

כנסת שמינית

מושב שני

פרוטוקול מס' 101

מישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה ביום ג', ח' בחמור
השל"ה (17.6.75), בשעה 13.00

הנוכחים:

חברי הועדה:
י. הורביץ - היו"ר
א. אבנבי
פ. גרופר
י. דרניצקי (יודין)
ע. הדר (הורביץ)
מ. חריש
י. כהן
א. לבנבראון
א. לבני
י. שער

מוזמנים:
ג. דינשטיין - יועץ המטשלה לענייני דלק
ד. בן דרור - יו"ר מועצת המנהלים של קצ"א

מזכיר הועדה - פ. פלקסר
יועץ כלכלי לועדה - ד. לב
רשמה - ש. ברקח

סדר היום

השלכות השביחה בקצ"א על משק הנפט.

היו"ר י. הורביץ: אני מתכבד לפתוח את ישיבת הוועדה. ישיבה זו נקראה שלא בעקבות הצעה לשה"י במליאת הכנסת, אלא ביוזמתנו אנו לאחר שקרה מה שקרה. לא יכולנו להתערב בענין בשלב מוקדם יותר, כי זה היה סכסוך עבודה ובעניינים אלה מטפלת ועדת העבודה. ואולם לסכסוך ולנזק שנגרמו יש השלכות ישירות על המשק, ואנחנו רוצים לדעת איפה עומדים העניינים עכשיו. לפיכך הזמנתי את מר דינשטיין, הממונה על עניני הלק, ואת מר בן-דרור שהוא היו"ר מועצת המנהלים של קצא"א. אני מקווה שתאמרו לנו כל מה שידוע לכם על הענין, אך כמובן לא נבקש מכם להסביר דברים שאולי אינכם יכולים להסביר.

מר דינשטיין: נתבקשתי על ידי שר האוצר להופיע ולמסור לכם את המידע שנמצא בידינו היום, בעקבות פניחתך ושאלתך על נזקי השביחה והיכן עומדים הדברים היום. עדיין אינן זה סוף פסוק, הענין עדיין בטיפול, אני יכול למסור לכם על המצב כיום.

למעשה היו שתי שבביתות: היתה שביחה שנמשכה 10 ימים עקב תביעה ההנהלה לפטר ולצמצם את סגל העובדים, בגלל הצטמקות פעילות החברה כתוצאה מן המשבר שקיים בעולם בענף הזה. הצמצום היה צריך לפגוע בעיקר בעובדי אשקלון, כי שם הצטמצמה פעולת היצוא שלנו. שאר המיתקנים צריך להפעיל, בין שהתפוקה מצטמצמת ובין שהיא נמשכת כסידרה. משום כך צריכה עיקר הירידה במספר העובדים להתבטא באשקלון, ובעיקר במחלקה הימית. שם עבדו כ-66 איש והחברה תבעה פיטורי 40 איש. היות והועד התנגד לכך, הוכרזה שביחה ראשונה שנמשכה 10 ימים. ההסתדרות נכנסה לתמונה.

ד. בן-דרור: אנחנו דרשנו פיטורי 40 איש, אבל ועדה שהוקמה על ידי מועצת פועלי אשקלון החליטה שצריך לפטר 18 עובדים; על זה פרצה השביחה.

מר דינשטיין: מועצת פועלי אשקלון נכנסה לענין, בדקה ופסקה שלא 40 אלא 18 צריך לפטר. העובדים לא קבלו את מסקנות מועצת פועלי אשקלון. ההסתדרות נכנסה לענין דרך האיגוד המקצועי, והשביחה נגמרה בכך שכל הצדדים הסכימו למינוי ועדה בראשות מר אושפיז, אשר תוך 30 יום תבדוק את הנושא.

היו"ר י. הורביץ: מי היו חברי הוועדה?

ד. בן-דרור: זו היתה ועדה מורכבת מחברי הוועדה המרכזת של ההסתדרות. היו"ר היה מר אושפיז, והיו חברים מר ז'לני, מר אשקלון, מר חסון ומר הראל. המעביד הודיע שיקבל את החלטות הוועדה, מבלי להשתתף בה.

מר דינשטיין: הוסכם שהוועדה תסיים את חקירתה תוך 30 יום, ולנתיים חוזרים לעבודה תקינה וממשיכים במצב כפי שהוא. ב-18 למאי הוציאה ועדת אושפיז את מסקנותיה ובעיקר קבעה שיש לצמצם את צוות המחלקה הימית ב-18 איש. היא הציעה שתי אפשרויות: פטורין של 13 איש והעברת 5 למילוי חפקידים במגזרים אחרים של החברה (חשבו שאפשר להוסיף אנשים לאילת), או שתהיה אפשרות של רוטציה בתקופה של 6 חודשים. תוך שבועיים צריכים היו להחליט באיזון משתי הדרכים רוצים ללכת. העובדים, שהיו צריכים לבחור באחת משתי הדרכים, דחו את מסקנות ועדת אושפיז.

היו"ר י. הורביץ: מה אמרה הוועדה בקשר לקבלן?

מר דינשטיין: הוועדה קבעה שהקבלן מילא שתי פונקציות: בתקופות

עומם הוא נכנס גם לעבודה שמבצעת המחלקה הימית: קשירת אוניות וכדומה; מלבד זאת הוא גם ממלא פונקציה של אספקה לאוניות, מטעם בעלי האוניות ובליו קשר אתנו. היה לו צוות אנשים שיכולים לעשות את שני הדברים. תביעת העובדים הייתה שהקבלן יוצא בכלל מן השטח. ועדת אושפיז קבעה שקצא"א לא הפעיל את הקבלן בעבודה הימית המובהקת, אבל איננה אומרת שום דבר בקשר לפעילות הקשורה במתן אספקה לאוניות, כי זה לא קשור אלינו. העובדים לא קיבלו את המסקנות ויצאו לשביחה שנמשכה 20 יום. עמדת ההסתדרות הייתה שהיא לא תיכנס לשום משא ומתן, אם החברים לא יקבלו את מסקנות ועדת אושפיז שהייתה ועדה מטעם הועדה המרכזת והועד הפועל של ההסתדרות. בינתיים הייתה תסיסה גם ביתר התוליות המרכיבות את קצא"א. סך הכל מועסקים בחברה 370 איש, מהם 66 עובדי המחלקה הימית. לבסוף הסכימו העובדים, וכתבו למזכיר הכללי של ההסתדרות שהם מקבלים את מרות ההסתדרות ואת מסקנות ועדת אושפיז. כאשר לאחר 20 יום של שביחה פנו למזכיר ההסתדרות, פנה זה לשר האוצר וביקש אותו להפעיל השפעתו על מועצת המנהלים של קצא"א כדי שתפתח מחדש את הנמל. בעקבות פניה זו קיימנו דיון, וב-10 ביוני כתבתי מכתב למזכיר ההסתדרות:

"שר האוצר ביקשני להשיב על מכתבך אליו

מיום 9.6.75, ולהעביר אליך את עיקרי ההחלטות שנתקבלו היום בוועדת השרים המיוחדת שהוקמה לענייני השביתה בחברת קו צינור אילת-אשקלון:-

1. ועדת השרים הגיעה למסקנה שנוצרו התנאים לפתיחתו מחדש של נמל אשקלון, והפעלתו כלהלן:-
2. ההפחתה בתקן מספר עובדי הים של החברה תבוצע תוך השבועיים הבאים, אם בדרך הרושציה או בדרך של פיטורין.
3. לא יהיה כל תשלום שכר בעד כל התקופה של השביתה. 4. החברה תמשיך בתביעת הנזיקין שהוגשה בעקבות השביתה הבלתי מוגנת שהחלה ביום 19.5.75.
5. הנושא של השינויים בנוהלי העבודה שיאפשרו ניצול כוח אדם ופעילות בעבודה, וזאת לאור הצמצום הניכר בפעולות ייצוא הנפט, הוא בעל חשיבות ראשונה במעלה ובדעת החברה לבצע את השינויים הדרושים בהקדם לאחר חידוש העבודה, בתאום עם מועצת פועלי אשקלון, בהתאם להסכם העבודה הקיים בין החברה ובין ההסתדרות. האמור לעיל נמסר על ידי הערב למועצת המנהלים של החברה".

מועצת המנהלים התכנסה באותו ערב,

והחליטה על חידוש העבודה.

א. לבני:

מי הם חברי מועצת המנהלים?

ד. בן-דרור:

מר בוצר הוא המנכ"ל, מר בר-טל, מר קוזלוב, מר עזרי ומר נחמיאס; אני יו"ר מועצת

המנהלים.

מר דינשטיין:

אני רוצה להוסיף כמה הסברים בקשר לשינויים בנוהלי העבודה המוזכרים בסעיף 5 של מכתבי.

בזמנו הפעילה החברה את אוניותיה מנמל אשדוד כנקודת מוצא. זה חייב נסיעה מנמל אשדוד לנמל אשקלון בסירות, וזה לקח שעותיים בכל כוון. זה גרם להנהגת שיטות עבודה שהתאימו למצב הקודם. אחר כך הוחלט לבנות מעגן סירות עם שובר גלים לחורף וקיץ; הוא נקרא מעגן ישורון, על שם ישורון שיף. עכשיו כל השרותים ניתנים מנמל אשקלון, כך שהנהלה חבעה שינוי שעות העבודה ורציונליזציה, מאחר ואין כבר בזבוז של 4 שעות ליום בגלל הנסיעה מאשדוד. העובדים התנגדו לכך, מתוך חשש שיקופח השכר נטו. היו גם נוהגי עבודה אחרים: חלק מן האנשים נמצאים במקום 24 שעות (כמובן שחלק מן הזמן הזה מבלים במנוחה ושינה) ואחר כך יוצאים לחופשה של 48 שעות; או שנמצאים במשמרת 12 שעות ואחר כך יוצאים לחופשה של 36 שעות. ברור שכתנאים כאלה מצאו להם האנשים עיסוקים נוספים מחוץ לעבודתם במחלמה הימית. גם נושא זה הועלה בוועדת אושפיז. גם היא קבעה שיש צורך בגלגל וזו הייתה מעין הצהרה כללית שרציתי לעמוד עליה גם במכתבי כדי שהדבר שוב

יקבל את ביטוייו. בנינו את נמל אשקלון כדי לחסוך הוצאות אלה ולחדול מנוהלי עבודה בלתי מחקבלים על הדעת - איך מחקבל על הדעת שלאחר הקמת מעגן הסירות נמשיך בנוהלי הקודמים?

העובדים חזרו לעבודה וקבלו מסקנות ועדת אושפיז. מלבד זאת אנחנו לא נשלם דמי שביתה, וגם הוגשו לבית הדין תביעות הנזיקין. מזכירות מועצת פועלי אשקלון קיבלה על עצמה להחליט תוך שבועיים אם הפיטורין ייעשו בדרך של דוטציה או פיטורין ממש. במקרה השני הם ימסרו את שמוח המפוטרים עד ה-24 לחודש. אני יודע שהמזכירות עומדת בקשר עם ועדי העובדים, ואני יודע שהם מטפלים גם בשינויים בנוהלי העבודה.

האם עכשיו העבודה מתנהלת כסידרה?

היו"ר י. הורביץ:

מר דינשטיין: כן, אבל לפי נוהלי העבודה הקודמים, בצוות מלא של 66 איש ללא כל שינוי - פרט לזאת שלא קבלו דמי שביתה והחברה עומדת על תביעות הנזיקין.

אשר לגודל הנזקים שנגרמו, אנחנו מעריכים שבשביתה החמורה יותר, זו שנמשכה 20 יום, יסתכמו הנזקים הישירים ב- 1,550 אלף דולר. זה שייך לדמי המחנת מיכליות בים התיכון; עבור המחנת מיכליות בים סוף נצטרך לשלם 225 אלף דולר. על נזקי מוניטין אינני יכול כלל לדבר. ברור שהפחד העיקרי שלנו^{1/2} פן יברחו קליינטים אפשריים ויופסקו חוזים. עד היום זה לא קרה. היתרון של השימוש בצינור שלנו הוא לא כל כך גדול כיום. אבל אנחנו יכולים לאמוד רק את הנזקים הישירים שצינורנו, ועל כך יש להוסיף ריבית על הכנסות שלא קבלנו - 100,000 דולר. בגלל השביתה עצמה (נזקים לציוד, הזמנת הקבלן, הוצאות משפטיות וכו') 35 אלף דולר. אפשר לאמר שהנזקים הישירים הסתכמו ב-1,9 מליון דולר, ולכך יש להוסיף 300 אלף דולר נזקים עבור השביתה הראשונה שנמשכה 10 ימים - סך הכל 2,2 מליון דולר. מלבד הפגיעה בשם החברה שהייתה רצינית למדי, צריך להביא בחשבון שעלויות להיות בהחלט נזקים נוספים שעדיין איננו יודעים לנו. אני מתכוון שכתוצאה משיבוש לוח הזמנים אצלנו, האוניות שחוזרות הביחה עלולות להתעכב בנמלים שבדרך. מאחר ולא הגיעו בחאריכים שנקבעו להם מראש ויתכן שלא יוכלו לקבל שירותים מיד. הפיצויים עבור הנזקים האלה מתגלים לאט לאט עד שמשתיימת החזרה של האוניות לנמלי היעד שלהם. למעשה אלה דמי המתנה, שבמקום אצלנו, נצטרך לשלם אוחם שם. אנחנו נותנים לקליינטים תעריף גלובלי שכולל את ההובלה מנמל המוצא ועד לנמל היעד; ההשלומים בעד כל העיכובים הם על חשבוננו.

עכשיו אני מקוה שעד ה-24 ביוני תתקן לנו

ועדת אושפיז את רשימת השמות, או את ההתלטה לגבי הרוטציה, כך שבכל מקרה המצבה הצומצם ב-18 איש. אז ניכנס אחם לדיון על נוהלי עבודה, בהתחשב בכך שהנמל באשקלון קיים.

היו"ר י. הורביץ:

באו אלי שנים מאנשי הועד שהיו מבוקשים על ידי המשטרה, והביאו בפני את טענותיהם: הם מוכנים לשפר ולייעל את העבודה, אך תביעתם העיקרית היא שיפטר את הקבלן. לאחר שיחה ממושכת הצעתי להם: לכו להתייצב במשטרה, תחילו את העבודה כסידרה, ואנחנו נהיה מוכנים לדון בעניין כולו בוועדה. הם ענו לי תשובה שלדעתי הייתה מתקבלת על הדעת: הם מוכנים להתייצב במשטרה ולחזור מיד לעבודה, בתנאי שימשך הסטטוס קוועד לברור. זה היה שבוע ימים לפני הסיום למעשה של השביתה. לא עשינו מזה עניין, ולא פניתי למר דינשטיין או לשר האוצר, כי לא רציתי שנהליש את עמדת הממשלה.

י. כהן:

נדמה לי שאנחנו חומכים כולנו בממשל, ובמועצת המנהלים בקשר לטיפולם בעניין.

מדאיגות אותי יותר המסקנות לגבי העתיד. לאחר שהעובדים לא קיבלו את מסקנות ועדת אושפיז והעבודה הופסקה, הכינה קצא"א בשלב מסוים את הפעלת הנמל על ידי עובדים אחרים; פתאום מזכיר מועצת פועלי אשקלון אמר "לא", אף על פי שההסתדרות הסירה מהם את ההגנה המקצועית. מחר ישתלטו הטייפיים על המטוסים, וההסתדרות תגיד: אסור לכם לנגוע, המטוסים שייכים להם... היה נסיון להטעין נפט עם עובדים אחרים או עם הקבלן, משום שעובדים אלה הפרו את מרות ההסתדרות ואת מרות הממשלה, והממשלה לא עמדה במבחן הזה. כמובן שהאשמה העיקרית היא על ההסתדרות, ונאמר זאת בועד הפועל, אבל הממשלה הייתה צריכה לגלות עמדה יותר תקיפה. התקדים הזה הוא מסוכן: אף על פי שהסירו מהם את ההגנה המקצועית, אי-אפשר היה להשתמש בכלים שהם השתלטו עליהם?

היו"ר י. הורביץ: הייתי רוצה לשמוע באופן צלול וברור מה ידוע לכם: מה הובטח לעובדים כדי שיחזרו לעבודה?

ע. הדר: האם הנוסחה הזאת של פניה להסתדרות כבורר בסכסוכי עבודה, אומצה על ידי כל החברות הממשלתיות? אני חשבת שההסתדרות מייצגת את הצד של העובדים. ממתי הפכה ההסתדרות לבורר אובייקטיבי? אנחנו עדיין לעובדה שבאותו מיגזר של המשק אשר בו אין להסתדרות היומרות להיות בוררת בלעדית, כלומר בסקטור הפרטי, יש הרבה פחות שביחות. הפשנט הזה שבכל מוסד ציבורי וממשלתי משל הוא הבורר, מזמין את השביתות; הרי ברור שמשל יפסוק כפי שאפשר לשער מראש שיפסוק.

באותו לילה אשר בו הוחלט להמליץ על סגירת הנמל, אמר ראש הממשלה: החלטנו על כך משום שלא נפחן להשתלט על העובדים. אני חושב שענין זה הוא בעל משמעות הרבה מעבר למקרה של קצא"א. אם המדובר היה בנזקים של 2 מיליון \$, האם לא יכול היה המשק להחזיק מעמד עד שנוכל למצות את המאבק עד תומו, כדי לחסוך הרבה מאבקים שעוד מחכים לנו? אסור היה לוותר. אמנם אינני שוטר, אבל לא מתקבל על דעתי שאי אפשר היה לאסוף את האנשים מן האוניות. אין למדינה אמצעים להכניע חבורה כזאת? זה לא מתקבל על הדעת; יתכן דק שקיבלו הוראה לא למצות את האפשרויות.

כיצד להסביר את העובדה שאחם הגעתם למסקנה שצריך לפטר 40 איש, ואחרי כן הסכמתם למסקנה של ועדת אושפיז לפטר רק 18; האם בתחילה רציתם לפטר יותר אנשים מתוך מגמה לנצל יותר את שירותי הקבלן, או ש-40 איש באמת מיותרים?

א. ליבני: אני רוצה רק לציין בתחילת דברי שדוקא אותם חוגים שצועקים "געוואלט" כנגד כל נסיון של התנהלות ביהודה ובשומרון, תומכים דוקא ב"התנהלות ימית" זו. שאלתי היא: כיצד להסביר, מה דוחף את האנשים האלה לנוקשות, למרידות ולתוקפנות כזאת? המדינה עוד לא ניתקלה בתופעה כזאת. מאז פרצה השביתה קרה עוד מאורע שבודאי ישפיע על פעילות קצא"א: פתיחת תעלת סואץ. כיצד זה ישפיע על החברה? האם הצינור הקטן מופעל גם כאשר מפסיקים את הצינור הגדול, או שזה לא בסמכותכם?

מר דינשטיין: שני הצינורות מופעלים על ידי אותה חברה. הצינור הקטן פועל כל הזמן.

א. אבטבי: אני שואל האם אין משהו פגום ביחסי העבודה בנמל הנפט; האם לא פינקו את האנשים יותר מדי; האם לא איפשרו להם בקלות רבה מידי לעבוד עבודות נוספות בחוץ? האם אי אפשר היה להגיע להסדר, כאשר המדובר בסך הכל בצוות לא גדול? ואם הסכמתם במקום 40 איש לפטר רק 18 - אולי בכלל אפשר היה לוותר על הפיטורין והינו

חוסכים 15 מליון ל"נזקי שביתות... מה גודל תביעת הנזיקין שהגשמתם? אינני מבין את הגישה הזאת: אם אדם שובר חלון עליו לשלם מיד את כל שווי של הנזק; כאשר קבוצת פועלים גורמת נזק של 15 מליון ל"למדינה, אנחנו רואים בטלויזיה חוכניות של חיוכים ומקבלים אותם בזרועות פתוחות כאשר הם מחליטים שהגיע הזמן לחזור לעבודה... האם חשבתם על אפשרות לקרוא למתנדבים שיפעילו את הכלים? הגיעו אלי עשרות מכתבים של אנשים שהיו מוכנים להתנדב, וזה היה מצמצם את הנזק למדינה.

פ. גרופר:

צר מאוד לשמוע שבמצב חמור כמו מצבנו הכלכלי, קבוצה של אנשים פורקת כל עול, מרשה לעצמה להביא נזקים עצומים שעדיין אי אפשר לאמוד אותם, ואין לכך כל תוצאות... אני מתאר לי שיהיה מי שידאג אפילו לביטול התביעות. אני רוצה לשאול איך בכלל מסכימה חברה ממסלתית ללכת להתדיין בפני צד אחד? איזו מן בוררות זאת, עם כל הכבוד לועדה המרכזת של ההסתדרות? כאשר החישובים הכלכליים שלכם מראים שחייבים לפטר 40 עובדים, איך אתם יכולים להתפשר על 18? על חשבון מי - על חשבון משלם המיסים? איך היה מתקבל דבר כזה בחברה פרטית, שצריכה למנוע פשיטת רגל? הצרה היא שבחברה ממסלתית אי אפשר ל"שפוט רגל... אנחנו בעצמנו, על כל השלוחות הכלכליות, ובעיקר משרדי הממשלה והחברות הממשלתיות, נותנים יד לפשיטת רגל של המדינה! אנחנו שומעים מפי כל השרים וממשרדי ממשלה שונים שחייבים "להדק את החגורה" וכאן זורקים החוצה 15 מליון ל"י, כאשר ב-7.5 מליון ל"י אפשר היה לתת הסעה חינם לכל החיילים שלנו! הרי גם אם יתקבלו מסקנות ועדת אושפיז, עדיין תמשיכו לשלם משכורות ל-22 אנשים מיותרים לפי המסקנות שלכם עצמכם. עכשיו אנחנו שומעים שלכל האנשים האלה הייתה אפשרות לעבוד במקומות אחרים, ובפני העם הציגו אותם כמסכנים שגוזלים מהם את פת לחם... אני חושב שעלינו לעזור לחברה ולעודד אותה לתבוע לפטר גם את 22 האנשים הנותרים, כי אם הם נשארים בעבודה הם מקלקלים את השורה גם לגבי שאר העובדים.

א. לבנבראון:

אני מקבל את העובדה שהשביחה הזאת גרמה נזק רב, אבל השאלה היא מי אחראי לנזק. האם החברה עשתה הכל כדי לא לגרום למאבק יוקרה שכזה? האם החזקת הקבלן גרמה לצמצום בעבודה של הפועלים ולצורך בפטורים? במידה והעובדים הקבועים מוכנים לעשות גם את עבודת הקבלן, האם הם לא קודמים? אני אינני רואה פסול במאבק של פועלים על מקום עבודתם. נראה לי שהעובדים היפשו דרך איך לצאת מן הסבך, ולא נעשה וכל כדי ללכת לקראתם. אני לא רואה פסול בכך שההסתדרות תהיה המתווכת. אני מציע שועדת הכלכלה לא תמליץ על כל מיני צעדים בנוגע למכסוכי עבודה; היא יכולה לשקול איך לפתור את בעיית הנזק שנגרם, אבל איננה יכולה להמליץ למצות את הדין עד הסוף לגבי העובדים, אם כבר נמצא הסדר.

היו"ר י. הורביץ:

פריון עבודה, יעילות, היסכון, חסלום בשביל עבודה ולא בשביל שעות שינה - זאת הבעיה המרכזית של מדינת ישראל. הדבר המפליא הוא שכל אדם, בין שהוא מרויח 800 או 8000 ל"י לחודש, ימצא לו מגינים כאשר יבוא לשבות. איך יחכך שאנשים הרוצים ללחום למען המנוצל ואנטיזק, יוצאים להגנתם אל אלה המנצלים את הציבור באופן קיצוני? איך אפשר לדבר כאן על "הנשק הלגיטימי של הפועל"? האם זכותו היא לתפוס את המדינה בגרונה ולהרוס את המוניטין שלה? אלה נזקים שאין להם שיעור. מדינה שהיא פושטת רגל, שתלויה כולה באחדים, שגלישקה פרזיטי במובן המלא של המילה, אומרת בגלוי: יש 40 אנשים עודמים בעבודה הזאת. אפילו ועדת אושפיז שאיננה אוביקטיבית, קבעה שצריך לפטר 18 איש. עדיין יש אפשרות בארץ לקלוט פועלים במקומות אחרים, ובכל זאת מחליטים להתזיק עובדים שאין בהם צורך, ולשלם להם 100 אלף ל"לשנה. אולי רק בכוחו של משל למתן או לרסן את קצב הטרופ הזה. הם דרשו "רק" לסלק את הקבלן. תביעה זו אפשר להעלות בתנאי שעובדי קצא"א

עצמה הם אמינים. פתר הם יאמרו שמגיעה להם עבודתם של משקים הקלאיים בסביבת הנמל... אני חייב לציין כי אנשי ועד העובדים שנפגשתי אתם עושים באופן אישי רושם מצוי, אבל זה לא שייך לענין. העמדה שלהם הורסת את המדינה. בזאת אני רוצה להביע בעיקר את חרדתי הגדולה שיש הסדר מוצנע שהעובדים לא חזרו לעבודה שם כך, אלא שאמרו להם: חזרו לעבודה, אנחנו נדאג לכם. עובדה היא שבלי משל לא יכלה הממשלה להסדיר שום דבר. אני חרד לכך שלא רק 15 מליון ליירדו לטמיון בגלל השביחה, לא רק 1.5 מליון לי יסולמו משכורות מיוחדות לשנה, לא רק המוניטין של המדינה נהרסו, אלא גם לא ברור מי הכרוע במערכה הזאת.

מר דינשטיין: לי לא ידוע על שום הבטחה שניתנה לעובדים, פרט לתנאי המוקדם שהם יקבלו את מרות ההסתדרות ואת מסקנות ועדה אושפיז, כלומר שלא מתחילים עם ועדה נוספת וחקירה נוספת. אבל גם אם הייתה איזו שהיא הבטחה מטעם ההסתדרות או מטעם הממשלה, אין ספק שהדבר יחברר בשבועיים הקרובים.

לדברי חה"כ הדר אני רוצה לאמר שלא היה בכוחה של הרשות האזרחית לטפל בנושא.

י. כהן: שר המשטרה אמר לי שהמטרה מאורגנת לקשור את האוניות.

מר דינשטיין: שר המשטרה אמר לי: מה אתה רוצה, לי יש אופניים, ולהם יש אפשרות לנסוע בקאדילק... הוא אמר שללא סיוע של חיל הים הוא איננו מסוגל לפעול נגדם. הממשלה החליטה שלא לתח סייע של חיל הים בנושא זה. אשר לאפשרות לקשור אוניות בעזרת צוותים אחרים - לא הייתה אפשרות לעשות זאת ללא אלימות. אילו אפשר היה לפעול ללא חשש של אלימות, זה אחרת. היות והיה חשש של אלימות, הממשלה החליטה לא לעשות זאת באמצעות "מתנדבים". אפילו קבוצות עובדים אחרים בחברה, שיש בכוחם להחליף אותם, אמרו: "אנחנו מוכנים להתנער מהשובתים, אבל בתנאי שתלקו את המשטרה".

י. כהן: המשטרה הכינה כוחות מספיקים כדי לאפשר לצוות אחר לבצע זאת מבלי שיפריעו להם.

מר דינשטיין: הייתה הערכה שזה יגרום לאלימות, ולא רצו במעשי אלימות. להביא אותם לחוף, בכלים שהיו בידם, לא יכלו.

הנימוק השני היה, שהיה יסוד סביר להניח שעם ההפעלה בכוח של המתקנים יהיו לזה השלכות על ציבורי עובדים נוספים, והתבערה הייתה מתפשטת. קבלנו אזהרות מפורשות מעובדי הים ועובדי אויר. בגלל שני נימוקים אלה הוחלט לא להשתמש בכוח ולא להשתמש ב"מתנדבים". זו הייתה החלטת ועדת השרים בראשות ראש הממשלה.

הערה שלישית: מה הפסול בקבלת ההסתדרות בתור בורר? בכל הסקטורים הדבר מקובל. אני רוצה לראות איך "גיבור" יסדיר את הענין. יש חשבון מאוזן; לא שוברים את הכלים בכל דבר. החברה שלנו סובלת מכמה וכמה תחלואים, וזה לאו דווקא בקצא"א. ודאי שמעתם שגם בציים וכוותיים מהו גודל הצוות שצריך לאייש כל אוניה. החברה יכולה כמובן לחשוב שאפשר להסתפק בפחות אנשים. יש עליות וירידות בפעילות, ויתכן שכדאי לשמור על אנשים לכשתעלה שוב הפעילות. לכן החלטנו להמתין במצבה מוקטנת ב-18 איש בלבד, כי יתכן שכאשר תעלה שוב הפעילות נצטרך אנשים נוספים. נכון שצמצום מספר הפיטורים ל-18 איננו הפתרון האידיאלי, אבל זה בכל זאת פתרון חלקי. האויב הגדול ביותר של הטוב הוא הטוב יותר - צריך למצוא איזון בין המצוי לרצוי. החברה הזאת היא רק תא אחד בתוך המשק שלנו, לא

טוב ולא רע מן האחרים. פוסט פקטום, אני חושב שהחלטות היו נכונות. העובדים ירגישו שבחודש זה הם מקבלים שכר יותר נמוך; הם יודעים שעומדו נגדם תביעות נזיקין, ואולי עלול לבוא עוד סכסוך אם לא יסכימו למימוש החלטות ועדת אושפיז.

המסקנה שלנו בקשר להיקף הצמצומים לא היתה מבוססת על מגמה להעסיק יותר את הקבלן במקום העובדים.

בקשר לתעלת סואץ, הערכת המומחים היא שלגבי הדלק הגולמי לא יוחזר לתעלה החפיד שהיה לה לפני 1967. בינתיים מובילים דלק במיכליות גדולות מאוד. אף אחת מן המיכליות הגדולות שאנחנו מביאים לאילת, למשל, מן המפרץ הפרסי, איננה יכולה לעבור בתעלת סואץ. יכולות לעבור שם רק מיכליות עד 50,000 טון. באמריקה הגיעו להערכה שלמרות פתיחת תעלת סואץ כדאי להוביל את הדלק מסביב לאפריקה בתעריפי ההובלה הקיימים היום, אם נמל היעד הוא במערב אירופה או בארה"ב; רק עד למגף האיטלקי כדאי לעבור בתעלת סואץ. אם נמל היעד הוא גנואה, כבר לא כדאי. יש כיום אוניות מובטלות בטונז' כולל של 30 מליון טון, מחוץ סך הכל 200 מליון טון. קיצור הדרך שמשיגים על ידי תעלת סואץ איננו מביא משום כך רווח. קיצור הדרך לא תמיד משתלם, כאשר מרבית האוניות מעונינות לשוע במהירות נמוכה כדי להרויח זמן. היום כדאי יותר לקחת אוניות גדולות ולהפעיל אותן בקצב איטי, כך שקיצור הדרך איננו יתרון גדול. היתרון היחסי שלנו הוא, שאפשר להביא אוניות גדולות לאילת, ואנחנו מקוים להביא 2 מליון טון לחודש.

היו"ר י. הורביץ: בהזדמנות זו אני רוצה לשאול מה יהיה בקשר לדלק, אם ניסוג מסיני?

מר דינשטיין: אינני מתאר לי שתהיה נסיגה מבלי אבטחת האספקה. המקור הזה מספק היום 55% עד 60% מצריכת מדינת ישראל. אני מתאר לי שממשלה אשר תנהל משא ומתן על מסירת המקום לאחרים, תעשה סידורים נאותים כדי להבטיח קבלת אותה כמות ממקורות אחרים. עד עכשיו איננו עוסקים בזאת.

ד. בן דרור: הצעתנו לפטר 40 איש לא היתה מבוססת על העסקת יתר של הקבלן, אלא על הכנסת שינויים יסודיים בסידורי העבודה. אותם אנשים שנקראים גמישאים עושים משמרת של 24 שעות מאז קשירת הצינור הגמיש לאוניה ועד להתרתו. הטענת אוניה אורכת 20 שעות בערך. קשירת האוניה לוקחת בערך שתיים וההתרה שוב חצי שעה. בין שתי הפעולות צריך אדם אחד לעמוד על המישמר, והאחרים מחכים. זוהי עבודת המשמרת של 24 שעות. אנחנו הצענו שאותם שני אנשים שגמרו לעזור בקשירת האוניה, במקום לחכות עד להתרתה, יפנו לאוניה אחרת. לזאת התנגדו הפועלים, כי אמרו שכל אוניה צריכה לקבל צוות מלא שאין לפרק אותו. מועצת פועלי אשקלון וועדת אושפיז אישרו: אין לעשות שינויים בתקנים. מלבד צוות הגמישאים יש צוות של סיראים: בכל סירה צוות של 3 אנשים, והצוות הזה יכול לעבור גם לאוניה אחרת. אם הקבלן יכול לעבוד בהרבה פחות אנשים, הרי זה משום שהסיראים אצלו גם קושרים את הצינורות הגמישים. היות ומועצת פועלי אשקלון וגם ועדת אושפיז לא אישרו שינויים בתקנים, הרי שבחקנים הקיימים קיימת אפשרות לצמצם רק ב-18 איש.

ע. הדר: מה עושים הסיראים?

ד. בן דרור: כאשר הם גומרים לקשור את האוניה, הם חוזרים לנמל. כאשר יש צורך בהתרה, הם באים. הסירות משמשות גם למלוי תפקידים אחרים. כאשר בנינו את החקן, חשבנו שיהיה קצב עבודה גדול יותר, ולכן הקמנו 4 מיקשרים. אז גם היינו נוטעים מאשדוד

לאסקלון. עכשיו מתברר שאין די אוניות ל-4 מיקשרים, אלא יש בסך הכל 20 עד 25 אוניות לחודש. משום כך אנחנו יכולים להסתפק ב-2 צוותים. בימים שבהם יש רק אוניה אחת או אין אף אוניה, הצוותים המובטלים יושבים על החוף. העברה והצוות שלה משמשים גם לביצוע עבודות אחזקה והובלות אחרות. אמנם אין שימוש רצוף באנשים אלה, אבל באופן כללי הסיכוי פעיל יותר מן הגמישאי. אנחנו חשבנו שאפשר למזג את העבודות ולצמצם את מספר האנשים.

האם סירה אחת לא היתה מספיקה?

ע. הדר:

ד. בן דרור: לא, אינני חושב. על ידי הכנסת ניידות בין המקצועות השונים, כפי שזה נהוג אצל הקבלן, אפשר היה להסתפק ב-40 או אפילו 42 איש פחות.

אני רוצה לציין שלא מינינו את ועדת אושפיז או את ההסתדרות כבורר. הם הופיעו ביוזמת ההסתדרות, הועדה היתה כולה מורכבת מאנשי הועדה המרכזת, ואנחנו קבלנו את מסקנותיה.

אם שואלים אותי האם כדאי היה להיכנע מיד או

לא - האינטרס של החברה היה בודאי להכנע מיד. מאותם 15 מליון לי נזקים שידועים לנו עד היום, אפשר היה לשלם ל-18 איש משכורת הרבה שגילה לא היה כאן שום עניין יוקרה של החברה, אלא זו היתה בעיה של כלל המפעל. מצד שני, אילו השביתה היתה בהסכמת ההסתדרות, לא היינו מתנגדים. אם הסכמנו לפיטורין של 18 איש בלבד, זה לא היה משום שהשתכנענו מכך אלא משום שלא רצינו לצאת למאבק כזה נגד ההסתדרות שיסתק את המיפעל. נכון שהיה כאן שיקול בלתי כלכלי: השיקול שלא להפסיק את השביתה.

היתה שאלה מה דוחף את האנשים. אני מסכים עם

היו"ר שהמנהיגים שלהם הם אנשים חריפים ואינטליגנטיים, לא כמו האנשים שתמצא בועדים רגילים. פעלה שם תערוכת של כמה דברים, וקודם כל איזו מוסכמה שמקום העבודה שייך לעובד. אם יש צמצום בפעילות, זה לא מעניין אותם; אתה חייב להחזיק לו את המקום, אם יש ואם אין עבודה. דברתי אתם ארוכות על כך, עוד לפני השביתה הראשונה.

שנית, הם קיבלו מראש עידוד מגורמים רבים, והיו

בטוחים שהם יכניעו בכוח את כל השאר. אני מדבר בעיקר על איגוד הימאים הדרוגיים ומוסה לוי. הובטחה להם תמיכה של כל הימאים, שאמרו שישביתו את כל הצי הישראלי. אילו ועדת אושפיז היתה מחליטה אפילו על פיטורי אדם אחד, היתה פורצת אותה שביתה בדיוק, כי כך הם רוצים.

ברור שהשביתה הזאת גרמה נזק לחברה ולמדינה

יותר משהיא הזיקה לעובדים, אבל אינני מציע לזלזל גם בנזק שהשביתה גרמה להם. הם לא קבלו שום דבר שלא היה להם, אך לעומת זאת יפסידו חלק גדול מן המשכורת, אשר יחד עם התנאים הסוציאליים מגיעה בערך ל-7000 לי לחודש. אשר לתביעות הנזיקין, אנחנו יכולים לתבוע רק נזקים שנגרמו לקצא"א באופן ישיר; אי-אפשר לתבוע נזקים מטעם החברה שחוכרת את האוניות, שהיא חברה אחרת: החברה הטרנסאטלנטית. נזקים ישירים מגיעים ל-420 אלף לי בערך. בשביל החברה זה פסיק לעומת הנזק, אבל בשביל העובדים זה הרבה כסף, ועל כך איננו מוותרים. חוץ מזה עומדים העובדים בפני תביעות פליליות שהמטרה לא ויתרה עליהן, ושם מחכה להם גם כן קנס או מאסר. אין ספק שהם גרמו נזק עצום לחברה, אבל גרמו גם לעצמם נזק שאין לזלזל בו. החלטת ועדת אושפיז ומועצת פועלי אסקלון שהקבלן לא יעשה כל עבודה שבתחום הפעולה שלהם, אמרה עוד משהו: שהם עצמם יעשו כל עבודה; שצריכה להיות ניידות בין סיראים ובין גמישאים ובתוך הצוותים עצמם. זה כבר פעל בין שתי השביתות. כיום יש לנו 3 משמרות, ואם באים כמה צוותים למשמרת ויש רק אוניה אחת, עולה הצוות הראשון לקשור את האוניה. אם בתוך הצוות הזה היתה העדרות של מישהו, לא עובר אדם מצוות אחר למילוי המקום, אלא מזמינים איש של הקבלן.

פרוש ההחלטה עכשיו הוא שפועל מצוות אחר יבוא למלא את המקום.

צריך להיות ברור שלחברה לא היה שום מאבק יוקרה בעניין הזה. עשינו כל מה שרק אפשר כדי לסיים את העניין בדרכי שלום. הסכמנו למינוי ועדה ועוד ועדה, לאחר שההצעות שלנו כבר הוגשו בצורה מגובשת; יותר מזה אי אפשר ללכת לקראת העובדים.

היו"ר י. הורביץ: הדיווח שלכם היה מדהים ומעניין. תודה רבה. היינו רוצים לשמוע מכם בעוד כמה זמן כיצד

הדברים מתפתחים.

ד. בן דרור: תזמינו אותי, וחמיד אהיה מוכן לדווח.

פ. גרופר: אני רוצה לבקש להעלות לדיון בוועדה את ההשלכות של המלצות ועדת בן-שחר על החקלאות. אני מבקש להזמין לדיון הזה את כל הגורמים הנוגעים בדבר: תנועת המושבים, המרכז החקלאי, התאחדות האכרים ואנשי האוצר שיטבירו מהן ההשלכות של הרפורמה.

ההצעה נתקבלה

הישיבה ננעלה בשעה 1500