית מה-קורס.

יש לציין, שלגבי המשתתפים, חלקם הגדול של הנושאים היו חדשים ובאו להש-לים את ידיעותיהם בחומר שכיום נלמד בקורס למכונאי ראשי רגיל.

בנקודה זו היו חילוקי דעות בין הג-הלת הקורס והלומדים בו, אך בעת שיהת-

## בקרוב קורס השתלמות לקציני רדיו פעילים מחזור ב'

ההשתתפות בהרצאות ובתרגילי המע-בדה — חובה.

בסיום הקורס תוענק לכל משתתף תעו-דת השתתפות וציונים.

סידורי החופשה יעשו ישירות בין ה-מועמד לבין חברת הספנות המעסיקה.

מספר המקומות מוגבל.

דמי ההשתתפות בקורס, אותם יש לשלם עם התרשמה, הם — 50 ל"י.

תכנית הקורס מקיפה 140 שעות, לפי הפירוט המובא בתחתית העמוד:

הקורס הזה יתקיים במכון להכשרה ימית בעכו בין התאריכים 28.7.75—22.7.75.

ההרשמה פתוחה בפני קציני הרדיו ה-קבועים, המועסקים ע"י חברת ספנות יש-ראלית, בעלי ותק ימי של 18 חודשים לפחות.

ההרשמה תיעשה בכתב או באמצעות פניה אישית על פי הכתובת:

מר מאיר בר סלע, סמנכ"ל למינהל הרשות לחינוך והכשרה ימיים רחוב נתן (קייזרמן) 11 (או ת.ד. 1909) חיפה, ישראל

המעוניינים נקראים להרשם בכל ההקדם. קביעת המועדים אשר יתקבלו לקורס, תיעשה ע"י הרשות לחינוך והכשרה ימיים, על פי שיקולים דידיקטיים.

ההוצאות על תקציריים, חוברות עזר ו-חומר לימודי אחר מגיעות לכ-120 ל"י למשתתף.

- סילבוס
- מכוא לחצאי מוליכים
- הרצאות
- הגדרת מוליך למחצה
- רמות אנרגיה
- מוליך למחצה טהור ומוזהם

מס.	הנושא	הרצאה	מעבדה	ס"ה	הערות
1	מכוא לחצאי מוליכים	20	15	35	
2	מכוא ללוגיקה ספרותית	20	20	40	
3	מכוא לפס צד יחיד	10	—	10	
4	ציוד פצ"י ימי	30	10*	40	*בקבוצות
5	רזרבה	10	5	15	
	ס"ה שעות	90	50	140	

בהתאם לתכנית השנתית המתפרסמת בתחילת כל שנת לימודים, ע"י הרשות לחינוך והכשרה ימיים, התקיים במועדו קורס ריענון עבור מ/ר ותיקים, במכון להכשרה ימית בעכו. מדידה על כך מנהל המכון:

הקורס נמשך 5 שבועות. תחילה הופנו שאלות רבות למכון בקשר להשתתפות, אולם בעת ההרשמה, נמצאו רק 2-3 מוע-מדים, כשבוע לפני הפתיחה. עקב פניה מחודשת לחברות, עלה מספר הנרשמים ל-11, אך בפועל באו 8. שניים הוחזרו עוד בתחילת הקורס לים ע"י חברות הספנות כך, שאת הקורס סיימו שישה איש בלבד.

הנושאים שנלמדו, בהתאם לתכנית ה-שבועית, היו:

- \* אלקטרוניקה 12 שעות
- \* ויסות ובקרה 12 שעות
- \* לוגיקה 2 שעות
- \* נושאים במכונאות 2 שעות

## בקי צור

### הודעה למפוטרי "צים קווי נוסעים"

אנו מביאים בזה לידיעת החב-רים שפוטרו מצים — קווי נוסעים, כי הזכויות לדמי לימוד בגין עבו-דתם בחברה נשמרות להן לתקופה של שלוש שנים כלבד.

החברים מתבקשים לנצל זכות זו בעוד מועד. לאחר שלוש שנים, לא תיענינה שום פניות בענין זה.

### קרו החירום

האיגוד הישראלי הארצי לקציני הים מבקש להביע, בדרך זו, את הכרת תודתו לרבי-חובל איתן שימ-נסקי, על תרומתו הנדיבה בסך 4.000 ל"י לקרו החירום של ה-איגוד.

האיגוד פונה לחברים לסייע ל-קרן זו בתרומותיהם.

# באיגודים זרים

## דו"ח: הקונגרס ה-31 של פדרציית התובלה הבינלאומית, שטוקהולם

מספר רב של נושאים חיוניים ואקטואליים, בעלי עניין לכל עובדי התובלה בעולם, נדון בקונגרס ה-31 של פדרציית התובלה הבינלאומית, שנערך בשטוקהולם, בימים 7-14 באוגוסט 1974, בראשותו של נשיא הפדרציה (איי.טי.אף), מר פריץ פרנטל.

זה היה הקונגרס הגדול ביותר שערכה הפדרציה. השתתפו בו 462 צירים ויועצים, המייצגים 168 ארגונים 497 ארצות. בארגונים אלה חברים כ-4 מיליון עובדים. בפדרציה כולה מאגדים 6 מיליון חברים. באמצעות 350 ארגוני עובדים, ב-82 ארצות. במשלחת הישראלית היו 5 חברים שייצגו את ההסתדרות (בראשות י. ורצ'ניק) ואת איגוד קציני הים (ע"י א. צ'יזיק).

### מסורת של סולידריות

למארחים השבדים מגעת התודה על האירוח הנפלא. תנועת העבודה השבדית יכולה לשמש דוגמא לעולם כולו. נציגי הממשלה השבדית ועיריית שטוקהולם כיבדו את הקונגרס בנוכחות ראש ממשלת שבדיה, מר אולף פאלמה, אמר בדבריו ברכתה, עם פתיחת הקונגרס.

„נוכחותם בשטוקהולם, הטייע למקד את תשומת הלב, לחשיבות שיש ל-6 מיליון עובדי התחבורה — אותם אתם מייצגים — בעולם, בו הביאו ההתפתחויות המהירות של התקשורת והתובלה ליד קשרי סחר הדוקים יותר, מעבר לגבולות הלאומיים של המדינות. נוכחותכם כאן גם תאפשר לאזרחים שבדים רבים לקבל מושג על החשיבות שיש לתנועתכם הבינלאומית במאבק העובדים לתנאי תעסוקה צודקים יותר, לרווחה חברתית גדולה יותר ולעולם טוב יותר. נוכחותם תחזק את הגישה החיובית הקיימת בשבדיה כלפי פעולות של סולידאריות, מעבר לגבולות הלאומיים, אשר בהן יש לעובדי התובלה תפקיד חלוצי.

דיוני הקונגרס זכו לסיקור נרחב באמצעי התקשורת בשבדיה. מסורת הסולידאריות קיבלה את ביטוייה בהחלטות שנתקבלו בקונגרס. כך, למשל הביע הקונגרס דאגה חמורה לשלילת זכויות האזרח העובדים בצ'ילה ע"י הכת הצבאית השלטת במדינה זו. הקונגרס החליט לארגן שביתת אזרחים בת 48 שעות, כנגד כל התובלה של

כנים להיות קרבנות של אדישות וחסר-מעש מצידן של ממשלות, ונעשה הכל כדי למצוא פתרונות לבעיה זו.

„מיד לאחר כשלושה של ועדת רומא, פרצה מלחמה נוספת במזרח התיכון, ונגרם סבל לאנשים רבים. אלא שמע שים אלה שימשו גם אזהרה, שסכסוך כיום מעין אלה עלולים להתפשט על פני העולם ולהביא את כולנו אל סף של שואה.

„איי.טי.אף ניסתה — באמצעות ידידיה בישראל ובמצרים — לתרום להפגנת המתחיות, אנו מקווים, שמאמציה יביאו לפתיחתה של תעלת סואץ ולחיי דוֹש של שיתוף פעולה לאומי כל הארצות, כולל ישראל. מזכ"ל הפדרציה — צ'רלס בליט, ג'ק ג'ונס מאיגוד התובלה הבריטי ואנכוי, ניסו לשפר את האווירה בין האיגודים המקצועיים במזרח התיכון ובכך לתרום להשגתו של שלום ברקיימא“.

### תפקידו הפעיל של איגודנו

י. ורצ'ניק, בדבריו לבאי הקונגרס, הדגיש את התפקיד הפעיל שמילא איגוד קציני הים הישראלי במאבק נגד דגל נוחות ומיאר את תפקידה של ההסתדרות בפתוח התובלה היבשתית הקואופרטיבית בישראל.

התפקידו של איגודנו במאבק נגד דגל נוחות זכה להוקרה בדבריו של מזכ"ל הפדרציה. לדבריו, היה הסקטור הימי בפדרציה, זה שזכה להישגים המרשימים ביותר בפעילותו הודות למאבק נגד דגל נוחות. הישגיו באו משום שמאז החלטת קונגרס וינה הוגבר המאבק בנושא זה, ומשום שמטבע הנושא ואופיו הבינלאומי של ענף הספנות, יכולים בעלי אניות לגייס כוח אדם כרצונם, בארצות מתפתחות ובאזורים של אבטלה. במשך שנים היתה הפדרציה בודדה במאבק נגד אבריי הרווחים — בכל מחיר, בעוד שממשלות עמדו מהצד ובאופן ציני גמגמו מלנקוט פעולה לאבטחת חיייהם של ימאים, במקום לנקוט פעולה נגד מדינות המרשות לזולת לחלל את כבוד דגלן“.

א. צ'יזיק, מזכיר האיגוד, קרא — בדבריו — לאיגודים הימיים המאוגדים בפדרציה להגיב

את חלקם במאבק נגד דגל נוחות וקרא למחן חופש מעבר לאניות ישראליות בתעלת סואץ.

### בחירות ודיוני ועדת

הקונגרס בחר מחדש, פה אחד, בפריץ פרנטל כנשיא הפדרציה ובצ'רלס בליט כמזכ"ל.

הבאים נבחרו כסגני-נשיא:

- \* א. ל. ג'ונס — בריטניה.
- \* א. ר. בידן — גאנה
- \* ט. ו. גליסון — ארה"ב.

י. ורצ'ניק נבחר להנהלת הפדרציה וא. צ'יזיק נבחר לוועדת הנהלים הוגנים בסקציית הימית של הפדרציה.

לאחר מכן פרשו באי הקונגרס לוועדות ענפיות. בוועדה הימית נדונו נושאים כדגל נוחות, בטיחות בים, הכשרת כוח אדם ועוד. הצעת תעריפי שכר חדשים לאניות נושאות דגל נוחות, הועברה להחלטה בוועדה מיוחדת. לסיכום ייאמר, כי דיוני הקונגרס נערכו באווירה של רוח סולידאריות בינלאומית כנה בין עובדי התובלה בעולם וכי אין ספק כיום בחשיבות העליונה שיש בתגובה על האינטרסים והזכויות של עובדים אלה בכל מקום.

א. צ'יזיק

# מה חדש?

## על ימי עיון וקורסים

בוסים השונים נתונה בידי המועצה להסמכת ימאים, המאצילה סמכותה זו לוועדות המקצר עיות והן המחזקות את הסילבוסים מדי מספר שנים. בוועדות המקצועיות עצמן אין ימאים פעילים ומפקחי הברות הספנות לא המיד מיצ"גים בצורה מספקת.

מכאן, שאותם האנשים המכשירים ובוחנים את הקצינים, הם גם המרכיבים את הסילבוסים כמעט ללא היותן חוזר מהקצינים הבכירים המפליגים בים. היות ואותם האנשים היום עובדי חוף, חסר להם ניסיון עדכני שוטף בים (למרות הפלגותיהם, מילי פעם), מובן, שחברי הוועדות קוראים ספרות מקצועית ומתעניינים בנעשה באניות, אך אין דבר זה דומה לניסיון הנרכש בהפלגות ממש, כאשר האיש מתנסה על בשרו בכל ההיבטים של ההפלגה המודרנית בים.

היות ועדיין רוצים אנו לדעת אם לדעתכם הסילבוסים הנוכחיים עונים לדרישות, אם ההכשרה המבוצעת במכון קולעת למטרות ואם התוצר המוגמר מגיע לאניות נראה לכם כעונה לכל הדרישות המקצועיות — אנא כיתבו לנו לפי הכתובת: „הרשות לחינוך והכשרה ימיים“ ת.ד. 1909, חיפה, או פרסמו את הש"גותיכם והצעותיכם בבטאון איגוד הקצינים.

### מהרשות לחינוך והכשרה ימיים קייבלנו את הדיווח הבא:

ביום ראשון, ה-29 בספטמבר ש.ג., כונס במכון להכשרה ימית בעכו יום עיון בנושא: „מידת ההתאמה בין ההכשרה והבחירות בחוף, לבין דרישות העבודה האקטואליות באניות“. ליום עיון זה הוזמנו מפקחי הברות הספנות, מנהלי בתי-ספר ימיים, נציגי איגוד הקצינים, בוחנים ומפקחים של אנף הספנות ומשרד התקשורת, מרצי המכון להכשרה ימית ורבי חובלים ומכונאים ראשיים שלפי דיווח החברות נמצאו באותה עת בארץ.

רצינו לשמוע מפי אנשי הים והמפקחים אם אמנם מתאים התומר הנלמד לקראת תעודות הסמיכות למה שהקציני שהוסמך ונבחן צריך במציאות לבצע, או לדעת.

לצערנו, היתה היענותם של הימאים הפעילי לים קטנה מאוד ורוב הדוברים היו אנשים שעי"סוקם הוא בהדרכה או בבחינות ולא הצרכנים המקבלים את החוצרת המוגמרת. תופעה דומה קיימת גם בנושא הסילבוסים: הרכבת הסיל-

## כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקציני ים עכו

ת"ד 66 עכו, טלפון: 04-910106

## כנס בוגרי בית הספר

בוגרי יקר!

לקראת קיום כנס בוגרי ביה"ס והקמת ארגון הבוגרים, הנך מתבקש למלא את הפרטים המבוקשים בתלוש הרצ"ב ולהעבירו לביה"ס בהקדם האפשרי. קרובי משפחה של בוגרינו המפליגים בים מתבקשים למלא את הפרטים במקומם.

### בתודה מראש, הנהלת ביה"ס

גזור ושלח			
שם משפחה	שם פרטי	שנת סיום הלימודים	עיר
שכונה/רחוב	בית	טלפון	
מקום עבודה	עיר	שכונה/רחוב	בית
		טלפון	

- א. חובל בכיר ב' (רבי-חובל) — 10.2.75
  - ב. חובל משמרת ב' (חובל שני) — 10.2.75
  - ג. חובל משמרת א' (חובל שלישי) — 3.2.75
  - ד. השתלמות מדמה מכ"מ (סימולטור) — 26.1.75
  - ה. קצין מכונות ראשי חלק ב' — 13.1.75
  - ו. קצין מכונות שני — 3.2.75
  - ז. קצין מכונות שלישי חלק ב' — 8.12.74
  - ח. קצין מכונות שלישי חלק א' — 22.12.74
  - ט. השתלמות לקציני רדיו (במיכשור חדיש) (מתחור שני) — 2.2.75
- הקצינים מתבקשים לזכור למלא את טופסי חוות-הדעת צועריהם ולקזור להם במילוי יומני הצוער.

בעקבות ההמלצה הבסיסית הזו, הקים השר קבוצת עבודה משותפת למשרד ולגורמי הספקנות. בהשתתפות ראשי החברות, יעקב מרי דור, יהודה רותם, מילא ברנר, סמי עופר ויעקב רקנאטי, לגיבוש הצעה משותפת על מדיניות הספקנות לעתיד.

אנשי האגף לתיכנון וכלכלה מצביעים בסקר על הירידה המתמדת שחלה בהתעניינותה של הממשלה בענף. למרות הירידה בתמיכה הממשלתית, המשיכה הספקנות להתפתח והפכה לגורם עצמאי, המביא תועלת למשק מן ה"בחינה הכלכלית הטהורה". חברות הספקנות הצביעו בשנים האחרונות על רווחים ואף תרומתן למאזן התשלומים איננה מבוטלת.

ואולם, פעילותן של החברות נפגעת כיום כתוצאה משינוי גורמים:

א. חברות הספקנות הזרות, עמהן מתחרות החברות הישראליות, נהנות מעידודים ממשלתיים רבים. כתוצאה מכך נפגע כושר התחרות של הספקנות הישראלית, שאיננה נהנית ממסגרת דומה של עידודים.

ב. שער החליפין האפקטיבי של הספקנות הינו שער החליפין הרשמי של מדינת ישראל. לבד מענף התעופה, ענף הספקנות הינו היחיד המבצע את פעולותיו המסחריות בשער הרשמי של המדינה. יתר ענפי המשק נהנים משער גבוה יותר לדולר, או באמצעות פרמיות ליצוא או על ידי מכסי מגן, המאפשרים להם למכור שותפים במחירים גבוהים יותר.

כיוון שכך, נמצא שבנוסף לחברות הספקנות הנפגעות ממצב זה, נפגע גם המשק הישראלי, המפסיד אפשרויות להשגת דולרים שהם זולים יחסית. מכאן ההמלצה העיקרית לראות את הענף כ"יצואן", עם מלוא המשמעות, ולעודד פיתוח נוסף שלו.

קריטריון ראשון במעלה להשגת מטרה זו הינו, לדעת כלכלנים מתן פרמיה לדולר ערך מוסף, אנשי המשרד מציינים, כי במחקר (שלא פורסם עד כה) למדידת הערך המוסף ומחירו בחברות הספקנות הישראליות, נתקבלו תוצאות מעניינות. שחלק מהן מתייחס לערך המוסף ביציג בשנת 1970. הנתונים לשנת 1971 ו-1972 נמצאים עדיין בבידור.

סוג האניות	אחוז ערך מוסף ב"צ"מ	מחיר דולר ערך מוסף ב"צ"מ
כלל האניות	19.1	2.25
אניות בבעלות חכורות	25.3	2.32
משא מיכל צובר	11.0	2.04
	19.4	2.17
	28.6	2.90
	11.7	2.48

בסקר עצמו נמסר עוד, כי כמויות המיט"ענים בנמלי הארץ (למעט צובר ומיכל) גדלו בכ"א אחוז מאז 1966 ואילו הצי שבבעלות ישראלית והמיועד להובלת מיטענים אלו, גדל רק בכ"א אחוז. על אף המיבנה המעוות, הגיע

# כלכלני משרד התחבורה שערכו סקר מציעים להכיר בספנות כענף יצוא ולהעניק לו תמריצים בהתאם לכך

מאת אריאל ויינשטיין, "מעריב"

כלכלני משרד התחבורה המליצו בפני השר, מר גד יעקבי, לאמץ מדיניות ממשלתית שתעודד פיתוח נוסף של הספנות, על ידי מתן תנאים מינימליים זהים לענפי היצוא הכוזבים ביותר.

הענף למצב בו 72.5 אחוזים מהובלות אלו מהמשק הישראלי הינם באניות שבשליטה ישראלית.

בשנתיים האחרונות כמעט שלא הוקמו חברות ספנות חדשות במשק הישראלי. כמו כן קיימת מגמה של מכירה כמעט סיטונית של אניות להובלת מיטען כללי, שהתבטאה בשלוש שנות החודשים בפרוור - אפריל במכירת 10 אניות.

יתר על כך, מספר יוזמים ישראליים העתיקו את פעולתם מהארץ למרכזי ספנות עולמיים, בהם פיתחו חברות ספנות לא קטנות, שאניו תיהן פוקדות גם את נמלי הארץ ומהוות ככך מתחרה לספנות הלאומית.

הכלכלנים סבורים, שלבד מהכרה מלאה בספנות כענף יצוא, צריכה מדיניות הממשלה

אין גם הכרה בהובלת מיטענים ענתיים בכמויות כה גדולות באניות חכורות. אניות בבעלות ישראלית יכולות להוביל למשל פרי דר בעונה ולעבוד שלא בקווים לישראל וממנה בעונות אחרות או להיות מוחכרות לגורמים זרים בעונות אלו.

## כותבים לנו

צאים מופלים לרעה ושרויים בערפל בכל הנוגע להכנסותיהם הממשיות.

מצב זה מחמיר, במיוחד עם המיסוי החדש בארץ, ולימאי אין כל שמץ של מושג ופיקוח על שכרו הריאלי. ללא כל ספק, המצב שבו מקבל הימאי את תלושי המשכורת רק עם תום תקופת החווה (או יחד אלה הנמצאים באניות סחר נוד, נמ"כשמתמזל מזלו, ובמשך התקופה מגיעה האניה ארצה, ואז הוא זוכה לראות את

המשרד של "לוקש" הנוגע להכנסותיהם הממשיות.

(המשך בעמ' הבא)

## תגובות

# האמנם מתדרדרת המשמעת בצי הסוחר?

בגיליון מס' 5, אוגוסט 1974, של בטאונו, במדור "כותבים לנו", פורסם מכתבו של ר"ח אברהם ארז הקובע, כי "המשמעת בצי מתדרדרת". בתגובה על כך, שיגר לנו את המכתב הבא, ר"ח מ. אקדיש, מפקח ראשי על הימאים באגף הספנות והנמלים שבמשרד התחבורה:

קשה ליתן תגובה נאותה, בשורות ספורות, למסקנות הביקורתיות המופשטות והכלליות אליהן הגיע ר"ח א. ארז במכתבו בנושא המורכב של משמעת בצי הסוחר הישראלי, מסקנות הבאות לידי ביטוי במשפט כמו (אני מצטט):

"אגף הספנות הוכיח במשך שנים אולת יד בטיפול בעבירות משמעת ולדעתי אפ"שר בהחלט לומר, שמחדל זה גרם להתדרדרות חמורה במשמעת בצי הסוחר הישראלי".

העובדות הן למעשה הפוכות. עד שנת 1969 הובאו בעיות משמעת רציניות לבי"ר בעיקר במסגרת יחסי עובד ומעביד דהיינו, בין חברות הספנות מחז גיסא, ואיגוד הימאים מאידך.

מסגרת בירור זו הביאה את המשמעת להתדרדרות חמורה ולעכירת היחסים בין חברות הספנות לאיגוד הימאים, ובין חטי"ב בותיו השונות של האיגוד, בינו לבין עצמן.

הדברים הגיעו לידי כך, שאיגוד הימאים הגיע למסקנה, שיש להוציא את הטיפול המשמעת בבעיות משמעת רציניות

במידה שהדבר אפשרי, היינו מעוניינים גם בתלושי החודשים הקודמים.

בנושא קצת שונה, אך אף הוא עוסק במשלוחים המגיעים לאנית: בטאון איגוד הקצינים אינו מגיע בצורה שוטפת וסדירה לאניה, אלא לאחר עיכובים. לא ברור, היכן הוא שורש התקלה. אך ללא חשיבות מי בדיוק אחראי לעיכובים והשיבושים, אנו משוכנעים כי בעתיד ניתן לנסות ולשפר גם עניין זה.

קציני א/מ בנג'רין-קור, בלב ים, 3.11.74

## כותבים לנו

(המשך בעמ' הקודם)

שכרו והתלושים במועד מוקדם יותר), טעון בהחלט שיפור ולא נראית סיבה סבירה למניעת תיקון מצב זה.

בעבר, נעשו כמה נסיונות, פרטיזניים להגיע להסדר שליחת תלושי משכורת, או העתקים, לאניות. אך הכל היה על בסיס אישי וארעי. אנו תובעים הסדר קבוע ו"שוטף של שליחת תלושי משכורת (או העתקים) לאניות.

כמו כן היינו חפצים בהבהרות נוספות על זכרון הדברים שנחתם בין החברה הימית להובלת פרי ובין איגוד קציני הימאים. הסכם זה נחתם בתאריך 18.10.1974 ודן בעניין הסדרת החובות של הקצינים משרתים באניות החברה למס-הכנסה ולמילות השונים. לא ברור לנו כיצד נקבע הסכם ועד כמה הוא משקף את ההורדות הריאליות. ושוב, אם היו עמנו תלושי המשכורת, קרוב לוודאי שזכרון הדברים היה ברור יותר.

אנו מקווים, כי העניין יוכה לטיפול מהיר וכבר תלוש משכורת נובמבר יגיע לידינו

לא אחת נשמעה תלונה, בעיקר מצד נציגי הימאים הדירוגיים, כי ועדת המשמעת מטילה עונשים, "קטלניים".

(לענין העונשים יש לזכור ולדעת גם את הנזק הכספי העקיף הנגרם לימאי כתוצאה מהשעייתו לפני הדין המשמעתית ופסילתו משירות בדין המשמעתית. גזק זה עשוי להסתכם ליחיד בהפסד של אלפי לירות).

אגף הספנות והנמלים הגביר, בשנים האחרונות, פיקוחו על מיון מועמדים לצי הסוחר הישראלי במסגרת ועדות מיון שליד לשכת העבודה לימאים. אגף הספנות נקט אמצעים למניעת שירות ימאים בעלי עבר פלילי.

חוק הספנות (ימאים), תשל"ג-1973 שיכנס לתוקף בזמן הקרוב, שיכלל את מסגרות השיפוט המשמעתית ובין השאר, הרחיב את סמכויות המשמעת של הרבני קברניט.

בשמי ובשם הצוות הישראלי ר"ח שאול אבני 19.9.74 א/מ כרמלה

(המשך בעמ' הבא)

מאז הקמתה בשנת 1969, הובאו בפני ועדת המשמעת כמה עשרות ימאים (בני-גוד לרושם העשוי להתקבל מדו"ח מבקר המדינה המתייחס לשנה מסוימת שבה הועמד ימאי אחד לדין משמעתית בפני ועדת המשמעת) שלא לדבר על כמה מאות ימאים שהובאו לדין בפני המפקח על הימאים.

על הימאים שהובאו לדין משמעתית ונמ"צאו אשמים בעבירות משמעת רציניות הוטל, בין ע"י המפקח ובין ע"י ועדת המשמעת, עונשי פסילה משירות בים ל-תקופות שונות, כולל פסילה למספר שנים ופסילה לצמיחות.

בפני המפקח וועדת המשמעת הובאו לדין ונענשו בעונשים כבדים ימאים שנח-שבו, "כעושי צרות מקצועיים" ושבעבר לא נתנו את הדין על מעשיהם במסגרת הבירור המשמעתית שבין האיגוד לחברות הספנות.

לא אחת נשמעה תלונה, בעיקר מצד נציגי הימאים הדירוגיים, כי ועדת המשמעת מטילה עונשים, "קטלניים".

(לענין העונשים יש לזכור ולדעת גם את הנזק הכספי העקיף הנגרם לימאי כתוצאה מהשעייתו לפני הדין המשמעתית ופסילתו משירות בדין המשמעתית. גזק זה עשוי להסתכם ליחיד בהפסד של אלפי לירות).

אגף הספנות והנמלים הגביר, בשנים האחרונות, פיקוחו על מיון מועמדים לצי הסוחר הישראלי במסגרת ועדות מיון שליד לשכת העבודה לימאים. אגף הספנות נקט אמצעים למניעת שירות ימאים בעלי עבר פלילי.

חוק הספנות (ימאים), תשל"ג-1973 שיכנס לתוקף בזמן הקרוב, שיכלל את מסגרות השיפוט המשמעתית ובין השאר, הרחיב את סמכויות המשמעת של הרבני קברניט.

(המשך בעמ' הבא)

# פתרונות תעסוקה לקציני אניות הנוסעים - דו"ח ועדה

ב-8 בפברואר 1974 הפעיל שר התחבורה ועדה, שתפקידה היה למצוא "סידור לאותם ימאים שעקב הפסקת פעולות צים - קווי נוסעים, יישארו מחוסרי עבודה".  
כיו"ר הועדה נתמנה מר י. כהן, אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה. חברים בוועדה היו ה"ה: מ. לוי - הסתדרות העובדים, ש. אביטן - איגוד הדירוגים, א. צ'זיק - איגוד קציני הים, א. תיבון - משרד האוצר וא. מיכאלי (משקיף) - לשכת התעסוקה.  
אנו מביאים בזה את עיקרו של דו"ח הועדה, שהוגש לשר התחבורה, ב-30 ביולי 1974:

א. טיפול יסודי בקציני חברת צ.ק.ג. מחייב קביעת קריטריונים אובייקטיביים לפי הם יסווגו הקצינים - בכדי להציע לכל קבוצה את הפתרון המתאים ביותר.  
ב. כדי להגיע לפתרונות מתאימים כאמור, הוספנו את בחינות המיון האובייקטיבי-ביות הבאות לכל קצין ימי:  
א. גיל;  
ב. מצב משפחתי וגודל משפחה;  
ג. זמן ימי בצי הסוחר;  
ד. זמן ימי בחברת צים קוי נוסעים;  
ה. בעיות משמעת (כפי שנמצאו בתיק האישי של חלק מהקצינים).

סיכום והמלצות:  
בהתאם לבחינות המיון האובייקטיביות חילקה הועדה את הקצינים ל-4 קבוצות, כאשר לכל קבוצה הוצע פתרון שונה.  
א. בהסתמך על הנחות הועדה, שקצינים יכולים למצוא עבודה, וחענף פתוח בפניהם, נמצאו 47 קציני סיפון ומכונה בדרגות שונות ללא כל מגבלות וה-ועדה נמנעה מלטפל בהם, מתוך כוונה לאפשר להם למצוא את מקומם בחברות אחרות בענף, וזה במיוחד כדי לשמור על כבודם המקצועי והאישי בפני המעבידים החדשים. מתוך 47 קצינים אלה כמחציתם כבר מפליגים.

ב. נמצאו שישה קצינים שהושאלו לחברת צ.ק.ג. מחברת צים. הועדה רואה עובדים אלה כעובדי צים לכל דבר. כיום, חמישה מבין הללו כבר עובדים, אך לגבי הקצין קדוש משה (מ.י. 13129) מצאה הועדה שלא יוכל להפליג באניות משא מסיבות אובייקטיביות, עקב הסיכון לא מתאימה. הני"ל יכול היה להפליג באניות נוסעים בלבד. משום כך ממליצה הועדה לראות בו "מקרה מיוחד".

ג. הועדה מצאה, כי ל-8 קצינים לא ניתן למצוא פתרון תעסוקתי במסגרת הענף בים ולכן מומלץ למצוא עבורם פתרון אחר.

ד. נמצאו 5 קצינים שהועדה המליצה להם לאפשר להם לצאת לגימלאות, לאור גילם ומצבם הבריאותי.

\* הועדה קיימה כ-15 פגישות וכבר בתחילת עבודתה הוחלט על ידה לחלק את הטיפול בימאי צים קוי נוסעים לשני שלבים.

א. מציאת פתרונות תעסוקה לדירוגים ואנשי משק;

ב. מציאת פתרונות לקצינים.

דו"ח זה יעסוק במסקנות הועדה הנוגעות לקצינים בלבד. לגבי דירוגים כבר הוגש דו"ח והופץ ביום 29 במאי 1973. הדו"ח הנוכחי מהווה המשך אינטגרלי לדו"ח של הדירוגים.

\* הועדה קיבלה מידי מר ג. השביט רשימה של 66 קצינים שנפלטו מהעבר. זה כתוצאה מפירוק החברה. לרשימה זו, הוסיפה מחלקת כ"א ימי באגף ספנות ונמלים, נתונים אישיים כמפורט להלן. רוב הקצינים מרשימה זו הופיעו בפני הועדה, לפחות, פעם אחת לראיון אישי, וכ-15 מהם הופיעו פעמיים.

\* פעולות הועדה למציאת פתרונות תעסוקה לקצינים אלה, התבססו על שתי הנחות יסוד:

- צי הסוחר הישראלי משווע לכוח אדם ישראלי מיומן ובעל הסמכה לדרגות קצונה;
- קציני חברת צים קוי נוסעים, בהיותם בעלי מיומנות, ידע וניסיון מקצועי, יכולים למצוא מקומם בענף, אם רק ירצו בכך.

## המשמעת

(המשך)

התמונה הכוללת המתקבלת כיום בנושא המשמעת בהשוואה למצב שהיה קיים בצי הסוחר הישראלי בסוף שנות השישים, מצביעה על הפחתה ניכרת בשיעור המקרים הרציניים של הפרות משמעת.

כידוע, בעית משמעת קיימת כתופעת לוואי של קבע בכל צי סוחר, היא המשטר שבו חמור ככל שיהא. השאלה הרלבנטית היא, מהו היקף התופעה ומידת הפענה השלילית על הספנות.

בעיות משמעת אינן נפתרות ע"י סמכויות משמעתיות ושיפוט משמעתית בלבד, שהרי אלה מטפלים רק לאחר שבוצעה העבירה, כאשר המטרה צריכה להיות למנוע את עצם ביצוע העבירה.

כך, למשל, ידוע לנו היטב, שאצל ימאים

המשרתים תחת קברניטים מסויימים מתגלים משום מה מקרים רבים של עבירות משמעת ואילו אצל קברניטים אחרים הבעיה כמעט ואינה קיימת.

הניסיון מוכיח, שהיעדר כושר מנהיגות אצל פיקוד אנייה, כישלון ביחסי אנוש ממש "מומיינים" עבירות משמעת ושום שיפוט משמעתית יעיל (ואפילו במסגרת משרדי ממשלה אחרים כפי שמציע ר/ח ארוז) לא יעזור בכגון אלה.

בסיכום, התמונה המצטיירת ממכתבו של ר/ח ארוז אינה משקפת, לדעתי, את מצב המשמעת בצי הסוחר הישראלי, שלא לדבר על כך, שהכותב לא השכיל לעמוד בצורה נכונה ומאוזנת על כל ההיבטים השונים של הנושא.

בכבוד רב,  
ר/ח מ. אקדיש  
המפקח הראשי על הימאים



אניות צים על פני שבעת הימים



ZIM

צים חברת השיט הישראלית בע"מ

\* א.י.כ.ר \*

# 31st CONGRESS OF I.T.F. IN STOCKHOLM — REPORT

A very large number of vital and topical questions of concern to transport workers all over the world, were dealt with at the 31st I.T.F. Congress, which was held from the 7—14 of August 1974 at Stockholm, under the chairmanship of the I.T.F. President — Mr. Fritz Prechtl.

The Congress was the biggest ever held by the I.T.F., being attended by 462 delegates and advisers, representing 168 separate affiliated organisations from 49 countries, with a voting strength of approximately 4 million. Current membership of the federation is around 6 million, organised in some 350 transport workers' unions from 82 countries.

The Israeli delegation was composed of 5 delegates, representing the transport section of the Histadruth and the Israeli Sea Officers Union, which is directly affiliated to the I.T.F.

The Histadruth delegation was headed by Y. Woscina, and the Israeli Sea Officers Union was represented by A. Chisik.

## Tradition of Solidarity

First of all I would like to thank our Swedish hosts for the wonderful reception we were granted. The Swedish workers movement can serve as an example to the whole world. Their achievements can serve as a goal to every worker around the globe. Representatives of both the Swedish Government and the City of Stockholm honoured the Congress by their presence, headed by the Prime Minister of Sweden, Mr. Olof Palme, who in his address to the opening session of the congress said:

"Your presence here in Stockholm will serve to direct attention to the great importance which the 6 millions of Transport Workers, whom you represent, have in a world in which the so markedly rapid development of communication and transport has increased contact and trade across national frontiers. Your presence here will also serve to give many Swedish citizens an idea of the significance which your international

movement has in workers' struggle for more just conditions of employment, increased social welfare and a better world.

It will strengthen the positive attitude which already exists in Sweden toward solidarity actions across national frontiers, in which transport workers have played such a pioneering role."

The congress received a wide coverage in Swedish public media, such as the press and TV.

The strong tradition of solidarity was reflected in the decisions and resolutions which were taken the Congress. For example, the Congress gave expression of a grave concern over the denial by the Chilean Military Junta, of the basic civil rights and liberties of Chilean workers. It decided to organise a 48 hour warning boycott against all Chilean transport, which took place on 18—19 of September and will be followed by a high powered international trade union mission to Chile, in order to investigate the situation on the spot.

The Congress also pledged unanimously its support and practical assistance to the newly created democratic trade union movements in Portugal. Representatives of a number of trade unions in Portugal attended the Congress, and their positive attitude toward granting independence to the Portuguese Colonies were strongly applauded. The Congress decided to give strong support and assistance to the workers of Angola, Mozambique and Guinea-Bissau in building up strong independent trade unions.

## On the Middle-East Situation

Close attention was given to the trade union situation of black workers in South-Africa, bearing in mind elimination of present racial discrimination and slave labour practised by multi-national companies operating in South-Africa.

The activities of multi-national companies and corporations operating in the field of transport were also the object of intensive discussions by the Stockholm Congress. A preliminary study will be carried out in order to formulate an I.T.F. Policy on the problem posed by multi-national companies and business conglomerates.

The situation in our area was expressed in the address of I.T.F. President, Mr. Fritz Prechtl, on the opening day of the Congress. I will give here a short version of his address:

"In September 1973 in Rome, a diplomatic conference called to deal with the question of terrorism in civil aviation, ended most disappointingly despite the intense effort of the I.T.F. representatives. The I.T.F. protested at its failure with shock and consternation. It seems that the world governments, with few exceptions, are not prepared to take an active part and measures against this continued threat to the safety of civil aviation and other means of transport. Legal hair splitting and time consuming abstracted discussions would appear to be more important than the lives of innocent passengers. I.T.F. position is very simple. The civil aviation personnel, the seafarers the railway men and the road transport workers, feel that they — in face of such ruthless terror and sabotage — are no longer in a position to ensure their own safety and that of the travelling public. Our patience is exhausted. We are not prepared to become the victims of indifference and passivity on the part of governments, and we shall to everything in our power to find a solution to this problem.

"Almost immediately after the failure of the Rome Conference a bitter war once again

ensued in the Middle East, between Israel and the Arab countries, resulting unhappily in further bloodshed and suffering, but serving at the same time as a warning that such conflicts might one day not confine themselves to that part of the world, but bring all of us to the edge of a terrible disaster.

"The I.T.F., through discussions with our friends in Israel and Egypt, endeavoured to contribute to the lessening of existing tensions. We hope that our efforts will help to bring about an early reopening of the Suez Canal and the restoration of the freedom of navigation for vessels of all nations, including those of Israel. In these discussions, our General Secretary — Charles Blyth, Jack Jones from the British Transport and General Workers' Union and myself, tried to improve the atmosphere between trade unions in the Middle East and thus make a contribution to lasting peace."

## Active Role of our Union

Y. Woscina, in his address to the Congress, stressed the very active role played by our union in the flag of convenience campaign, and described the Histadruth's role in developing road transport based on cooperation principles.

The General Secretary of I.T.F. stressed in his address the importance of the campaign against flag of convenience ships and recognised the contribution and active stand of the Israeli Sea Officers Union in this campaign. He said also: "Perhaps the most active section and the one that has

achieved the most spectacular results has been the Special Seafarers' Section, which deals with ships sailing under flags of convenience. This is due to the intensification of the campaign following the decision of the Vienna Congress and to the fact that, by virtue of the international nature of the shipping industry, the employer is able to recruit labour at will in the developing countries and in areas of high unemployment. For many years, the I.T.F. has fought a lone battle against these inhuman disciples of profit at any price whilst governments have stood cynically by and apparently considered that safety at sea and of seafarers' lives was of less importance than the possibility of giving offence to any avaricious nation which allowed its flag to be prostituted."

A. Chisik, Secretary of the Israeli Sea Officers Union, in his address to the Congress appealed to the Maritime Unions organised in I.T.F. for increased activities in the flag of convenience campaign, and called for a right of free passage through the Suez Canal for Israeli vessels.

## Elections and Sectional Meetings

The Congress elected its governing bodies. The I.T.F. President — Fritz Prechtl and its General Secretary — Charles Blyth were unanimously reelected.

The following were subsequently elected as vice presidents.

- I.L. Jones (Transport-General Workers Union England)
- I.R. Baiden (Maritime Dock Workers Union Ghana)
- T.W. Gleason (International Longshoremens' Association U.S.A.)
- ★ Y. Woscina (Histadruth, Israel) was elected to the Executive of I.T.F.
- ★ A. Chisik (Israeli Sea Officers Union) was elected as a member of the Fair Practice Committee — Seafarers Section.

The Congress then adjourned to sectional committees. In the Seafarers section various topics connected with the flag of convenience campaign, safety at sea, training and manpower, were discussed. A new scale of wages for the flag of convenience ships were submitted to a special committee which will decide upon.

The Congress was conducted in an atmosphere of a truly international spirit of solidarity between the transport workers around the world and there can be no doubt about the important role in safeguarding the interests and rights of the transport workers all over the world.

A. Chisik

## Continued

Carmel. The same day (18/2), I also received a written instruction from Mr. M. Zaretsky to shut-down the whole ship's machinery plant before abandoning vessel.

There is no need to explain why this order was not carried out, it should be sufficient to re-state ship's position, and perhaps the time of the year? — On 20/2 at 0400 I was informed by Union, that the "strike" is over, although your representatives did not appear until after 1000 hrs that same day. It is superfluous to mention that all this time at the anchorage (besides to the closed galley), vessel was functioning normally, and watches were kept by officers on bridge, radio-room, and in the Engine-Room. However, six days were deducted from these same officers, which should somewhere fit into the calendar, but they don't:

13/2: No strike, working normally, awaiting berth.

14/2: No strike, working normally, awaiting berth.

15/2, Friday, working normally, awaiting berth.

## FOR MORE PARTICIPATION

To our regret, we have all witnessed during the last several years a steady deterioration in our fleet. This was mainly felt on two fronts: 1/Efficiency and maintenance of vessels, and 2/Human relations. These two fronts have influenced each other all the way down. Instead of professional considerations, personal ones prevailed in many decisive instances, and essential work was delayed, modified, or rejected for "tactical" reasons.

It has been recognised since time immemorial, that a person, in order to be efficient and reliable, has to be able to identify with his job and purpose. Most officers, when choosing a career at sea, are equipped with some idealism, and the longer it lasts,

the farther they will get. Unfortunately, however, during these last years, and especially in this last year, most of our beliefs were dissipated by lack of appreciation.

The loyalty of officers has been taken for granted, and the fact is, that very few officers ever took advantage of this trust. However, during this last year and a half, on two instances known to me, these same officers, who served their ships "according to the book" for so many years, were treated like naughty schoolboys by an old-fashioned headmaster — wages were deducted from days worked (August 73 and February 74).

The norm says: "Justice is not only to be done, but to be

16/2, Saturday: After refusal to sail, working normally, anchor watches.

17/2: Normal anchor watches and maintenance.

18/2: Anchor watches, stopped maintenance as ratings went off and galley was closed.

19/2: Anchor watches. Ship functioning as required on open anchorage.

20/2: Dispute is over. Working normally, sailed to Ashdod for unloading.

May I suggest, that such wholesale deductions, lacking elementary knowledge of happenings on board, suppress officers' goodwill and trust in Company's fairness. I therefore hope, that this wrong be repaired, the sooner, the better, — with the reserved apologies.

Yours faithfully, etc."...

Is it exaggerated optimism to hope, that after five months the above explained facts will be studied in a more sober light? Let's hope for the benefit of all concerned.

Yours faithfully  
T. Singer, at Sea 26.8.74

seen it is done". In this case it has neither been seen, nor been done. Officers, who have been instructed to shut down a ship's engine plant at an open anchorage in winter, and who have seen so many instances of negligence on part of shipowners towards their own ships, must have some doubts whether their devotion can ever meet these same owners' appreciation.

Ship's staff should be consulted in matters of repairs, alterations and faults, all subjects should be followed up jointly, and conclusions shared between ship and office. Vessel's achievements should be the joint pride of office and crew, known and shared by all.

I am sure, that in this way matters can be improved quickly



## Continued

kly and results seen soon. In any case, a bigger share in running ships should be given to those, who have put their life into them, breathing in and digesting all their daily problems. The final responsibility of ship's command is not only a legal solution of convenience, but must be recognised effectively from day to day in operation. For this purpose, offices and ships have to be properly pre-

pared. The present frustration of those on board, who want to improve things must be remedied and full advantage taken of their good intentions on all levels, local and national.

As most of us know, our ships have contributed their full share during all major conflicts in the past, but only after the Six-day-war has a certificate to this effect been given to us, — collectively, — not personally. Unfortunately, little is known

about ships and those sailing them in war and peace, in fine weather and through storms, to those at the Country's helm. Let us hope, some more understanding will be shown in the future, so that more participation of the seafaring community in life ashore may also be expected for the benefit of all.

Capt. T. Singer  
Master M/V "IRIS",  
at sea 17.10.74

## ביטוח דם - לשם מה?

שירותי רווחה לימאים, בעידודו של איגוד קציני הים, פונה לקציני הים לבטח את עצמם ובני משפחתם בביטוח דם.

ביטוח דם לשם מה?

חולה המאושפז בבית חולים וזקוק לעירוי דם, תייבת משפחתו לדאוג לכמות הדם הדרושה לו.

עבודתך כימאי, גורמת בהכרח להעדר רותך הממושכת מן הבית. עלול לקרות שדוקא בעת העדרותך מן הבית, או בעת שהנך בחופשה קצרה בחוף, אתה או אחד מבני משפחתך נזקק לעירוי דם. במקרה כזה עליך להתרוצץ, לבזבז זמן, כסף ועצבים על מנת להשיג את הדם הדרוש.

כדי להבטיח לעצמך ולבני משפחתך כל כמות של דם לה תזדקקו בעת צרה, הנך

מתבקש לגשת לבנק הדם בסניף מגן דוד אדום בחיפה, רחוב יצחק שדה פינת רחוב תל-אביב, ולתרום מנת דם אחת. תרומה זו תבטיח לך ולבני משפחתך כל כמות של דם במשך שנה אחת מיום התרומה.

כדי להקל על קציני הים ועל מנת למנוע בזבוז זמן, הגיעה הרשות לשירותי רווחה להסדר עם בנק הדם בחיפה, שכל קצין אשר יגיע לבנק הדם יתקבל מיד ללא צורך להמתין. נוסף לכך, במידה ותתארגן קבוצה של תורמים, תאורגן תרומת הדם באניה בעת עגינתה בארץ.

הננו להודיע, כי ביטוח זה הינו אישי וימאי אשר לא יהיה מבוטח יאלץ לדאוג בעצמו לתרומות דם במקרה ויהיה זקוק לכך. בענין פרטים נוספים נא לפנות לרשות שירותי רווחה לימאים, דרך עצמאות 3, טלפון מס' 666128.

האיגוד הארצי לקצינים

לגבי קצינים בלב ים, מתבקש ועד האניה לרכז את גביית הכסף ולהעבירו אלינו במרוכז, בצירוף פרטים אישיים כל אחד.

הפרטים הדרושים לנו הם כדלקמן: —

- \* שם משפחה ושם פרטי + שתי תמונות
- \* תפקיד
- \* מספר פנקס ימאי
- \* מספר תעודת זהויה
- \* מספר דרכון
- \* ימאי משנת \_\_\_\_\_
- \* כתובת ומספר טלפון.

האיגוד הארצי לקצינים

## הודעה

המועצה, בכינוסה האחרון, החליטה על הטלת היטל חירום עבור קרן החירום, בסך של 60 ל"י לשנה, היטל זה בא במקום העלאה במס האיגוד שהיתה מתבקשת עקב העלאות השכר האחרונות.

כדי לשמור על עצמאותה של קרן החירום, הוחלט להפריד את גביית היטל החירום מגביית מס האיגוד כך, שהיטל החירום ייגבה ישירות ע"י האיגוד ולא ע"י החברות.

כל קצין מתבקש לפנות ישירות לאיגוד ולשלם את ההיטל הנ"ל. כמו כן, עליו להביא אתו שתי תמונות לשם הוצאת כרטיס חבר.



## Continued

Globe to their destination, with all responsibilities involved. Our devotion and loyalty to the Company's property is total and unquestionable. As such, we have more than anyone else the right to ask questions and expect answers, when \$ 11.5 million belonging to ZIM were squandered in speculations and manipulation abroad.

One should bear in mind the long and bitter struggle with the Management of ZIM, or rather with its Chairman of the Board of Directors, who happened also to be the Israel Corporation General Manager (always in the background), for a valid working agreement, during which the Israeli Sea Officers Union was presented to the public as a band of extortionists and Mafia style pressure-group death bended on destroying the Company's property.

### Profit — the Ultimate Goal

I had the pleasure of meeting the ex-Manager of the IC during our struggle to prevent the sale of Mother-type Ships, and I had to listen to a sermon composed of threats, warnings and a concerted attack against the workers which to his opinion, by demanding raises in salary (long overdue) and interfering in the Company's policy of selling Ships, will force them to eliminate the Israeli Merchant Marine. At the same time this gentleman, was investing ZIM's money in various dubious enterprises abroad.

Gentlemen like Mr. Michael Tzur and Mr. Tibor Rosenbaum, not long ago respectable pillars of Israeli finances, are only a

symptom of a sickness. The root of it is Governmental legislation custom made for certain companies for whom profit making is the ultimate goal. Even if the profits are never reaching the country for whom they were intended.

By giving the Israel Corporation a 30 year exemption from taxes, an unheard of act in any self-respecting country, the Government opened a way to penetrate a public company, in our case "ZIM", which came into being with the foundation of the State and with the State's money invested in it.

A 50% share holding by the I.C., bought for IL 60 million gave its manager a complete control of the company. The Board of Directors of ZIM became a rubber stamp conclave where no questions were asked from its Chairman concerning the company's finances and investments. Knowing a few of them I do not wonder. What is disturbing is that they represent the main share holders, such as the Government, the Histadruth and the Jewish Agency.

### Capital Without Control

A state of chaos exists today in Israel's Shipping. There is no control whatsoever over shipping companies, who hide them-

selves under flag of convenience, in countries were a P.O.Box and a nominal fee is needed in order to create a phony company and to avoid taxes in their own country. In Israel Shipping there are still companies which are given special privileges and exemption from taxes. In one word, a capital is operating without any public control over it.

At the same time the Government instead of taking appropriate steps in order to control the companies engaged in their tax avoiding practices, finds enough time to fight any justified demands on the part of the workers. Legal steps are undertaken when strikes and conflicts erupt as in the case of the Sea Officers Union, El-Al Maintenance Workers, Air Line pilots, etc., by the companies involved in which the government has an interest.

### Some Suggestions

How can anyone expect of us any credibility toward the ship owners in the future working agreements to be negotiated, when the bitter taste of this affair is around us and nothing seems to be done by the Government to change this state of affairs.

What I would like to suggest is the following: →

The Israeli Sea Officers Union wishes to express its gratitude to Capt. Eytan Shl-mansky for his generous donation in the sum of IL 4.000.— to the Union's Emergency Fund.

The Union calls its members to support the Emergency Fund.

# OUR MAIL BAG

A circular to officers and crew (No. 15/79) from "ZIM's Crew Division informs us, that the customs authorities object to crewmembers using electronic calculators on board during ship's stay in Israel, unless duty has been paid for them. These calculators have either to be locked up under seal, or passed through customs.

Somehow this does not sound entirely logical to me, as ships and ports are regarded as free zones all over the world, and personal effects, such as electric shavers, radioes, typewriters, — to name only a few items, have always been free, as long as reasonably serving for personal use. To regard an electric shaver, a small camera, or a transistor-radio as articles of luxury in our times in quite outdated an attitude, to say the least.

Please let your readers react to this challenge, and provide us with a qualified legal view of this whole matter.

Yours sincerely

Capt. T. Singer, at sea, 8.8.74

- 1) A complete revision of legislation by the Government, giving private investment companies tax exemptions.
- 2) Restoring Governmental control over public companies, which were created with public money and Governmental investment.
- 3) A tight Governmental control over companies and their Board of Directors decisions concerning investments, profits and operations.
- 4) Appointments to Board of Directors in public companies not according to a party key, but by choice of able and specialised representatives .
- 5) Legislations guarantying a fair share in carrying import and export cargoes on board Israeli flag vessels manned by

The General Manager,  
"ZIM" ISRAEL NAVIGATION CO. LTD.  
H A I F A

Dear Sir,

Please find following transcript of my letter of 13, March 1974 (voy 15) to Capt. Stark, manager of Crew Division, which is self-explanatory, but has not been honoured with an answer in any form so far :

... "Dear Sir !

Let me draw your attention to the fact, that six (6) working days and one Saturday were deducted from officers' wages for February (voy. 14), which I find incorrect.

The M/V NARCIS arrived at Haifa anchorage on 13/2 noon. There was no strike whatsoever on board, vessel was waiting to berth either at Haifa or Ashdod to unload her cargo. It is besides the argument, that the ship was ignored by "all concerned" for three days. On Friday 15/2 at 1530 hrs, orders were received to sail to Famagusta. This order was refused, as ship was not to leave Israel during an open dispute. On Saturday, 16/2, part of the officers were given "Notices of Dismissal", the remainder on Sunday 17/2. On Monday 18/2 the ratings were ordered by their Union to stop work, and Company's officials ordered galley closed. A written order from you in this sense, dated Saturday 16/2 was handed to me by Mr. A.

Israeli seamen.

- 6) For the Government to take an active part in supporting an expansion of our national Merchant by all means at their disposal.
- 7) A Governmental support in achieving an early pension scheme for seamen, long ago promised by the former Finance Minister.

Those are only few of the steps needed in order to clear the atmosphere existing right now. Let us hope, that the lesson learned will not be in vain .I am sure that the seamen will be a sincere partner in any effort needed in order to support a profitable and healthy Israeli Merchant Marine, provided that the right conditions exist.

A. Chisik

MARICO SHIPPING LTD.

מריקו שיפינג לימיטד

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

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



מנהלים ומפעילים של מיכליות ואניות אחרות

MANAGERS & OPERATORS of TANKERS & OTHER VESSELS

מפעילים למעלה מ-600,000 טון מעמס.

OPERATING OVER 600,000 DWT of SHIPPING

TELEX 4649, TEL. 520941-2-3



קצין הים

הישראלי

ביטאון זה

הוא שלד.

כתוב אליו

בכל נושא

הנראה לד.

חומר הראוי

לדפוס —

אכן יידפס.

כל פניה

שלד — תיענה.

המזכירות

## THE ISRAELI SEA OFFICERS BULLETIN

PUBLISHED BY:

THE ISRAELI SEA  
OFFICERS UNION

HAIFA, ISRAEL

22, HAPARSIM ST.

P. O. B. 9512

TEL. (04) 512231-2

CABLES ; ISOFFGRAM, HAIFA

No. 6

DECEMBER 1974

Editorial Committee:

S. ZUCKER

A. CHISIK

"Orli" press, Tel-Aviv, Tel. 32062

## Column One

### THE ISRAEL CORPORATION AFFAIR SEEN THROUGH SEAMAN EYE

The Israel Corporation affair and the staggering losses both financialy and morally it caused, received already a wide publicity locally and world wide. There is no need to give more details. They were published and known more or less. More or less will be the right term, because the exact amount of money lost and number of personalities involved are not yet known. But I'm quite sure, that in due time the public will hear about them. As the saying goes — you can't fool all the people all the time.

What I will attempt in this article is to try to come to the root of this affair and suggest to the running establishment what should be done in order to avoid in the future a chain of similar collapses, which in the end are paid for by honest workers, already burdened with extraorbittant taxes. It seems that the past affairs (Netivei-Neft, Vered, British — Israeli Bank, to quote a few of them) and others didn't have any effect on the Government and the Histadrut. No steps were undertaken by them to curb down unscrupulous speculation and manipulation of the Managements and their Boards of Directors in the Companies involved. On the contrary, the guilty ones are never

taken where they belong, except when a scapegoat is needed in order to hush up the public outcry.

The really guilty ones, who created the system and legislations which allowed the Israel Corporation an exemption from income tax for a period of 30 years, are still where they were, guarded by Governmental and Parliamentary immunity. They can only resign but the term resignation so well known around the world in high places, is in Israel virtually unknown when failures and credibility are involved.

The system of passing the Buck has to be stopped.

#### The Right to ask Questions

The Buck has to stop on someone's table and with it the responsibility.

Let us go back to the Israel Corporation. We Seamen are directly involved with her through ZIM NAVIGATION COMPANY in which the Israel Corporation has a 50% holding and where a majority of Israeli Seamen are employed. The destiny of ZIM is our destiny. By working aboard her Ships, we are the foremost element in profiting the Company. By our effort we are manning the Ships carrying cargoes around the

→