

מא

פרוטוקול מס. 24/ב  
מישיבת ועדת הכלכלה  
סיום ג' כ"ו סיון תשי"ג-9.6.53  
בשעה 11.00

חברי הוועדה:

משתתפי ס:

- היו"ר מ. בנטוב
- ב. אבנאל
- י. אורי
- מ. זילבר
- א. כהן
- ש. לביא
- ע. סימון
- ש. פרלשטיין

ח ס ר י ם :

- ש. בבה
- ד. ליבשיץ
- ב. מזניה
- ר. פלדמן

מ ד ז מ נ י ם :

- מר מינץ - מטעם משרד התחבורה
- מר יערי - מטעם משרד התחבורה
- מר הנגבי - מטעם משרד המשפטים

- א. שרי - מטעם אגוד היטאים
- א. לוי - מטעם אגוד היטאים
- מר זיגפריד - מטעם אגוד היטאים
- מר ברש - מטעם אגוד היטאים

ס ד ר - ה י ר ם :

- א. המסך הדיון בחוק לתיקון פקודת הנמלים
- ב. שאלות ותשובות בהמשך לסקירה שנמסרה בישיבה הקודמת על ידי נציגי אגוד היטאים.

היו"ר מ. בנטוב:

אני פותח את הישיבה.

ש. פרלשטיין:

אני קורא בפרוטוקול מהישיבה הקודמת, כי הצעת שועדת המשנה לענייני הטבק תטפל בחוק לתיקון פקודת הטבק. אינני מסכים לכך, כי הייתי רוצה שגדון במליאת הוועדה בחוק זה היות ויש לי להציע מספר ניכר של תיקונים.

היו"ר ס. בנטוב:

היות וכבר העברנו את החוק לועדת המשנה,  
אני מציע שועדת המשנה תקח בחשבון את  
הערותי, ומה גם שהחוק במילא יועבר למליאת הועדה.

אנו עוברים לסעיף א' בסדר היום - חמסן  
הדיון בחוק לתיקון פקודת הנמלים.

מר סינץ:

בישיבה הקודמת התעכבנו על התיקונים  
המוצעים לסעיף 15. היינו על ההצעה  
להגדיל את שערי הקנסות מ-25 לירות ל-250 ומ-50 לירות ל-500 לירות. אני  
קראתי את פירוט העבירות שהקנסות האלה מטילות עליהן, וחבר הכנסת חזי  
בקט לבדוק כל סעיף וסעיף לחוד כדי לראות אם העונש עומד ביחס שווה למידת  
חומרתה של העבירה. בענין זה אני רוצה להגיד רק זאת, שהעונש שאנו מבקשים  
פה להגדילו הוא עונש מבטיח, זהו המבטיח שבית המשפט יכול להטיל על  
עבירה זו; אין כאן שום מבטיח והדבר נתן לשיקול דעתו של בית המשפט  
בכל מקרה ומקרה לפי חומרת העבירה. אבל כמון שאי אפשר להטיל קנס של  
25 לירות לעומת מאסר של 3 חודשים, כפי שהוא קבוע במעילי חוק אלה. כל מה  
שאנו מבקשים לעשות כאן הוא, להתאים את השעור המבטיח של הקנס לשעור  
המבטיח של הקנסות המוטלים על ידי הכנסת בחוקים שהיא מחוקקת בימים  
אלה. אם אפשר לומר כך, הרי השער הוא - לשנת מאסר - 1000 לירות, ל-4-3  
חודשי מאסר - 500 לירות. אנו הלכנו בעקבות הסולם הזה והצענו הגדלת הקנסות  
כך, שבכל מקום שהיה 25 לירות, יהיה מעתה - 250 לירות ובכל מקום שהקנס  
היה 100-10 לירות הצעתנו להגדילו ל-500 לירות.

ס. וילנר:

אני מציע ללכת בדרך שהציע חבר הכנסת חזבי.  
זאת אומרת, לא להכליל את כל העבירות  
בסעיף 15(1). את הסעיף 15(1)(ו) של החוק המקורי אני מציע למחוק בכלל, מי  
לדעתי, אין להעניש אדם על עבירה מסוג זה בגדר חוק זה.

מר סינץ:

חוף פירושו - נמל, ובמל זה איזור סגור  
שיש בו סדרים שצריך לקיימם כי אחרת  
העבודה תופרע, והמטונה על המל רשאי לצוות על החזקת הסדר והסדורים  
הנאותים בתחומיו. דבר זה נעשה על ידי צווים רשמיים המתפרסמים ברשומות.

ס. וילנר:

בסעיפים 15(1)(ו), 15(1)(ז), 15(1)(ח) אני  
מציע לבטל את עונש המאסר, וכמוגן שמתוך כך  
גם הקנס צריך להיות קטן יותר.

ס. פרלמטין:

ביחס לסעיף 15(1)(א), לא כתוב מי צריך  
לקבוע את התעריף. הייתי מבין מילוי היה  
כתוב, שהתעריף קבוע על ידי רשות סוסמכת.

מר סינץ:

כל תעריף מתעריפי שרותי הנמלים חייב  
להקבע בצו על ידי שר התחבורה, וזה לפי  
סעיף 10 לפקודת הנמלים.

ס. פרלמטין:

אם כן, הייתי מציע למחוק בסעיף זה את  
המלים "הצוהג באותה שעה".

מר סינץ:

זהו תרגום פסול מאנגלית, והתרגום הנכון  
הוא "עומד בתקפו".

היו"ר ס. בנטוב:

אני מצין שההצעה היחידה היא הצעתו של  
חבר הכנסת וילנר - להפריד בין 5 הסעיפים  
הראשונים ל-3 הסעיפים האחרונים, שעליהם יוטל עונש כספי בלבד.

אני מעמיד להצבעה הצעה זו.

ה צ ב ה

הצעת חבר הכנסת וילנר - נדחתה

סעיף 15 כפי שהוצע על ידי הממשלה - נתקבל

הסתייגות לחבר הכנסת וילנר

מר סינץ:  
בסעיף 4 אנו מציעים להוסיף סעיף קטן (5):  
"אדם שקיבל על עצמו תפקיד בהטת עניה  
מבלי שיהיה מוסמך או שהוכר כמוסמך על פי פקודה זו או כל תקנה שהותקנה  
לפיה, למלא אותו תפקיד, דינו - מאסר עד שנה אחת או נקט עד אלף לירות  
או שני הענשים כאחד." כוונת הסעיף ברורה מתכנו.

ש. פרלסטין:  
האם אין ביגוד בין המלים "מבלי שיהיה מוסמך  
או שהוכר כמוסמך"?

היו"ר מ. בצטוב:  
הנוסח צריך להיות כך: מבלי שיהיה מוסמך  
ומבלי שהוכר כמוסמך.

מר סינץ:  
הכוונה היא לסמיכות על פי פקודה זו, ובאחד  
התיקונים הבאים מיד אחרי תיקון זה,

בפיסקה ו' מדובר על אופן ההסמכה.

היו"ר מ. בצטוב:  
מהו ההבל בין מוסמך והוכר כמוסמך?

מר סינץ:  
ישנם אנשים שקבלו סמיכות מרשות המדינה  
אחרי בחינה על ידי המועצה הבוחנת, וישנם  
כאלה שיש להם תעודות זרות, ותעודותיהם הוכרו בתעודות מוסמכות.

מר יערי:  
באניות ישראליות אינם עובדים רק אזרחי  
הארץ. כל אזרח ישראלי חייב לקבל את  
סמיכותו במוסדות שלנו, אבל עובדים גם זרים שקבלו סמיכות מארצות אחרות,  
ויש תעודות שאנו מוכנים להכיר בהן כטוות לתעודות שלנו, אבל אם בא רב  
חובל שקבל תעודה פנסית, שאותה אפשר לקנות במטבע, לא נכיר בה במוסמכות.

היו"ר מ. בצטוב:  
האם לא פשוט יותר להגדיר בהגדרות מה פירוט  
"מוסמך"?

מר סינץ:  
זה יופיע בתיקון המוצע לסעיף ו' שבו מדובר  
גל כך, שטר התחבורה תסמי להתקין תקנות  
בענין ההכשרה הדרושה לקצינים.

י. אורי:  
לדעת, העונש צריך לחול על בעל האניה  
ולא על מי שמקבל על עצמו להוסיף את האניה.

מר סינץ:  
יש הוראה האוסרת יציאת אניה מנמל ישראלי  
מבלי שיש עליה צוות מוסמך כהלכה.

ב. אבניאל:  
האם אפשר להטיל ענס על רב חובל שאינו  
אזרח הארץ?

מר סינץ:  
אנו רטאים להטיל ענס גם על אזרחים זרים  
זרים במידה שהם עובדים על חוקי המדינה.  
אם הכנסת תחוקק חוק שיטיל חובה כזאת גם על בעלי אניות זרות, הרי שחוק  
זה יחייב, אבל אז הטאלה היא, באיזה מידה זה יעמוד בהתאמה לסטפס הימי  
הבינלאומי.

ש. פרלסטין:  
אני מציע לנסח סעיף (5) בצורה זו: אדם  
שקבל על עצמו תפקיד בהטת עניה מבלי  
סיהיה מוסמך או שלא עבר את הבקרת של תעודת סמיכות זו, על פי פקודה זו...

היו"ר ס. בנטוב:

אני חושב שעלינו לבקש ממסדר התחבורה  
לבטח סעיף שיטיל עונש גם על בעל האניה  
ובן-סעיף שיבדיל בין "סוסטן" ו"הוכר כסוסטן".

אנו עוברים לסעיף ב' שבסדר היום - טאלות  
ותסובות בהמשך לסקירה ששמענו בישיבה הקודמת פנציגי אגוד היטאים.

א. טרי:

לפי הצעת היו"ר אמצמנו את המטלחת ושינינו  
את הרכבה, והיום סופיעים אתנו הח' זיגנפלד  
טרק לפני ימים אחדים ירד מהאניה ובכנס לעבוד במזכירות, והח' ברס שהוא  
נציג המחלקה לאגוד מקצועי.

א. טרי:

ברצוני לספור לכם את החוזה החדש שחתמנו  
עם החברה באחד במאי.  
אנו מבקשים את סליחתכם שלא יכולנו להמציא  
לכם את הערותינו בכתב לטבלאות של חברת שהם. המספרים ששהם מסרה הם נכונים,  
ואין לנו כמעט מה להעיר למספרים כשלעצמם. יש לי להעיר רק כמה הערות לדרכי  
ההסווא ולכפאה הסטיסיטיקה, כי זה עלול במקצת לשנות את תפיסת העניינים.

וקודם כל הערה אחת עיקרית: בהרכב המסכורת  
של שהם נקבע שהתוספות הסוציאליות לקצינים מהוות 35 אחוז מהמסכורת, כאן  
ישנה טעות. אנו הערנו על כך פעמים אחדות לאנשי שהם, והם חוזרים על כך,  
כי זה נוח להם יותר מבחינה סטיסיטית, אך התוצאה היא אותה תוצאה, אלא  
שאי אפשר להגיד, כי התשלום שנתן עבור שעות נוספות זוהי תוספת סוציאלית.

היו"ר ס. בנטוב:

נדמה לי שאנשי שהם אמרו, שהקצינים מקבלים  
תוספת שעות נוספות קבוע כחלק מהמסכורת.

א. טרי:

הקצינים אינם מקבלים תשלום בעד שעות  
נוספות, אלא כל קצין עובד שעות עבודה

בהתאם לצרכי העבודה, והם מקבלים תמורה באמצעות כמה הענקות מיוחדות  
שהטגנו אותם בשנה האחרונה, כגון: הסתלמות; כל קצין יכול אחת לשנה,  
לאחר השלמה של שנתיים עבודה, לרדת לחוף ולהסתלם על-חשבון החברה שלושה  
חדשים ולהתכוון לבחינות גבוהות יותר. בדרך-כלל הוא יכול להיכחן פעמים  
אחדות. אם זהו קצין בדרגה של חובל שלישי, והוא הולך ללמוד ולהתכוון  
לבחינות של חובל שני, הוא יכול 4 - 3 חדשים ללמוד על-חשבון החברה  
חלקב את מסכורתו מאת החברה. למעשה הוא יכול לעבוד בחינות סטיכות  
יותר גבוהות כעבור שנה וחצי, כי החוק מחייב אותו לעבוד בדרגה הנמוכה  
שנה וחצי.

החברה, במסטיסיטיקה שלה, הגיעה למסקנה  
שהיא מוציאה 2% ממסכורת הקצינים להסתלמות זו.

דבר נוסף היא החופשה המיוחדת תמורת  
שעות נוספות. קצין ראשי מקבל 21 יום, ועוד יום נוסף לכל שנת שירות,  
כתמורה בעד שעות נוספות. זהו גם כן אורה של תשלום בעד שעות נוספות.  
נוסף להענקות אלו, יש לו עד זכויות שאקצין - וזה מקובל בכל העולם -  
הוא קבוע בחברה, ואין מפטרים אותו בין אניה לאניה, כפי שיכולים לנהוג  
לגבי ימאי, אלא הוא יכול להיות מפוטר רק אם תנועת העבודה בחברה  
מצטמצמת.

הערה כללית שניה לסם תיאור התסובה הכללית -  
בחברות הקטנות, מלבד חברת צי"ם, קיימים תנאים אחרים לגבי הקצינים, ונסם  
הם מקבלים תשלום יסיר עבור שעות נוספות.

חברת שהם מודיעה על כך שהיא מחבת פרחי קצונה וחניכיים, רק לשם הפחית הענינים, אנו רוצים לציין, שזו איננה הוצאה של החברה שאינה חוזרת אליה; החברה נהנית מעבודתם של החניכיים האלה, כי המסכורת שהם מקבלים היא נמוכה מאד. החניכיים שמכשירים את עצמם באניות בהכשרה מזדרימה, התשלום לעבודתם נתן להם ממסרד התחבורה ולא מהחברה. החברה נותנת להם רק אוכל. החניכיים הם בדוברים או יוצאי חיל הים שהכשירו את עצמם בחיל הים, או צעירים שהתחנכו בקורסים של החבל הימי לישראל, או דייגים לשעבר, על כל פנים צעירים שהם בעלי הכשרה מקצועית מוקדמת ורק צריכים להטלים את ידיעותיהם.

הערה נוספת בקשר לטבורים. החברה הביאה כמה דוגמאות על הסקעות בתיקון הטבורים ותנאי החיים. אנו יכולים רק לחזור על הערותינו מהיטיבה הקודמת, שאנליה ישנה תובעת יותר תיקונים ויותר הסקעות ונמניה חדשה חוסכת, כמובן, כסף רב.

אשה לתביעתנו למחיקה ימית, אנו חושבים שכל עוד אינה קיימת תחיקה כזאת, צריך להיות מסגרת מנימלי המבטיחה לימאים תנאי חיים באניות, וזה צריך להיות קבוע או בהסכם הקולקטיבי או בהוראות של מסרד התחבורה. הדוגמאות שביאה החברה על הסקעות בתיקוני הטבורים מחזקות רק את טענתנו זו.

אנו רוצים להעיר לטבלת המסכורות של החברה, כי במקורה אחת אנו חושבים אותה לבלתי מדוייקת, אם כי איננו יכולים לבסס זאת עכשו. אם החברה לקחה כמטוצע ימאי בעל שתי נפשות תלויות, זו היתה טעות. אנו חושבים שהמטוצע המספחתי אינו עולה על נפש תלויה אחת.

היו"ר ט. בנטוב:  
הייתי רוצה שלא נדבר על מלח מטוצע או על רב חובל מטוצע אלא על משהו סיפורי. אני מציע שלשם הסוואה ניקח רב חובל שיט לו שני ילדים ומלח כסיר בצו שלנו ובצי האנגלי.

מסכורתו של רב חובל ישראלי - פה הפירוש שבטבלה להוצאה על ידי חברת להם - מסתכמת ב-201 לירות. האם נכון הדבר?

א. טרי: כן.

היו"ר ט. בנטוב: כמה הוא מקבל נוסף לזה במטבע זר?

א. טרי: 41 ל"ט.

היו"ר ט. בנטוב: לעומת זאת מסכורתו של רב חובל בריטי היא - 86 ל"ט. כלומר, אם רב חובל ישראלי מקבל 41 ל"ט ו-201 לירות, ההייה ההפרש של 45 ל"ט. ואז פרט הדבר שהוא מקבל 4,4 ל"ט לעומת לירה אנגלית אחת. יוצא אפוא שלפי המקור הבריטי רב חובל ישראלי מקבל יותר מרב החובל הבריטי, ולפי הקורס הבלתי רשמי - פחות מרב החובל הבריטי.

מצד שני, מסכורתו של מלח כסיר מסתכמת ב-119 לירות.

א. טרי: נוסף לזה הוא מקבל 20 ל"ט ושני שלינינג.

היו"ר ט. בנטוב: אותו מלח כסיר בצי הבריטי מקבל 26 ל"ט. זאת אומרת כי המלח שכסיר שלנו, נוסקבל לעומת 26 ל"ט - 20 ל"ט ו-119 לירות.

א. טרי: לזה התכוונתי כאשר אמרתי, שהתוספת המספחתית קובעת לא מעט את אופי ההסוואה. חברת שהם, וזו אולי הטעות היסודית שעטתה במספרים שלה, לקחה מספרים ממרץ 1952, ואז תוספת היוקר היתה 60 ל"ט.

ההבדל הגדול שנוצר בין המסכרות הישראלית ובין המסכרות הבריטית נובע מדבר אחד עיקרי - מהעלאת המסכרות כתוצאה מההתיקרות ותוספת היוקר, וכתוצאה מחישוב מסויים שנעשה על ידי ועד. וליפיק מסויים. אם בשנת 1952 קבל מלח כסיר ישראלי 41 לירות יסוד ו-12 לי"ט שהן בערך 35 לירות ישראליות, כלומר 76 לירות ישראליות, הרי באותו זמן קבל היטאי הבריטי 25 לי"ט. בדצמבר 1952 קבל כבר היטאי הישראלי מסכרות שהיתה מורכבת מ-41 לירות יסוד, 37 לירות תוספת יוקר ו-12 לי"ט, ועל ידי כך עלאה ביטורתו ב-50 אחוז על המסכרות של המלח הבריטי.

הערה נוספת לטעם הבהרת ההשוואה. סעיף התוספות הסוציאליות אצל הבריטים אינו כולל כמה דברים שיטנם אצל הבריטים ואינם אצלנו; לבריטים ישנם שירותים מסטלתיים שאינם בתנים על ידי מסטלתנו ואף לא על ידי החברה; יש להם ביטוח נגד חוסר עבודה ובטוח נגד מחלה שאצלנו הוא מסתלם על ידי היטאי עצמו. לקצינים האנגלים יש קרן פנסיה שאינה קיימת אצלנו.

נוסף לכך תבאי הבריטים הם תנאי מנימום, אצלנו התנאים הם תנאי מינימום ומכסימום כאחד, זפרט לסקרים יוצאים מן הכלל אין פרטים מתנאים אלה. מה שנקבע בהסכם הקולקטיבי בין החברה והאגוד, זה מחייב. אצל הבריטים ישנם תנאי מינימום שנקבעים על ידי הא.ב.נ.ב. אך אין חברה רצינית באסריקה שהתנאים בה אינם עולים על תנאי המינימום. דפי החובלים, מכונאים ראשוניים וטכנים עובדים לפי הסכמים פרטיים, ויש גם הסכמים שמורכבים על חוזים.

הינ"ך ס. בנסוב: ועתה אנו עוברים לסאלות.

ע. סימון: אתם דברתם בישיבה הקודמת על בעיית העריקות. אני יודעתכי האטה מתמידה בעבודתה מאד ומסוגלת לערוק פחות. מדוע אין איפא נשים בעבודת הים, שהיא אינה עבודה פיזית?

ס. לביא: האם אתם, נציגי אגוד הימים, בתור המחראים ליטאים, כאשר אתם ניגשים לחתימת החוזה עושים גם חשבון של העסק, אם העסק הזה יוכל לעמוד בהתחרות או לא? האם אתם דואגים לכך, שהפועלים לא יאבדו את מקום עבודתם על ידי סתיחת החבל יתר על המידה?

ס. וילנר: אני רוצה לשאול את שאלותי מתוך הנחה שאני צריך לדבר עם נציגי הפועלים ולא עם נציגי המעבידים למרות שהדו"ח שלי הוא, שכמה דברים שהציגו נציגי הפועלים היו מתאימים למעבידים.

א. כיצד יתכן שנציגי הפועלים יעשו השוואת הסר עם חברות אניות זכות מבלי לקחת בחשבון את הדבר היסודי בטביל העובד, את המחירים ואת שנוי המחירים באנגליה ובישראל?

ב. האמנם אין לכם, כנציגי היטאים, שום הערות לחוק מחוץ לאותה הערה לבטל את ענש המינימום. אבל בחוק ישנם סעיפים אחרים חסורים מאד; למשל, אין המדובר רק על עריקה בחו"ל אלא גם על עריקה בארץ; פירוש הדבר, שאם היטאים יכריזו שביתה, לפי החוק הזה, יוטל עליהם עונש. האם לא שמתם לב לכך, כי ישנם כאן סעיפים הפוגעים בחופש היטאי?

ג. האם אתם מסכימים לסעיף 14(4)(ב): "יראו כמי שעדק מאניה כל מי שנסכר ושירת כיטאי באניה ונטטה ללא רשות על מנת שלא לחזור אליה?"

ב. מבני אל:

א. האם יש מסיכה מספיקה לצעירים לטקצו  
זה, ומה אתם או האורים עושים כדי

להגביר את המסיכה הזאת?

ב. מהו אחוז הקצינים גלים את המעיר

הנותן להם זכות להסתלמות אחרי כל שנה?

ג. מסרו לי, כאילו באופן יחסי ישנו באניות

שלנו יותר ימים עובדות מהטוואה לאניות זרות. אינני יודע על כך, ואני הייתי מעוניין לטמוע את דעתכם.

ד. מה לדעתכם הסיבה, שהחברות שלנו לא זן

בלכד שהן מפסידות כסף, אלא שהוצאות הנסיעה בחברות שלנו עולות יותר מאשר בחברות זרות?

ה. מסרו לי כאילו ישנו בזבזן ניכר בהנהלת

הענינים ובהוצאות ההנהלה. אני מעוניין לדעת מה אתם יודעים על כך, באיזו מידה הדברים נכונים ואיך זה מתבטא?

ו. אני מתעלם מהבדלי הולנסה, אני לוקח בחשבון

מה מרוויח ימאי לפי חישוב ריאלי של המטבע, ואז - האם דרגת הכנסותיו נופלת מזו של הימאי בצי הבריטי?

י. אורי:

באשר כאן באופן מליצי "אנו עומדים עם הגב לים", אני סבור אחרת - אנו עומדים עם הגב

ליבשה, כי במצב הגבולות שלנו כיום אנו זקוקים למרחב מחיה דרך הים.

בשאלו כאן שאלות כלכליות, שהן חשבנות מאד,

אבל בהכירי את ההתישבות החקלאית אני יודע, שלא תמיד מכריעות השאלות הכלכליות, כי אם גם השאלות החברתיות - חברתיות-כלכליות, וחברתיות-מספחתיות. על כן אשאל שתי שאלות:

הם

א. מה/לדעתם התיקונים החברתיים הדרושים

כדי למנוע עירוקה? הייתי רוצה ליצור הדוי

אחר באניה שימסוך את הצעירים לטקצו זה. האם זה אפשרי? יכול להיות שבאניה זה בלתי אפשרי, כי אם מוכרח להיות מסמעת צבאית.

ב. מה אתם עושים להקמת מסקי עזר לפמאים

המסתכנים בחוף?

ט. פרלסטין:

אם אנו חושבים על התפתחות הסייט העברי,

ברצוני לשאול, אם יש כיום עודף במלחים או

מחסור, ואם קיים מחסור מה הן ההכנות שנעשות לגבי תוספת של מלחים במקרה שנרכוס אניות נוספות?

הינ"ר ט. בנטוב:

אני גם כן רוצה לשאול שתי שאלות:

א. באיזו מידה אתם מעסיכים את דחיפותה

וחטיבותה של החוקה הימית בקטר עם העריקה? האם אתם סבגנים שתופעת העריקה בלי תחיקה כזאת עלולה להפך לתופעה חמורה, וכיצד אתם מעריכים את הספעת התחיקה על תנודות העריקה בעתיד?

ב. האם אפשר ליצור איזה שהיא צורה של מתן

בחז"ל

חופסה/לימאים טרוצים לראות את העולם, ולפי איזה סדור ותור בין אניה לאניה?

א. טרי:

לשאלתה של חברת הכנסת מימון, - כ-30 נסים עובדות כיום בצי המסחרי; הן עובדות בתור

אחריות, טלגריות ומטפלות בילדים. בדרך כלל אפשר לוטר, כי אטה הנמצאת על אניה מספיעה לטובה על הרטה החברתית-המוסרית והתרבותית של הצוות באניה. אך אין להכחיש שאם אטה נמצאת יחידה, זה מגביר את המתח המיני.

לטאלתו של חבר הכנסת לביא - חשבנו על הדברים האלה לא מעט, וכמובן שיטנה תהום בין הגיטה של חבר הכנסת לביא לבין הגיטה של חבר הכנסת וילנר, כי ברור שכל אגוד של ימאים שמכבד את עצמו, ולא דוקא אגוד של הימאים הישראלים אלא כל אגוד שהוא, מוכרח להיות חרד לעצם קיומו של העגף; הוא מוכרח לסקול 7 פעמים לפני שהוא תובע איזו הטבת תנאים ושפור רמת החיים. האגודות הבריטיות, לטל, מתקדמות באיטיות אבל בבטחון, וההטיגים שהטיגו אותם, אינן צריכות להתבייש בהן. אם עד היום הזה עובדיה עובדי הסירותים, זאת אומרת, אנטי המסק באניות הבריטיות לא 8 שעות עבודה, אלא 10-9 שעות, ואם כבר 14 ועידות, שהתקיימו מדי שנה בסנה, של הימאים הבריטים החליטו לעשות משהו בכדי להוריד את מספר שעות העבודה, ועד היום לא קיימו זאת, הרי אין זה מפני שאינם חרדים לתנאי העבודה של חבריהם, אלא הם יודעים כי הספנות הבריטיות עומדת במצב של התחרות קטה עם הספנות הסקנדינבית והאמריקאית, והם חרדים לכך, שאם בשנת 1952 הועמדו קרוב ל-400 אניות בריטיות ללא תעסוקה, הרי יש טינה שבשנת 1953 מספר זה יוכפל. האמריקאים הם אולי היחידים שלהם לא איכפת הדבר, יש להם "דוד סם" עטיר, שיכול לשתום כל חור סמתהוה, והם יכולים להרשות לעצמם את הלוקסוס להעלות את המסכורות עד לגובה פנטסט.

אומר כאן גלויזות: כוחו של האגוד המקצועי של הימאים הוא כזה, שהוא יכול לאלץ כל חברה לתת את כל התנאים שהאגוד רוצה בו. אבל איננו יכולים לעשות זאת ואיננו מתכוונים לעשות זאת, כי אנו חרדים לא פחות לקיומו של ענף זה מאשר החברה, כי מה יצא אם היום נסיג תנאים טובים ונגדיל את המסכורות וטחר, וטחר החברה תצטרך להעמיד שליט מאבדותיה?

אינני רוצה לוטר, שהגורם היחיד לכוח ההתחרות של הספנות הישראלית שלנו הוא סכר העבודה. אך אילו אפשר היה, עוד לא בדרך של קואופרציה, אבל בניה בצורה זו או אחרת של שיתוף אינטרסים בין הגופים והחברה הפרטית והימאים, להנהיג שיתוף ברווחים, היה זה מגביר את יעילות העבודה.

אנו שואפים לכך שבשנת 1953 תוקם מועצת-יעל לענף הספנות. בשנת 1949 נקססה יעל מסותפת של חברה שהם והימאים ספעלה יפה, אך הימאים טוענים שהפעולות נפסקו בגלל גילוי רצון רע מצד החברה. אבל כיום בעטים מעצמים סחודטים להקטת מועצת-יעל מסותפת.

על כל פנים, הימאים יודעים שמחובתם להיות חרדים להטחן קיומו של ענף זה לא רק מבחינה לאומית, אלא מבחינת האינטרסים הפרטיים שלהם.

כאשר נסענו בסבוע טעבר ליטיבת ועדת זו ידענו, שאנו מופיעים בפני ועדה שבה מיוצגים חברים טובים מסיעות שונות, ועל כן חשבנו להציג את בעיותינו באור מסויים, אך הגענו למסקנה כי טוב לוטר את האמת. כמובן, שכל אחד רואה את האמת מתוך זווית ראיה אחרת, אבל אנו איננו יכולים לוטר דברים אחרים מאשר אנו חושבים, ואנו סבורים כי זוהי דעתם המוסמכת של הימאים.

ביחס לחוק, בדקנו אותו היטב, ואיננו חושבים שחוק זה עטוי להפסיק את העריקה. אם מליטה מחליט שמגיע למסקנה שהוא מנתק את הקשרים שלו עם הארץ לתקופה מסוימת או לחלוטין, אינני חושב שחוק חסור יותר או פחות, יעזור בעדו. אבל אנו סבורים שחקיקת חוק איזה שהוא היא הכרחית, כי המצב כפי שהיה עד עכשו הוא אבסורדי, כי זו היתה פסוט הפקרות, אני חושב שחוק זה עטוי יחד עם דרכים אחרות, כמו הכרזה על חנינה, להחזיר ימאים רבים מאלה שנמצאים בחו"ל, והוא עטוי להאיט את

קצ העריקה. כטובן, אן נסתפק רק בחוק, זה לא יועיל הרבה. אבל  
אם לחוק יצטרפו הסברה, חינוך ויצירת אנוכיה מסוימת, אני חושב שהחוק  
יועיל מאד.

לעצם החוק, אמרנו כבר שאיננו יכולים להסוות  
את ארצנו עם איזו ארץ אחרת, ולכן אנו צריכים להעניש יסאי ספפר את  
המסמעת הלאומית, כי אין זו מסמעת של האניה בלבד. נאמר על היסאי לעזוב  
את הארץ בלי רשות, ואם הוא עושה זאת - עליו לשאת בתוצאות. לעצם החוק  
אין לנו מה להעיר יותר. אני חושב שהכנסת וילנר לא הבין את הדברים  
כסורה. אין כל אפשרות, לפי החוק, למנוע סביתות או לאסור על סביתות.  
קראתי את החוק פעמים אחדות, ובוכחתי כי אין כאן כל זכר לאפשרות של סביעת  
סביתות. אני סבור, כי הערכתו של חבר-הכנסת וילנר נובעת מאי-ידיעת  
העניינים.

ישנו דבר מסוים שנקרא אי-הצטרפות של  
היסאי לאניה בגלל איזו סביבה. אם היתה זאת קטטה, או אם היתה זו  
מחלה. איט כזה אם איננו יכול להוכיח שלא-חורו לעלות על האניה היתה  
סיבה מספקת, צריך לשאת בתוצאות. אין לשכנח שהמסמעת באניה היא מסמעת  
כמעט צבאית, וסי שאינו מעוניין בשמירת המסמעת בצבא, אינו מעוניין בסמיחת  
המסמעת בספנות. המסמעת באניות טוכרחה להיות, לא אומר צבאית, אבל כמעט  
צבאית. באניה יש דרגות, יש שיפוט של יחיד, ואיט לא יבוא ויציע נוהג  
אחר, זה הנוהג הקיים בכל הארצות. אסר להבדלי המעמדות באניות, אני סבור  
כי בטובן זה אנו הליברלים והדימוקרטים ביותר. הטעם הרבה יותר חסור  
בצי האמריקאי ובצי האנגלי, שטם בעבירות כגון אלו - ולא רק בעד איחור  
לאניה בגלל סיבה מספקת, ישנם ענשים שחורגים ממסגרת חוק זה. מי שרוצה  
סלמור על המסמעת באניה, חייב לחוקק חוקים ולהכניס זאת למסגרת ולא  
לסמוך על רצונם הטוב של האנשים בלבד.

לשאלותיו של חבר-הכנסת אבניאל - קיימת  
מסיכה חזקה אצל הצעירים שלנו לענף הספנות. אם זה נובע מהרפתקנות  
בלבד, או מתוך רצון לשרת בענף חדש וחלוצי זה - אינני יודע.

היו"ר ט. בנטוב:  
האם זה אומר כי ישנם יותר קופצים מאשר  
סקומות פנויים?

א. טרי:  
כן. ישנו בית-הספר הימי שעומד להתרחב  
ולקבל צורה אחרת, וישנן יחידות ספורט  
כגון: הפועל, זבולון ואליצור, שמספקות חומר טוב ביותר לענף זה.  
בתקופת הגיאות, כאשר הצי קלט אנשים רבים, לא בדקו בציציותיהם של כל אלה  
שבאו להתקבל לצי, ולא קיבלו סכל הבא ליד. לכן נמצאים כיום בצי לא  
מעט אנשים שאולי היום לא היינו מקבלים אותם אילו ידענו כיצד התפתחו  
הדברים. אבל עכשיו נבדקים האנשים גם מבחינה אישית וגם מבחינה מקצועית.  
רוב הסועמדים שמתקבלים עכשיו לצי, למרות שיכולת קליטתו היא מוגבלת,  
הם יוצאי חיל היט או בוגרי אותם אגודות הספורט.

המדינה מסייעת לקיומו של בית-הספר הימי,  
מסתמפת בהחזקתו, ומקיימת מועצה בנחבת המקיימת קורסים להסתלטות לקצינים.  
קיים מחסור חמור בקצינים ובעיקר במכונאים; אגב, זוהי תופעה כללית  
בעולם כולו. והסיבה היא, שהמכונאי יכול להסתדר טוב יותר בחוף מאשר  
כל יסאי אחר שרוצה לעזוב את היים.

חבר-הכנסת אבניאל שאל באיזו מידה התקנים  
שלנו מסתווים עם התקנים של אניות זרות. הגרמנים, שעושים מאמצים אל-

מא

אנוטיים לשקם את הצי שלהם, נדמה לי שבשנת 1952 עלו על כל הציים  
שבעולם מבחינת תקן הצוותות. הם עובדיה עם מספר אנשים קטן ביותר  
ובאופן טוֹמֵץ מאד. האיטלקים והיווניים עובדים בתקנים הרבה יותר  
גדולים מאשר אנו, והאנגלים סתוויים לתקנים שלנו.

לא הייתי רוצה לענות על השאלה בקשר עם  
הפסדי החברות. בדרך-כלל מקובל בחוגי הספנות, כיבעניף הספנות ישגן  
עליות וירידות אולי יותר מאשר בכל ענף אחר. אם בעולם כולו מקבלים  
את גמר המלחמה בקוריאה באנחה של הקלה, הרי בחוגי הספנות לאו דווקא,  
כי זה עלול להכניס את חברות הספנות למשבר חסור. אין זאת אונורתם שהיטאים  
הישראלים מעוניינים בחידוש המלחמה בקוריאה. אבל בשנים 1949/51  
נהנתה הספנות הישראלית מקוניקטורה יוצאת מן הכלל, ואנו חוטבים  
שהחברות שלנו לא ניצלן כראוי. את הקוניקטורה הזאת מבחינת מספר  
הרסה של המצאות. אבל קשה לוטר, שהן מפסידות היום.

כן לא אענה על השאלה אם יש בזכוז בהנהלה,  
אם הזכרתי קודם את ועדת היעילות, אני סבור שהיא נכסלה, כי משלב מסויים נציגי  
היטאים סרבו להסתיין בתביעותיהם כלפי היטאים לספור דרכי העבודה, כי ההנהלה  
לא גלתה רצון מטפיק לבדוק את מנגנונה והוצאות ההנהלה. בדרך כלל בקרב  
היטאים רווחת הדעה שהוצאות ההנהלה והקיף המנגנון מנופחים הם לגבי היקף  
הספנות. לעומת זאת יש טענה מצד ההנהלה שהמנגנון נושא את עצמו על ידי  
עסקים אחרים שאין להם קשר ישיר עם הספנות בלבד, כמו: סוכנות, בטוחים  
וכו'. דבריהם אלה צריכים לבדוק אנשים שמבינים בענייני כלכלה יותר מאשר  
אנו. אגודי היטאים בארצות אחרות בדרך כלל מקיימים מחלקות מיוחדות למחקר.  
המנגנון שעומד לרשותנו והיכולת הארגונית שלנו אינם מאפשרים לנו לעשות  
זאת עדיין.

לשאלותיו של חבר הכנסת אורי, אנו מחליטים  
לא מעט בבעיות אלו. אנו חוטבים שעל ידי פעולת הסברה סוגברת אפשר להעלות  
את הרטה התרבותית, ואנו עושים מאמצים בכיוון זה. בשיחה שהיתה לנו עם  
ראש המטסלה, זמן קצר אחרי הטביחה, כאשר ביקש שבלטדו את כל התורה על  
רגל אחת סרבונו, אבל אטרנו רק דבר אחד, שאם יסקינו ביטאי רק החלק העסירי  
מטה מטטייעים בצבא, התוצאות תהיינה פי כמה יותר טובות.

חבר הכנסת אורי נגע בבעיה כאובה, בעיית  
הסיכון וההתייבות ליטאי עדיין לא הגענו למצב כזה שיכולנו להקים חוגים  
ואפילו גרעינים קטנים שיהיו ראויים להתייבות חקלאית, פרט לקבוצות  
יטאים שבעבר היו דייגים. אבל יש רצון בקרב היטאים להסתכן בצורה זו  
או אחרת בטכונות פועלים או בטכונות עירוניות. בזמן האחרון נעשה ניסיון  
לסיכון כמה עטרות יטאים במסגרת הסיכון העממי, ואנו מקוים שניסיון זה  
יצליח.  
יש לנו עודף בצעיריהם טרוצים ליצבא באניות  
בדרגות תמוכות, אך יש לנו מחסור חסור בקצינים.

אשר לסאלות היו"ר מר בנטוב, אנו חוטבים  
שיש דחיפות רבה בארך בחקיקת תחוקה ימית בכלל, ואילן היו שואלים אותנו  
מה עדיף - אם חקיקת חוק למביעת עריקה או חקיקת חוק ביחס למניטום סטנדרט  
למגורים ליטאים, הייתי אומר שהטבי חסוב יותר, אבל אני מבין שפסדינה  
במצב שבו היה דחוף יותר חוק למביעת העריקה. גם אנו חוטבים שיס צורך  
דחוף בחוק זה, ואנו כבר מאיימים בחרב זו על היטאים העריקים. לכן אנו  
חוטבים שהחוק הכרחי וצריך לחוקק אותו בהקדם.

האפשרות של מתן חופטה בחו"ל קיימת גם  
היום. כל יטאי יכול לקבל רשות לרדת מהאניה לחופטאץ שנים יטאים רבים  
סקבלו חופטה ללמודים, לבקור קרובים או למטרות ריפוי.

מר זיגפריד:

ברצוני להוסיף הערות קצרות לדבריו של  
הח" שרי.

אחוז העובדים האחרניים בקרב היטאים,  
הטרייטים את עצמם אחרניים כלפי הסדינה הוא יותר גדול מאשר בקרב  
עובדי היבטה, היות ואנו נמצאים על האניה במסגרת סאד סגורה ואין  
לנו טבע רב עם הנעסה בחוץ, סובן שנושא השיחות שלנו על פי רוב הוא  
ענין היטאות. ועד כמה שמתברר שאנו שואפים להטבת תנאי העבודה, אני  
צריך להודות כי תמיד קם מישהו ומחזיר אותנו לדרך הנכונה, לדרך החלוצית  
שאוסרת שצריך להתחשב בבנין הענף הזה. אבל יחד עם זאת אסור לנו  
לטכוח, שעבודתנו היא קשה טכנינה פיזית, ואנו עובדים 7 ימים בטכוע  
במסמרות לילה ויום, וכי אנו מנותקים ממשפחותינו ואין לנו אפשרות  
רבות להסתדר בצבטה. איננו דורשים עבור זאת פרטיה, אבל לפחות שוויקן  
בסכר עם עובדי היבטה.

אני זוכר, כאשר עבדתי על אניות בריטיות  
אותו נושא לשיחות היה קיים גם שם, אך הבריטים הגיעו למצב כזה שספן  
מסכורתו עלתה על מסכורתו של הפועל ביבטה. ואנו עדיין לא הגענו  
לכך.

אינני יכול להסוות את המסכורת שלנו  
בעלכה הפיננסי למסכורת של האנגלים, כי המסכורת של היטאי האנגלי  
אינה קבועה, והצרכים של היטאי האנגלי הם אחרים לגמרי מאשר אלה שלנו,  
היום הגעתי למצב כזה, שפחות או יותר אני יכול לפרנס את משפחתי במסכורת  
שאני מקבל. אבל אינני יכול לומר שמסכורתי עומדת על דמה גבוהה כזאת  
סיכולה לסכן את הספנות הישראלית.

אשר למסכורת עצמה, הח" שרי טכח להעיר  
דבר חשוב. אני גם כן עבדתי עם רבי חובלים אנגליים, ואני יודע שאין  
כמעט רב חובל אנגלי שמתפרנס על מסכורתו; הוא אינו מקבל את המסכורת  
המנימלית שמצוינת בחוזה, אלא מסכורת הרבה יותר גבוהה. נוסף לזה הוא  
מקבל הוצאות ביד רחבה. עד לפני 7 שנים הגיע סכום ההוצאות ל-60 ל"ס  
לחודש, ונוסף לזה עבור כל פעולה טבעטית על האניה הוא מקבל אחוזים.

היו"ר מ. בנטוב:

אני מודה לנציגי אגוד היטאים על האינפורמציה  
המקיפה שמסרו לנו.  
בישיבה הבאה נפגש בדיזון בחוק לתיקון  
פקודת הנמלים ואחר כך נשמע את נציגי חברת צ"ס.

הישיבה נועלה בטעה 14.10