

פרוטוקול מס' 44

מישיבת ועדת העבודה שהתקיימה ביום ו'
ב' בתמוז תשל"ד - 21.6.1974 בשעה 9.15

נכחו:

חברי הועדה:

- ש. ארכלי-אלמוזלינו - יו"ר
- מ. ורטמן
- ל. דיציאן
- י. ארידור
- ה. זיידל
- א. מויאל
- י. יודין
- מ. גז

מוזמנים:

- | | |
|--------------------------------|--------------|
| - מנהל אגף הספנות משרד התחבורה | יוחנן כהן |
| - מנהל מחלקה לכו-אדם ימי | הל כין אברהם |
| - שרות התעסוקה לימאים | אהרון משכאלי |
| - מזכירות קציני הים | שמואל צוקר |
| - מזכירות קציני הים | צ'יזיק אברהם |
| - מנהל אגף הצוות חב' צי"ם | אהרון שטרק |
| - חברה צי"ם | יעקב בן-ארי |
| - חברה "אל-ים" | אליהו ברכה |
| - חברה "אל-ים" | אריה קושלבין |
| - חברה ימית להובלה פרי בע"מ | אלכס שור |
| - ההסתדרות הכללית של העובדים | מר אברהמוביץ |
| - משרד העבודה, הממונה על ביצוע | ברוך חקלאי |
| חוק ביטוח אבטלה | |
| - משרד העבודה | מיכאל לוי |

מזכיר הועדה:

י. שמרון

רשם:

"חבר המתרגמים" חל-אביב

סדר היום:

הטיכסוך כצי הספנות (הצעה לסדר-היום של חברי הכנסת
ז. שובל, ס. מעיל וי. בן-מאיר)

11.11.74

1019

ש. ארבל - אלמוזלינו - יו"ר:

אני מתכבדת לפתוח את הישיבה.
הייתי רוצה שנגיע היום לסיכומים
בנושא שעומד לפנינו. אבל לפני כן ח"כ ורטמן מבקש לומר כמה דברים.

מ. ורטמן:

אנחנו דנים בסוגיה קשה ביותר.
ענין הימאות והיחסים בין הימאים
וההנהלה וכל מה שנוגע לענף הימאות. אנחנו יושבים בוועדת העבודה
ישיבות על גבי ישיבות ורוצים לסייע לשני הצדדים לעלות על דרך
המלך. והנה לפני כמה ימים התבררנו בכל אמצעי החקשורה שח"כ מאוזה
מפלגה שהגישה הצעה זאת, עושה מהומות וכל מטרתו לפגוע בימאים בכל
הנוגע לחישובי המס על מטבע חוץ. עוד לא גמרנו פרשה אחת ותיכף
נכנס לפרשה שניה. אמנם זה נמצא במישור המשפטי, לכן אני לא מציע
לקיים דיון אבל אני חושב שזה מתפקידנו לפנות לאותו חבר-כנסת
או לאותה סיעה שאותו חבר-כנסת בה, מאחר שהסיעה הגישה הצעה
לסדר היום זה מראה שהסיעה מחפשת פתרון למשבר בענף הימאות.
לא יהא שבעת ובעונה אחת ח"כ של הסיעה יפנה לבית-המשפט.

אני מבקש מיושבת-הראש לנסות לחפש
מגע עם אותה סיעה ואולי גם עם חבר-הכנסת הזה על מנת שיוריד את
הנושא הזה מסדר יומנו כדי לא להדליק אש חדשה בקרב הימאים.

ל. דיציאן:

אני רוצה לה בטיח לח"כ ורטמן שכמוהו
רוב חברי הסיעה הופתעו שהוא הגיש
את זה. מובן מאליו שהוא הגיש את זה לא בתור חבר סיעה, לא בשם
הסיעה, לא על דעת הסיעה וללא ידיעת הסיעה. אני מניח שהסיעה,
אחרי שנוודע לה תברר את הענין ובמשך השבוע הבא נדבר על כך.

מ. ורטמן:

אני מקדם בברכה הודעה זו.

היו"ר - ש. ארבל:

אני באמת רוצה לבקש מחברי אותה
סיעה בוועדת העבודה שהם יעשו
כמיטב יכולתם בענין זה. הם רואים מה שנעשה פה ולא צריך ללכת
אש ולפתוח חזית חדשה. אני מודה לחברים אם יעשו זאת.

אני מקדמת בברכה את חבר הוועדה
המרכזת ויו"ר הוועדה לאיגוד מקצועי החבר אברהם מוביץ. אני מעריכה
את זה שבאת היום כי למעשה היום זו הישיבה המכרעת לקראת הסיכומים
שנצטרך לקבל אותם בנושא שאנו דנים בו. אבל לפני שנעסוק בנושא,
אני רוצה להביא לידיעת הוועדה ואולי נשמע הסברים במהלך הדיונים,
אתמול קבלתי מברק מאיגוד קציני היס שכתוב בו: "לצערנו לא נוכל
לשאת יותר הזלזול והסחבת בכל הקשור בחיסול 'צים קוי גוסעים'.
ניסינו בכל כוחנו להמנע מסנקציות, אולם היום לאחר יריקה בפרצופנו
לא נותר לנו אלא לעשות כן. החומים: איגוד קציני היס."

אני מניחה שהענין הזה לא קשור
עם חברות הנוסעים ולא עם החברים היושבים איתנו פה, אלא קשור
במישור אחר. הייתי מבקשת שיבהירו לנו במספר משפטים למה הכוונה,
נשמע ונדע אם יש חשוכה מסוימת לנושא הזה.

א. צ'יזיק:

אני אסביר בקיצור מה שפה קרה.
במשך תקופה של ששה חודשים, מרגע
שחוסל צי הנוסעים היתה הכטחה של שר החברות מאז שמעון פרס, נאמר
לנו שכל הקשור באנשים האלה שנפלסו וכל החביעות הכספיות יוסדרו.
הוקמה ועדה שעשתה עבודה אדמיניסטרטיבית, עשתה רשימות, אבל הפתרון
לא נמצא עד היום. הוועדה היתה מורכבת ממפקח ימי רב-חובל כהן,
היו נציגים של האיגודים ונציגי האוצר. הדגש היה על חדירוניים
ואותנו במשך כל הזמן הניחו הצידה. הוועדה היתה צריכה לפתור למעשה
את החביעות הכספיות, לסדר להם את העבודה, כחטיבה שלנו נשארנו
בלי פתרונות כ-16 איש. רוב העבודה נפלה עלינו למצוא להם עבודה
במקצועות השונים: במכונה, בסיפון ובמשק. הקשיים שנחקלנו בהם
היו בעיקר ציני-משק ואלחוטאים. אני מצטער להודיע לכם שעד היום
אנשים מסתובבים. מבחינה כספית שום דבר לא נעשה למצוא פתרון. הם
קבלו משכורות עד 4 באפריל, ואנחנו חכינו בסבלנות.

מה שפיצץ את העסק הזה, שאחרי כל הבקשות שלנו וטלפונים וריצות, לפני ימים הוזמנו לוועדה הזו שהגיעה לחיפה. אנחנו נכנסנו למשרד צי"ם קווי נוסעים, מצאנו שם את חברי הועדה, נכנסנו לחדר ופשוט מאד גורשנו משם מפני שישבו הדירוגים ודנו. יש רושם שעשו איזה "הסכם סודי" מתחת לשולחן. אני לא חושב שאיגוד מקצועי איזה שהוא יכול לסבול הסדר סודי כזה. אנחנו חכינו וחכינו ולבסוף יצאנו. בצורה כזו לא נוכל לשאת זאת, כמו שצוקר הגדיר זאת - זו יריקה בפרצוף. אני רואה זלזול באיגוד ובכל מעמד הפועלים בארץ. לא יתכן שכמה אנשים מירושלים...

היו"ר ש. ארבלי: רגע, כמה קצינים היו בהתחלה? אמרת שנשארו 16 שהבעיה שלהם עוד לא נפתרה. כמה היו?

ש. צוקר: אני אענה. למעשה חפקידה של הועדה היה מורכב משני דברים. א' - לשבץ את האנשים בעבודה; ב' - למצוא פתרונות כספיים לאלה שלא נקלטו בעבודה. מאוחר יותר נאמר לנו ע"י יו"ר הועדה שהוא את החלק השני של חפקידי הועדה לא מקבל, הוא עוסק רק בשיבוץ אנשים בעבודה. האמת היא שבכוח הועדה הזו אף קצין אחד לא סוּדַר בעבודה. אולי אני טועה, אבל זו ההתרשמות שלי שכל הסידורים היו מכוח האיגוד שלנו. היו בערך 66 איש, 50 סוּדַרו בעבודה. אבל זו לא הבעיה הבלעדית. לאנשים אלה מגיעים כספים מכוח חופשה שנתיית שמגיעה להם, מכוח חופשת לימודים שמגיעה להם, מכוח הפיצויים שמגיעים להם, מכוח הפסד שכר שמגיע להם, כל מיני דברים.

אחתנו הובילו בקש במשך שבוע חודשים, פעם אחת לא ניתנה לנו אפשרות לדבר עם חברי הועדה. גררו אותנו לירושלים לפגישות, באנולשם ואחרי שתי מילים אמרו לנו: אין זמן יותר, יש מילואים, יש חופש, אני נוסע לאילת ועוד אלף ואחד תירוצים. שלשום, מה ששבר את גב הגמל, שכאשר הזמינו אותנו ובאנו מדויק, אנחנו נכנסים פנימה ורואים את כל האנשים המכובדים האלה, הם יושבים ועוסקים ב"סיקרט ליסט" עם הנציג של הדירוגים. אנחנו כאיגוד מקצועי בכיר לא יכולים לשאת בדברים האלה, משום שהוא מכתיב לנו. ואז נאמר לנו: הם לא רוצים לדבר אתכם. משה לוי אמר: אנשי הועדה לא רוצים לדבר אתכם, בשבילנו זו יריקה בפרצוף. ולכן, אנו כמייצגים את הקצינים, כנראה לא תהיה לנו ברירה.

היו"ר ש. ארבלי: משה לוי, יש לך מה להגיד בעניין זה? מי היה בועדה הזו?

משה לוי: אני הייתי בועדה. הועדה עסקה עפ"י מינוי של שר החבורה בדבר אחד: כמציאת פתרון עבודה ביים לימאים, והיא מיינה 310 ימאים, עשתה עבודה די יסודית, חילקה את הקבוצות, קבעו קריטריונים לקבוצות כאלה ואחרות.

אני רוצה לומר שפדוק צי"ם קווי נוסעים, זה לא פירוק ככל מפעל אחר. בכל מפעל אחר כאשר הוא נסגר משלמים פיצויים רגילים לעובדים והעסק נגמר תוך שבוע שבועיים. הבעיה שעמדה כאן היא לא פיצויים רגילים ולא הסדרים רגילים ומקובלים אלא מציאת פתרון לקבוצה עובדים גדולה שנפלטת מהים ואשר לפי דעתנו, חרף הנסיונות שעשינו, אי אפשר היה לשבץ אותם בעבודה בחוף. היה משא ומתן ארוך קשה ומייגע עם אנשי האוצר, קשה מאד, משום שהיינו צריכים למצוא פתרון בפיוציים בשעורים גדולים מאד שיהוו מענק לימאי שמחמת הסיבות של היסול צי"ם-קווי נוסעים צריך היה לפרוש מהעבודה ביים ולהסתדר באמצעות הכסף הזה בעבודה בחוף.

לפי הערכה שלנו, הערכה זהירה, יש כמאה עובדים דירוגים שיצטרכו לעזוב את עבודת הים, וזה בעיקר אנשי משק. אי אפשר להכניס לאניות אנשי משק. הצענו להם בועדה הסבה מקצועית, אבל שנים-שלושה איש הסכימו לה סבה מקצועית.

יתרם אמרו, רק משק. משק באניות למספרים כאלה - אין. ואז היה משא-ומתן. יש כמאה דירוגים, יהיו לפי הערכה שלי כארבעה עד ששה קצינים, חלקם הגדול אנשי משק וחלקם מחמת גיל ונכות יצטרכו לעזוב את הים. לאלה צריך יהיה למצוא פתרון של תשלום, מענק, מענק בשעורים די גדולים.

נכון הוא שהקצינים סודרו בעבודה בהתערבות קציני הים, זה גם משום שלקצינים אין לשכת עבודה ואין חובת החוק חלה עליהם להתייצב בלשכת העבודה, אין הם מתייצבים בלשכה ונשלחים לעבודה, אלא הם מציעים את עצמם בחברות שונות.

אני רוצה לומר שאת הבעיה של הפיצויים יכולנו לסיים לפני חודשיים, אלא שהתעוררה בעיה נוספת. מאותו סכום שקבענו עפ"י קריטריון מסוים, ואתן לכם דוגמא: ימאי יקבל פיצוי בשעור משכורת לכל תקופת עבודתו בים, ולא חשוב אם הוא קבל לפני חמש שנים פיצויים מוגדלים מצי"ם או מכל חברה אחרת; ולא חשוב אם יש לזכותו במכסחים פיצויי פיטורין. הוא יקבל היום עם פרישתו מהים משכורת כפול שנות עבודתו בים.

אגב, הועדה הזו שצוקר דיבר עליה זאת לא ועדה של יוחנן כהן, אלה הם בעלי צי"ם-קווי נוסעים שלפניה אנו מגישים את החביעות ואני אגיד אח"כ מה קרה פה. ובכן, כדי להמחיש לחברי הועדה מה סוכם - סוכם שינחנו פיצויים לחודש כפול שנות עבודה, סוכם נכות, סוכם נחמך, סוכם גיל, כלומר כל המרכיבים האלה ביחד נותנים פיצויים בשעור די יפה.

לפני חודשיים התעוררה בעיה כאשר מסכום הפיצויים פטורים כידוע ממס הכנסה 2250 לירות, ומה שמעל לזה חייב במס. וזה אומר שאדם שמקבל 80 אלף לירות פיצויים, יצטרך לשלם כשלושים-ארבעים אלף לירות מס הכנסה. מובן שהימאים התנגדו. ואז היתה סידרה של פגישות עם אנשי האוצר, חיפשנו פתרונות כאלה ואחרים, עד שמצאנו פתרון בישיבה של יום חמישי. אני רוצה לומר שאיגוד הקצינים הוזמן לפני ששה שבועות לירושלים והעלה את חביעותיו לפני אחד מעובדי רשות החברות, אחד מעובדיו של יעקב סלמן. היתה שם שורה של תביעות נוספות ספציפיות מיוחדות כמו: יש בעיה של ותק שקצין צבר לעצמו בצי"ם-קווי נוסעים. קצינים אינם גוררים ותק ממקום למקום, יש בעיה שהותק בצי"ם שאדם צבר לעצמו, וכאשר צי"ם קווי נוסעים חוסלה, הבעיה היא מה על הוותק הזה. יש בעיה של חוספת מאמץ, הקפטנים מקבלים תוספת עפ"י הטונג' של האניה והואיל וישנם שני רבי-חובלים שעוברים מאניה נוסעים גדולה לאניה קטנה, הם יפסידו מדי חודש בחודשו סכום של כמה מאות לירות. אלה הן שתי הבעיות שלהערכתן ועניות דעהי נשארו, מאחר שהאוצר הודיע לנו שכאן הוא לא מוכן לתת פיצוי.

אני מעריך שכל יתר הבעיות היו מוצאות פתרון ביום חמישי. ביום חמישי, בלחץ כבד מאד של ההסתדרות הבאנו ועדה שלמה מירושלים, בראשותו של יעקב סלמן שמונתה ע"י שר האוצר לסיום העניין הזה, עם יועצים משפטיים, חשבים וכדומה, ונקבעו שתי ישיבות. ישיבה אחת לדירוגים בשלוש-וחצי, היו צריכים לסכם את הנושא הזה, ישיבה אחת עם איגוד קציני הים בארבע וחצי. החברים מאיגוד קציני הים הופיעו בארבע וחצי, בדיוק פתחו את הדלת, והתבקשו ע"י סלמן להמתין חמש דקות לסיום עבודת הועדה. יצאו החוצה והמתינו חמש דקות. כעבור חמש דקות פתחו את הדלת, הודיעו שהם לא ממתינים והם הולכים. זה כל הסיפור.

אני רוצה להודיע שלא נקבעו שום

קריטריונים לאיגוד קציני הים כלי השתתפותם ולא ייקבעו בלי השתתפותם, באופן חד-משמעי.

עוד הערה אחת. אני רוצה לומר שמאז חיסול צי"ם קווי נוסעים, עד 5 באפריל, קיבלו כל ימאי צי"ם קווי נוסעים משכורת, בגובה משכורת חוץ. יתירה מזאת, כל מי שלא עבד אחרי 5 באפריל, יקבל משכורת נוספת של חודשיים בגובה משכורת חוץ.

יוחנן כהן:

משה לוי הגדיר את זה נכון: נקבעו למעשה שתי ועדות, ועדה אחת שמתפקידה היה לשבח את האנשים בעבודה. שר התחבורה רצה אז שהועדה תטפל גם בענין הפיצויים, ודוקא מצד חברת הספנות התנגדנו בכל חוקף ואני עוד מעט אסביר גם למה.

חיו לפנינו קרוב ל-250 דירוגים ו-70 קצינים. אנחנו ראינו, עם ראיונות חוזרים, אני מעריך כ-500 איש. השקענו בזה מאמץ שאני לא חושב שאי-פעם מישהו השקיע בנושא הזה. נכנסנו להרבה בעיות של אנשים וניסינו לפתור את הבעיות. חבל שלא נמצאים פה נציגי הדירוגים, בעצמם הם אמרו שהגישה אל הבעיה האנושית שהחעוררה פה, היתה הרבה מעל ומעבר. כמו שאמר משה, היתה סיבה שלפחות אני מצידי לא הייתי מוכן לשבת בועדה שעוסקת בעניני פיצויים, פשוט מאד יש אנשים שקבלו פיצויים מוגדלים לפני שלוש-ארבע שנים, בסכומים של מעל ל-30 - 40 אלף לירות, הרבה כסף מאז, והיום יקבלו פיצויים על בסיס של 25 שנות עבודה. את הדעות האישיות שלי לא רציתי להכניס, ולא רציתי לשבת בועדה. כשחיסלו את אניות הנוסעים בצי"ם הם קבלו פיצויים מוגדלים, ואז הלכו לעבוד בצי"ם קווי נוסעים, בה יכלו לעבוד בסך הכל שלוש וחצי שנים - זהו אורך חיי החברה. עכשיו הם יקבלו בשביל 25 שנה! ולא על בסיס של חודש לשנה אלא לפי קריטריונים לגמרי אחרים.

אני רוצה לומר, לחלק מן האנשים זה ללא ספק מגיע להם. יש פה מקרים של אנשים שמנושלים ממקצוע בגילאים מעל לגיל 50 ואין להם אפשרות להקלט במקום אחר. אבל כמו שחמיד קורה במקרים כאלה, מחווספים אליהם אנשים בגילאי 30 ו-35 שיכולים בקלות להשתלב ואלה נהנים מההפקר, עבדו כ-15 שנה ומקבלים פיצויים מוגדלים בסכום שאני הייתי מוכן לקבל אותו. כשאני אחפטר ממקום העבודה שלי אחרי 25 שנה, אני לא אקבל סכום כזה.

תמיד כאשר נותנים פתרונות גלובלים, ללא ספק נהנים אחדים מן ההפקר. ואני רוצה להגיד, ומשה יעיד, למרות שלא התעסקתי בכספים, הלכתי לכל הישיבות ונסיתי לעזור ולפתור את הבעיה. עם הקצינים, מהישיבה הראשונה, בכלל הענינים עלו על מוקשים, מפני שפה יש בעיות שונות. מדוע? היות שהם לא קבלו את זה שאנו מטפלים רק בסידור אנשים לעבודה. נכונה ולא נכונה הטענה שלהם שהם סידרו את האנשים בעבודה. יש מחסור גדול בקצונה בצי הסוחר ומחוך 46 (אלה המספרים שלנו) אני בטוח שחברות הספנות קבלו אנשים מצי"ם-קווי נוסעים, ולא היה צריך לחץ מן האיגוד ולא טובות; באו אנשים שרצו להתקבל לעבוד, והתקבלו, ללא שום בעיות. ככה שכאילו בא האיגוד המקצועי ואמר: אחס מוכרחים לקחת אותם, הייתי אומר בשמונים-תשעים אחוז מהמקרים זה עורבא פרח.

אבל כשאנחנו באנו למיין את האנשים, בדקנו את כל הבעיות האישיות, בעיות בריאות, בעיות רווח, בעיות גיל ומשפחה, נכנסנו לאלף ואחד נושאים. מצאנו למשל שיש צורך למצוא פתרונות אינדיבידואליים. מה אתה עושה עם בן-אדם בגיל ששים או ששים ושתיים? קבענו שאנשים יצאו לפנסיה מוקדמת, וזה מובן מאליו. ביחוד אנשים שעבדו בחפקידי משק, כלכל ראשי בגיל 62, אין בשבילם פתרון, וצריך לקנות את הזכויות שלו במבטחים בצורה כזו שהוא יקבל פנסיה מוקדמת. יתירה מזו, זה עד לגיל של 57, מפני שמסיבות בריאות אי אפשר היה לפתור את זה. לא הייתה פה וותרנות, היה פה נסיון ומאמץ כנה לפתור בעיות אמיתיות של אנשים.

כשבאנו לדבר עם הקצינים על בעיות עבודה, הם חזרו ואנחנו חזרנו לדבר על כסף. יש לי לוח במשרד וכתבתי בגיר: "פה לא מדברים על כסף". עכשיו, מה המצב עם הקצינים? מתוך 66 קצינים, בין 46 ל-50 מסודרים בעבודה; ל-6 איש נקבעה הזכות הזאת לפנסיה מוקדמת. אגב, לשניים נדמה לי שמגיעה להם פנסיה כי הם מעל 65; שני אנשים בלבד נקבע שלא יוכלו להקלט בים בגלל סיבות סובייקטיביות, בריאות, הם יכלו רק לנסוע באניה שיש בה רופא. נשאר שבעה בעייתיים. המעסיין הוא מי הם הבעייתיים האלו? קודם כל נאמר פה על אלחוטאים. אני קבלתי מכתב מאיגוד קציני הים

מכתב לשר החכורה, שיש שבע אניות שנוסעות עדיין עם אלחוטאים זרים. מאין הגיעה אינפורמציה זו לאיגוד הימאים? מפני שהמפקח הימאים פנה לאיגוד ואמר, רבותי - יש פה שבע אנשות, השלחו את האיש, לאיזו אניה שהוא ירצה הוא יעלה, מפני שזכותנו להוריד את הזרים, ואני עצמי פניתי אל האיגוד.

יש בעיות עם עוד כמה קצוננים אני לא אכנס לפירוט. חברות הספנות, הייתי אתן בקשר אישי, היו מוכנות לקבל אותם. אבל הדרישות היו דרישות לא סבירות. יש לי את כל המסמכים בכתב ואני מוכן להראותם אותם. חברת הספנות הודיעה שהיא מוכנה לקבל את האיש, אבל הדרישות שלו הן כאלו שהיא לא יכולה לעמוד בהן. ואני כאיש מקצוע גם כן מצדיק את זה.

יש פה עוד בעיה. יש מקרה עם אדם שכשהוא בא לצי"ם-קורי נוסעים, משום מה ניחנו לו 16 שנות ווחק. אני שאלתי את האיגוד המקצועי, ואני שואל את מר אברהמוביץ - אם בא אדם לעבוד בים, אם אני אחליט שאני רוצה להפליג בים וחברת צי"ם חסכים לתת לי משכורת של חמשה אלפים דולר לחודש, ואחרי שלוש שנים חברת צי"ם התפרק, מה האיגוד המקצועי צריך לדאוג עבורי? האם בהתאם לחוזה העבודה הקולקטיבי ואותן הדרישות שקיימות לכולן? או שהוא צריך לדרוש לי פיצויים על בסיס של 5000 או על בסיס איזה שהוא בונוס שניחן לי אישי?

אם היינו מדברים רק על בסיס של חוק פיצויי פיסורין - אין לנו בעיה. אבל פה מדובר על חוזה עבודה, חברה זו נסגרה ויש חוזה עבודה, מגיע לאדם פיצויים עבור שלוש וחצי שנים, אם את זה היה צריך לעשות, לא היינו יושבים פה איום, לא הייתה בעיה. מדברים פה על סכומים שהם סכומי-עחק, רק מפני שזאת חברה ממשלתית; לו הייתה זו חברה פרטית בכלל לא היה מדובר על סכומים כאלה. עבדת שלוש שנים, יש הסכם עבודה, יש פיצויים, הודיעו מראש שסוגרים את החברה ומשלמים פיצויים.

הבעיה מבחינת התעסוקה כמעט שהיא לא בעיה. אם יש פה בעיה מדובר על שנים-שלושה איש שהבעיה היא מקצועית ממדרגה ראשונה. אלה אנשים שנסעו לא על חפזת הסמכה אלא עפ"י היתר. ההיתר ניתן רק לששה חודשים לפי בקשת החברה לאניה מסויימת; זה נותנת חברה מסויימת. אותו איש עבד כדרגה מסויימת אבל דרגה זו היא זמנית מפני שבין כך את ההיתר שלו צריך לחדש כל ששה חודשים. יוצא שאנשים שעבדו בדרגה מסויימת בהיתר, נשארו עכשיו בלי מקום עבודה זה, חברה אחרת לא תקח אותם בהיתר כשיש לה אנשים שלה שהיא לוקחת בהיתר. מדובר על שנים-שלושה איש. וזה ניתן לפתרון, זה בערך המצב "הקסטרופלי".

היו"ר ש. ארבל:

שמענו את נציגי איגוד הקצינים, שמענו את ההסתדרות, שמענו את

נציגי הממשלה. בקשתנו בנושא זה היא שהועדה תמשיך לעבוד בנושא והביא את הענין לסיומו בהקדם האפשרי, ולא לסחוב את זה יותר.

אנחנו פונים איפוא להסתדרות ולאגף הספנות ולכם, שתפעלו בנושא הזה ותביאו לסיומו בהקדם האפשרי. אם יהיה צורך בהתערבות מסויימת של הועדה שלנו, נעשה זאת. אבל בשלב זה אנו לא רוצים להתערב. הענין נמצא בטיפול, שמענו על הצעדי שנעשו עד כה. אי אפשר להגיד שלא היה טיפול בנושא הזה. אני רוצה לקוות שתוך הזמן הקרוב הענין יסתים. כפי שאמר מר לוי לא יגמר שום דבר בלי שישתפו אתכם.

מר צוקר:

אני רוצה כמה דברים להגיד פה. נדמה לי שטוב אם הועדה תתערב,

לא יתכן לזרוק הכל לועדה הזו שאינה פועלת בכלל בכיווננו.

אני אסביר מדוע. עד עצם היום העניין לא סודר, זה שבעה חודשים שהוא נמשך. זה מוריד את ערך הפיצויים, עוד מעט לכסף הזה לא יהיה ערך. שנית, אנו הדגשנו עשרים פעם שאין כוונתנו לפיצויים מוגדלים ולא לדבר דומה לזה. כל מה שאנו תובעים זה את ההפסד הריאלי של השכר שבא כתוצאה מחיסול הענף הזה. לא יתכן שבגלל איזה שהוא סעיף בחוזה העבודה, כפי שצוין פה ענין הווחק, שהדירוגים כתוצאה מחיסול הענף לא יפסידו שום דבר ואנחנו נפסיד את הכל. זה עוול משווע. קצין שהוא 15 שנים בים מתחיל לעבוד כסירון, וזה מרכיב רציני בשכר שלנו, אנו לא מוכנים לוותר על זה.

הועדה לא מתייחסת אלינו, ויש עוד כמה תביעות שהן לגיטימיות, הועדה לא רק שהיא לא מתייחסת, היא גם לא רוצה לשמוע אותנו. כל מה שאנו שומעים זה לא ולא ולא. אם הועדה תמשיך לפעול בצורה כזו - אנחנו לא נוכל לצאת מזה, אלא נמצא את הדרך היחידה שעומדת בפנינו. אני לא רוצה לאיים אבל לא יתכן שיהיה דבר כזה.

משה לוי: זה לא ענין של הועדה, זה ענין של האוצר, ויעקב סלמן שהוא הממונה. ביום חמישי לפי עניות דעתי ומיטב הכרתי הענין של הקצינים יכול היה להסתיים בכי טוב.

היו"ר ש. ארבלי: תביטו, כשאנו יושבים פה בדיון - קורה שענין מתמשך. קצת סבלנות. מחכים קצת בסבלנות, אי אפשר להגיד: חמש דקות חכינו ואנו הולכים.

אני מוכנה לפנות למר סלמן שיקבל אתכם, מה זאת אומרת לא רוצה לשמוע? ישמע אתכם, למה שלא ישמע אתכם?

א. צ'יזיק: למה אנו יושבים פה בישיבות? כדי למנוע את הקונפליקטים שעלולים לבוא, זה הדבר העיקרי.

היו"ר ש. ארבלי: אבל אנחנו לא ועדת-חקירה!

א. צ'יזיק: היא לקחה על עצמה תפקיד לחקור את הבעיות שהביאו לקונפליקטים, ולמנוע אותן בעתיד. אני לא מבין מדוע ועדה זו לא תקח סמכות וממש תלחץ על גורמים אלה.

היו"ר ש. ארבלי: אני אמרתי בישיבות הקודמות ואני חוזרת על זה היום. ועדת העבודה איננה ועדה למו"מ על תנאי עבודה, לזה יש גורמים אחרים, יש הסתדרות, יש איגודים ויש וועדים, אנחנו לא באים במקומם. תפקידנו הוא לסייע בפתרון הבעיות, להחיש פתרון, למנוע סחבת במידה שגורם מסוים חושב שלא שומעים אותו או לא רוצים להזמין אותו. אנחנו דנים באופן כללי בבעיות ומה שנוכל לקדם - נקדם. אנחנו לא ועדת-חקירה ולא באים במקום ההסתדרות או כל גורם אחר, זה צריך להיות ברור.

אילו היינו שומעים שהיתה הונחה מצד ההסתדרות או מצד אחר, לא היה טיפול נאות וכו' - היינו מגיבים על הדברים הללו. אבל שמענו אינפורמציה ממר לוי שהיה טיפול בנושא הזה, הייתה ועדת סלמן וכו'. גם אתם אמרתם זאת. אבל הענין אינו כל כך פעוט שיכול להגמר חוך שבוע שבועים, אז זה נמשך חודשיים. אבל יכול היה להסתיים, כפי ששמענו, ביום חמישי, אז לא היתה לכם סבלנות לחכות.

עכשיו אני באה ומבקשת מהסתדרות להמשיך בטיפול וביתר מרץ, לא לסחוב את העניין ולהביא לסיומו תוך שיתוף פעולה אתכם, עם האיגוד, הם לא יעשו את זה בלעדיכם. ואם יש בעיה שלא ישמעו אתכם, אני לא יכולה להבין את זה, לא יכול להיות דבר כזה. אם יש דבר כזה באמת, ועדת העבודה כן תתערב, שהועדה הזאת חשב וחשם אתכם.

אני מציעה שבזה נסחפק היום ונעמיד נקודה. אנו נבקש אתכם אינפורמציה, אתה תדווח לנו, משה, על ההתקדמות שחלה בנושא הזה, אבל תעשו את זה בהקדם.

עכשיו נעבור לחלק השני שהתחלנו לדון בו, ורצינו להגיע היום לסיכומים.

מ. גז:
אני רוצה לשאול שאלה, ישבנו עשרות ישיבות על חוק הספנות, רצייתי לדעת אם הקריטריונים שנקבעו אז הופעלו כבר?

היו"ר ש. ארבלי:
לא לא, חוק הספנות - החלק שאנחנו גמרנו היה צריך להיות מופעל שנה לאחר קבלתו, היו תקלות בגלל מלחמת יום הכיפורים. באוגוסט יכנס לתוקף מה שאנחנו גמרנו שם. אבל שם אין פתרון לבעיות הללו.

בישיבה הקודמת בקשנו מהגורמים השונים להעביר לנו את ההצעות שלהם, כיצד הם חושבים שנסכם את הדיון באותן נקודות שאנחנו הצגנו לעצמנו שהועדה רואה אותן לחשובות ועיקריות ושעליהן אנו צריכים להתרכז. הנקודה הראשונה הייתה לגבי אותם ימאים-דירוגים שנפלטו כתוצאה מחיסול קו הנושעים, ומכירת "דן" ו"נילי". במשך התקופה הזאת היה טיפול נמרץ מצד לשכת העבודה של הימאים, אני גם פניתי למר ברוך חקלאי, הייתה טענה פה על ביטוח אבטלה וכו'. כי ה הסכם שהושג בזמנו היה מדובר על חשלום עד ה-1 באפריל, והייתה בעיה מה הלאה, עד שהם יסתדרו בעבודה. היה טיפול ונמצאים אתנו מר ברוך חקלאי ומר מיכאל לוי שיכולים למסור לנו שהבעיה פחות או יותר באה על פתרונה הסביר והמניח את הדעת.

ברוך חקלאי:
במחזור של הדירוגים שעסקנו בו בשבועות האחרונים, נימנים למעלה מ-70 דירוגים במקצועות המשק, מלצרים, טבחים ואחרים. המו"מ שלנו עם הנציגות של הם עמדה בצילו של המו"מ שלהם עם המעביד לגבי הסדרים שונים שקשורים לפרישה מן הים או להמשך עבודה מקצועית במסגרת הים, או פתרונות אחרים.

בהתאם לנתונים שבידינו מתמצית הבעיה הממשית-עכשווית של התעסוקה לדירוגים, היינו: מספר הדירוגים אשר עומדים לתעסוקה מידית והתעסוקה איננה מצויה - המספר נופל מעשרה. הצענו הצעות תעסוקה לבערך עשרים ימאים, אשר מסיבות שונות לא יכלו לקבל אותן עדיין, ולכן אני מוריד אותם מהמספר הכולל של ימאים דירוגים שעומדים כדורשי עבודה בלשכת העבודה לימאים, מחוץ המספר של ה-70 פלוס, סודרו בעבודה 15, ואילו 24 מחוכם נכנסו לרשימה שלדידם מתקיים תהליך של פרישה מן הים זהו תהליך מורכב, שאנחנו משרד העבודה, שרות התעסוקה וביטוח לאומי, איננו צד לו. אבל פה מדובר בקבוצה של 24 ימאים שהם כנראה פורשים עם מימוש מידי של הזכות שלהם וייתור אל אופציה להמשך עבודה בים. לדידם, או לדידנו, הם יכולים לממש את זכויותיהם לעבודה בכל לשכת עבודה ובכל מקום קיים.

ובכן, כאשר ניצבנו מול בעיה 70 הימאים שנעקרו מעבודתם באוקטובר, ולאחר שהסדר עם המעביד הקודם הגיע לסיומו ב-5 באפריל 1974, הצענו לימאים ובאנו בדברים עם

הנציגות של הם, להקלט לתוך קורס להשתלמות מקצועית במקצועות המשק, שיאריך תקופה של חודשיים ימים. הוא יושחת על הנחה יסודית שיש מה להקנות וללמד באופן שיטתי בצורה לימודית לימאים שמזה שנים לא חבשו את ספסל הלימודים. ומאידך, לשמור על רזרבואר של כוח אדם שמתוכו נוכל לשלוף בהתאם לצרכים שמתהווים מדי יום.

אני מוכרח לציין בסיפוק שהסיכום שלנו על קיום קורסים להשתלמות מקצועית נפתח, משתתפים בהם כל אותם הימאים שמניתי, כ-80 ימאים. שמרנו לימאים אופציה להזדהות עם אחת מדרכי הבחירה שהם יכולים לבחור לעצמם. ימאים אשר רואים את עתידם ביים ימצו את תקופת החודשיים של הלימודים, ולאחר מכן אני אגיד מה יהיה אצלם. ימאים שמצאנו להם סידור עבודה ביים תוך כדי לימודיהם בקורס, יפסיקו את הלימודים ויעלו על האניות. ימאים אשר לדידם יש סיכום של פרישה מידיה מן היים, זכאים להפסיק את הלימודים בקורסים האלה ולחפש דרך אחרת, והם יורדים מהגוש הזה שאנו עוסקים בו.

אני רוצה להקדים ולומר שכל הפעילות של הגורמים שאני מייצג, היא פעילות מכוח פרק ביטוח אבטלה בחוק הביטוח הלאומי וחוק שרות התעסוקה אשר מופעל במסגרת הפרק הזה. כלומר, כל המו"מ שהתנהל היה למציאת פתרונות אבל הלילה לא להסדרים אשר חורגים מהחוק, למען מימוש זכותם של כל אותם ימאים מכוח העובדה ששילמו דמי ביטוח במסגרת השלומי הביטוח הלאומי ומהיותם מובטלים. וגם בהסכם אצלם כתוב: ההסדר מושחת על הכרה שמימוש זכותם של דורשי עבודה ימאים כאחרים בתחום ביטוח אבטלה, נובע מהחוק ואינו טעון מו"מ והתנאה.

יחד עם זאת, הפתרון של הכשרה מקצועית שמצאנו, וזו חוצאת המו"מ, הוא פתרון לגיטימי מבחינת ביטוח אבטלה, שכן ביטוח אבטלה רואה בהכשרה מקצועית, לרבות השתלמות מקצועית והסבה מקצועית, משום פתרון שהוא שקול כנגד שליחה לעבודה, ואז מי שנמצא בהכשרה מקצועית מקבל מביטוח אבטלה את ההבדל בין תנאי הקיום שנוחן לו הגוף שמקיים את ההכשרה המקצועית, ואת דמי האבטלה האישיים שהוא זכאי להם מכוח זכותו.

יש כאן שתי בעיות שנשארו תלויות ועומדות, ודומני שמסתמן פתרון. בעיה אחת היא בעיה פרק הזמן שחלף מיום 5 באפריל 74 שאז הימאים הפסיקו לקבל תשלומים מן המעביד הקודם והממשלה, ועד פליחת הקורסים. כאן אני רוצה לומר שבהסדר התשלומים עד 5 באפריל, אותה מחצית שנה שהמעביד הקודם והממשלה התחייבו לה, גם כן סייענו לבצע ולהוציא לפועל. המכשירים של שרות התעסוקה הם אשר היוו סוכן לתשלום הכספים במשך מחצית השנה, אבל סוכן בלבד.

ובכן הבעיה היא בעיה תקופת הביניים מ-5 באפריל ועד היום. אמרנו לימאים דבר כזה, הואיל והוברר לנו שהציפיות שלהם לסידור שיבטיח או המשך ההסדר הקודם מצד הממשלה או אלטרנטיבה אחרת, הציפיות נחמשכו עד סמוך לרגע שום פנו אלינו באיחור שלא באשמתם, אנחנו נמצא דרך משפטית שתאפשר לנו להתבסס על הצהרתם האישית על מזבטלותם ועל העדר כל הכנסה מהתעסקות במקצוע או משלח יד, ועל בסיס ההצהרות שתאומתנה אנו נשלם להם דמי אבטלה - הכל כפוף לזכותו האישית של כל אחד.

נקודה שניה, אף היא מוסכמת והיא לפי דעתי הנקודה המהותית בכל העניין - מה קורה לאחר מכן? אנו אגב שמחים לראות שהחבילה הולכת ומתפוררת. חלק נושעים את היים. אגב, מי שנוטש את היים אולי איננו בעיה של איגוד הימאים אבל הוא בעיה שלנו, אנחנו חייבים לדאוג לו לעבודה, או בלשכת ימאים או בלשכה אחרת, בהתאם לרצון שלו.

ובכן, מה קורה אחר כך? יש בחייוך עבודה שביטוח אבטלה יצר, הגדרה של עבודה מתאימה. ההגדרה של עבודה מתאימה יש לה שלושה מימדים. מימד של גובה השכר בעבודה שמציעים; יש לה מימד של מרחק מהבית למקום העבודה; יש מימד של החוכן המקצועי של העבודה. המימד של החוכן המקצועי של העבודה הוא מונח שמוסב לפעילות המבצעת והאלמנט של ים או יבשה, איננו מהווה מרכיב שלו.

הגענו לכלל הכרה, עם נציגות איגוד הימאים והועד הפועל של ההסתדרות, שלפי מצב הדברים החוקי הקיים ניחן לנו לצפות שימאי במקצועות המשק, טבח, מלצר או במקצועות משק אחרים שיש להם שימושים רבים ביבשה, ילך לעבודה בים או ביבשה לפי החוכן המקצועי של הפעילות שלו. יצרנו מכניזם שלפיו ימאי שיגמור את הקורס הזה ועדיין לא תהיה לו תעסוקה, והוא איננו נמנה על אלה שפרשו מהים, וייתייצב בלשכת העבודה הארצית לימאים שמנהלה אהרון מיכאלי יושב כאן, ובלשכת העבודה לימאים לא תהיה תעסוקה מלאה בשבילו, הוא יופנה מיד ללשכת העבודה שליד מקום מגוריו, אותה לשכת עבודה תהיה חייבת לספק לו עבודה במקצוע שלו או במקצוע גובל. והיה אם אותה לשכת עבודה רגילה שבמקום מגוריו לא תצליח לספק לו עבודה, הוא יקבל דמי אבטלה כדת וכדין.

שמרנו על עוד אופציה בידי הימאים, לדרוש עבודה זמנית בלבד ביבשה, אם לא תהיה להם עבודה קבע, בעוד לשכת העבודה הארצית לימאים שומרת על הקונטקט אהם, יש שם אמצעי קשר ואפשר לשלוף אותו בהודעה מוקדמת של 24 שעות, או משהו בדומה לזה. כך שאנו יוצאים ידי חובת החוק, אנו יוצאים ידי חובת הדרישות של המשק, ושומרים על הציפיה המוצדקת של הימאי להמשיך ולעבוד לעת מצוא בים. כך נדמה לי שלדידם של הדירוגים שפנו אלינו, הבעיה פחות או יותר מצאה פתרון מניח את הדעת.

היו"ר ש. ארבלי: יפה מאד, לפחות בעיה אחת אנו יכולים לומר שבאה על פתרונה הסביר והמניח

את הדעת.

אהרון שטרק: אני חושב שישנה גם חמונה אחרת. בכדי שוויכוח זה לא ייהפך למדי אקדמאי, לכן אני רוצה שחדעי גבורתי, שיש עוד צד למטבע. הצד השני של המטבע היה מאד פשוט, שנציג הדירוגים אמר למנכ"ל החברה הנאורה הזו שקוראים לה "חברת צי"ס": אדוני, אם כי נחת פיצויים מוגדלים לכל האנשים האלה, אם כי כל האנשים האלה נפרדו מהעבודה בחברה שלך, אם כי לא מגיע להם שום דבר, אז אני מיעץ לך עצת ידיד - בוא תגיד לי כמה אנשים אתה מוכן לקבל חזרה לעבודה, ולא חשוב מה שלמת, מפני שאחרת אני מיעץ לך להזמין את המשטרה שישמרו על המשטר שלך ואת המשטרה שישמרו על אגף הצוות. אני מודיע לך, גברתי, שזה מה שעשינו. אני פניתי למשטרה בחיפה, אמרתי שקבלנו איומים שנראים לנו מאד מאד ריאליים, ובבקשה לבוא ולהשגיח עלינו שלא ישברו לנו שמשות, חלונות ושולחנות.

אני מצטער שזה לא נעים מה שאני אומר, אבל אלה הן העובדות. וכאשר באו אלינו ואמרו לנו: אנו מבקשים מכם, קבלו שלושים איש! אז קשתי ז"ל, שהיה טוב כמו פרוסת-לחם, אמר: שלושים איש אני מוכן לקבל. אח"כ רשימה זו הגיעה ל-40 ואח"כ ל-50, ולבסוף קבלנו רשימה של 78 איש. כולם, כמעט ללא יוצא מן הכלל (ויסלח לי אם אני עושה עוול למישהו) - פושעים פר-אקסלנס. קבלנו אותם חזרה מפני שלא היתה לנו ברירה. לא היתה לנו ברירה. זה הצד השני של המטבע.

אני רוצה לומר שכאשר אנחנו עמדנו במבחן של לקבל חזרה את האנשים - כן או לא, למצוא להם פתרונות - כן או לא, לא ראינו לא את מר חקלאי (ראינו את אהרה'לה מיכאלי) בחברת צי"ס הדבר הובא כאולטימטום ונפתר כאולטימטום.

היו"ר ש. ארבל:

אני רוצה לבקש את מר אברהמוביץ שיאמר לנו דעתו לגבי הצעות אלה.

מר אברהמוביץ:

אני מאד מצטער שאני לא יכול להשאר עד סוף הדיונים שלכם. אגיד כמה משפטים בעקבות הדברים ששמעתי, לשאלתה של היו"ר. בשנים האחרונות פרק זה שנקרא יחסי-עבודה ויחסים בין דירוגים ובין קצינים לצי"ם, לא ירד מסדר יומנו. הענין אולי נובע מהספציפיות של המקצוע, הוא גם נובע מהדינמיקה המיוחדת שיש בשנים האחרונות בהתפתחות הצי, מכירת אניות, רכישת אניות, דבר שמזעזע בצורה זו או אחרת את היציבות של מקום העבודה.

לאחרונה, הענין הזה שמשמש נושא מיוחד לישיבה זו - היסוד קווי הנוסעים. אני מוכן בהזדמנות זו להצטרף להכעת הערכה על המאמצים הגדולים שנעשו מהגורמים הממשלתיים לתת חלקם לפתרון הבעיה האנושית הקשה, ונעשו באמת מאמצים גדולים על מנת לסיים את הדברים מתוך הבנה. אינני יודע אם צריך להשתמש בכל הביטויים החזקים שאפשר להשתמש כפי שכאן שמעתי, אבל אין ספק שציבור הימאים הוא בדרך כלל, בגלל נסיבות המקצוע, אין זה תמיד מו"מ פרלמנטרי פר-אקסלנס שהיינו אולי רוצים בו. אבל הפתרונות שניתנו הם כבוד למאמצים לפתור בעיות.

אני גם רוצה להוסיף, ברור שלא רק הקשיים האובייקטיביים הנובעים מהמקצוע פועלים כאן, יש גם קשיים פנימיים שלא כאן המקום לפרט אותם. אתם יודעים יפה שרק לפני שנתיים וחצי נפרדו הדירוגים והקצינים ביוזמת הקצינים. (לא הבינותי מדוע ידיתי מר צוקר מתמרמר שיושבים לחוד עם אלה ולחוד עם אלה) כשהיוזמה לקיום הנפרד במקרה לא היתה אצל הדירוגים. ההסתדרות רק נתנה את הגושפנקא שלה כדי לא לבוא בקונפליקט עם ציבור הקצינים ורבי-חובלים אשר הצביעו לנו על הרבה מאד דוגמאות מן העולם הגדול, ששם זה מחולק לשני איגודים.

בהזדמנות זו אני רוצה להוסיף שנדמה לי שאחד הציבורים שזכה לטיפול אינטנסיבי ביותר מצד ההסתדרות הכללית ומצד האיגוד המקצועי, זה המקצוע הזה בגלל הנאים מיוחדים ומסוימים. לא אכנס כאן לפרטים, אבל לאתר שהוקרא בתחילת הישיבה המברק של הקצינים ורבי-חובלים, באותו טקסט אני גם קבלתי בליילה, אני רוצה להגיד אחת לתמיד שההסתדרות לא תוכל לקבל שבלי הודעה מוקדמת לועד הפועל המחלקה לאיגוד המקצועי, יהיו מברקים כאלה שכוללים איומים. אינני מוכן שההסתדרות תהיה 24 שעות במצב הכן שמא מישהו, בצדק או שלא בצדק, ייעלב בחיפה ובעקבות זה העבודה הסדירה באניות תועמד בסימן שאלה.

אני רוצה להגיד בפורום זה, זו עמדתנו. אני חושב שלא היו לנו כל כך הרבה חילוקי דעות עם ההנהלות או עם העובדים לגוף הענין, מאשר בשאלה של להפסיק בתהליכי ההפתעה בסכסוך; האפשרויות של הטיפול אינן הולמות תמיד את הרצון של זירוז התהליכים, יש עוד משהו. אבל חייבים אתם להשלים עם כך שיש צורך בזמן סביר על מנת לטפל בדברים, גם אם זה לא תמיד הוא את הטמפרמנט שלכם.

מדובר על כל מיני פורומים. אז קודם כל יש פורום אחד פנימי הסתדרותי. אנחנו בשעתו, מתוך הסכמה המנכל המנוח קשתי, הקימונו בהסתדרות ועדת שלושה, שמורכבת משלושה חברי הועדה המרכזת, שמשמשת כעין ועדת ערעורים, כאשר הצדדים - אם זו הנהלה ואם זה איגוד הקצינים או איגוד הדירוגים, משה לוי מטפל בענין, ואם הם לא מגיעים להסכם - שאלה זו מובאת בפני שלושת החברים להכרעה.

אני זוכר, היו פעם חילוקי דעות בעקבות הודעה בעתונות של הקצינים שהם לא יקבלו את משפט ההסתדרות,

הודיע מר קשתי שהוא לא יופיע, והוא לא הופיע בפני הועדה לדיון. עד שסודר העניין, הודענו שאותנו לא מחייבת איזו שהיא הודעה בעיתונות, הקצינים הודיעו לנו ישירות שהם מקבלים, ואז חזרה הנהלת צי"ם לאותו פורום, ונדמה לי שזה חרם משהו לסידור העניינים. אם כי אני יודע שכיום יש הלך-רוח שונה בצי"ם. כל העניין הזה של ועדת השלושה ההסתדרותית מבוססת ביסודה על הסכמת הצדדים.

היינו, לגבי הקצינים ולגבי הדירוגים הועד הפועל של ההסתדרות והאיגוד המקצועי, אינם זקוקים תחיקתי להסכמה, זה המוסד העליון שלם. הנהלת צי"ם איננה מוסד הסתדרותי, היא יכולה כפי שעשתה במקרה זה, להגיד: אנחנו מסכימים לפורום זה. אבל אם היא תרצה רביזיה, אולי תהיה רביזיה, אינני יודע למה זה טוב. לא כל כך בהתנדבות הצענו עצמנו לעניין זה, כי אם ירצו לערער או להודיע על אי הסכמה, אז יכול להיות שאפשר יהיה לברר על עניין זה. בכל אופן עד כה, מבחינה אובייקטיבית, לא מבחינת נוחיות ההסתדרות אני סבור שהסידור הזה תורם.

אם בחלל הדיונים נזרקו הצעות, אני מחייב פורום משותף לנציגות הממשלה (משרד התחבורה, העבודה) הגורם של המעסיקים והגורם ההסתדרותי, שבשבילי כולל את הועד הפועל של ההסתדרות האיגוד המקצועי, ואת איגוד של הדירוגים והקצינים. קיימות בעיות שעולות באיגוד המקצועי אבל הם בעלי אופי לאומי, מה שקשור למשל בדגל לחוד, זהו דבר שיש לו אספקט לאומי כללי. ולא אחת שמעתי מן העובדים דברים שהם תמוהים בעיני ולא היתה לי תשובה במקום על עניין זה, מדוע אניות שלנו הולכות ומפליגות בדגל זר, ואלה שהן בדגל ישראל פוחתות. אבל זאת לא שאלה רק של עובדים אם כי יש לזה גם אספקטים של איגוד מקצועי. אני יכול לתאר לי שפורום נוסף של הנוגעים בדבר יכול לחרום לפתרון, כמובן לא לבעיות מאד קונקרטיים. הבעיות של יחסי עבודה קונקרטיים - אינני יודע פורום יותר טוב מאשר הפורום הישיר של העובדים ואצלי עובדים פירושו: הארגונים של העובדים, ההסתדרות, ומצד שני נוחני העבודה. אבל כרקע לדיונים כלליים, יכול לחרום גם פורום משותף. אני מודה לכם, לצערי עלי לעזוב.

היו"ר ש. ארבל:

אני באמת מודה שנגעה בנקודה הראשונה שאנחנו דנו בה. מאחר שאתה התייחסת לזה וקבלתי איזה פתק, אני חשבתי שהסיכום שהבאתי אותו מספק גם אחכם, ובו יש הבנה ונכונות ומשהמע ממנו שאחס לא תנקטו בשום צעדים ובשום סנקציות כל עוד יתנהל המו"מ ועד שהוא יגמר. כי מצד אחד תנקטו בסנקציות או תאיימו בכך, ומצד שני יתנהל מו"מ, זה לא יכול להיות. על כן, אני רוצה להבהיר מחדש את הסיכום שלי, הוא בנוי משני חלקים: א) הועדה פונה לכל הגורמים, להסתדרות, לממשלה, לאיגודים, להמשיך ניהול המו"מ ולהביא את העניין לסיומו בהקדם. ב) הועדה פונה לאיגוד קציני הים לא לנקוט בשום סנקציות ובשום אמצעים כל עוד המו"מ לא נגמר.

אני לא נכנסת עכשיו לצד החוקי שבכל זאת אי אפשר להכריז על שביחה מהיום 8 למחר, יש חוק שמחייב לפחות שבועים הודעה מוקדמת. אבל אני לא מדברת על זה עכשיו. אני מדברת על זה שהועדה פונה אליכם לא לנקט בשום סנקציה כל עוד מתנהל המו"מ ואנו מקווים שהוא יסתיים בהקדם. אני מבקשת שסיכום זה יתקבל על דעתכם, אחרת אם נשב ונדון ואת זה לא יקבלו ואת זה לא יקבלו, בשביל מה אנחנו בכלל יושבים ומבררים את הדברים?

אני רוצה לקוות שהסיכום הזה

מתקבל גם על דעתכם.

אהרון שטרן: לפני שמר אברהמוביץ עוזב, אני רוצה לומר לך, אתה התייחסת לוועדה ההסתדרותית שהיא כאילו ועדת ערעור, מאחר שזה נאמר כאן, אנחנו לא העלינו את הנושא הזה עד עכשיו במסגרת כל הדיונים שלנו.

לא העלינו את זה מפני שלא חשבנו שזהו המישור. על כל פנים מאחר שמר אברהמוביץ העלה את זה, אני רוצה לשמור לעצמי את הזכות במי זה שהנושא יכנס לדיונים האלה, להתייחס אליו. השאלה באיזו מידה ועדה זו תכנס לנושא של ועדת השלושה של ההסתדרות.

היו"ר ש. ארבל:

לא, אנחנו לא נכנסים לזה, זה לא עניננו בכלל. זה נמסר כאינפורמציה.

מה שהועדה המרכזת עושה, את מי לא באים לשלול זכות מאף אחד.

אנו חוזרים לנושא של הדירוגים. מר שטרק אמר מה שאמר, הנקודה הזו של הפליטה של אלה שנפלטו מקווי הנוסעים, מר יוחנן כהן, בבקשה.

יוחנן כהן:

אני מוכרח לומר שאני קצת נדהמתי ממה שאמר פה שטרק. קודם כל כשאנחנו עשינו את המיון של האנשים, אנחנו לא רק בדקנו את הנחונים שלהם בממשלה, אלא הלכנו לחברת צי"ם והוצאנו את התיקים שלהם. אני האחרון שמצטט את החנ"ך, אבל ללא ספק, איך זה היה? ... אם בסדום יש צדיק אחד טוב. יש שם אנשים שאני הכרתי אותם אישית, שאני הפלגתי אתם בים בשנות 44-45 עד 1950, ככה שזה בכלל לא נכון כשאתה אומר שאלה "פושעים". אלה אנשים שהרקורד שלהם, לפחות מבחינת הכתב וגם עובדתית...

היו"ר ש. ארבל:

אני אישית מוחה נגד הביטוי הזה, להגיד על אנשים "פושעים" ולהטיל

בהם דופי כל עוד לא הוכחה שהם פושעים.

יוחנן כהן:

על כל פנים - זה נבדק. אין ספק שכאשר פוחרים בצורה גלובלית, יש תופעות בשוליים. הייתי אומר דבר כזה. שמתוך הרשימה של 78 שהגשנו, הדבר הזה ניתן לצי"ם לבדיקה שניה, אבל אנחנו עבדנו על זה הרבה שעות. האחוז הניכר מאנשים אלה, קרה פה משהו לפני ארבע שנים שלא הייתי רוצה שאנו פה במדינה נפתח שוב פעם פרשיות, למרות שאף אחד מהנוכחים פה לא היה שותף לזה - בזמן חיסול אניות הנוסעים בצי"ם נעשו איזה שהם הסדרים עם פיצויים ועם עבודה בצי"ם קווי נוסעים, שאני לא חושב שכדאי לפתוח אותם מחדש. ללא ספק אני מוכן פה לומר, שכל הטיפול היה כושל, זה היה טיפול שבא לפתור בעיות אד-הוק של 1969 אבל שכת שבשנת 1974 נעמוד בפני אותה בעיה בצורה הרבה יותר חמורה.

בוועדה זו ישבו אנשים מכובדים כמו

משה לוי וישבו מהאוצר וישבו מהאיגוד ומחלקה שלמה מאגף הספנות והנמלים עשתה את עבודת-הנמלים להוציא תיקים וללכת למשטרה וללכת לקופת-חולים ולהוציא נתונים ללא סוף. לבוא ולומר שהמיון לא היה בתשעים אחוז מיון טוב, אני על זה מאד חולק.

מצד שני אני צריך לומר, שיש להודות

לחברת צי"ם על זה שהיא הסכימה למרות שנתנה פיצויים לאנשים אלה, לקבל אותם חזרה.

אהרון מיכאלי:

אני רוצה לומר כמה דברים בהקשר לדבריו של אהרון שטרק. כשאנו מדברים על קבוצת הדירוגים של צי"ם קווי נוסעים, מדובר על קבוצה מקסימלית של 250, מהם 120 איש הודיעו על רצונם או נכונותם לפרוש מהים; 15 יוצאים לפנסיה מוקדמת. נותרו 115 איש, ש-50 מהם הסתדרו עוד בינואר-פברואר-מרץ לפני שהועדה התחילה לעבוד כי לא היו שום בעיות, הם לא קבלו פיצויים בעבר ויכלו להקלט בצי"ם. הקבוצה האחרת של 65, הייתה קבוצה שהודיעה על רצון לקבל פיצויים. צי"ם הודיעה על נכונותה לקלוט מחדש 78 איש. נכון גם שמתוך 78 איש אלה, ייקלטו בצי"ם 40 בלבד. אני עשוי לסעות ב-10 לכל צד. זכותה של צי"ם להענות לבקשה, בהחלט עומדת במקומה.

מה שנאמר פה על פתרונות הביניים, או פתרונות מכוה חוק ביטוח אבטלה, גם כן במקומו עומד, אחד משלים את השני ולא סותר.

י. בן-ארי:

יש כאן אפשרות להתרשם מהמילה שנאמרה כאן ע"י רב-חובל שטרק הרושם הזה יכול להיות הרושם שישאר מכל הנושא והבעיה של צי"ם קווי נוסעים. אני מציע שמי שלא בקי בנושא של פירוק צי הנוסעים הישראלי בחברת צי"ם והקמת צי"ם-קווי נוסעים, ופרשת הפיצויים המוגדלים, אני מציע שילמד אותו היטב, כדי שיוכל להעביר משפט על צורת טיפול זו אחרת שהיתה בזמנו, ושיהיה מסוגל לעמוד במשפט בעוד ארבע שנים כאשר יעלו לבקורת את צורת הטיפול הנוכחית.

ובכן, ב-1969, אני לא הייתי שותף לזה באופן אישי, אבל אני בפירוש מייצג את חברת צי"ם שהיתה שותפת לס פול בנושא זה, אם יש איזו שהיא טענה (אני לא רוצה שיהיה חשש מפני פתיחה של דבר כלשהו) מפני שהתנאים שהיו אז היו הרבה יותר קשים לפתרון מאשר היום; היו הרבה יותר קשים, דובר אז על אוכלוסייה הרבה יותר גדולה ויותר ספציפית. מ-69 ועד היום פרשו מהענף הזה ע"י תהליך של התפוררות, ע"י תהליך של הסבה עצמית, פרשו כ-70% נאנשים שעסקו בזה עד 1969. הצורה שפתרו אז את הבעיה היתה צורה שתאימה לתנאים דאז, כאשר האלטרנטיבה היתה יותר גרועה. ואם רוצים לבדוק את זה, אפשר לבדוק ולראות מה קרה אז.

נקודה נוספת שהייתי רוצה שהועדה תהיה מודעת לה היא שלמרות שאדם הוא חף מפשע כל זמן שלא הוכחה אשמתו, וזהו כלל ברזל שאסור לסטות ממנו חס וחלילה, ישנה חופעה גלובלית. אנחנו יודעים מה היתה הפעילות במסגרת צי"ם-קווי נוסעים האקס-קוריקולום כלומר מחוץ למסגרת העבודה, שנחנה את הדימוי לצי"ם-קווי נוסעים בזמן שהיא פעלה.

היו"ר ש. ארבל:

מר בן-ארי, נניח להיסטוריה. אני רוצה שנדון בדברים שהם רלבנטיים

היום, עוזב את ההיסטוריה.

י. בן-ארי:

אם רוצים לפתור את הבעיה הרלבנטית, יש להתייחס למצב העובדתי, אני לא מדבר על הפשיעה, אבל אני רוצה שכאן יהיו מודעים לכך שבמידה שההכוונה של האנשים חזרה לחברת צי"ם תיעשה בצורה לא סלקטיבית, כלומר בצורה כזו שאנו נאלץ בגלל כל מיני לחצים ואיומי שביחות לקלוט אנשים לא בצורה סלקטיבית, המצב בעוד שנה-שנתיים ילך ויחמיר, והרי זה ענינה של הועדה הזו, הרי אין אתם רוצים לשבת כל שנה על אותה בעיה; היום נפתור את הבעיה כך לטווח קצר ובעוד שנתיים נעמוד בפני מצב יותר חמור. ואז לא יהיו אניות נוסעים שכשאי אולי לשקול את ההפעלה שלהם מבחינה מסחרית, פה ידובר אז על אניות משא בקווי הבית, הועדה הזו צריכה להיות מודעת לזה, כי אחרת זו טמינת ראש בחול.

מפני שאם אנחנו נאיש את האניות שמפליגות בים התיכון, כפי שהיום המגמה, באנשי צי"ם קווי נוסעים לשעבר, אנחנו עלולים לגרום לנזק חמור מאד באניות האלה. זה ענינה של הועדה או לא? האם יש לדבר על העתיד או לא? אני רואה את ההתפתחות כפי שהיא היום. כבר היום אנו עומדים בפני מצב שאותם אנשים מצי"ם-קווי נוסעים גורמים לנו בעיות חמורות ביותר על אניות משא, והמצב כיום באניות המשא לא הרבה יותר טוב מכפי שהיה על אניות הנוסעים. אני רוצה שהועדה תהיה מודעת לזה.

את המכשולים שאנו שמים על דרכה של הועדה כדי לקלוט את האנשים חזרה לחברת צי"ם, זה לא בגלל בעיות כספיות של העבר, ולא בגלל העובדה שהאנשים קבלו כבר פיצויים מוגדלים פעם אחת, שהיו צריכים לחסל את התביעות שלהם לורי חרבת צי"ם לחלופי. והנה הם רוצים אליו חזרה עתה שיהיה

אז 400-500 אחוז פיצויים בסכומים גבוהים מאד, והיום אנו צריכים לבלוע אותם מחדש. אנו דואגים לעתיד של קווי הבית שלנו, בעיקר באניות המשא שלנו. זו נקודה חשובה מאד.

כאשר אמר רב-חובל שטרק מה שאמר, הוא אמר זאת חתח העילה של דברים אלה, הוא מכיר את המצב ויודע היום שהאניות שמפליגות בקווי הבית הפכו לכלובים סגורים של אנשי צי"ס-קווי נוסעים לשעבר, והבעיות הן קשות מאד שלא נוכל להתמודד אתן. ועדה זו הצטרך לעמוד שוב פעם בפני אותה בעיה באופן חמור יותר בעוד שנה-שנתיים.

עוד נקודה אחת. אנחנו באנו לכאן, לפי טרמט-אק-רפרנס של חברות הספנות, לבוא ולעזור לוועדה למצוא פתרון לשיפור היחסים בינינו לבין ציבור העובדים בעתיד. אין שום מקום לערבב את החומים של צי"ס קווי נוסעים עם הפורום שיושב כאן עכשיו או עם חברות הספנות שמיוצגות כאן. צי"ס קווי נוסעים זו פרשה של העבר, אנחנו רק מנסים להאיר את החלק שלנו מבחינת העזרה שלנו לפתרון הבעיה של צי"ס-קווי נוסעים, ואת הסכנות שטמונות בזה במידה שאנחנו לא נעמוד על המשמר.

הי"ר ש. ארבל:

לנקודה שהעליה, מר בן-ארי, אני אינני מזלזלת בה. חיסלתם קווי נוסעים, הענף חוסל, היתה בעיה של עובדים - דירוגים וקצינים, טיפלו בה, ושמענו כיצד סופל בבעיה זו. עכשיו, אם צי"ס זקוקה לעובדים והיא מזמינה בלשכה של הימאים עובדים, היא יכולה לבוא בדבריהם על השלכה, זה ענין בינה לבין לשכת העבודה, ולהסתדר אתה בצורה כזו שלא ישלחו לכם אנשים אלה או אחרים. אבל חוק שרות התעסוקה בכל זאת אותם מחייב, הם לא יכולים לפסול איש זה או איש אחר אשר רשום בלשכת העבודה ובא לבקש עבודה. אם לא ישלחו את אותה האדם אז יכולה לבוא טענה לאותו פקיד של שרות התעסוקה מדוע לא שולחים אדם לעבודה. יש כללים ויש חוקים שהם קיימים ומוכרים. זה חוק כתוב - חוק שרות התעסוקה - שהוא מחייב. אותו דבר לגבי המעביד, כאשר שולחים לו איש, יכולות להיות סיבות אלה או אחרות להגיד שהוא איננו יכול לקבל איש זה או אחר לעבודה, גם למעביד יש זכויות בחוק והוא יכול להשתמש בהן כאשר הוא מטרב לקבל אדם מסוים לעבודה. יש איפוא כללים מקובלים. יכולה להיות הבנה בין האיגוד לבין לשכת העבודה לביניכם, אבל אל תבואו להעלות את הנושאים הללו שגורמים אחרים יתחילו לטפל בהם. חניחו לגורמים אלה לטפל בעניינים בצורה עדינה ושקטה ונבונה, ולא להחריף את הדברים. ע"י שתחריפו את הדברים לא תפתרו אותם בשום אופן ופנים, ע"י שתשתמשו בביטוי כזה בצורה כוללת על כלל ציבור עובדים, לא תקדמו את הפתרון. צריך ליצור אווירה טובה יותר בין העובדים לבין המעסיק. זהו הציבור, צריך לעשות את הכל כדי להסתדר אתו ולקדם אותו ואולי גם לשנות אותו בצורה מסוימת. האם אתם עושים משהו בענין זה? אני לא יודעת. זו אחת הטענות הקשות שאני מחרשמת ממנה בכל הדיונים שאנו מקיימים פה. זו אחת הנקודות החשובות - אין סיפול אישי מספיק, אין הבנה מספיקה בבעיות הללו, לשם יצירת הבנה רבה יותר במיגזר הזה. זאת אחת הנקודות שהיא בעוכרי הענין הזה.

לכן אני אומרת שבנקודה זו ועדת

העבודה לא יכולה לבוא ולהגיד ללשכת העבודה: אל תשלחי עובדים שהיה בצי"ס-קווי נוסעים לעבודה בצי"ס. אנו לא יכולים להכנס לנושא הזה. אני מכירה בחשיבות הנושא שהועלה פה, אבל צריך למצוא לו פתרון במסגרות מקובלות ובצורה יותר מובנת, ולא על ידי החלטה כזו או אחרת.

אני מציעה שנעבור ליתר ההצעות

שרצינו לציין במסקנות שלנו, שנמסרו לנו ע"י גורמים שמופיעים כאן ושהועברו לנו בכתב. אני רוצה לציין בחודשה שנעניתם וגם איגוד הקצינים וגם מר כהן שלחו לנו את ההצעות שלהם.

באשר לצי"ם, יש הצעה שאני הייתי
בהחלט מקבלת לגבי קידום העובדים. אני מקבלת קודם כל את הרצון
הטוב שבא לביטוי במכתב וגם ההדגמה הזאת שלמעשה עניין הפנסיה
המוקדמת למשל, אנחנו נציין את זה בחיוב, שאחם כבר מפרישים
לקרן הזו. אמנם זה לא הוסדר סופית אבל המגמה והגישה הן חיוביות.

הנושא השני שנצטרך לחת לו את הדעת
ולשמוע קצה מה עדיף, אם זו מועצה לאומית שאחם מציעים שצריכה
לקום, או שצריך להיות פורום משותף כפי שהציע משה לוי. גם מה
שהציע כאן אברהמוביץ לא כל כך חואם למה שהצעת אתה. אחת הגבלת
את הפורום המשותף לשני גורמים: המעסיקים ונציגי העובדים.
ומה שאברהמוביץ הציע - אחם נוחנים לזה הגדרה של מועצה לאומית,
הוא קרא לזה הפורום-המשותף, אבל אין בזה שוני, בין מה שאחם
אומרים למה שאמר אברהמוביץ. נשמע הסבר על ההצעה להקמת מועצה
לאומית, מר שטרק, בבקשה.

אהרן שטרק:
כחשובה לשאלה החמישית, אנו חוזרים
על הצעתנו להקים מועצה לאומית
לספנות אשר תהיה מורכבת מנציגי הממשלה הנוגעים בדבר: תחבורה,
אוצר, חינוך ועבודה, מחברות הספנות, נציגי ההסתדרות ואיגוד
הימאים. זה פורום אחר ממה שהציע אברהמוביץ.

היו"ר ש. ארבל:
הוא אמר בדיוק אותו דבר. אחם קוראים
לזה מועצה לאומית, הוא קורא לזה
פורום.

ה. זיידל:
למועצה יש תפקיד של ייעוץ, פורום
- הכוונה של ההסתדרות היא שיהיה
פורום שיגיש יותר דו"חיים.

היו"ר ש. ארבל:
על זה אנחנו נחליף דברים ונראה
איך נקרא לו, אנחנו רק נמליץ,
יוולד 'הילד' יקראו לו כפי שיקראו לו.

אהרון שטרק:
המועצה הזו שאנו ממליצים עליה
- הצעה זו הועלתה מזמן, לפני שחיים
וחצי כתב קשתי לשר התחבורה פרס על כך; צוקר דיבר על זה מזמן.
איגוד הימאים לפני שלש שנים בקשנו להקים את הגוף הזה והוא לא
הוקם. לא מסמכותנו להקים גוף כזה, לנו יש שפע של רעיונות
במה צריך גוף זה לעסוק, כדי שלא ייהפך לבמה חסרת עניין של מו"מ
על חוזה עבודה זה או אחר, אלא כדי לפתור בעיות לטווח ארוך
בכל מיני מישורים, כאשר יחסי עבודה הוא לא המבוטל שבהם. זו
הצעתנו הקונקרטיה, היא בפירוש לא אותה הצעה שהעלה משה לוי
שאני זהיתי אותה עם ההצעה של אברהמוביץ. כתב לך גם מיכאל צור
והביא העתק של מכתב מפורש בו הוא מדגיש את ההבדל.

אני מבקש איפוא לציין בפירוש את
ההבדל המהותי והמשמעותי בין ההצעה שלנו לבין מה שהציעה לנו
ההסתדרות - להקים גוף מצומצם שישב ויפתור בעיות אד-הוק, ואני
בטוח שהוא יהפך לבמה משופרת של מו"מ על יחסי עבודה.

י. בן-ארי:
אם אנחנו נרצה להגדיר את העמדה
שלנו לגבי המועצה לספנות לאומית
אז שני פרטים אני רוצה להוסיף. קודם כל יש גופים כאלה בארצות
אחרות בעולם. אפשר לראות את העקרונות של הפעילות שלהם שמה.
למעשה הרעיון שמונת מאחורי זה הוא להקים גוף-מטה. במסגרת
היחסים שלנו עם איגוד הימאים וההסתדרות, אנו עוסקי בתפקיד-
שדה שקשורים ביחסי עבודה. מה שחסר לנו כאן הוא גוף מטה. זהו
הרעיון שמונת מאחורי המועצה לספנות לאומית. גוף שיעסוק במחשבה
לטווח יותר ארוך ובהתווית מדיניות. זה אלמנט שחסר לגמרי בכל
מערכת יחסי העבודה, שהם למעשה הנושא של ועדת העבודה.

משה לוי:

אנחנו בפירוש בהצעתנו לא התייחסנו לנושא זה או אחר, ואנו לא מתכוונים להחליף כל דרך למו"מ בפורום זה או במעצה אחרת. הצענו הקמת גוף משותף שבו יועלו כל הרעיונות, החל מרווחתו של הימאי שנמצא באניה ונמצא בתוף וגמור בחילופי השקפות דדעות בענין פיתוח הצי, מכירת אניות וכדומה. זה מסוג הדברים שלא באים לידי ביטוי באותו הסכם עבודה או באותו מו"מ שמתמשך לרוב אחת לשנתיים לחקופה קצרה מאד.

אנו מציעים הידברות קבועה, אחת לחודש או עפ"י הצורך, בה ישתתפו משרד התחבורה, חברות הספנות, נציגי איגוד הימאים וכדומה.

מר צוקר:

באופן עקרוני אנחנו לא מתנגדים לשום צורה של הידברות. אבל בכדי להצטרף לפורום כזה, אבל לפני כן על חברות הספנות להוכיח שמטרתן בנושא זה היא כנה. הדגשנו באופן מיוחד, כשאנחנו הולכים לכוררות בנושא מסוים, עד עצם היום הזה חברות הספנות לא מכבדות מה שנאמר שם. העובדה הזו כשלעצמה מצביעה על אור אדום בעינינו. לא נוכל להכנס לפורום כזה אלא אם כן יכבדו את מה שהוסכם כבר ע"י בורר מוסמך במשרד העבודה. ולכן, כל עוד חברות הספנות לא תוכחנה את עצמן, אני לא רואה אפשרות שאנחנו נצטרף.

ש. ארבל - יו"ר:

אנחנו לא מדברים עכשיו על ההצטרפות אלא על העקרון. אם יוקם גוף כזה - אין לכם התנגדות, כך הבנתי.

א. צ'יזיק:

רב-חובל בן-ארי הזכיר את הפורום המסוים שמטרתו לשפר יחסי עבודה בין העובדים. המקום הטבעי שבו יש לברר איך לשפר יחסי עבודה הוא איגוד קציני ים, באופן ספציפי שלנו. בשום מקום בעולם, שום פורום שהוקם, לא פתר בעיות. כל בעיה יכולה להפתר בפורום שהוא כבר קיים והוא טבעי - יש חברת ספנות ויש איגוד, זה הכל. אני לא רואה שום מקום להקמת פורום אחר.

יוחנן כהן:

פורום כזה יש לו רק ערך אם מוכנים לדעת מה הבעיות של השני. אמר ידידי צ'יזיק נכון, ואני עם האיגוד כמה פעמים דברתי על הנושא הזה, והצעתי מספר הצעות בדומה לזה. אבל התשובה שלהם חמיד הייתה, וזו גישה - אני מכבד אותה אם כי אני לא מסכים לה - גישה שאומרת "אנחנו איגוד מקצועי, יש לנו חפקיד אחד בחיים והוא לדאוג לטובת האנשים שלנו ותו לא". זו גישה שנאמרה בכנות והיא כרגע נאמרה כאן.

אינני יכול לדבר בשם שר התחבורה הנוכחי, אלא שנים לפניו, כשהדבר הוצע בזמנו - משרד התחבורה התנגד מהסיבה הפשוטה, (למה דומה הדבר? למועצה הלואמית למניעת תאונות דרכים, יושבים אנשים ורוצים לעשות, אתם חברי כנסת יושבים בוועדות תקציב ועושים תקציב, ואח"כ כשאיך תקציב - אותו גולם שבניח בעצמן עושה עליך בקורה, למה לא עשיח?) זאת אומרת שיקימו מועצה, האיגודים לא מתחייבים להשמע לה. תהיינה איזה שהן החלטות שמסיבות תקציביות או אוביקטיביות אי אפשר יהיה לבצע, יצרנו לעצמנו גוף שיעשה בקורה על משרד התחבורה.

רבותי, לא שוחחתי בנושא עם שר התחבורה הנוכחי, אבל שר-הבטחון זהיום התנגד בשעתו לפורום הזה.

משה לוי:

אני רוצה להדגיש, חברת צי"ם רכשה שתי אניות גלנוע, סיפר לי אחד מקציני הים שלגבי מנוע מסוים - אילו שאלו אותו ושמעו בקולו - אילו שאלו קציני ים בקיאים בנושא, יכול היה להגרם חסכון, שלא לדבר על ההפסד הגדול שנגרם לחברה בגלל חוסר ידיעה. זו רק המתשה.

באותו פורום אני מציע שיוחלפו דעות מסוג זה, לגבי כדאיות קו זה או אחר וכדומה.

ה. זי ידל:

לגבי השאלה האחרונה, אם אנו נדע מה אנו רוצים מהמוסד הזה, אנו נדע אם לתמוך בהקמת פורום, או בהקמת מועצה. ובכן, מה שהציע לוי הוא הקמת פורום משותף אך ורק לנושא שנקרא יחסי עבודה. אני קראתי את המכתב של מר שטרק, הוא מציע הקמת מועצה לגבי כל הנושא של הספנות. מיכאל צור כותב כאן בין השאר: "לא יתכן שענף שמחזורו עולה על ארבע-מאות מיליון דולר, ומכניס למדינה עשרות מיליוני דולרים, לא זכה עד היום לגיבוש מדיניות גלובלית."

אני רואה שהאיגוד המן|בזה. לי נראה שאם מדובר לטווח ארוך, רצוי להמליץ על הקמת מועצה שתכלול את כל הנושאים של הספנות הישראלית, וזאת על מנת למנוע שגיאות שנעשו בעבר, שרק מוצאים פתרון אד-הוק. אם מדובר על יחסי עבודה, אז ליחסי עבודה יש הסתדרות וצריך למצוא שפה משותפת. אנחנו, כועדה פרלמנטרית היינו רוצים לראות את הנושא לגבי העתיד מבלי לקשור את העבר. ההצעה הזו להקמת מועצה נראית לי יותר סבירה לגבי עתיד הענף.

י. יודין:

אני יודע שההצעה להקמת מועצה לאומית לספנות עומדת על סדר יומנו תקופה ארוכה. אני זוכר שהצעה זו הוצעה עוד לפני עשר שנים. ההצעה באה משום שכל הגורמים הנוגעים בדבר ידעו שבלי מדיניות לאומית בפיתוח הספנות, לא תהיה אפשרות להבטיח את עתידו של הענף ואי אפשר יהיה גם להתגבר על כמה בעיות קונקרטיות שמדי פעם צצות בפני הענף. נוסף לזה, אילו הייתה מועצה לאומית, הניחו שהיה אפשר לפתור בעיות שונות לפני שהן מגיעות לשלב של סכסוך, באשר כל צד מהחפר מאחורי עמדותיו.

לא הייתה כוונה, ואני אישית הייתי מתנגד לכוונה להפוך כל מוסד לוועדת-עבודה של הכנסת, המועצה המוצעת לבעיות ספנות להפכה לתחליף למו"מ ישיר בין הצדדים. אני בטוח שההסתדרות לא מתכוונת לזה. אם יכול להיות שמץ של התנגדות, הרי אולי רק על רקע זה.

אני רוצה להבין את מדיניות משרד התחבורה הנושא באחריות לקיומו של הענף. אף כי האניות שייכות לחברות הספנות, אין זה פוטר בהרבה יותר מאשר בכל מקרה ידוע אחר את משרד התחבורה מהאחריות לאדם או לכלי גם כשהוא נמצא במרחק אלפי קילומטרים מן הארץ. טיבו של הענף מחייב את משרד התחבורה להיות מעורב בבעיות שלו, ניש כמה וכמה בעיות אשר אפשר לפתור רק בקו של תחיקה ימית. אם אלה הן הבעיות, אני בשום אופן לא מבין מדוע מתנגד משרד התחבורה לקיום מוסד מייצג שבו אפשר בבירור מוקדם לפתור את כל הבעיות בטרם מגבשים דעה ונוחנים גושפנקא רשמית. אני באמת לא מבין את זה, הרי ככה זה נהוג בכמה מענפי המשק, ואם משרד התחבורה יתעקש ויחליט שהוא רוצה לפתור את הבעיות בלי ציבור, אז דוקא תחקבל ההמונה שאותה כאילו רצית למנוע, חברי יוחנן; אז יהיה מצב שאתם כביכול תחליטו לבדכם, ומכיון שהחיים חזקים מכל החלטות, ובלי שיתוף עם הגורמים אי אפשר לפתור בעיות, אז בסופו של דבר אתם תשארו באחריות וחשלמו בעד החלטות שאין להן בסיס ציבורי מספיק, מכיון שלא היה ברור מראש.

אני הייתי מציע, שננצל דוקא הזדמנות זו של חילופי-גברי במשרד התחבורה, ונבקש את נציג משרד התחבורה לברר עם השר שלו את הבעיה. יכול להיות שאנו נבקש את השר לבוא לוועדה ביחד עם רב-החובל יוחנן כהן.

יוחנן כהן:

אני רק רוצה לומר, אולי לא אמרתי נכון, אבל אתן לך פה דוגמא. צי"ם וחברות הספנות קבלו מחמאה על ענין ההסדר של פנסיה מוקדמת. ענין הפנסיה המוקדמת מוסכם תיאורטית על דעת הכל, לפני חוזה העבודה האחרון של העלאת שכר הימאים ב-40%, התחלת קרן הפנסיה הזאת, היו חסרים בה 40 מיליון לירות על מנת להתחיל אותה. היום

זה ודאי ענין של 60 מיליון ל"י, כחישוב אקטוארי. החישוב האקטוארי שעשתה ההסתדרות היה הרבה יותר גבוה. אני מעריך את זה כעת ב-60 מיליון ל"י, להתחיל בעוד חמש שנים, לא היום. אני רוצה לומר בזה, שועדה ציבורית כזאת יכולה לקבל החלטות שהן כבר התקבלו. יש לכם רושם מוטעה שכאילו משרד התחבורה עובד בחלל ריק. אין נושא הפציפי שמעניין צס זה או אחר, שאין עליו דיון משותף. לדוגמא: חוק ספנות ימאים. ישבו שבע שנים עם הגופים ודנו אתם. היום החלפת הדעות שלנו, בין עם האיגוד ובין עם חברות הספנות ובין עם משרדי הממשלה השונים, קיימים יום יום בכל נושא ונושא.

השאלה היא אחרת, פה מדברים על איזה סוג של פורום או מועצה ומה הסמכויות. אני אומר, לפני שמזימינים את זר התחבורה הנה, צריך להיות מנדט לגמרי ברור.

י. יודין: אני רוצה לשאול אותך שאלה: באיזה הזדמנויות ברר משרד התחבורה את כל הבעיה המסובכת של הפלגת אניות ישראליות בדגל זר?

יוחנן כהן: לפני שלוש שנים, ארבע שנים, ויש על זה מסמך פנטסטי. המסמך הופץ לאיגוד ולחברות הספנות.

י. יודין: זה התברר בפורום משותף לאיגודים ולחברות?

יוחנן כהן: לא.

אליהו ברכה: (אל-ים) בענין הפנסיה המוקדמת, דרך אגב אנו מזה שנים מספר מפרישים כספים לפנסיה הזו, וזה הגיע לכמה מיליונים. ההצעה היתה לפני שנחיש שמשד התחבורה והממשלה במידה שירצו שהפנסיה תתחיל בעוד חמש שנים, מאז - לפני שנתיים - היו צריכים לשלם 30 מיליון ל"י. אבל אף אחד לא לקח את האחריות הזו, ובינתיים עומדים כספים בלי שום תועלת, ורק בחודשים האחרונים הוכנסו למקום כזה שאולי יצא מזה משהו.

אני חייב לציין שמשד התחבורה בכל שנות קיומו אף פעם לא דאג ליחסי העבודה בין ימאים למעסיקים. אני לא זוכר שמשד התחבורה התעניין ביחסי העבודה בחברות הספנות. משרד התחבורה מתעניין בעיקר בכלי השיט והצבת ימאים, בענין המקצועי של הימאי - אם הוא מתאים או לא; אבל לא ביחסי עבודה.

נוסף לכך, יחסי עובדים בין איגוד הימאים וחברות הספנות, בכל השנים היו בדרך כלל סבירים. הבעיות התחילו לפני שנתיים, וקשה להגיד שהחברות אשמות בזה. היו בעיות פה ושם, בעיות רגילות, כמו בכל מפעל. אבל בעיות חריפות שהציגו יושבת ימים על ימים בגלל סיבות רציניות, זה רק בשנתיים האחרונות. האיגוד הקיים שנציגיו יושבים אתנו פה, קבלו הרבה יותר מ-40% בהתאם לחוזה העבודה האחרון, וזה ניתן ונעשה במו"מ בדרך כלל בלי שביחות. השביתות היו על דברים שוליים להסכם העבודה. את זה חייבים לציין. לכן זו לא שאלה של קיום, הבעיה היא של יחסים יותר נכונים.

אני חושב שבחברה שאני מייצג אותה - היחסים התקינים קיימים. אנחנו מבינים שבלי יחסים תקינים עם העובדים אין חברה יכולה להתקדם ולמלא את שליחותה הכלכלית. אבל בשביל להגיע לשיפור יחסים עם העובדים, גם האיגוד חייב לעשות את שלו, ולא רק אנחנו. בלי העזרה של האיגוד לא נוכל לעשות את זה לבד. רצון טוב לא יכול להיות רק מצד אחד אלא משני הצדדים. לדעתי. לפחות החברה שאני מייצג אותה. משתדלת לשנות את זה.

היו"ר ש. ארבלי:

השאלה היא אם הקמת מועצה או פורום אחר יכולה לעזור לקידום הדברים?

אליהו ברכה:

במידה שכל הגורמים יחד רוצים בזה, כדאי יהיה לעשות זאת. במידה שישנו מאמין בפורום כזה, לא כדאי לעשות שום דבר, כי זה ענין וולונטרי.

י. בן-ארי:

גוף כזה כשהוא מוקם, הוא מוקם תבוקפה מסוימת ואז יש השפעה של אותם האנשים שהיו באותה תקופה. יש הרבה גופים שהוקמו שבשלב זה או אחר היה מי שהתנגד להם, אפילו מהמשתתפים היה מי שהתנגד להקמת גוף כזה. אבל אף אחד, מכל מה ששמענו כאן, וזו נקודה מרכזית ש העלה מר יודין, אין בנושא של יחסי עבודה שום הכוונה מבחינת מטה. התפקידים של איגוד מקצועי הם ברורים לגמרי, הם לא ייפגעו כהוא זה, מסגרת המו"מ קיימת; המסגרת של מו"מ לחוזי-עבודה, קיימת. אבל בגוף שגם הם ישתתפו בו שיעסוק בהחלטה מדיניות, שבאיזה שהיא צורה נוגעת ליחסי עבודה וזה הולך דרך כל מיני שטחים בכלכלה הזאת, גוף כזה לא קיים. כל גוף עוסק בצידו הוא, וכשיש בעיה רצינית קשה למצוא את הגוף הממלכתי שיטפל בבעיה.

למשל כאשר פורץ סכסוך עבודה, ראינו מה כאן קרה. היו פניות לכל מיני גופים, פעם זו הייתה ההסתדרות ופעם הממשלה, לא היה גוף מרוכז שישב ושבפניו הובאו דברים. ולכן עבודת-המטה הזאת שהיא עבודה לטווח יותר ארוך היא בעלת חשיבות עליונה. אין שום סיבה לערוב אותה עם העבודה השוטפת הרגילה של חיינו היומיומיים בינינו לבין איגוד הימאים. אין חשש שאיזה שהוא חלק מהשליטה שיש להם היום על נושא יחסי העבודה, יפגס. פשוט תהיה אפשרות, לא בתנאים של לחץ או של סכסוך עבודה אלא בעבוד שוטפת ומסודרת, להביא רעיונות ולנסות לפתח ולקדם אותם ולפתור ע"י כך את בעיות השדה.

היו"ר ש. ארבלי:

אני רוצה שנסכם נקודה זו. אני מבקשת ממר יוחנן כהן שישאל את שר התחבורה מה דעתו בקשר להקמת גוף מהסוג הזה. נקרא לו מועצה לאומית או גוף משותף או פורום - השם לא חשוב. נשאלת השאלה מה דעתו של שר התחבורה כיום, אני אבקש אותך שתודיע לנו.

אם יכולתי להבין את דעתם של חברי הוועדה, הגוף הזה שיקום לא יעסוק בענין יחסי עבודה לבעיות שמעוררות יום יום. הוא לא יעסוק בנושא הזה, לזה ישנם הצדדים הנוגעים בדבר והם מנהלים את המו"מ באופן ישיר ומגיעים ביניהם ל מה שמגיעים. גוף זה לא יעסוק בענינים הללו אלא רק יתווה מדיניות כללית בענף הספנות ובכל המשתמע בנושא הזה שהוא בהחלט כבד ומורכב; הוא ידון במדיניות הכללית של ענף הספנות, בהתווית מדיניות למען קידום רווחתם של העובדים. יכול להיות שזה עשוי למנוע סכסוכים שעלולים לקרות, אני מקבלת את זה.

תשאל השאלה, אם משרד התחבורה יתנגד להקמת גוף כזה, אנחנו לא נוכל לכפות עליו. נוכל להזמין את שר התחבורה לכאן ולנסות לשכנע אותו. אבל רק במידה שהדברים הם מוסכמים ויש מכנה משותף בין כל הגורמים. ובמיוחד אנו חברי הכנסת צריכים לגבש דעה אחידה על מנת שנוכל להמליץ על כך. אם מה שאני אומרת הוא מדויק, שנוכל להציע לבדוק את האפשרות של הקמת מועצה כזו שתפקידה יהיה ללבן את מדיניות הספנות לעתיד על כל מכלול בעיותיה.

א. מויאל:

אני מסוגל להבין את שרי התחבורה כשהתנגדו לדבר הזה. כשיש פורום שלא מגדירים את תפקידו והופך לפורום בעל ויכוחים אקדמיים, יש לומר מה תועלתו של פורום כזה.

היו"ר ש. ארבלי:

בתוספת למה שאתה אומר, אנחנו נגיד ששר התחבורה, בהתייעצות עם כל הגורמים הנוגעים בדבר, יקבע את תפקידיה של המועצה או הגוף הזה.

א. מויאל:

כאשר מקימים גוף חדש, צריך לדעת לא רק את הטרמס-אוף-רפרנס שלו, אלא צריך גם לומר למה מצפים מן הגוף הזה. את הגוף מקימים בתוך מציאות קיימת. מה המציאות הקיימת? ישנה בעיה שטיפלו בה - מציאת עבודה לאנשים שנפלטו, ובעיה של יחסי עבודה. כלומר זו המציאות כרגע.

אם זאת הבעיה - ישנן דרכים סלולות ומקובלות בעולם, יש הנהלה, יש הסתדרות ויש גם משרד התחבורה. אני הייתי מייצג להרכות יותר במגעים קבועים (בהוקף מה שמציעה בערך ההסתדרות) כלומר פורום שיתכנס אחת לחודש או לשלושה שבועות, פורום שיתכנס ויעלה בעיות ולא לחכות עד שהבעיות הקבלנה ממדים גדולים. הבעיה היא להביא את העבודים להזדהות יתר עם המפעל שלהם, וככל שהזכרנו את הנושא הזה של הימאים - זה קצת רחוק.

לכן יש לי הצעה. מקובל בעולם גם במדינות הקפיטליסטיות ביותר, ש אם הם רוצים לפתור את הבעיה של יחסי עבודה, זה ליצור זהות בין העובד למפעל. ולכן יש שתי דרכים: או שיתוף עובדים בהנהלות או שיתוף עובדים ברווחים, במידה שיש רווחים, חכרים יכולים לטעון: צי"ס מפסידה, איזה רווחים אפשר לחלק? המגמה היא להביא לזהות של העובדים עם המפעל שלהם, גם לשתף אותם בבעיות של המפעל. ולהביא לידי כך שגם כאשר המפעל שאינו רווחי, הוא עשוי להפוך לרווחי.

א. צ'יזיק:

אני רוצה להוסיף כמה מילים. פה מדובר בצורה היפוטטית על איזו ועדה. בזמנו ע"י הח' משל ומשה קשתי ז"ל, הוחלט שפעם בחודש יפגשו איגוד קציני הים וחברות הספנות. אני שואל - האם זה נעשה? זה לא התקיים אף פעם. זו זריקת חול בעינינו.

היו"ר ש. ארבלי:

רבותי, מה שמציעים פה זה לא בא במקום זה שאתם צריכים להפגש. אתם צריכים להפגש.

א. צ'יזיק:

סליחה רגע, אנו מדברים ומדברים ועל הדבר הכי חשוב אנחנו לא מדברים. מה שפה צריך - צריך חכנית אב. מפני שכל הקונפליקטים באים בגלל זה שאין שום חכנית ויש אנרכיה מוחלטת בספנות. וזה גורם שבאופן טבעי נגררים לקונפליקטים כי אין חכנית אב לפיתוח כפי שקיים בכל העולם. פה מדובר על ועדה היפוטטית שצריכה להגיע לאיזו פורמולה. מה קרה עם כל הפגישות שלא התקיימו?

היו"ר ש. ארבלי:

ההצעה שנשכס אותה היא שועדת העבודה מציעה לבחון את האפשרות של חקמת מועצה לאומית או פורום או גוף שידון וילבן את בעיות מדיניות הספנות לעתיד, כולל פיתוח וכולל חכנית-אב וכל הדברים האלה, שיצטרכו להיות נידונים שם, והיא תהיה מורכבת מנציגות הממשלה, המעסיקים, ההסתדרות ונציגות העובדים (שני האיגודים).

הדבר השני, אנו מציעים ששר התחבורה חוך חיאות עם כל הגורמים הללו יקבעו את סמכויותיה, תפקידיה ותחומי פעולתו של גוף כזה. אני מבקשת להעביר הצעה זו שלנו

לשר התחבורה ואנו מבקשים שיחווה דעתו בצנין זה בהקדם, תוך שבוע ימים, בכדי שנוכל לכלול את הנושא הזה במסקנות שלנו.

אני חושבת שכאן לא מדברים על הדברים שהוזכרו כאן שצריך להפגש ולדון על בעיות שלכם וכו'. זה איננו במקום, אותם דברים כלליים, זה ידון שם ואתם תהיו שותפים לכל הדברים שיידונו שם, ולא תתהלכו המיד בהרגשה שאתם לא שותפים לדיונים, וחשוב שתהיו שותפים.

אני חושבת שגם בנקודה זו סיכמנו. אני מציעה שנקח כעת את ההצעות של איגוד הקצינים כדי שלא נצטרך להזמין אותם פעם נוספת ולהטריח אותם. בבקשה.

ש. צוקר:
לפני שאני פותח בהצעות עצמן, היות שבישיבה הקודמת דובר על מס הכנסה גם מימאים זרים, נציג חברות הספנות אמר וזה נרשם בפרוטוקול, שהימאים הזרים משלמים מס-הכנסה במדינות שלהם. אנתנו הלכנו בין האניות ואספנו דגם: מייצג של מספר ארצות והבאנו כאן כהוכחה בפני הועדה, שאף אחד מן הימאים הזרים שעובדים באניות שלנו לא משלם מס, ולאף אחד מהם אין "סושיאל בנפיס", ככה שעובדה זו מפריכה מיסודה את מה שנאמר פה ע"י חברות הספנות. הוא לא משלם איפוא לא פה ולא שם ואין לו גם שום זכויות סוציאליות. אני חושב שכדאי להתייחס לזה, משום שהיתה פעם עובדה שטבעה אניה ישראלית, צריכה ללמד אותנו שהישראלים היו מבוססים בה ואילו הזרים לא קיבלו פרוטה אחת. זה עורר ועש בקנה מידה בינלאומי בגנות מדינת ישראל. נדמה לי שכבוד הדגל של המדינה צריך לעלות פה במקום הזה.

לכן אנו תובעים בין היתר שהזרים אצלנו בצי יהיו מבוססים בביטוח סוציאלי. היו לנו הרבה פגישות עם ביטוח לאומי והם מבחינה עקרונית מסכימים לעשות את זה. יש פה רק ענין של הסכמה של חברות הספנות. בזמנו באניה "השלושה" אנשים טבעו ומשפחותיהם לא קיבלו פרוטה אחת. אין להם שום צורה של ביטוח. כמו-כן אני סבור שענין מס ההכנסה לזרים הוא חשוב מאד. אני חושב שיש לגבות מהם, או שיפטרו גם אותנו ואז כולנו נהיה שמחים, או שיחייבו אותם גם כן לשלם. הם מהווים לנו תחרות בלתי הוגנת, זה דבר מאד מורכב ואני לא רוצה להרחיב את הדיבור, רמזתי על כך מספיק.

יש לנו פה מספר הצעות. אני אקרא אותן לפי הסדר ראשית כל, חכנית אב לפיתוח הצי. במסגרת הפורום שדברתם עליו, אולי זה יוכל להעשות, לא אגע בזה יותר. דבר שני, שריון מינימום של מטענים להובלה באניות ישראליות. גם זה יידון שם. אבל נדמה לי שלפני שזה יידון בועדה זו, מן הראוי שהועדה העבודה תמליץ בפני הכנסת לחוקק חוק בנושא זה.

יוחנן כהן:
ואז לסגור שלושים אחוז מהצי שלנו. מפני שאם אנחנו נחוקק, יחוקקו גם האחרים, בשבילנו זה יהיה פיצול הספנות, אם אנחנו נוביל 50% שלנו הם ירצו להוביל 50% שלהם, שליש הפדיון שלנו הוא בין נמלים זר

ש. צוקר:
אני מאמין שזו אופציה שלנו, הדבר נמצא גם בארצות אחרות בעולם. גם לארה"ב יש מינימום של מטענים.

יוחנן כהן: פירוש הדבר ששליש הצי אתה מחסל מיד.

היו"ר ש. ארבל:
בדרך כלל כשהולכים לחוקק חוק, או שממשלה מקימה קודם כל ועדה ציבורית שבודקת את הנושא, מבררה את כל הפרטים. ובוועדה הזו שתוקם כל הגורמים הנוגעים בדבר דנים בדבר והיא מביאה את מסקנותיה לממשלה ולשר שמינה אותה, ועל סמך הדבר הזה יראו אם יש מקום

לחוקק חוק או אין מקום לחוק כזה. אבל אני מחארת לי שאנו מדברים על אותו גוף, יחכן שבאותו גוף ידונו על נושא זה ואולי ימליצו על הקמת ועדה לבדיקת נושא מסוים זה כדי לראות אם יש או אין מקום לחקיקה. אני לא יודעת מה להמליץ בנושא זה, אני לא מכירה את הנושא.

ש. צוקר:

אנחנו חשבנו שכאשר אנו באים עם הצעה כזו אנו הולכים לקראת חברות הספנות. מה טוב יותר לחברת הספנות שמבטיחים להם את ההובלה?

באותו הקשר זה גם התמריץ לספנות. עכשיו, בענין השוואת שכר ומיסוי לימאים זרים - כבר נגעתי. דבר נוסף הוא רביזיה וארגונו מחדש של אגף הצוות בחברה הלאומית צי"ס. זו נקודה שכלל שארתיב את הדיבור בנושא - לא אכסה את הכל. אנחנו הלכנו בזמנו לבוררות מוסכמת, והבורר של משרד העבודה פסק את מה שפסק. לצערי הרב חברות הספנות לא קבלו את ההמלצות שלו עד עצם היום הזה, מה עוד שהיום הן נותנות לדברים שלו אינטרפרטציות חדשות. אני רואה באופק סכסוכים נוספים חדשים על הנושא הזה. אני לא יודע באיזו צורה ניתן יהיה אי-פעם להתגבר על כך; שלא לדבר על כל מה שקורה באגף הצוות, במחלקת תשלומים, אנשים מחרוצים מחדר לחדר ונגרם סבל כל יחואר לאנשים שבאים לשם. נדמה לי שאפילו נציגי חברת הספנות יסכימו אתי בנושא הזה, הם לא הכחישו מה שאני אומר. נדמה לי שגם הם כבולים ואין להם תשובה בנושא זה. אלא אם כן ועדה זו תקבע אחרת לעשות את זה, אני לא יודע כיצד לעשות זאת לו היו משהפנים אותי הייתי נותן כמה עצות, אבל לצערי לא שואלים אותי.

בכל אופן אני סבור שהועדה צריכה לקחת זאת לחשומת לכה שכן סבל כל יחואר נגרם לאנשים; יש שם כל מיני דברים שליליים, וכדי להגיע לאיזה שהוא פורום משותף אני חושב שהמכשול הראשון הוא הנושא הזה שנקרא 'אגף הצוות בחברת צי"ס'.

אולי כדאי לי פה לחלוק מחמאה ליתר חברות הספנות שאצלם היחס הוא טוב יותר.

היו"ר ש. ארבלי:

בסוגיה הזאת נגעתי בהחחלה, ענין היחס, ענין הטיפול, ענין תשומת-הלב וכו'. אני לא קוראה לזה ענין הצוות. זה ייכלל בהמלצות שלנו.

ש. צוקר:

הואיל והייתי צריך לנגוע בכל ההצעות שהובאו, העליתי את זה גם כן. יש פה ענין נוסף, השלמת החוקה הימית והחלתה הלכה למעשה. אנחנו טוענים שמעצם הפילוג באיגוד הימאים הבאנו לצמצום הסכסוכים באניות בחמישים אחוז ואנחנו מוכנים גם להוכיח את זה. אנו רואים בזה מעשה מבורך על ידנו להבדיל מדעתם של יתר האנשים. אנחנו חושבים שע"י החלתו של חוק הספנות יש יסוד להניח שהסכסוכים יפסקו לחלוטין. לכן אנו מבקשים מהועדה לעשות את זה. (החוק לא הושלם עדיין)

היו"ר ש. ארבלי:

אני אענה לך. אותם הפרקים שאנחנו השלמנו ונחקבלו בכנסת, יש תחולה בחוק והם יכנסו לחוקף כאשר יגיע יום החחלה. לגבי אותם הפרקים שנשארו פתוחים, אנחנו בקשנו שכיון שלא היה זמן והכנסת לא יכלה לחכות לנו עד שנגמור את העבודה שלנו, מדובר בחוק רציני וכבד השארנו כמה פרקים ולא רצינו לעכב את היתר. אני מקווה שחוק הרציפות, הממשלה תחיל גם על אותם הפרקים שנשארו פתוחים. אנחנו נצטרך לקיים את ההיונים כפי שקיימנו בעבר, אולי ביחר יסודיות, כמובן חור מגע אחכם ועם כל הגורמים הנוגעים בעבר, וחור שיחוף פעולה נעשה את המלאכה. אבל גם בעיה זו היא פתורה.

ש. צוקר:

נשאר לי עוד לקרוא את סעיף מס' 10: "כל הצעותינו הנ"ל ליישוב חילוקי הדעות ולפתרון הבעיות שהיום במחלוקת אינן בהכרח תרופה פלא לכל

הנושאים. מכל מקום לנו יש יסוד להאמין כי ביישום הצעותינו אלה ואפילו חלק מהם יהיה שיפור גדול בכל הנושא הזה."

היו"ר ש. ארבל:

אני כבר יכולתי להוכיח לך שהרבה מהצעותיכם מיושמות. חלק מההצעות הן הצעות חשובות מאד, אני קראתי אותן בעיון. חלק מהן ימצא פתרון ע"י זה שיוקם גוף כזה שבו יידונו כל אותן הבעיות וגם הם יהיו שותפים לדיונים שיחקיימו שם. לענין הפנסיה כבר התייחסתם בהצעות שלכם, הבעיה מוסדרת פחות או יותר. ענין החוקה הימית - אני כבר נתתי חשובה. מה שנשאר - ענין פיקוח מסחרי ממשלתי וענין התמריץ, כל זה - אלה נושאים שיכולים להידון באותו פורום, וביחוד סעיף 9 - גם על זה יוכלו לדון שם.

אני בהחלט מוכנה לבדוק את הענין

של ביטוח לאומי ונפגעי עבודה לגבי זרים. נבדוק את הסוגיה הזו עם ביטוח לאומי. לגבי מס הכנסה צריך לבדוק אם קיימת אמנה בין-לאומית בענין זה, וכיצד נוהגים בארצות אחרות; אנחנו לא נלך להנהיג אצלנו דבר שהוא איננו מקובל בארצות אחרות. אם יש ארצות אחרות שם עובדים זרים ומורידים מהשכר של זרים מס הכנסה, אנו ננהג אותו דבר. אבל אם הדבר הזה לא נעשה, גם אנחנו לא נוכל לעשות זאת.

משה לוי:

הערת אגב בקשר לפנסיה, מה שמוזכר פה שהחברות משלמות מספר שנים, מדובר על העתיד. אנחנו ישבנו עם איגודי הימאים על חכניה שתקנה פנסיה כבר בשנה זאת. זה עולה הרבה מאד כסף, לפי הערכתנו זה עולה 50 מיליון לירות, לקנות זכויות, ומדברים על גיל 55. הבעיה היא לגייס את הסכום הזה.

היו"ר ש. ארבל:

בזמנו הודיע שר התחבורה שהדבר הזה ימצא את סידורו.

י. בן-ארי:

כפוף לעובדה שקבלנו את ההצעות רק עכשיו ולא היתה לנו אפשרות לעיין בזה, אני חושב שאם ישנה הצעה לארגן מחדש את אגף הצוות, ושהועדה תחליט על ארגונו מחדש של אגף הצוות...

היו"ר ש. ארבל:

אבל אני הרי דחיתי את זה!

י. בן-ארי:

סליחה, אני לא שמעתי. אם מדובר על ניפוח מנגנון בחוף...

היו"ר ש. ארבל:

אני מתפלאה עליכם, הרי אמרתי לו אה זה, אמרתי לו שאני לא מקבלת את הסעיף הזה כפי שאתם מציעים. בהתחלה דברתי על ענין זה של היחסים ותשומת הלב וטיפול אינדיבידואלי וכלזה, אני אמרתי לו שנכלול את הסעיף ברוח זאת. אנחנו לא הולכים לדבר בענין הצוות ולא אותנו מעניין מי מטפל בזה כיום. אנחנו רוצים שהטיפול והיחסים יהיו מושתתים על בסיס אחר.

א. שטרק:

אם סעיף 4 יורד מהפרק אז הוא יורד מהפרק, מפני שאחרת אנחנו רוצים לשפר אותו ולהוסיף לו. אם מדובר על רביזיה באגף הצוות, אז גם רביזיה באיגוד הימאים.

היו"ר ש. ארבל:

אצלו במסקנות לא יהיה כתוב "רביזיה בענף הצוות", ברור? אני לא חן שבת שאנו נכנס לסוגיה של הצוות, אותנו לא מעניין אם היום יעקב יטפל ומחר מישהו אחר יטפל; אנחנו רוצים שהאדם שיטפל בנושא הזה יטפל כראוי ויחן את תשומת הלב הדרושה לכך, ויחס כמו שצריך וכו'.

אני לא אומרת בדיוק את הניסוח, אבל הכוונה ברורה, וזהו הנושא החשוב ביותר לדעתי. אז הוא קורא לזה רביזיה? אני לא הולכת לכתוב שמה רביזיה. אנחנו נלך להתעסק באיזו ריאורגניזציה תעשה צי"ם אצלה? מה זה מעניין אותנו.

ובכן גם בנושא הזה של ההצעות של איגוד הקצינים גמרנו. את ההצעות העיקריות גם של צי"ם גמרנו. אמרתי שעלינו להכניס את ענין הטיפול היומיומי, הדאגה לפרט וכל זה. עברנו על ענין הפנסיה, האם יש עוד דברים שלא הזכרתי?

י. בן-ארי:
אם אנחנו רוצים להתייחס לכל הדברים בצורה מאוזנת, ומאחר שאם אמרת שבמסגרת ההמלצות שלכם תהיה פיסקה שמדברת על "יחס אישי" וכו', אני מבקש שהערה במכתבו של רב-חובל שטרק שהיא:

"ולבסוף הערה, בעיות הספנות סבוכות, בעיות הימאים סבוכות, בעיות היחסים בין חברות הספנות והעובדים הנן מורכבות וסבוכות. אוביקטיבית, על כל הנוגעים בדבר להבין שאין פתרון קל, פשוט הם יביאו לבעיות, הן מחייבות מאמץ אינלקטואלי, חריגה משגרה בטווח שנים; הן מחייבות הבנת האחד לבעיות השני, סובלנות בסגנון ובצורת ניהול מו"מ. מוכרחים להגיע לדיונים ענייניים ולא יתכן שכל מו"מ יתלווה באולטימטום מידי. יתר על כן לא יתכן שנציגות הימאים תעשה את חברות הספנות בן-ערוכה בחילוקי דעה שיש לה עם מישהו אחר שלחברות הספנות אין שייכות לענין ואין בידיה לעזור ולהושיע.

אנו מצרפים מכתב שקבלנו בימים אלה ממש המדגים בצורה קיצונית את האמור לעיל."

אני מציע שלצורך האיזון בהמלצות תהיה התייחסות לנושא הספציפי הזה של צורת ניהול המו"מ, כפי שנאמר גם ע"י מר אברהמוביץ.

היו"ר ש. ארבל:
אנחנו נמצא את הצורה באותו סעיף לנסח את הדברים, תלוי איך יהיה האיזון ומה מידת האיזון.

עוד נקודה בקשר לעובדים הנפלטים וענין היסול ענף הנוסעים וכו'. בדיונים שקיימנו בוועדה לא סגרנו שום אפשרות שיכולה להיות לגבי מכירת אניה זו או אחרת. אבל הדאגה שלנו היא שהעובדים לא יהיו מופקרים בעקבות מעשה כזה. אם רוצים למכור אניה יכולים למכור אותה אבל צריכה להיות דאגה לאותם עובדים שנפלטים כתוצאה מענין זה, מבלי להרע את התנאים של העובדים שעבדו על אותה אניה. זאת הנקודה הנוספת שנצטרך לדאוג לה. אני רוצה לציין בכל זאת את העובדה שהאנשים שנפלטו מ"נילי" ו"דן" הבעיה באה על פתרונה הסביר פחות או יותר לגבי הדיוגים, ולגבי הקצינים קבלנו גם אינפורמציה שהבעיה עשויה למצוא פתרונה.

אלה הן הנקודות פחות או יותר, (אנו נביע הערכה לחברות, לעובדים וכו' וכו') שאנו נכלול אותן במסקנות שלנו. אנחנו עוד נעבור על החומר ועל הפרוטוקולים שהיו מדיוני הוועדה. כמוגן שנעלה גם את הנקודה שצריכה להיות דאגה לקידומם של העובדים וכל מה שמתמע מנושא זה שהוא חיוני בהחלט. דברים שנאמרו ולא היו בהם חילוקי דעות. היום ליבנו דבבלים שהיו סביבם חילוקי דעות ופחות או יותר הגענו לנקודה מסוימת.

ש. צוקר:
אני רוצה להגיד שהבעיות של היסול צי"ם-קווי נוסעים בהקשר לקצינים לא נפתרו בכלל, כל הנקודות עדיין עומדות במחלוקת. ואנו חוזרים ומתריעים בנושא הזה. שום דבר לא נפתר, רק סחבת והשהיה מכוונת. אני מבקש ומתחנן לקחת את זה לתשומת לב. לא יתכן שיעכבו את הכספים חצי שנה, הכסף מאבד מערכו. לאנשים אלה מגיעים לימודים וחופשה שנתית וכל הדברים האלה. אותנו דוחים כל הזמן בקש.

שיחה אחת קונסטרוקטיבית לא היתה לנו בנושא הזה.

ש. ארבל - יו"ר: זו היתה הנקודה הראשונה שדנו בה היום.

ש. צוקר: אבל אם רוצים להביע תודה לוועדה שטיפלה בנושא הזה, אז אני מתמרמר. ככה שמעתי, שהולכים להביע הערכה לוועדה שטיפלה בבעיות.

ש. ארבל - יו"ר: אתם שומעים מה שאתם רוצים לשמוע. אני לא דברתי על ועדה, איזו ועדה? להיפך, אני דברתי על הערכה לעובדים בחברות הספנות, זה אומר לימאים לדירוגים ולקצינים. לא שמעתם? אני בהחלט אומרת שאנו מביעים הערכה לעובדים על התרומה שלהם לפיתוחן של חברות הספנות וכו'. על זה אתה חולק? אני לא דברתי על הוועדות שטיפלו בנושא הזה.

בנושא הזה של הקצינים, קבלנו החלטה בתחילת הישיבה, ובקשתי ממר לוי שהוא ידווח לנו בזמן הקרוב. אני רוצה לקוות שהעניין לא יארך זמן רב, ותוך שבוע שבועיים תוכלו לסיים. תגיד להם שהנושא עלה בוועדת העבודה והוועדה מבקשת שתוך שבוע-שבועיים הדבר יבוא לסיומו. אנו רוצים לקבל דיווח בנושא הזה.

חודה רבה לכם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.45