

מ.מ.

פרדטוקול מס. 22/1
מישיבת ועדת הכלכלה
מיום ב' י"ג בטיון תשי"ג-26.5.53
בשעה 11.00

השתתפו:

חברי הועדה:

- היו"ר מ. בנטוב
- מ. וילנר
- מ. חזני
- א. כהן
- ש. לבית
- ש. פרלשטיין
- א. שוסטאק

מוזמנים:

- מר מינץ - מטעם משרד התחבורה
- מר יערי - מטעם משרד התחבורה
- מר גר-פל - מטעם חברת צי"ם
- מר עברי - מטעם חברת צי"ם
- ד"ר וירדא - מטעם חברת צי"ם

נעדרו:

- י. אורי
- ב. מזניה
- ש. גבה
- ד. ליבטיץ
- ע. טימון
- ס. קסיס

סדר-היום:

- א. חוק לתיקון פקודת הנמלים, תשי"ג-1953 (סעיף 1)
- ב. סקירה נציגי צי"ם על מצב החברה ופעולותיה, תנאי עבודת ההיסטאית והסיבות העריקה.

היו"ר מ. בנטוב:

פותח את הישיבה.
הסעיף הראשון בסדר היום - חוק לתיקון

פקודת הנמלים.

בחוק זה ישנם שני חלקים - חלק אחד מהותי וחלק אחד פורמלי, שבו מוצעים שנויים ביחס לקנסות, אשר לחלק מהותי, החלטנו לשמוע את דבריהם של האגדים המעוניינים, ועוד היום צריכים להופיע בפנינו באי-כוח חברת צי"ם, שמהם נשמע על תנאי העבודה של הימאים ועל הסיבות לעריקה. עד אשר יבואו נציגי חברת צי"ם, אני מציע שמדון בחלק הפורמלי של החוק.

חוק לתיקון פקודת הנמלים, תשל"ג-1933 - סעיף 1.

מר מינץ:

התיקון הראשון הוא - החלפת סעיף קטן (1) בסעיף 13א בסעיף 1(א) כפי שהוא מנסח בהצעת החוק. הסניף הראשון הוא, שבמקום שעד כה אפשר היה להפעיל את הסמכות של רשות הנמלים למשיית אניות שנועות רק בנמל - ובנוסף החוק כפי שהוא לפניכם כתוב "חוף", שהוא מרגום בלתי נכון לעברית של המונח "פורט" - הרי עכשיו אנו מציעים, שכל מקום בישראל שטבעה בו אניה, או עלתה על שרטון, או נעזבה, ושאית רשות הנמלים לתבוע מאת בעל האניה לסלק או להסיר את האניה.

היו"ר מ. בנטוב:

אני מביח שאין, התנגדות לשנוי זה.

ה ו ח ל ט

לקבל את התיקון הראשון לסעיף 1, כפי שהוצע על ידי היועץ המשפטי של מסדד התחבורה.

מר מינץ:

התיקון השני הוא - המספט, האחרון בסעיף זה: "לא היה בעל האניה או כתבתו ידועים לרשות הנמלים, יראו הודעה שפורסמה ברשומות, ללא ציון שם הבעל, כהודעה שהומצאה לו כדין".

אני חושב שתיקון זה ברור ומדבק בעד עצמו. ישנם מקרים שבהם אניה טבועה נמצאת בחוף זמן מסויים ואין יודעים מי הם בעליה, ועל כן אין אפשרות טכנית למסור הודעה לבעל המסויים. כוונת התיקון היא אפוא לקבל אפשרות למסור הודעה על ידי פרסום ברשומות.

ש. פרלסטין:

אנשי חו"ל אינם קוראים את הרשומות. על כן הייתי מציע לפרסם הודעה זו גם בעתון של אגוד הימאים הבינלאומי.

מר מינץ:

עמד לקום מרגון בינלאומי לספנות מטעם או"ם, אך היות ולא הצטרפו לאמנתו מספר מספיק של מדינות, עדיין לא קם. כך שאין מרגון בינלאומי שדרכו אפשר לפרסם הודעה כזאת.

היו"ר מ. בנטוב:

אני חושב שנוסף על פרסום ברשומות, יש לפרסם הודעה זו גם בשני עתונים יומיים.

א. שוסטאק:

הייתי מציע להוסיף, כי המטסלה יכולה לפעול רק לאחר חדשים מיום פרסום ההודעה.

מ. מינץ:

לפי התקנות המטסלה מוכרחה לתת זמן של 30 יום לפחות מיום פרסום ההודעה, אולם כאן המדובר הוא על ספינות שנמצאות כיום, לאחר הרבה שנים, בנמל חיפה ובמקומות אחרים. לכן אין צורך במתן זמן של חדשים מיום פרסום ההודעה.

אשר להצעת היו"ר לפרסם את ההודעה גם בסני עתונים יומיים, הרי זה יהיה כרוך בהוצאות של 10-15 לירות בכל מקרה, על כל פנים, אני מציע להשאיר ענין זה של פרסום נוסף לתקנות.

ש. פרלסטין:

מה דין אניה שטבעה במרחק של 7 מילין מהחוף, ובכל זאת מהווה סכנה לשיט שלנו?

איזה חוק יחול על אניה כזאת?

מר יערי:

כוונת התיקון הזה היא, להוריד אניות מכסול מדרך השיט שלנו. אניה שטבעה מעבר לתחום הטיים הטריטוריאליים, טבעה כל כך עמוק שאינה מהווה כל

סכנה, לה לאגניות שלנו ולא לאגניות אחרות.

אסר להודעה לבעלי האגיות שאינם ידועים,

מכוון הדבר למקרים שבעבר, כיום אין מקרה שבעל האגיה אינו ידוע. מתנהל רשות של כל האגיות המגיעות לארץ. הכוונה היא בעצם לאותן האגיות שבתקופת התווה ובוהו של שלטון הטנדט, נטבעו במל חיפה. לגבי העתיד אין כל תוקף לתיקון זה, כי כל אגיה שבאה לישראל אנו יודעים מיהו סוכנה וטי הם בעליה.

היו"ר מ. כנטוב:

זה ביטוח שאינו יכול להתקבל, כי אין חוק רק לגבי העבר. בעתיד יכולה להיות הסתלסלות דברים שאיננה נראת מראש. על כן אעמיד להצבעה את שני התיקונים שהוצעו כאן: התיקון הראשון - אחרי המלים "יראו הודעה שפורסמה ברשומות" יבואו המלים "ובשני עתונים יומיים". התיקון השני - רק לאחר חדשיים מיום פרסום ההודעה ברשומות, תהא ראשית הממשלה להתחיל לפעול.

ה צ ב ע ה

תיקון א' - ג ד ח ה

תיקון ב' - נ ת ק ב ל

מר מינץ:

בסעיף (ג) הסבוי הוא בתוספת המלים: "אם עברו שלוש שנים מיום שטבעה אגיה, או עלתה על שרטון או בעזבה, ואין הבעל מספל בהעלאתה, בסילוקה או בהסמדתה" ראשית רשות הנמלים לאחוז באגיה ולהעלותה או לסלקה או להסמידה. זה לא היה בחוק הקודם. לפי החוק הקודם רשות הנמלים היתה רשאית לעשות פעולות אלו רק אם בעל האגיה לא קיים את הדרישות שבהוראה, או אם רשות הנמלים ראתה הכרח להסמיד את האגיה. תיקון זה נועד לאותם מקרים שבהם לא ניתנה הודעה. אם האגיה נמצאת טבועה 3 שנים, יש להניח שהיא ביטסה על ידי בעליה.

מ. חזני:

חוק אינו יכול להיות מכוון רק למקרים דיטרואקטיביים. אם נקבע חוק, הוא נקבע גם לגבי מקרים שיקרו בעתיד. אם ישנה אפשרות כזאת לא להודיע, הרי שזה פותח פתח לא להודיע במתכוון. ומשום כך אני מתנגד לכך. אבל אם המדובר הוא לגבי העבר, הרי יש להגביל הוראה זו רק לגבי העברה.

א. טוטטאק:

אני חושב, שלגבי מקרים שבעבר אין צורך לתת הודעות עכשו. אינני מכיר את העניין לגופו, אבל עלול להיות מצב מסווג, שאם תמסר הודעה עכשו, יתעררו בעלים כיבדלה. הזדמנות זו.

פ. פלרטין:

אני מציע לכתוב: אם גיום פרסום החוק עברו 3 שנים מיום שטבעה האגיה, רשאית רשות הנמלים לאחוז באגיה ולהעלותה או לסלקה או להסמידה.

מר מינץ:

הממשלה אינה אצה לקבל לבעלותה רכוש עזוב. אבל ישנם מקרים שבהם מהווה אגיה טבועה מכסול, שיש להסירו מיד, ואז אי אפשר להשאירה 3 שנים. על כך באה הוראה למסור הודעה שתאפשר את סלוק האגיה. אבל הודעה זו אינה מוכרחה להיות תנאי כל יעבור.

התיקון כפי שהוצע על ידי חבר הכנסת פרלסטין יספק אותנו לגבי העבר, אבל ביחס לעתיד אינני מוסמך להסתלק מהצעת הממשלה, ואבקש למסור לכות הסתייגות לשר התחבורה.

היו"ר ס. בנטוב:

אנני מעמיד לאצבעה את הצעת חבר הכנסת פרלמטין.

ה צ ג ע ה

נתקבלה הצעת חבר הכנסת פרלמטין: אם ביום פרסום החוק עברו 3 שנים סיום טובעה האניה, רשמית רשות הנמלים לאחוז באניה ולהעלותה, או לסלק או להסמידה.

הסתייגות לשר החקיקה

מר מינץ:

בסעיף ג' אין כל סני.

ס. פרלמטין:

סדוע באמר כאן כי רשות הנמלים רשמית להאיר את האניה האסורה או לסמנה במצופים על להעלתה, ולא באמר כי רשות הנמלים רשמית לנקוט בכל האמצעים שיירדו, לסם יתר זהירות.

מר מינץ:

אנני חושב שזה רעיון טוב. אבד לא חשבנו עליו כי העתקנו את נושא החוק.

המנדטורי.

הצעת חבר-הכנסת פרלמטין - נתקבלה.

היו"ר ס. בנטוב:

בסטיק עתה את הד רן בחוק לתיקון פקודת הנמלים, ובעבור לסעיף השני

בסדר-היום - סקירת נציגי צי"ם על מצב החברה ופעולותיה, תנאי עבודת הימאים, וטיבות העריקה.

אנני רוצה לברך את משלחת נציגי צי"ם. לפני זמן מה קיבלנו מכתב החברת צי"ם, בו מביעה החברה את רצונה לסטור לבו אינפורם ית על הבעיות הכרוכות בספנות, ובטיקור בתנאי עבודת הימאים. ביצתיים הביעה לוועדה זו הצעת חוק של תיקון פקודת הנמלים הדנה בין היתר גם בשאלת הענשים על ימאים שערוק מאניות ישראליות בחוק-למרוץ. אנו מאבנו לזכרון לא רק לדון על בעיה זו סנקודת רשות סטטיט, אלא גם ללמוד את הרקע של תנאי העבודה והיחסים השוררים במקצוע זה, שיכולים לשמש גורם לעצם עריקת הימאים מהאניות שלנו.

לכן היינו מקשים מכם להרצות בפנינו על אותן הנקודות הכרוכות בבעיה זו לפי בקודת הוותכח.

מר ברטל:

אנו מודים לכם על שהזמנתם אותנו להופיע בפניכם ולהביע את דעתנו, אבל בהזדמנות זו אנו חייבים כי יש הכרח שתאפשרו לנו להרצות בפניכם על בעיות חברת צי"ם בכללן. הכינונו חוזר סיווד בכתב, שנמצאים לכם אותו, אבל תרשו לנו להיכנס תחילה לבעיות הכלליות של הספנות ושל החברה, ואז נגיע גם לשאלת תנאי עבודתם של הימאים.

ד"ר ויזרוא:

נוסף על ההסברים שאתן לכם לדף הסטטיסטי
על פעולות החברה, ברצוני לתת לכם סקירה

כללית על כמה טבעיות החברה.

בשאלה שאלה מהי חברת צי"ם ומהי חברת "סהם"
צי"ם היא החברה בעלת האניות. הנוהג הקיים בשטח הספנות הוא, שחברה הפועלת
באופן יומיומי ואינה יכולה להיות גם החברה הסוכנת. ענין זה כרוך בטבעיות
חוקיות, למשל, אם חברת צי"ם תהיה חייבת בהוצאות 5 לירות אפשר לעכל
את האניה. אבל אם חברת סהם תהיה חייבת 5 לירות אלו, אי אפשר יהיה לעכל
את האניה של חברת צי"ם. כלומר, חברת "סהם" היא החברה הסוכנת לל הוצאות,
ההוצאות בעלות טווח. חברת "סהם" פועלת בשם חברת צי"ם, והיא כולה
סיימת לצי"ם. חברת "סהם" מקבלת את כל ההוצאות מצי"ם ומסורת לה את
כל ההכנסות. אולם לטהם כחברה סוכנת ישנן הוצאות מסלה - הוצאות ביטוח
ודלק. היו שניהם לצי"ם לא שילמה לטהם שום דבר עבור הסירות שעטתה עבורה
חברה זו, כי היא הרוויחה את כל ההוצאות על ידי פעולות הסוכנות שלה.

חברה סוכנת יכולה לקבל דלק בהנחה, אך

לא כן חברת אניות, כי היא נוסיעה כצובנית.

מה הן פעולותיה היומיומיות של חברת צי"ם?

ס. חזני:

לחברת צי"ם אין בעיות יומיומיות רגילות.

ד"ר ויזרוא:

תרשו לי להעיר כמה הערות כלליות, ואחר
כך אתן הסברים לטבלות שסדרנו לכם. שהספנות שלנו צעירה, אני מניח, שאתם
יודעים. היא למעשה פועלת רק 5 שנים. תוך הזמן הזה פתחנו מה שקוראים
"ספנות קווים", כלומר, קווים קבועים, שכירת אניות לנסיעות מיוחדות.
כיום יש לנו קו נוסעים טרסיל-גינואה-ניפולי-חיפה, קו לצפון אירופה,
קו לאפריקה, קו לאפריקה הדרומית, קו לאפריקה המערבית, קו לקפריסין
ותורכיה.

בטבלה מס. 5 יכולים אתם לראות את שמות

כל האניות שלנו. שלוש אניות: ארצה, ירושלים נגבה - פועלות בקו טרסיל-
גינואה-ניפולי-חיפה ובקו אפריקה-חיפה; אניות אלו פועלות כשיש נוסעים
וכשאין נוסעים. כל שלוש האניות הללו אין אניות ישנות. את האניה ירושלים
אסנן קנינו רק בזמן האחרון, אבל היא כפוסת כבר. אבל לא היתה לנו ברירה,
כי לא היו בידינו האמצעים וגם לא הזמן כדי להזמין אניה חדשה. אולם אנו
מקוים שעל ידי אשראי לזמן ארוך נוכל להזמין אניה חדשה. קנינו אניה זו
אם כי היתה משומטת, מפני שלשם ההתחרות ביח התיכון היתה בחוזה אניה גדולה,
ונוסף לכך חשבנו לפתוח בקו נסיעות אפריקה-חיפה. אניה חדשה צריכה לעלות
5-6 מליון דולר, ובנייתה במשכת 3 שנים. אניה ישנה כמו "ירושלים" שיכולנו
לקנותה בתזמנות, וחלק באשראי, עלתה בסך הכל 920 אלף דולר, וסזה רק
450 אלף דולר במזומנים.

כמה השקעתם בחדוש האניה?

ס. פרלסטין:

100 אלף לירות ישראליות. אנו חושבים

ד"ר ויזרוא:

כי הוצאה זו תסתלם. ההוצאות של האניה
"ירושלים" הן בפרופרונצה של מקבולת שלה יותר קטנות מאשר היו הוצאותיה
של "קדמה", במשך היא יכולה לקחת 720 נוסעים, טעה ש"קדמה" יכלה לקחת
רק 260 נוסעים.

אולם אנו חושבים למכור את האניה "ירושלים"
בעוד שלוש שנים, ולקנות במקומה אניה חדשה, אנו נוכל לקבל בעד האניה
"ירושלים" 500 אלף דולר, זאת אומרת, שהאמורטיזציה שאנו צריכים לדאוג
לה במשך 3 שנים תגיע ל-400 אלף דולר בלבד, וזה פחות מאשר עולה
האמורטיזציה באניה חדש.

בקו צפון מערב אירופה מפליגות 5 מביות -
אתרוג, גפן, הדר, רייסון, תמר - כנלן חדשות, מביות מלו נוטמות פרי הדר
בחורף וטטען כללי בקיץ.

בקו מערב אפריקה מפליגות טתי מביות -
"פנורית" ו"עצמות" - המביות בעיקר בולי עץ לבתי החרושת לדיקטיה. את
המבית "חיפה" שמפליגה בקו צפון אפריקה, העברנו עכשו לקו דרום אפריקה.

בקו צפון אפריקה מפליגות 5 מביות:
אילת, א. גרץ, ס. דיזנגרוף, חיפה, א. סולד, עתלית.

סקו ים התיכון, כולל הים השחור,
מפליגות שלוש מביות - דרוסית, כנרת ובחשון; ובקו האופי מפליגות
4 מפליגות: הסודר, הנירית, השלושה ומסמר העסק.

חלקו הגדול של הצי שלנו הוא ישראלי,
מעל ל-25 שנים. דבר פשוט וידוע הוא, כי כל עם שאין לו הרבה כסף,
מתחיל במביות יסבות, אך ההבדל בינינו ובין עמים אחרים, כמו התורכים
והיוונים הוא בזה, שהם עובדים בהוצאות צרות ירודות ולכן הם יכולים
להחזיק מעמד במביות יסבות. אצלנו רמת הצרות גבוהה מאד, מפילן לפי
השער המציאות של שתי לירות-הדולר, היא משתווה עם הרמה האנגלית.
איננו אושבים שמתפקידנו לבנות את הצי העברי על שכורות ירודות, ורמה
בטובה, כי זהו סקצוה חדש שאריך למשוך אליו אנשים. לכן מוטלת עלינו
החובה לבנות מביות חדשות, כי בזמנים רגילים לא נוכל להחזיק מעמד
במביות היסבות. בזמנים של משבר, כפי שהם כיום, נוכל להחזיק מעמד
אם נקבל את השער הריאלי ואם המביות שלנו תהיינה מתאימות. מולנו הוא
שגם עמים אחרים שמתמשים במביות יסבות, אבל הם מחדשים אותן במהירות
גדולה, ובה במידה שהם מכניסים מביות חדשנו, גם אנו צריכים לעשות זאת.

שליש מהמביות שלנו מרוכזות בחברה אחת.
לזה יש יתרונן גדול והוא, שאנו יכולים להיות גמישים בסובנג. אם בקו
אפריקה, למשל, יש מעט עבודה ובמקום אחר יש יותר עבודה, הרי אנו מעבירים
מביות סקו לקו. פיתוח חברות הספנות ב-40 השנים האחרונות הוכיח, כי חברות
קטנות אינן יכולות להחזיק מעמד בנטיעות קווים, אלא רק בנטיעות סיוחדות.

בסך הכל יש לנו למעלה מ-100 סוכנים
בחו"ל. יש לנו משרד פיקוח שלנו ומשרדי בוסעים בגיו-יורק, פאריס,
לונדון וגינזאה. אנו צמצנו מאד את הסטף בחו"ל ובסך הכל יש לנו 13
ישראלים בכל המשרדים בחו"ל. בזמן שהיתה עליה ב", שלא יכולנו לעשותה
על ידי זרים, החזקנו מספר ישראלים הרבה יותר גדול, אבל עם הנורמליזציה
נשארו בחו"ל ישראלים מעטים, וכיום גמאמים בכל מקום ישראלי אחד או שנים
כדי להשגיח על פעולות הסוכנים.

היו"ר ס. בנטוב: לחברת שהם יש מביות בוספות?

ד"ר וידרא: בקו שאין לנו סטפיק מביות אנו חוכרים
מביות באופן חד פעמי. בסוכנות קבועה
יש לנו 3 מביות, שהן רכוש של יהודים פרטיים.

א. שוסטמן: איזה מביות יש בוסף לאלה שהזכרת?

ד"ר וידרא: המבית "דבילאלה" של חברת עמיד, המבית
"גן-נון" של קו השופטים שאריכה להגיע
לארץ בפעם הראשונה סחר, וישנן 3 מביות של חברת אל-ים - יפו, עכו.
בסך הכל יש עוד 45 מלף שון של 3 מביות-מלו, ועוד 3 מפליגות שאנו רק הסוכנים
 שלהן.

ועתה, ברשותם, אתן הסברים לטבלאות.
בטבלה הראשונה אתם יכולים לראות את הוצי לפי הגיליים והטונג'.

אם תסתכלו בטבלת הנוסעים והעולים, תראו עליה מתמדת בהסעת נוסעים. למרות שברבע השנה הראשון ישנם רק 5000 נוסעים, אנו מקוים שבסוף השנה נגיע ל-20 אלף נוסעים. בהסעת עולים אתם יכולים לראות ירידה מתמדת מ-93 אלף ל-54 אלף ומ-24 אלף ל-14 אלף בשנת 1952, והתשובה העגומה ביותר היא בשנת 1953, ברבע הראשון של השנה - 1700 עולים. אין זה כל מספר העולים שהגיעו ארצה, כי עולים רבים הגיעו באניות אחרות.

אם תסתכלו בטבלת המטענים שהובלו תראו עליה מתמדת מ-22 אלף טון ל-165 אלף טון יבוא, ומ-7000 עד 27.000 טון ייצוא. גם הובלת מטענים בין נמלים זרים עלתה מ-14 אלף טון עד 44.600 טון. אנו מובילים כמויות גדולות של פרי הדר מספרד לאירופה. אולם מספרים אלה אינם המספרים המלאים על ההובלה בין נמלים זרים, כי עדיין לא קבלנו את המספרים של קו אמריקה.

אנו הובלנו אספקה בפעם הראשונה כמויות עצומות של פרי הדר. הפעולה בין הנמלים נעשית בשוק החפטי של הספנות העולמית והיא חשוב לנו מאד כיחס להכנסה במטבע חוץ. אולם עדיין לא קבלנו רשות מחוגי ספנות שונים להשתתף בהובלת מטען כללי בין נמלים זרים. אנו נכנסנו לכמה איגודים באמריקה ובמרוסיה, אבל ישנם כמה איגודים שאינם רוצים לקבל אותנו, אך אנו לוחצים עליהם בכל האמצעים על מנת שיקבלו אותנו. אנו מקווים שתוך שנה-שנתיים נכנס לכל האיגודים ואז אולי נוביל פחות במטקל, אבל יותר בכסף. אנו גם מקווים שהגדלת הייצוא מישראל תעזור לנו במטח זה, כי כיום איננו יכולים להציע שום דבר.

מ. טוסטאק: כיצד אתם מצליחים לקבל הובלות נמלים זרים?

ד"ר וינר: בקפריסין מעוניינים יותר לסלוח אתנו מאשר עם אחרים, כי אנו נותנים סירות טוב, יש לנו יחסים טובים עם המסלחים ויש לנו סוכן טוב. בספרד האניות החדשות שלנו הטובילות את הפרי הן טובות יותר מאשר כל האניות האחרות הפועלות שם.

ועתה, אעבור לטבלה הסלישית ואגע בבעיה כאובה מאד, בעיית המטבע הזר. הספנות זהו יצוא סמלי. אך מצבנו רע יותר מאשר מצבו של כל יצואן אחר, כי אין לנו שוק פנימי. אם סוחרים מלס בחו"ל, מטילים שני אחוז נוספים על המלט בשוק הפנימי. אנו איננו יכולים לעשות זאת, כי אם נעלה את מחירי הנסיעות, יסעו באניות אחרות. אנו סוחרים לעבוד במחירים הבינלאומיים, ואנו רוצים ויכולים לעשות זאת אך בתנאי אחד, אם נעבוד לפי הסער הראלי. בדרך כלל ההוצאות שלנו אינן גבוהות יותר מאשר ההוצאות באניות אחרות, ובדיקות שלנו מוכיחות כי אנו יכולים להשתוות אתן אם זה באספקה, ציוד וכל יתר הסיירות.

בטבלה זו אתם יכולים לראות את ההכנסה שלנו באניות נוסעים ומטא. בסך הכל, ההכנסה המסוערת לפי התקציב - ואנו עובדים לפי תקציב ובדרך כלל איננו טועים יותר מאשר ב-5% - היא 14 מליון לירות, מזה 6,5 מליון דולר לפי שער של לירה-דולר. המטבע הישראלי מתקבל מטובי מקורות - הובלות פוק ודמי נסיעה בלירות ישראליות. ההוצאות במטבע זר תגיענה ל-8,5 דולר; זאת אומרת, כי הערך המוסף שלנו הוא 5,7 מליון דולר שהם 40 אחוז. אנו מקבלים לירה-דולר, אבל ההוצאות שלנו הן לפי שתי לירות דולר. אילו היה בהוג מצבנו כפי שנהוג באיטליה, שדמי הובלה ונסיעה מסתלמים בוולוטטה, היינו היינו מקבלים 14 מליון לירות בוולוטטה, היינו מעבירים לאוצר 5,7 מליון דולר ומתקשים 10 מליון לירות. ואז הכל היה בסדר ויכולנו להתחרות באניות זרות ואפילו להרוויח. מסהו. כי כיום אם אנו מסתמים לצוות לפי 2 לירות

הדולר, או לפי 5,600 ל"ט, הרי נוצר לנו גרעון של 1,5 מליון לירות
לשנהבתחזקת הצוות בלבד. כל ההוצאות שלנו בארץ גם הן לפי שתי לירות-
הדולר, וההכנסות שלנו בלירות ישראליות הן לפי לירה-דולר, כי אנו
מקבלים את רמת המחירים הבינלאומיים לפי לירה-דולר.

המוצר ומסרד התחבורה מכירים בתביעתנו
כמוצדקת, אך הם טוענים כי אין להם מקור לכסות את תביעתנו זו, וכתוצאה
מכך נגרם לנו הפסד של 2 מיליון לירות. כתוצאה מסצב זה מכרנו את
"גלילה" ואנו עומדים למכור גם את ה"מטחן", ואת המצב הזה יימסך, הרי בעוד
שנה לא יהיה לנו צי. אם נקבל את ההפסד של שני מליון לירות, נחזיק
מעמד ונוכל להתגבר על המסבר הבינלאומי של הספנות.

בטבלה האחרונה מפורט הרכב ההון של החברה.
וכאן אתם רואים שההון המשוּלם שלנו הוא 833 אלף לירות, למעשה צריך לקרוא
לזה ל"ט, כי הון זה הוסק בזמן שהלירה הישראלית הייתה שווה לל"ט.
180 אלף לירות קבלנו מטקטיים באמריקה; 1,5 מליון דולר קבלנו בהלוואה
ל-10 שנים מאמ"ל. בין בעלי הסניות נמנים: הסוכנות היהודית בראש
עם 229 אלף לירות, ההסתדרות - 141 אלף לירות; החבל הימני - 25 אלף
ונאמני ההסתדרות והסוכנות - 306 אלף לירות.

בין הסוכנות וההסתדרות מתנהל ויכוח על
חלק מהסניות, שבאו מצי המפעילים. לפי ההסכם שהיה בין הסוכנות
וההסתדרות, ההסתדרות תובעת חלק מהסניות הללו, אבל ברוב סרוב הסניות
שייכות לסוכנות, כך שמה שלא תהיינה תוצאות הבריור, הסוכנות תגיע בקרוב
ל-500 אלף לירות סניות, ואז לסוכנות יהיה רוב הסניות. בחברת צי"ם
ולהסתדרות יהיה החלק השני. אשר לדרידות, שילטנו 6 אחוז.

לבסוף, ברצוני לחזור ולהדגיש, כי אם
המססלה לא תתן לנו את הפרטיה שהיא נותנת לתעשייה, לא תהיה לנו כל
אפשרות אוביקטיבית להמשיך אלא על ידי מכירת הצי בהדרגה ובזה, אני
חושב, איט אינו רוצה.

ב. עברי:
תחילה אתן לכם מספרים כלליים של הצוות שלנו.
אנו עובדים היום בצוות של 100 איש, וזה
10 אחוז אנשי חו"ל. בטבלה הראשונה תוכלו לראות פירוט האנשים, מספר
העובדים בכל אביה, מספר הקצינים והמלחים ומספר העובדים הזרים.
הסיכום הכללי הוא - 984 עובדים ישראלים ו-99 עובדים זרים. אנו הפחתנו
את מספר העובדים הזרים על ידי התלמות וחבונך של קצינים בעיקר, כי
הבעיה הקרית הייתה קצינים יהודיים, וכיום הגענו למצב שבסך הכל יש
לנו 49 קצינים זרים; כלומר, הגענו לכך שרוב החולים הם כולם יהודים
והקצונה הגבוהה היא גם כן כמעט כולה סודכבת. מקצינים יהודים. חסרים
לנו קציני סוכנות. בהשוואה לצוות אחר, אפשר להגיד שכיום יש כבר
בארץ צוות יהודי מלא. בטבלה זו אתם רואים שאנו מעסיקים עוד 45 עובדים
זרים בכל האניות, אך כדי פעם אנו מסחררים כמה מהם. ישנו עוד מספר
קטן שאנו מתקשים בסחרורו, כי האנשים אינם יכולים לחזור לארצותיהם.
יש לנו עובדים זרים שעבדו בצי העפלה, מספרים שאינם יכולים לחזור לספרד.

מספר העובדים הזרים קטור בטאלת העדיקה;
במידה שיש מספר גדול יותר של עדיקים, ועל פי רוב באמריקה, אנו מוכרחים
לקחת מסט אנשים זרים. לפני 3 חדשים הפליגה האניה א. גרץ עם צוות
יהודי מלא, אולם באמריקה ערקו 5 יהודים והיה הכרח לקבל 5 אמריקאים.

אם אני מדבר על בעיית העדיקה, אני צריך
לציין כי באניה ירושלים שיצאה לאמריקה עם צוות של 247 איש, שמהם היו
בסך הכל 12 זרים, ערקו 2 יהודים, זהו כבר הישג ניכר, ויש מי שאומר
כי הייתה לכך השפעה של החוק העומד להתקבל הכנסת.

ועתה ברצוני לעבור לשאלת שכר העבודה והוצאות הכרוכות בהחזקת הוצאות. השאלה העקרית היא, אם הימאי אצלנו מקבל פחות או יותר כסף. כסובגן שעל שאלה זו קשה להשיב, וקודם כל מפני שידוע דבר אחד יסודי, שהימאים עובדים קשה מאד; הם עובדים בתנאים אובייקטיביים קשים מאד מחוץ לזה שהם רחוקים מהבית ומהמטפחה. אי אפשר להשוות עבודה זו עם כל סוג אחר של עבודה. מה שכן אפשרי והכרחי לעשות הוא, להשוות את שכר העבודה שלהם עם שכר העבודה של ימאים אחרים. לא כל הציים מסלמים אותה מסכרות. ישנם ציים שמסלמים הרבה מאד, ביניהם אחד שאף פעם לא נסתרוה אתו, וזהו הצי האמריקאי. ישנם ציים שמסלמים פחות לא בהטווחה אתנו בלא בכלל, כמו הצי האיטלקי, התורכי והיצוני. אבל אנו הטוינו את המסכורת שלנו עם המסכורת של הצי האנגליה שנחשב לצי מתקדם בטוח זה.

לפניכם מונחת טבלת המסכורות לפי החוזה של 1952. אני צריך להוסיף, כי רק אמטל חתמנו על חוזה חדש לסנת 1953, ובו ישנם שנויים לטובה, כמו בכל חוזה עבודה שצריך להתקדם מדי שנה בטובה. אבל למען האמת, ההפרטים לא יהיו גדולים, כי ההטבות היו בטוח הסוציאלי בעיקר. בטבלה לפניכם מצויינת מסכורת היסוד של כל סוגי הדרגות ותוספת היוקר. אצלנו ישנה תוספת מספחתית, וההטבות קיימת בצי הבריטי. בצי הבריטי אין תוספת מספחתית, כל הימאים מקבלים אותו השכר. אצלנו יש תוספת מספחתית של 12 לירות לחודש לנפש פלוס 7 ל"ס. כן יש אצלנו תוספת ותר ושעות נוספות בדרגות הנמוכות בלבד. יחד עם התוספות הסוציאליות. והאט"ל מגיעה המסכורת של רב חובל עד 440 לירות ועד ל-97 לירות לנער סיפון.

האט"ל מקבלים הימאים הוא חלק מהמסכורת והוא נתן במטבע זר. נוסף לשכר הקבוע במטבע זר שהם מקבלים, הם מקבלים 13,600 בעד כל נפש תלויה במטבע זר; נוסף על כך הם מקבלים מטבע זר אם האניה נמצאת במסלל זר יותר מאשר 14 יום, וזאת הוא שוהם בחו"ל יותר מ-4 חדשים.

אני רוצה להפנות את תשומת לבכם להוצאות הסוציאליות, שאצל הקצינים הן מגיעות ל-33 אחוז מהמסכורת. הקצינים אינם מקבלים שכר עבור השעות הנוספות שהם עובדים בהם, ולכן הם נקראים אצלנו עובדים קבועים, ובעד זה הם מקבלים מסכורת גם בזמן שהם נספים לאניה בחוף. נוסף לכם הם מקבלים זכויות אחרות, שזה כאילו תמבול בעד השעות הנוספות; קצין יכול לקחת את מספחתו לחו"ל פעם בשנה.

נוסף על כך הם מקבלים פאמנוהסתלמות, כלומר, הם מקבלים מסכורת של 3-4 חדשים פלוס תוספת כלכלה בשעה שהם נמצאים בקורסים ומתכווננים לבחינות קצונה. קורס כזה עובדים 3 פעמים: פעם ראשונה כדי להיות קצין, פעם שניה - קצין ראשון ובפעם השלישית - הב-חובל.

אצל המלחים אחוז ההוצאות הסוציאליות מגיע ל-21, וזה, מפני שאמלח מקבל גם בעד שעות נוספות.

אנו הכיבונו טבלה שניה שבה מפורטת המסכורת של המלח הבריטי, שהפכנו אותה ללירות ישראליות לפי 1,000 ל"ג.

אני רוצה להפנות את תשומת לבכם להבדל בהוצאות הסוציאליות בינינו לבין הצי הבריטי. אצלנו ההוצאות הסוציאליות למלחים מגיעות ל-21 אחוז, ואצל האנגלים ל-10 אחוז. זה מוכיח, שאצלנו המסכורת היא פי שניים מאשר בצי הבריטי.

הצוה כדי להטלים את התמונה הטוינו את כל ההוצאות של כל האניות שלנו מסנת 1952 לאלו של האנגלים, וזה בטבלה מס. 4.

עד לפני כמה זמן היתה התקן שלנו הרבה יותר גבוה מזה של האנגלים, אבל כיום אנו מתקרבים לתקן שלהם. שאלת התקן היא פשוטה מאד; האנשים שלנו יותר מוכשרים ללמוד את המקצוע, ולומדים אותו יותר מהר, ואין להשוותם עם שאינם יהודים שאצלם זה נמשך שנים. אבל זה חייבם רם למצודה. המצויינים שלנו שוליים יותר מהר ויעררה סוררים

יותר סדר את החינות, אבל בדרגות הנמוכות, מסנם האנשים תופסים את העבודה, אבל רוב העבודה של העובדים בדרגות נמוכות היא עבודה שחורה. וכמון יש שמלת תפוקה ממינה קטורה עם המקצוע, ופסטה זה הגול חזק יותר אבל מינבי חושב, שדבר זה צריך להדאיג אותנו, כי אנו מתקרבים לתקן. הנורמלי ויש לנו אמביציה לרדת מהתקן הנורמלי.

המטבע הזר שמקבל הצוות שלנו מגיע ל-30 אחוז מהמסכורת בכל הדרגות. אם להוסיף לזה את המטבע הזר שהוא מקבל בהוצאות אחרות, הרי סכום המטבע הזר עולה על 50 של מסכורת היסוד. אם לפי חסוב זה נעשה את ההשוואה בין המסכורת שמקבל הצוות אצלנו ובין המסכורת שמקבל צוות אחר, הרי המסכורת של הצוות שלנו גדולה יותר.

הסנה ממטרנו השתלמות ל-36 קצינים מהאגרה. נוסיף לכך אנו מקיימים מפעל מסותף עם סדר החבורה בטסה השתלמות על ידי כך שאנו מאפשרים לבוגרי חיל היה לעלות על מניות שלנו לתקופה של 6 חודשים, קודם של הכשרה מזורזת, ובתום הקורס הזה הם מקבלים דרגה של מלח. כן נמצאים על מניותינו בוגרי בי"ס הימי בתנאים של קצין, פרט למסכורת. הסנה קיימנו 150 ימון עיון לימאים, והעברנו אותם בבי"ס של פעילי ההסתדרות לסבועיים ימים. כל ההוצאות הן על חשבון החברה וכן מקבלים הימאים את מסכורתם. מפעל זה הוא פרמטנטי במידה שהאנשים מגיעים סבטיעה רחוקה.

הוצאות

בטבלה שלפניכם ישנן שיפורים שהכנסנו במגורי הצוות. הוצאות שלו מלוות כל מניה, וכמוכן שהדבר תלויא במצב המניה, אם היא חדשה או ישנה. בדרך כלל, בזמן שבנינו את המניות החזיקות שלנו קיימנו התייעצויות עם אגוד הימאים, והוא אשר את תכניות השיכון של הצוות, ולפי אשר זה בנינו את המניות. במידה שאנו רוצים לשנות מניות ישנו, גם אז אנו מתייעצים עם אגוד הימאים, ובמניות ירוסליט וכנרת הסקענו לא פחות מ-10 מלפיה לירות בכל אחת מהן בקשר עם שנוי המגורים.

יש לנו טעיף של הלוואות לימאים קטור בעיקר עם דיור. בדרך כלל, כאשר הימאים היו נכנסים לשיכון היו מקבלים את הכסף מקופת התגטולים, ואף פעם כסף זה לא הספיק. בזמנו יצרנו קרן שסתמפת בהוצאות השיכון של הימאים באותו סכום שהוא מקבל מקופת התגטולים. אך גם זה לא הספיק, ועל כן יצרנו קרן שלישית של הלוואות, ומדובר הוא על הלוואות מ-500 עד 1000 לירות, ובמקרים יוצאים מהכלל, גם יותר. אבל כל הסדורים האלה אינם מספיקים כדי לפתור את שמלת השיכון של הימאים. עכשו הגענו להסכם עם סדר העבודה והשיכון העממי על שיכון ל-100 ימאים במשך שנה זו, והחברה תסתף בזה ב-1500 לירות לכל ימאי. אחוז הוצוקים לדיור הוא שליש מכלל מספר הימאים.

יש לנו סדר מיוחד הנקרא סדר ליחסים עובדים. סדר זה הוא מעין המקטר בין הימאי, סוסדות החברה והחברה בטמלות מיטיות של הימאי - הטבת הלוואות, ביקור אצל חולים, שיפול בחולים, וגם בטסה התרבותי.

בטיכום ברצוני להגיד היחסים שקיימים כיום בין הימאים והחברה, נראה לי שהם מספיקים, כלומר, בוצרו יחסים טובים. אך כמובן, מלה הם תמיד יחסים של נותני עבודה ועובדים, אך לא במופן יסיר מלא באמצעות אגוד הימאים. במידה שיש לנו יחסים עם הימאים, היחסים הם תקינים בהחלט. אבל אנו מוזהרים על דבר אחד, צריך להיות בר לבגד עינינו: מספר ואמסר להיטיב את היחסים, זהו דבר שמין לו סוף, אבל יש מיזה שהוא גבול הפוגע במסמעת במניה, והם מיטהו דואג לחנוך הימאי, ולא רק להטיב את היחסים, הוא אינו מסדר מסמעת זו.

ועתה, כמה מליט ביחס לעריקה. בבטחון מלא אני יכול להזים מיזו שהיה הנחה שיש קטר בין העריקות ובין התנאים של הימאים במניה. כל עריקה יש לה ביטוק מיטי של כל מיטי ומיטי. לכל אחד

ואחד יש טיבה, אם רצון להסגור בחו"ל ולראות את העולם, אם יטמי מצא
בחזרה בחו"ל ואם מצא מספחה שהציעה לו לאשר מצלה: סקרים אלה הם
סקרים אינדבידואליים בהחלט. היו סקרים מסויימים שידענו עליהם, שהיה
גוף מסויים שרצה לעזור לעריקות ועל ידי כך להוכיח שהתבצעים-באניות
אינם טובים; היו סקרים שידענו מראש כי העריקות הוכנו על ידי כך
שהורידו לאנשים את החרדותיהם וחפציהם. לאחר חקירה מדוקדקת הגענו
למסקנה, שאמנם היו כמה אנשים שארגנו עריקות אלו. אני צריך להסתייג
ולומר, כי זה לא היה דבר כללי, כי רוב האנשים שהיו בויכוח גדול
עם החברה ועם ההסתדרות בקשר עם מצבו של היטאי, התנגדו למעשה זה.
רוב סקרי העריקה הם של בחורים בעלי ענף ספואי, אנשים שעבדו בעליה ב'
בפלי"ם ובפלמ"ח. זאת אומרת, שאלה הם אנשים רציניים בהחלט, בעלי הכרה
בעבר, שהיו צריכים להיות מביעים מיטיים חזקים מאד שהביאו אותם לידי
מעשה זה. כמובן שיש ביניהם גם כאלה שעשו זאת מתוך קלות דעת.

היו"ר מ. בנטוב: כמה עריקים נמצאים בחו"ל?

ב. עברי: לפי הערכתי 30 איש. בזמן האחרון חוזרים עריקים בכל אניה החוזרת לארץ. הם חוזרים בתור עובדים-נוסעים. מספר העריקים פדרך כלל מסתובב סביב ל-5%, ולפי הערכתי בזמן האחרון העריקה פחתה בהרבה.

אני נפגשתי באופן אישי עם כל אלה שחזרו, ואני מוכן להגיד כי תמיד הייתי מוכן לסלוח לאנשים אלה.

מ. פרלסטין: האם גיימא ספליץ על חנינה כללית לחוזרים?

ב. עברי: בהחלט, כי בסופו של דבר מתברר שהעריקה נעשתה מתוך קלות דעת, שכרות וסיבות מספחתיות. בכל אופן לא קרו אצלנו סקרים שאיש אחד ערק פעמים.

אני חושב שאריכים להעשות שני דברים: צריך להיות פרטום על חנינה כללית, ויחד עם זאת חוק קשה ומחמיר מאד.

היו"ר מ. בנטוב: אני מבין שהסיבה העקרית לעריקה היא, שהבחורים רוצים להסגור ולראות את העולם. האם לא נתן להכניס זאת לסלול של סדור קבוע, שהיטאים יוכלו להסגור בחו"ל חודש או חודשים בין הפלגה אחת לשנייה?

ב. עברי: זה אינו נתון מבחינה טכנית. אולם אנו יכולים לאפשר לאנשים קבלת חופסת, ואם עד היום במקרה שהיטאים בקשו חופסת, הם קבלו אותה, ונוסף על כך אנו נותנים לו הנחה מספחהמלאתחלט: חסמיאקוזה שהוצאות הנסיעה של מספחתו, והוא עצמו נוסע חנם.

אגב, אני חייב להגיד לזכותם של היטאים שלנו, כי הסכרות כמעט ואינה קיימת אצלם.

היו"ר מ. בנטוב: אני מודה לכם בעד האינפורמציה הרחבה שמסרתם לנו. ביטיבה הבאה נסמע את באי כוח אגוד היטאים באותן הסאלות. אני מניח שתתעוררנה בעיות נוספות, ואז יתכן שצומיין אתכם ליטיבה נוספת.