

פרוטוקול מס' 87

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום ד', כ"ו באייר תשל"ה - 7.5.1975, בשעה 09.00

נכח: חברי הוועדה: י. הורביץ - יו"ר  
פ. גרופר  
מ. דרובלס  
ע. הורביץ  
א. זילברברג  
י. כהן  
א. לבנראון  
א. לבני  
י. שערי

מוזמנים:  
א. רפז - מנהל רשות הגמלים  
י. סינץ - משרד התחבורה, יועץ משפטי  
ע. אפרתנאל -  
א. חלפון  
ז. מתוקי - אונדסיז, קומדס  
צ. קינן - פרדס-סינדיקט  
י. שיקלר - קונטרס בע"מ

מוזכיר הוועדה: י. פלקסר

יועץ כלכלי לוועדה: ד. לב

רשמה: א. אשמן

סדר היום: המסך הדיון על מצב מסופי המכולות בנמל אשדוד

היו"ר י. הורביץ: גבירותי ורבותי, אני פותח את הישיבה.

לא כל הנציגים שהזמנו אותם לישיבה זו אמנם באו. רצינו שיהיו כאן כל אלה שהשתתפו בישיבה הקודמת פרט לנציגי העובדים ששמענו אותם בישיבה הקודמת והפעם צריך היה לייצג אותם נציג הועד-הפועל של ההסתדרות, ואני מצטער שהוא איננו כאן.

בישיבה קודמת נשאלו שאלות ונאמרו דברים, ובישיבה זו נרצה לשמוע תשובת רשות הנמלים להאשמות הכבדות שהוטחו בפני הרשות שלא אמרה את האמת לעובדים.

אברנאל: הגישה של משרד התחבורה למרכזי פיצול והאחדת מטענים מבוססת על שני מישורים:

הזמן הארוך והזמן הקצר. למה דרושה גישה כזאת? ענף המכולות התפתח בקצב מהיר מאד. בשנת 1970 הגיעו לארץ 80 אלף טון במכולות ובשנה האחרונה הגענו ל-1.2 מיליארד טון, פי 12. בדיקות ראשוניות הראו שיש יתרון לגודל בנושא זה וכן שחלק גדול מהמטענים שמגיעים במכולות יזקקו לשרותי פיצול, והאחדה. משרד התחבורה העלה רעיון שאפשר לצרף למרכז מכולות במרכז הארץ גם תכליקות נוספות כמו מרכז מטענים לאזור תל-אביב, שימנע כניסת רכב כבד לתל-אביב, ישמש מרכז אחסנה ועוד תכליות מסוג זה. כל השיקולים האלה הציבו לפני משרד התחבורה משימת תכנון גדולה מאד, ואילו ההתפתחות המהירה של התובלה-במכולות חייבה פעילות בטווח הקצר.

צריך לזכור שבעיה זו הועלתה בשנה שהיה בה שפל כלכלי יחסית לשנים קודמות, ולא צריך כל כך להבהיל אם יש שנה של שפל; יכול להיות שהשפל יחלוף תוך זמן מסוים. משום כך מציע משרד התחבורה לא ללכת לתכניות חפוזות. הנהלת משרד התחבורה בודקת עכשיו את תכנית-האב וכל הצעדים שיש לעשות בקשר למרכז לפיצול והאחדה בצורה מרכז-מטענים לאזור תל אביב. המשרד יכין תכנית-אב, שר התחבורה יגיש את התכנית לממשלה, הקונספציות ייקבעו על ידי משרד התחבורה ורשות הנמלים. כל העניין עומד לדיון במשרד התחבורה.

היו"ר י. הורביץ: אני רוצה להגיד כמה דברים חריפים.

היתה עמידה גברית ונמרצת של משרד התחבורה במסוככי עבודה, ושיבחנו אותו על כך. אבל העניין כאן קשור בעמדת כח אולי החזקה ביותר של העובדים בארץ, בנושא שהממשלה נתנה לא רק ישר כח אלא גם מימון והוקם מפעל באישורה של הממשלה. זה שיש לכם תכניות-אב או תכניות-אם זה דבר חשוב מאד, אבל כיום מפעלים לא עובדים מכיוון שעובדים שלכם או של רשות שלכם לא נותנים להם לעבוד, בעקיפין השביתו אותם. העובדה שיש להם תכניות אינה מרגיעה אותנו. אנחנו רוצים לדעת מה עמדתכם בעניין זה.

אני מביע מורת רוח על כך שלא השר ולא המנכ"ל לא באו לישיבה, אם כי אני מחשיב את אלה שבאו. מצב התחבורה אחראי למצב שנוצר, אחראי לכך שעובדים מובטלים במפעלים שהושקעו בהם כספים רבים. השר איננו כאן, המנהל הכללי איננו כאן, רוצים להרגיע אותנו שיש תוכניות אב ויגישו אותן לממשלה. זה לא מספק אותנו, ואני חושב שאני מביע בזה את דעת כל החברים, בלי להביע דעה לגופו של עניין. אני רוצה לשמוע תשובות ברורות איך תפעילו את המפעלים, איך תשביעו או לא תשביעו רצון העובדים.

י. מינץ: אנחנו מצטערים על כך שמנכ"ל משרד התחבורה לא יכול לבוא בגלל מחלה.

אני חושב שיו"ר הועדה צדק בכל מילה שאמר כאן. צריכה להיות עמדה ברורה, צריך להביע אותה ולעמוד עליה. משרד התחבורה סומך ידיו על כל הדברים שנאמרו כאן על ידי מנהל רשות הנמלים. עמדתו היא עמדת משרד התחבורה. שר התחבורה ממנה ועדה ציבורית שצריכה

לבדוק את הנושא, אבל לא רצה לעשות זאת נטרם סיימה ועדה נכבדה זו את ייזונה, הוא רוצה לקבל דעת הועדה לפני שהוא ממשיך בפעולה. הכוונה היא למנות ועדה ציבורית בדרג רציפי ביותר, והשר מוכן להתייעץ עם יו"ר ועדת הכלכלה על הרכב הועדה הציבורית אשר תבחן את כל הבעיות של התנגשות הניטרסים והעמדות שנוצרו.

המצב הוא קשה, אין להכחיש זאת. המצב הזה נוצר מאחר שבתקופה מסוימת היתה מדיניות מבוטסת על אכספנסיה ומחשבה שהקמת מפעלים פרטיים תשרת את המשק והמדינה ולא תיפגע בציבור זובדי הנמלים. עכשיו המצב שונה, יש צמצום בפעילות הכלכלית ובתעסוקה. החדש על הממשלה ביחד עם ועדת הכלכלה של הכנסת ובסיועה לבחון הדברים ולהחליט מהי הדרך הטובה ביותר לפתרון הבעיות.

מר רמז העלה שורה של הצעות, כולל קריאה לציבור העובדים לשמור על החוק ועל הסדר. יש צדק רב בטענות העובדים אבל אין זאת אומרת שהם צריכים או יכולים לקחת את החוק בידיהם. יש זמשה, יש כנסת. טוב שהעובדים הופיעו כאן ושמעו כמה דברים מפיהם בענין זה.

אחרי כל זה אני רוצה לומר כי שר התחבורה מבקש לאמץ את ההצעות שהוצעו כאן על ידי מנכ"ל רשות הנמלים, ואחרי כחיה מחודשת של הנושא בדרג ציבורי מתאים, תוך זמן קצר, ימצאו כוודאי גם פתרונות, שעדיין אין השעה כשרה להעלותם עכשיו.

ג. רמז:  
ארוני היושב ראש, תרשה לי לומר כמה הערות די חריפות להערות החריפות שאתה זחריף אותן. אני מוחה בכל תוקף נגד דברים שהושמעו פה כאילו העלימו זשהו מן העובדים. ההחלטה היתה ידועה לעובדים ולכן לא היה צורך במכתב לחזור על כל הדברים אלא רק על העקרון. (י. כהן: אתה מדבר אל העובדים והם אינם כאן). היו שני חברי כנסת וגם יו"ר הועדה שטענו כי השלינו את העובדים בכוונה תחילה. (י. הורביץ: לא אמרתי שבכוונה תחילה, אבל זדברי העובדים שוכנעתי שהישלו אותם). כל המסמכים היו גלויים וידועים. שר התחבורה נפגש פעמיים עם ועדי העובדים, המסמכים היו על השולחן, העובדים ראו אותם וידועים אותם. הדבר היה סמוך להחלטת ועדת השרים. העובדים ידעו מה עושים. אם הסכימו או לא הסכימו זו שאלה אחרת, אבל היתה להם אינפורמציה על החלטת הממשלה ועל הכוונות שלנו. הדברים היו גלויים וידועים.

זיו"ר י. הורביץ:  
אבקש את המכתבים שלך ושלהם ואוכיח לך שיש ניגוד ברור.

א. רמז:  
אני לא שמעתי מהעובדים טענה כזאת. כאן היתה האשמה חמורה מאד. בכל שנותי זרשות הנמלים לא השליתי את העובדים, הודעתי במה אני מסכים להם ובמה אינני מסכים. אני מצטער להגיד שהדיבורים שהיו כאן ללא בדיקה לא זרמו לפתרון הבעיות, כי כאן היתה הטמה של העובדים. העובדים יצאו בהרגשה שועדת הכנסת תומכת בהם בסנקציות שהם נוקטים. כך אמרו לי שני אנשים.

זיו"ר י. הורביץ:  
זה היה הרושם שלכם מעמדת הועדה?

ג. רמז:  
שנים מהמשתתפים באותה ישיבה אמרו: אתה רואה, מה אתה לוחץ עלינו, אפילו ועדת הכנסת אמרה שאנחנו די בסדר.

זיו"ר י. הורביץ:  
אני חושב שעמדתך רק מחזקת את עמדת העובדים.

ג. רמז:  
אני מוחה בכל תוקף נגד דעות שהושמעו פה על ידי חברי הועדה שהיתה איזו אשליה של העובדים, בכוונה או שלא בכוונה, ושהעובדים לא ידעו מה קורה. אין זה כוון. רב מזה, במספר רב של שיחות עם ועדי עובדים נדון נושא זה: הרחבה; כל הדוקומנטים היו בפניהם עד האחרון שבהם.

אם שואלים אם היתה הסכמה מצד העובדים, הרי צינתי שמהרגע הראשון התנגדו העובדים, לא מתוך אי ידיעה אלא מתוך ידיעה ברורה, גם ידיעה על ההחלטה של ועדת השרים. יש תיק מלא מכתבים שנכתבו אחרי שיחות, כולל לפחות שתי שיחות שהשתתף בהן גם שר התחבורה להסברת העניינים. ישויכוח, כי ויכוח הוא מכובד אם הוא ענייני. אבל לא צריך לטעון שנעשו דברים בלתי ברורים.

אין זה נכון שעמדת משרד התחבורה לא היתה ידועה, היתה אמביוולנטית. העמדה שונתה במועד מסוים, והסברתי כבר מדוע, שמענו הסברים גם מגברת אברבנאל. אני מציע לחברי הוועדה לא לנגח את המשרד בעניין זה. יש דברים שצריך ללמוד אותם, זה נושא חדש בכל העולם ואין אף מדינה שבטוחה שהיא כבר פתרה את הבעיה עד תומה. בכלל החכמה היא לא דווקא להלית עמבי עד הסוף גם כשאתה עושה שגיאות, אלא במועד מסוים להגיד: תשבנו שזה טוב, מתברר שזה לא טוב וצריך לשנות.

אין כאן עניין של התחרות חופשית, ההיפך מזה. רשות הנמלים נותנת שרות לכולם. אמנם זה שרות מונופוליסטי, על כך החליטה הכנסת, ויצרה את הפיקוח הטוב ביותר שיכול להיות על שרות מונופוליסטי. יש הרבה רשויות נמלים בעולם שמתקנאות בנו ובאות ללמוד את הארגון והפיקוח אצלנו, משום שאצלנו יש כבר עובדות כאלה שקשה לשנות. אחת מהן היא אנגליה האדירה, אם הדמוקרטיה, שהקימה עכשיו ועדה מלכותית ומנסה להקים רשות נמלים ארצית.

בעוד הרשקות מבוהרת ציבורית, הקמת מסוף פרטי של חברת אוניות, הקשר למסוף פרטי בנמל הוא תפיסת מטענים ללא דרישה של בעל המטען ולפעמים למרות רצונו. בעל המטען שולח אותו לנמל אשדוד, לא שואלים אותו אלא אומרים לו: אתה חבוא לשחרר אותו ב אוברסיז. אין זה רצונו. אין המחיר שם יותר נמוך, המחיר רק יותר גבוה, ויש לי תיק עם תלונות של בעלי מטענים שדורשים מאתנו את הפרשים, כי שטר-המטען הוא אשדוד.

צ. קינן: אנחנו יכולים לראות תיק זה?

א. רמז: זה לא בקשר אליך, אתה עובד זמן קצר. אין כאן שום התחרות, אף מסוק עוד לא נתן מחיר נמוך מהמחיר שלנו. אילו היתה קונספציה שקו אוניות משקיע ברציף, מסוף, כל האיוד, אחריות לעובדים קבועים בנמל, האחדה ופיצול, היה זה הגיוני. יש ארצות שעובדות כך. אירחנו את מנל נמל אנטוורפן הוא אמר לנו: אצלנו כל המסופים שמחוץ לנמל חוסלו, כי אנחנו מדינה קטנה מדי בשביל פיצול כזה. בנושא זה יש מהפכה שכולם לומדים לחיות אתה, אבל הבעיה היא לא של התחרות חופשית ולא של משיכת השקעות.

יש טענה שאני טוען זמל רב, ושר התחבורה עכשיו קיבל את העמדה הזאת. לפי הקונספציה שלנו, אלא אם כן תשנה הכנסת את החוקים הקשורים ברשות הנמלים, אנחנו חייבים לתת שרות לספנות וללקוחות ולכן אנחנו צריכים להיות תמיד מוכנים לעבוד לפי שיאים. אנחנו צריכים להיות תמיד ערוכים לקלוט 100%, ואם יש קיבולת 10% במסופים פרטיים זה לא משחרר את המדינה מהשקעות כדי שהנמל יוכל לעשות גם את העבודה הזאת, כי אחרת הנמל לא יתן שרות טוב לאניות. מסופים פרטיים לא מונעים שיבושי עבודה, כי אם יושבת הנמל יושבת אוטומטית המסוף הפרטי.

לא ניתנה שום התחייבות. גם ל"אוברסיז" וגם ל"קונטרם" ניתנו כל הפרטים על תכנית הפיתוח של רשות הנמלים וכל ההתראות שהסיכון הוא במאה אחוז עליהם. כאשר הלכו לקבל הלוואות הביאו בחשבון שאם תהיה קוניוקטורה, אם רשות הנמלים תזקק לקבלנים -

הי"ד י. הורביץ: נניח שאתה צודק. אבל אתה מוכרח לתת תשובה, אתה לא נותן להם סחורות.

א. רמז: בישיבה הקודמת התחלתי בנקודה זו, בישיבה זו אגמור בנקודה זאת. אני רוצה קודם כל להסביר

את הרקע.

פונקציה של האחדה ופיצול בפני עצמה לא יכולה להצדיק את ההשקעות במפעלים הללו. אני יודע בדיוק איזה הכנסות פונקציה זאת נותנת. אם השקיעו יותר מ-30 מיליון לירות, הרי לא יותר מ-10% מזה לפונקציה של האחדה ופיצול. המפעל לא קם או נופל על האחדה ופיצול. לפי

חוקה החכירה יש 6 פונקציות שאחת מהן היא האחדה ופיצול, זוהי בהחלט פונקציה שולית. נכון שבעזרת הפונקציה הזאת אפשר לכפות אחסנה ושרותים אחרים על הקליינט. אם מותר לכפות, אם זה חוקי לכפות על הקליינט שרותים, זה עדיין לא ברור. היועץ המשפטי שלנו אומר שזה לא חוקי.

עמדת הרשות היתה עקבית מהרגע הראשון, בתקופה מסוימת היא תאמה את עמדת משרד התחבורה, תקופה מסוימת סטה משרד התחבורה מהעמדה הזאת ואחר כך חזר לעמדה זאת.

אנחנו מתנגדים להצעה להצמיד פונקציה של האחדה ופיצול לשוקים סיטוניים והעברת רכב. לדעתי, אנחנו כאן מבלבלים שני דברים ועלולים לגרום תקלות. כמובן שיכולות להיות דעות שונות בעניין זה, ואני מייחד עכשיו דברי רק לפונקציה של האחדה ופיצול, כי זאת פונקציה אינטגרלית למערכת חדשה של שינוע מיטענים.

ועכשיו לבעיה המיידית. אמרתי ואני חוזר ואומר שאני מצטער שועדה זו לא הצטרפה מיד לדרישה לפתור את הבעיה, כפי שמישהו הציע. אבל הועדה לא סכמה באותו מעמד בהשתתפות העובדים.

אני תומך בתשתית ארצית של רשות הנמלים לכל הפונקציות של האחדה ופיצול ושינוע מכולות. גם אילו התנגדו העובדים, הייתי אני תומך בזה. לדעתי זה גם פתרון סביר לתעסוקת עובדים שיהיו מובטלים בעקבות המעבר למכולות. כאשר שני הדברים עולם בקנה אחד, אני לא מתבייש לתמוך בעמדת העובדים. (י. הורביץ: הופעת בוועדת השרים לענייני כלכלה?) כן. הם לא חייבים לקבל דעתי, אבל מותר לי להביע את דעתי.

אמרו כאילו יש הסכמים. אין שום הסכם בין רשות הנמלים ואף אחד מהמסופים האלה. יש סדרי עבודה, כמו שיש סדרי עבודה עם כל עמיל מכס וסוכן אוניות.

יש שלושה סוגים של מיטענים במכולות. סוג אחד נקרא "דור-טו-דור" - כל המיטען הוא בבעלות אחת ונשלח מדלת הבעלים לדלת המקבל. אם עובד נמל מעכב מכולה כזאת הוא עובר עבירה וצריך לתבוע אותו לדין. על כך לא יכול להיות ויכוח. אני מציע לחברות תוך זמן מסוים לתבוע אותנו לדין, כי אני אחראי על העבודה ונגד זה אין לי הגנה. אולי פסק דין "שפיע". אילו היתה ועדת הכלכלה אומרת דברה, אולי גם זה היה משפיע. אמרתי בעניין זה דברים חריפים ביותר לעובדים, אם כי אינני מחפש עימותים עם העובדים ולא חחרפת היחסים אלא להיפך. אבל כאשר העובדים עושים דבר שלא ייעשה אני אומר שעל ידי כך הם מחלישים את העמדה של מנכ"ל הרשות בעניין התכנית הארצית, כי מהימנותם בעיני הציבור יורדת. אמרתי פה דברים אלה, אבל לדאבוני לא היתה לי תמיכה של הועדה. (י. הורביץ: עד עכשיו לא ידעתי שאנחנו לא היינו בסדר...). אתם לוחצים אותי כל הזמן ושואלים מה הישועה. היתה לי הצעה מוסכמת עם שר התחבורה ועם החברות, שעוד לפני דיון בבעיה כולה תאמץ הועדה את ההצעה ותתמוך בה. אני מצטער שהועדה לא עשתה זאת.

הסוג השני הוא "גרופג" - חברת אוניות או מי שאחראי על המיטען מקבל מיטענים מחמישה בעלים, לנוחיות קו האוניות הוא שולח אותם במכולה אחת, אבל בדרך כלל שטר המיטען הוא לא למכולה אלא לכל פריט ופריט. אם שטרי המיטענים האלה כולם זהירם והכתובת שלהם זה מסוף מחוץ לנמל, הרי רשות הנמלים קוראת גם לזה "דור טו דור" - ועל זה יש ויכוח עם העובדים. הסוג הראשון מהווה 70% והסוג השני 30%. הויכוח עם העובדים הוא בחלק הזה. בתוך 30% אלה יש שני סוגים. הסוג האחד הוא מיטענים מקובצים שהכותבת שלהם אחידה וזהה לכל שטרי המיטען. אנחנו טוענים שאין לעובדים זכות לעכב מכולות אלה, כי דינן כדין מכולות מדלת לדלת, כי אם כל המיטען נועד לכתובת אחת, ימותר להוציא אותו. אם כל שטר מיטען הוא לכתובת אחת, צריך לפצל בנמל ובעלי המיטענים באים לשחרר אותם בנמל.

הויכוח עם העובדים הוא על פירוש "דור טו דור".  
יש הצעה של הסכם, שיהושע פרץ קיבל בשם יו"ר מועצת עובדי הנמל, ש-70% מהמכולות שהן דור טו דור ישחררו, ישחררו גם מיטענים מקובצים שבשטרי המיטען שלהם יש כתובת אחידה. אם העובדים יקיימו הסכם זה ימנה שר התחבורה ועדה ציבורית שתבדוק איך לשלב את העקרון של חשתית ארצית עם העובדות שיש בשטח כדי שלא ייגרם נזק לא לחברות ולא למשק. הועדה תציע לשר פידוש לתביעת העובדים לשילוב בכל עבודת הפיצול כשלא בעל המיטען עושה אותה.

היו"ר י. הורביץ: האם ההסכם עם מר פרץ אמנם בוצע?

א. רמז: מר פרץ אומר: "אני הבנתי שמדובר רק על "דור טו דור" ולא על "גרופג" בכלל, רק "אוברסיז" ו"קונטרס".

אנחנו תובעים בכל תוקף מהעובדים לקיים את ההסכם ביץ פרץ ונמנה הנמל. מסרתי אותו כאסמכתה ליו"ר הועדה. שם מדובר על כל המכולות "דור טו דור", ואת המושג הזה מפרש היועץ המשפטי ולא ועד העובדים, ולדעתנו זה כולל גם את הסוג המיוחד של מיטענים מקובצים. פרץ טוען שהוא הבין אחרת את הדברים. על זה הויכוח ברגע זה.

אני חושב שבנקודה זו צריך לעמוד, כי כלל לא חשוב מה עמדתו של זה או אחר, יש עובדות, יש תקנות וצריך לשמור על הסדר הטוב. כרגע לא יפגע אף עובד בנמל, אף אחד לא יפוטרו.

כאשר ועדה תדון על תוכניות, אסור יהיה להתעלם ממהפעלים שקמו, אם כי התנגדתי להקמתם. עכשיו יש עובדות ומוכרחים למצוא פתרון קונסטרוקטיבי. המהפכה הטכנולוגית יוצרת עבודה חדשה, שהיא עבודת סווארות מובהקת, אבל בקונץ מסוים אפשר להרחיק אותה מהנמל במספר קילומטרים. בענין זה יש צדק בתביעה של העובדים. אין סיבה שבעוד כארבע שנים יהיו בנמל 400 עובדים קבועים מובטלים, אולי מתוך 600, ומישהו אחר יקים מפעלים ויקח עובדים אחרים כדי לבצע בדיוק אותה עבודה שפועל הנמל נידחק ממנה. זה לא הגיוני, זה לא נעשה בשום מקום בעולם, ובכלל לא חשוב מי בעל המיטענים ומי בעל המסופים. באנגליה יש בעלים שונים למסופים, אבל ועדה מלכותית החליטה שלא חשוב מי בעל המסוף, העבודה במיטענים המקובצים שייכת לעובדי הנמל, ששם הם לא עובדי רשות נמלים אלא עובדי היוניון אבל הם עובדים קבועים בנמל. בועדה הציבורית שתדון בכל הבעיות יהיו נציגים להסתדרות, לחברות, רשות הנמלים, האוצר, משרד המסחר והתעשייה, ובראש הועדה יעמוד איש ציבור.

איש לא יכול היה להיות כל כך נבון ולראות מראש את מצב ההתפתחות. לא רק אנחנו מתחבטים בבעיות אלו אלא גם אנגליה, בלגיה, גרמניה, צרפת. אני מציע לא לנסות לדוג דגים במים שיכולים להיות די עכורים, צריך להבין שעברנו תהליך לא קל, משרד התחבורה ושר התחבורה קביו מדיניות, הודיעו לוועדת השרים לעניני כלכלה ודיווחו לממשלה, כינתיים יש עובדות בשטח וצריך לשלב אותן.

היו"ר י. הורביץ: למשרד התחבורה היתה מדיניות ברורה?

א. רמז: כן. שר התחבורה כתב בענין זה ביום 15 בינואר 1975, מכתב אל מזכיר ועדת שרים מיוחדת לטיפול בבעית מסופי המכולות. (קורא מכתב שר-התחבורה)

אבל עובדה היא שיש שני מסופים פרטיים ושלישי בהקמה. לדעתי, כדאי להקפיד את העבודה במסוף השלישי עד שתהיה מדיניות ברורה של שילוב. הערכותינו היו ידועות לבעלי המסופים. ישבתי הרבה פעמים עם נציג אוברסיז בדיון על ניתוח כדאיות.

עכשיו יש לממשלה מדיניות ברורה, וצריך לפתור שתי בעיות. בעיה אחת התעוררה מהר יותר משציפו עקב המצב הכלכלי. הבעיה הראשונה היא בעית השילוב. בעיה שניה היא בדיקת תביעת העובדים בנמל לעדיפות בעבודה. העובדים התנגדו להחלטה של ועדת השרים, אבל ההחלטה היתה ידועה להם.

הצעתי מתואמת עם כל הנוגעים בדבר ועם שר התחבורה.

י. כהן:

נבהיר את העובדות שעליהן אין חילוקי דעות כדי שנוכל להביך למה רוצים להגיע. כל מה שאמרת נכון, הדברים נאמרו לעובדים, אבל הם לא באו לביטוי בכתב. אבל לא זאת הנקודה המרכזית. הנקודה המרכזית היא שצריך לפתור את הבעיה שנוצרה, ובענין זה היתה למר רמז הצעה קונקרטיה, ולפי דעתי רוב חברי הכנסת או כולם תומכים בה: במצב הקיים צריך לחלק את העבודה.

א. רמז:

אין זו הצעתי.

י. כהן:

אתה אמרת שצריך לתת עבודות גם למסנפים הפרטיים, אנחנו גם אמרנו שצריך להתחלק בעבודה. נאמרו כאן דברים חריפים מאד אל העובדים, ונדמה לי שקשה מאד היה לצאת מכאן ברושם שמישהו נתן עידוד לעובדים בסנקציות שלהם. אני מצטער כמוך שמיד לאחר שנאמרו הדברים לא היו מסקנות של הועדה. לדעתי, אפשר היה לסכם את הדיון גם בישיבה הקודמת. אבל להאחז בעובדה שלא היה סכום ולהגיד כאילו ועדת הכלכלה נותנת גיבוי לעובדים שנקטו בסנקציות, המרחק גדול. א. רמז: אמרתי ששנים מהמשתתפים באותה התיישבו הבינו כך את הדברים). הבינו מה שרצו להביך.

אנחנו צריכים בישיבה זו להגיע למסקנות, עד שהועדה הציבורית תגיש המלצות צריך לפתור את הבעיות המיידיות. סביב זה צריך להתאחד וצריך להודיע לעובדים שזו מדיניות הממשלה וועדת הכלכלה של הכנסת, על כך צריך לעמוד.

פ. גרופר:

התחוללה מהפכה שלא הייתם מוכנים לה, ומשרד התחבורה חשב שאולי טוב שיהיו עוד כמה מסופים מחוץ לנמל. לא אכנס עכשיו לויכוח אם זו היתה דרך טובה, כי תהיה ועדה ציבורית שתלבן את הבעיות. עד תאריך מסוים היתה לך עמדה שונה מהעמדה של משרד התחבורה, היו ויכוחים פנימיים ולא העמדה שלך קבעה אלא עמדת משרד התחבורה. בתקופה זו נתנו עידוד להקמת מסופים. קרה מה שקרה, ואני חושב שצריך יהיה להקפיד, כדי שלא יהיה הפסדים למדינה. אני רוצה לשאול אם כשאתם עומדים להשקיע מיליונים באותו נושא אצלכם בנמל אתם מביאים בחשבון שקיימים שני המסופים האלה, זאת עובדה שאין להתעלם ממנה, לא ירסו אותם.

אם החלוקה שדיברת עליה היא על דעתך ועל דעת

השר, מדוע זה לא בוצע?

א. רמז:

העובדים לא נותנים.

פ. גרופר:

אין לכם כח ליישם. החלטות שלכם? כשמדינת ישראל רוצה ליישם חוק היא מגייסת עשרת אלפים חיילים בשביל להוריד שלושים בחורים מבית אחד עלוב. למה אתה לא מיישם את החוק אצלך בנמל? מדוע לא פנית לבית דין?

א. לבני:

ההחלטות שלי היום אינה שונה מהישיבה הקודמת. אני מביך שיש מדיניות של הליכה בין סיפוח בתקווה לא להרשב, אבל לבסוף חרטב וכולנו נרטב.

לעיני ועדת הכנסת צריך להיות האינטרס הציבורי. אני מניח שהאינטרס הציבורי בהקמת המסוקים היה במחשבה לטווח ארוך. הנמלים שלנו הם צוואר בקבוק של המדינה והם נסתמים מפעם לפעם בגלל שביטוח שונות. חשבו אולי יהיה טפסוף קטן פה ושם ולא הכל ישותק, אפשר יהיה להוציא לפחות את המכולות שנשלחות מדלת אל דלת. לדעתי זה דבר חיוני.

אינני מקבל את הטיעון על חתימת הסכמים שלא בידיעת בעלי המיטענים. אני לא חושב שבעלי המיטענים הם צד בענין או יודעים על חתימת הסכמים שקשורים בסדרי העבודה בנמל.

א. רמז:

יש חוק רשות הנמלים.

א. זילברברג:

אנחנו צריכים להביא בחשבון את הפנייה של משרד התחבורה לפני הישיבה. לא כל נציגי משרד התחבורה יכלו לבוא היום, ואלה שבאו מייצגים את המשרד. אני מציע לקבל את פניית משרד התחבורה שהוא עומד להכנס לדיונים על פתרון הבעיה שעליה אנחנו דנים.

משום מה אנחנו בוועדה מצליחים לעשות רושם מוטעה על הגורמים שמוזמנים לישיבות, השאלות והערות שלנו יוצרות הרגשה כאילו אנחנו לא כל כך ידידותיים. רושם מוטעה. משום מה נוצר אצל מנהל הרשות רושם מוטעה כאילו במשהו תמכנו בעמדת העובדים ולא בעמדת ההנהלה. מר רמז הופיע בוועדה זו כבר מספר פעמים, נדמה לי שתמיד מצאנו שפה משותפת ואני מקווה שכך יהיה גם בנושא זה. לאף אחד כאן לא היתה כוונה להסית. (א.רמז: ברור לי שלא היתה כוונה). אם מישהו החרשם כך, אין זאת אומרת שכאן נאמרו דברים כאלה. בסופו של דבר תראה שהמסקנות של הוועדה יהיו אובקטיביות.

כדי להסיר כל ספק אני רוצה לקרוא לפניכם את ההודעה לעתונות שנתפרסמה לאחר הישיבה הקודמת של ועדת הכלכלה. (קורא הודעה לעתונות מישיבה קודמת)

אלה המסקנות שפורסמו בעתונות. יותר מזה לא יכולנו לעשות אפילו קיבלנו החלטה בהצבעה.

א. לבנבראון: בהודעה לעתונות אפילו לא נזכר שהיתה גם דעה אחרת, שיכולה היתה להתפרש באיזו שהיא צורה כהסתה של הפועלים. אני מציע שלא נעסוק עכשיו בויכוח על עניינים אלה, אם במכתבים הוטעו הפועלים או לא הוטעו. אני מקבל את דברי מנכ"ל רשות הנמלים, שאם כי מכתב אחד היה כזה ושני היה כזה, הפועלים ידעו בדיוק את האמת, והתנגדו דווקא מפני שידעו את האמת.

יש בעיה כללית של מסופים פרטיים. בענין זה אני מקבל דעתו של מנכ"ל הרשות; צריכה להיות רשות ממשלתית וצריכה להיות עדיפות לפועלי הנמל. לא יינתנו אישורים למסופים פרטיים נוספים, אבל צריך למצוא פתרון לאלה הקיימים כבר.

בסכסוך זה כמו בסכסוכים אחרים בסופו של דבר מתחיל מאבק של פרסטיג'ה. אני לא בדעתו של חה"כ גרופר שצריך להזמין אלפים חיילים או שצריך לפנות לבית המשפט. אני מעריך את העמדה של רשות הנמלים שמבקשת דרך מקובלת, לא להחרף את הסכסוך עם הפועלים. בענין הקונקרטי יש כמה חביעות של הפועלים שאני מקבל אותן.

אני מקבל את הפרוש של הפועלים להגדרה של מיטענים מדלת אל דלת, אבל אני מסכים להצעה של מנהל רשות הנמלים שתוקם ועדה ציבורית של מומחים, ששני הצדדים יסכימו להרכבה. אני מציע להסיר את הדרישה שקודם כל יסכימו לשחרר את כל המיטענים ואחר כך ידונו. זה רק יחריף את הסכסוך. (י. הרוביץ: מנהל הרשות דיבר על חלק, לא על הכל). אני מצטער שתמיד סוחבים עניינים עד שמגיעים למצב שלא יודעים לצאת ממנו.

לציבור הפועלים צריך להיות ידוע וברור שמקבלים עמדתם בקשר לזכותם לעדיפות בעבודה. נאמר שהחידושים יגרמו צמצום עבודת הפועלים בנמל, וטבעי שפועלים ירצו להבטיח קיומם. צריך למצוא דרך להבטיח להם שתהיה דאגה לקיומם, שאין כוונה לפגוע בהם, אבל צריך להשתל בהתפתחות הטכנולוגית, לא נהרוס את המכונות.

הי"ר י. הרוביץ: רבותי, אין חברת ביטוח נגד התפתחויות ואין

חברת ביטוח נגד הפסדים בגלל זעזועים או הפיצה בלתי משוערת בשיטות או נוהלי עבודה. נניח שאנחנו מקבלים את הגירסה של גברת אברבנאל ומר רמז, שניסו להסביר שלא צפו התפתחות כזאת. (א.רמז: אני צפיתי). אני מדבר על החלטת הממשלה. קרה מה שקרה וועדה זו לא רוצה לבקר ולא רוצה לדוג דגים במים עכורים, היא רוצה להיות בסדר עם הממשלה ולהבין איך נעשה המישגה. בעצם אין לך מישגה שאי אפשר להבינו. ממשלת ישראל אישרה השקעות כאלה וכאלה במפעלים אלה, וקרה מה שקרה. עכשיו השאלה היא מי אחראי. אני לא רוצה להתווכח על השאלה איפה היה המישגה, האחריות היא ברורה, על זה אין ויכוח: המפעלים אושרו על ידי הממשלה, יש להם סטטוס מיוחד של מפעל מוכר. אני לא רוצה להרשיע ולגנות, הבה נהיה רכים וידידותיים. אבל מה לעשות? ההשקעות קיימות, פועלים ישנם. אם מועצת פועלי אשדוד רואה בהם פועלים שונים מפועלי הנמל, אולי יש

הסבר מדוע דווקא פועלי הנמל חביבים עליה יותר מפועלים של מפעל אחר. אבל אינני נכנס לענין זה, נניח שמועצת פועלי אשדוד נאמנה על ייצוג עניני הפועלים, היא תשקול כראוי את מי מותר לפטר, את מי אסור לפטר גם אם יהיה צורך בפליטורים. איך זה עניינו. אנחנו רוצים לחת תשובה למשקיעים במפעלים.

אם אנחנו לא יכולים לחלוש על העובדים, לא נגייע עשרת אלפים חיילים ולא נגייע את חיל ההנדסה כדי להפעיל נמל שובת. אני גם לא רוצה להגיד מה יקרה אם לא תהיה עבודה בנמל ואני ארצה לעשות מסוף אצלי, לארוז בבאר-טוביה ולשלוח לחו"ל. יגידו לי: אדוני, איך לנו עבודה, אנחנו רוצים לארוז אצלנו.

אם רשות הנמלים לא יכולה להמציא סחורה מסופים, תלך הממשלה ותגיד למשקיעים: חשבנו שכולם נשמעים לחוק, אבל המצב לא כזה, הכשלנו אתכם בלי כוונה רעה, אנחנו לא יכולים לספק לכם סחורה באופן שוטף, כך או אחרת זה גזר דין מוות. הרשות תקנה את המסופים.

א. רמז: מה תעשה הממשלה עם העובדים שם?

הינו"ר י. הורביץ: תיתן להם פיצויים ותשלח אותם הביתה. את העובדים שלך היא לא יכולה לשלוח הביתה. בכל מקום שולחים פועלים הביתה, בנמל לא יכולים לעשות שום דבר.

א. רמז: תראה לי שרות ציבורי שפיטר 350 עובדים בשלושת החודשים האחרונים. הנמלים פיטרו 350 עובדים.

פ. גרופר: זמניים.

א. רמז: עובדים זמניים שעובדים כבר 6 שנים בנמל. אין במסופים אף עובד אחד שעובד תקופה כזו שעבדו הפועלים שאני פיטרתי.

הינו"ר י. הורביץ: אני מדבר עכשיו על הממשלה ולא על הרשות. במצב הקיים הממשלה חייבת או לדאוג שתהיה סחורה למפעלים או לפצות אותם. נקבל היום את הצעתך בינתיים להעביר מכולות מדלת אל דלת, ולעובדים לא תהיה טעות מה פרוש ההחלטה שקיבלנו. אבל אני אומר שהממשלה צריכה להגיד אחת משתיים: או שהיא יכולה לתת להם סחורה ויכולה לגייס את העובדים לעבודה, או שהיא צריכה לקנות את המפעלים ולפצות את עובדיהם.

י. שיקלר: הקדשנו הרבה זמן לאספקטים משפטיים, כלכליים רחבים מאד, כאשר למעשה יש סכסוך עבודה, ובין רשות הנמלים, שרד התחבורה וכל הרשויות הממשלתיות האחרות ובין שני המסופים אין למעשה שום חילוקי דעות על העובדים.

מסוף אחד עובד שנים, שני עובד שלושה חודשים. אילו יכולנו להמשיך לעבוד באותו קצב והיקף, תוך התחשבות בבעיות של רשות הנמלים + אנחנו בהחלט מוכנים להתחשב בבעיות אלו - ומתוך דויתור על חלק מההכנסה הצפויה, היינו ממשיכים לעבוד ומצפים לעתיד טוב יותר. קרה מה שקרה. יש נוהלים, יש חוקים, ויש קבוצת אנשים שאינם מכבדים את ההוראות. כל יתר הדברים אם כי הם חשובים ודורשים עיון רציני ומעמיק, הם עכשיו צדדים ולא תורמים להבהרת הנושא שלפנינו. הנושא הוא קיום או אי קיום הוראות של רשות מוסמכת מעוגנת בחוק. לראים לזה סכסוך עבודה. אולי עובדה היא שנקלענו למצב שמוכרחים להחליץ ממנו, אחרת יהיו לו גם השלכות על רשות הנמלים. אותה רשות נמלים אם תגשים את התכנית, ומישהו מהעובדים באשדוד או בחיפה לא יסכים, ישביתו מאות מיליונים לירות.

שמענו כאן הערות על המחירים. אנחנו לא עובדים בחלל דיק. המסוף לא יכול לדרוש מחיר גבוה יותר מרשות הנמלים כי לא יבואו אלינו. אנחנו לא יכולים לקבל מחיר נמוך יותר כי אז נעורר אי שביעות רצון מצד רשות הנמלים שבה אנחנו תלויים. אנחנו חייבים להיות צמודים למחירי הנמל.

אנחנו אחראים לכסף שלנו, אנחנו רק מבקשים שתאפשרו לנו לעבוד לא פחות ולא יותר מאשר לפי אותם הסדרים, נוהלים ואישורים שקיבלנו כדין וכחוק. היה דיון, היו דעות שונות בעניינים שונים, בסופו של דבר קיבלנו מה שקיבלנו, בלי טנקים ובלי חיילים, בלי שביחות ובלי לחץ.

נשמעו הערות על העברת מיטענים בלי רשותו של בעל המיטען. לא אכנס כאן לעניין זה, לא זה הפורום. נברר את זה קודם כל בצורה עניינית עם מי שהוסמך והוכשר לזה ברשות הנמלים ועם עמיתינו. אנחנו לא רצים למאבק משפטי, כי מזה יכולים להנות גורמים שלאילנו ולא לרשות הנמלים אין שום סיבה לפתוח להם דרך. יש גם אחריות ציבורית בעניינים אלה. קל מאד ללכת למשפט ואולי גם להשיג הישג. (א. רמז: אולי להשיג פסק דין שיקבור את העניין). אולי לא רק שלנו, אולי הוא יקבור עוד כמה דברים, בניגוד לרצון הממשלה.

העברת מיטענים בניגוד לרצון של בעליהם. קני הספנות המשרתים את נמלי הארץ - אני מדבר על קוים קבועים, יש גם אוניות מזדמנות - מתחרים התחרות קשה מאד על כל קראם של מיטען. הירידה בהיקף המיטענים לארץ וממנה משתקפת בפעילות של הקווים כדי להשיג מיטענים. רוב המיטענים שמגיעים ארצה שייכים לקבוצת יבואנים. יש אחוז שולי של יבוא חד פעמי, מישהו מביא חפצים אישיים או מכוננית. העיקר הוא הגרעין של הלקוחות בכל אחד מהקוים. אם אעשה פעם או פעמיים דברים בניגוד לרצון הלקוח, אולי ארוויח כמה לירות במסוף אבל אפסיד לקוח בהובלה. אולי אנחנו לא חכמים גדולים, אבל גם משוגעים איננו. לא נעשה דבר בלי לחשוב על נקודה זאת. זהו משק מתחרה שרוצה להרוויח את לחמו, ואנחנו מוכרחים להתחשב בלקוח, כי אחרת ילך הלקוח לאחר שיחן לו שרות בלי כבלים, בלי תנאים ובלי סיבוכים. אם הנמל מתאים לו, לא יעזוק שום דבר והוא יעבוד רק עם הנמל. אם הוא מעדיף מסוף איקס או שרות אחר, ילך בדרך זאת. השיקול הכלכלי של היבואן או הייצואן הוא המכריע, וזה שיקול לגיטימי.

לרופג". יושב-ראש הוועדה גנב לי חצי הצגה. "עסיס" יכול למלא מכולה בחוצרתו ולשלוח אותה לחו"ל, והוא הדין באנציקלופדיה העברית, אחא וכדומה. אני לא רוצה להגזים ולומר שאפשר לבוא לאחא או עסיס ולהגיד: אתם לא תעשו זאת. אם כי בהובלה צריכים להיות מומחים, והמומחה הטוב ביותר למשלוח הסחורה צריך להיות אותו איש שייצר אותה, אותו איש שדואג שתגיע בצורה מתאימה לשוקים. אין לי צל של חפק שרוב היצרנים יבואו לנמל, כי בנמל יהיה ציוד הכי מתוחכם ואולי גם הפועלים הטובים. אבל אם מאיזו שהיא סיבה, אולי מפני שאני רץ אחרי הלקוח, או שיש לי קשרים אישיים אתו, או מיליון דברים אחרים שקובעים בעסקי מסחר יום יום, יבוא הלקוח אלי, - למה אני פסול ובית-אריזה בחדרה כשר? רוב הסכמי המכלה בחו"ל קשורים בהסכמי המכלה בארץ. שני גופים מקבילים עושים פגזור והאחדה בארץ ובחו"ל.

ז. מתוקי: אני לא צופה מהפכה, אבל יש כמה דברים שצריך לדעת. בינינו ובין הנמל מפרידים מספר מטרים.

אנחנו הולכים לפטר פועלים קבועים שעובדים משנת 1971. נמל אשדוד קיבע 75 פועלים זמניים.

א. רמז: שגם הם עובדים מ-1971.

היו ר. י. הרביץ: אבל עובדה היא שהוא מפטר ואתה לא.

א. רמז: פיצול והאחדה זה פחות מאחוז אחד מעבודת הנמל.

ז. מתוקי:

כל המסופים ביחד הם 13 אלף מ"ר גג. נמל אשדוד עומד לפתוח 10 אלף מ"ר מחסנן מחוץ לשער הנמל. נמל אשדוד עומד לפני פיתוח ענקי, בזמן הקרוב 300 דונם עם 60 אלף מטר גג. מי יעבוד? או פועלי הנמל או פועלים מהלשכה, ואנחנו נהיה מחוץ לתמונה.

א. רמז:

תניח לאחרים להציג את התכניות של הנמלים, אתה תציג את תכניות המסוף שלך.

ז. מתוקי:

המסופים כבר היום מופלים לרעה בתעריפים. יש בעיה קשה עם העובדים, אבל יש בעיה של רשות הנמלים. היום מתייחסים אלינו לא כאל כל לקוח. כל לקוח רשאי לבוא לנמל אחרי 6 ימים ולקבל מטענו, אנחנו אחרי 3 ימים.

אני מקבל את הגישה של מר רמז, זו מדינת ישראל, מהפכות לא יכולות להיות וכך צריך לראות את הדברים. אבל אולי אפשר קצת יותר להשפיע על העובדים. הכמויות שאנחנו מדברים עליהן הן קטנות בהשוואה להיקף של הנמל. נמל אשדוד מקבל בשלושת חודשי הקיץ יבוא של 100 אלף טון, בלי מלט בתפזורת ובלי צובר, אנחנו מדברים על פחות מ-10 אלפים, ואם זה יהיה 5% נגיד תודה רבה. אנחנו רוצים שהעסק לא יהיה סגור. אני יודע שיש בעיות קשות, אבל אני עדיין חושב שאפשר להשפיע על העובדים שיסכימו לפשרה, כי מדובר רק על כמויות קטנות.

ענין המיטענים איננו רלוונטי. אין טעם ללכת לבית משפט ולהגיע למצב שמי יודע אם נוכל לצאת ממנו, כי עשרת אלפים חיילים לא יכנסו לנמל.

כאשר חושבים על הפועלים, צריך לחשוב על פועלי המדינה ולא רק על פועלי הנמל. כאשר מפתרים פועלים, אלה פועלים שלנו, כולם שווים. צריך להגיע למצב שאני כמשקיע והוא כפועל לא נסבול יותר מאשר משקיע ופועל אחר.

צ. קינין:

נאמרו כמה דברים חד-צדדיים. בנמל אנטוורפן כל המיתקנים מופעלים על ידי חברות פרטיות, 30 שנה לא היו שם שביתות. ההסדר שקיים בארץ תואם את התנאים בישראל. לרשות הנמלים בארץ יש תפקיד גדול כי ישראל אהצתנה עם הרבה בעיות, ואני מודה עם מר רמז ב-90% מהדברים, אבל אין תפקידה של הרשות להכנס להתחרות. היתה מדיניות והיא עדיין קיימת לא להטיל על רשות הנמלים את כל ההקמה, המימון והתפעול, כשאפשר למשוך לזה גם יוזמות אחרות, ציבורית ופרטיות. תפקיד משרד התחבורה ורשות הנמלים להבטיח שזה יהיה במסגרת תכנית-אב וקיום הפונקציות, וזה קשור לא רק במסופים, זה חל גם על המון מיתקנים שבהם התמחות ויוזמה של גורמים מסוימים יכולות להיות רק לטובה. אם הרשות היא מצד אחד גוף סטטוטורי ומצד שני היא מתחרה, זה קצת צורם. הענין עם העובדים הוא בעיה נפרדת.

י. מיניץ:

אין שוני בין עמדות רשות הנמלים והממשלה. הייתי רוצה שיהיה ברור שחוזים שנעשו עם המסופים לא נעשו על ידי הממשלה אלא על ידי רשות הנמלים, באישור הממשלה. הווה אומר למנכ"ל הרשות היתה עמדה מסוימת, אבל הרשות כתאגיד ממשלתי פעלה בענין זה לא לפי דעתו. לכן משרד התחבורה בענין זה הוא בסך הכל משרד באחריות של שר מפקח, אבל אין לו שום סטטוס נפרד בענין זה מהסטטוס של הרשות.

הי"ר י. הורביץ:

אני מציע לוועדה לקבל את ההחלטה הבאה:

1. ועדת הכלכלה קובעת בצער שבעת אישור הקמת מסופי המכולות מחוץ לנמל לא חזו מראש את הקשיים הכרוכים בניצוץ החלטה זו.

2. הוועדה קוראת לממשלה לנהוט צעדים כדי לאפשר את המשך עבודתם של המפעלים שהוקמו לצורך זה עד שהוועדה הציבורית שתמונה על ידי שר התחבורה תכרום את מדיניות פיתוח המסופים ותפצא הסדר גם לבעיית המסופים המיימים.

3. הוועדה תונעת סן הצדדים לכבד את ההסכם שהושג בנמל אשדוד בין מנהל הנמל ונציגי העובדים, לפיו יאפשרו הוצאת מכולות שיעדן למסופים מחוץ לנמל, ככל מקרה שמכולות אלו סיועדות ל-"דוד" ול-"האוז" בהתאם לתקנות ונוהלים הקיימים בנידון.

הצעה זו משותפת למספר חברי כנסת.

א. לבנבראון: אני מציע את הסיכום הבא:  
ועדת הכלכלה שותפה לדאגת עובדי נמל אשדוד  
כי העברת המכולות למוספים פרטיים עלולה לסכן את תעסוקתם של העובדים  
הקבועים בנמל.  
הועדה תומכת בדרישת עובדי הנמל לעדיפות  
בעבודות פרוק המכולות במסופים.

הועדה ממליצה לחדש את המשא ומתן עם עובדי  
נמל אשדוד בצורה שיוסכם עליה עם העובדים במטרה לפתור את הסכסוך.

ג'ורג' י. הורביץ: נצביע.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת הסכום המשותפת למספר חברי כנסת - רוב  
בעד הצעת חבר-הכנסת לבנבראון - 1

נתקבלה הצעת הסכום הראשונה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.10.

ה כ נ ס ת

החלטת ועדת הכלכלה  
על המצב במסופי המכולות בנמל אסדוד  
מיום כ"ו באייר תשל"ה-7.5.75

1. ועדת הכלכלה קובעת בצער טבעת איסור הקמת מסופי המכולות מחוץ לנמל, לא חזו מראש את הקטיים הכרוכים בביצוע החלטה זו.
2. הוועדה קוראת לממשלה לנקוט צעדים כדי לאפשר את המסך עבודתם של המפעלים שהוקמו לצורך זה - עד שהוועדה הציבורית טחמונה על ידי סד התחבורה תבדוק את מדיניות פיתוח המסופים ותימצא הסדר גם לבעיית המסופים הקיימים.
3. הוועדה תובעת מן הצדדים לכבד את ההסכם שהוסג בנמל אסדוד בין מנהל הנמל ונציגי העובדים, לפיו יאפשרו הוצאת מכולות זיעדן למסופים מחוץ לנמל, בכל מקרה שמכולות אלו מיועדות ל- "דור" ול-"האוז" בהתאם לתקנות ונוהלים הקיימים בנידון.

- 101 -