

פרוטוקול מס' 152

מישיבת ועדה העבודה
מיום ו', כ"א באייר חשל"ה - 2.5.1975, שעה 8.30

נ כ ח ו:

חברי הוועדה:

ש. ארבל-אלמוזלינו - היו"ר
מ. גז
ל. דיציאן
מ. ורטמן
ה. זיידל
י. יודין
ח. שמעוני

מוזמנים:

א. גלס - יועץ משפטי, משרד המשפטים
נ. אשל - מנהל אגף הספנות
ד. פרי - יועץ משפטי, אגף הספנות
ש. אביטן - אגוד הימאים
מ. לוי - אגוד הימאים
מ. לוי - הועד הפועל
א. שפירא - אגוד קציני הים
י. גרומן - אגוד קציני הים

א. עצמון

רשמה:

סדר היום: חקנות הספנות (ציווח אניות בצווח ישראלי חשל"ה - 1975

- 78 -

(נתקבל ביום 12.5.75)

אני פותחת את הישיבה.

היו"ר ש. ארבלי:

תקנות הספנות (ציווח אניוח בצוות ישראלי חשל"ה - 1975)

נחקל מכחב מאח שר החחבורה והנה חוכנו:
"על פי סעיף 34 לחוק הספנות (ימאים) חשל"ג-1973 אני מחכד להגיש לך, ברצוף, אח הצעתי לחקנות דנן - לאישור ועדך הנכבדה.

רצופים גם דברי הסבר לחקנות.

חקנות נערכו לאחר החיעצות עם שר העבודה ועם הועדה המיעצת שלפי החוק האמור, כנדרש על פי הסעיפים 34 ו-229 לחוק וכן לאחר דיונים עם נציגי חברות הספנות הישראליות ואיגודי יורדי היס.

אודה אם חביאי אח חקנות בפני הועדה בהקדם, לאישורה!

כ ב ר כ ה,

(-)

גד יעקבי

כזכור לחברי הוועדה היינו צריכים לדון בחקנות עוד לפני מספר חודשים אבל הדבר נדחה מאחר והתברר לנו שישנן חילוקי דיעות וויכוחים בין הגורמים השונים הנוגעים בדבר. בקשנו שמשד החחבורה, במיוחד אגף הספנות יעשה כמיטב יכולתו לברר עם הגורמים ולהגיע להסכם איחם.

זכור לי ששר החחבורה ביקש מהכנסת להאריך אח חוקף הפעלתו של החוק כי הפעלתו היה כרוך באישור חקנות שהיו קשורות עם ביצוע החוק. הכנסת וועדה העבודה נענתה לבקשתו ואשרה אח הפעלתו ב-1.4.75.

נ. אשל:

כחצאה מהפנייה שהיתה אז קיימנו שורה של פגישות. לאור המכחב שקבלנו מאיגוד קציני היס ופגישות עם איגוד הדירוגים הכנסנו מספר שינויים שקבלנו אותם. למשל, חקון של פחות מ-500 ברוטו. בחקנות הבינ"ל זה מופיע 500. אמרנו שהסעיף טוב בקשר לבטיחות אבל לא יחפוס בקשר לציווח של כלי שיט. דבר נוסף: שאנשי הצוות הישראלי יהוו למעלה מ-50% אבל שלא יקבל ביטוי באיזון לגבי הדרגות. אלו היו הפניות אלינו ונחנו לזה ביטוי בנוסח הסופי של חקנות.

ד. פרי:

החוק, פרט ל-3 פרקים בסעיף 1 נכנס לחוקפו ב-25.8.74 והוא מופעל מאז בקושי מסויים אחד ואני אחיחם אליו. הכנו מערכת חקנות מאד מפורטת לביצוע. ההסדרים המשניים שנדרשו והכנת חקנות הצריכו החיעצויות עם מספר ניכר מאד של גורמים. רק מתוך משרדי הממשלה אני יכול לציין אח משרד העבודה, חקלאות ומשרד המשפטים. כמו-כן החיעצויות עם הועדה המיעצת בהחאם לחוק והחיעצויות ישירות עם איגודי הימאים וחברות הספנות.

לפי החוק צריך לפעול בחאריך 1.4 ביח הדין המשמעתי לימאים. יש לנו קשיים מסויימים בהפעלתו. צריך להתקיים דיון וחוף עם משרד המשפטים והנהלת המשרד שלנו כדי לשקול אם יש מקום להגיש הצעה לחקון במסגרת ביח הדין המשמעתי. הנושא מאד סבוך ולא הייתי רוצה להיכנס לפרטים אלא אם אחבקש לעשות זאת.

היו"ר ש. ארבלי:

כזמנו כל הפרק של ביח דין משמעתי נחקל בעצה אחח עם משרד המשפטים. היחה החחשבות גדולה בהערוח שלהם ולא שמענו שהם חתנגדו לצורה זו או אחת או-להסכם זה או אחר. על הפרק הזה לא היו חילוקי דיעות עם משרד המשפטים.

היו"ר ש. ארבלי:

זהו אחד הפרקים החשובים ביותר בחוק. החוק קובע שהוא צריך להיות מופעל מתאריך זה וזה ומאז עברו חודשים רבים. מדוע משרד המשפטים לא מטפל בזה אם יש לו השגות או הצעות? - למה מחכים?

ד. פרי:

הבעיה איננה משרד המשפטים - ואני מחייחם רק לגבי בית דין משמעתי. החעוררו אצלנו וגם אצל היועץ המשפטי לממשלה ספיקוח מסויימים אם המחכונח של בית דין משמעתי טובה למציאות של היום - ואני אומר זאת בגלוי לב.

היו"ר ש. ארבלי:

היה לכם זמן של שנתיים כדי לחשוב על זה.

ד. פרי:

זה בא כתוצאה מהתפתחויות מאד מאוחרות ולאחר שהחוק התקבל.

מ. לוי:

אי הפעלת בית דין משמעתי עפ"י חוק גורם לנו צרות צרורות לימאים עצמם ולכלום. אני הייתי מבקש שבטרם יאושרו החקנוח לאפשר לאיגוד הימאים והקצינים להופיע שנית בפני הוועדה כי יש לנו השגות לגבי שינוי זה או אחר בחוק.

היו"ר ש. ארבלי:

ברגע שיבואו התיקונים אז אנחנו לא מאשרים מבלתי-לשמוע אותכם.

ל. דיציאן:

ממתי הוא היה צריך להיות מופעל?

היו"ר ש. ארבלי:

בחאריך 1.4.75

ל. דיציאן:

כלומר, אי הפעלתו זה הפרת חוק.

מ. לוי:

זה צורך השעה. לדעתי יש להקים את בית הדין המשמעתי ללא דיחוי. לגבי צורת ההרכב - אולי

יהיו לנו השגות.

נ. אשל:

כאשר נכנסתי לנושא בקרוב ומפגישות עם נציגי האיגודים בעיקר, החברר שיטתם חילוקי דיעות די בסיסיים ודי מהותיים על הצורה של הפעלת בית הדין הזה. לכן אני הצעתי ליועץ המשפטי של המשרד וליועץ המשפטי של הממשלה להביא את זה לעיון נוסף. ישנה גירסה אחת, למשל, שצריך להיות בית דין לכל דבר. שופט, חובע, משטרה. ויש גירסה אחרת שאומרת שלספנות יש בעיות ספציפיות וטוב אם זה יהיה דומה לוועדות משמעתי שיש עכשיו עם בעלי מקצוע. אלו הם דברים מהותיים בחפיסה. גם בין היועצים המשפטיים יש הבדלים מהותיים. זה שונה בארצות השונות. בקשנו פגישה עם היועץ המשפטי לממשלה ומסיבות הזמן העניין נדחה למעלה מחודשיים.

ד. פרי:

נדמה לי שהבעיה איננה לגבי עצם הצורך בהפעלת בית הדין אלא לגבי המבנה שלו.

ל. דיציאן:

אני רוצה לעמוד על עניין עקרוני אחד. אם לפני חצי שנה הועדה נחנה לכם ארכה עד חאריך 1.4 חובח המשרד היה להפעיל בחאריך זה את החוק. אי הפעלתו זה אחד הדברים שקורים לנו שמחוקקים חוק ומישהו אחר מעוניין לעכב אותו. לפי דעתי הוועדה צריכה למחות על כך, שאפילו לא מצאו לנכון לבקש אורכה נוספת. לא געשה שום דבר על-מנח להציע הצעת תיקון לחוק. אני חושב שדברים כאלה לא צריכים לקרות במינהל מסודר ובמדינה מסודרת.

היו"ר ש. ארבלי:

לסיכום אני רוצה לומר: נכון שחפקידו של משרד החחבורה ואגף הספנות לבצע חוק שהתקבל. חפקידו של המחוקק לעבוד על החוק עד שהוא מתקבל בכנסת ואז הרשות המבצעת צריכה לבצע. אם היא נחקלת בקשיים חוך ביצוע החוק חזקה עליה להכניס את התיקונים כנדרש. כל עוד שהיא לא מציעה תיקונים וכל עוד החוק נתקבל כפי שהוא היא חייבת לבצע אותו.

היו"ר ש. ארבלי:

אני מבקשה שאחם חפעלו בהחאם למה שהחוק מחייב. אם יש בדעתכם להציע חיקונים - בבקשה. כל עוד שלא הצעתם חיקונים החוק בחוקפו מאריך 1.4.

ד. פרי:

היו מאורעות כחודשים האחרונים שלא נצפו והיתה השחלשלות של דברים שהביאו לכך.

נ. אשל:

מי שהיה צריך למנוח את ביח הדין החליט שלא למנוח. אנחנו לא ממנים. אנחנו פועלים

להביא אח הענינים בהחאם לחביעה.

היו"ר ש. ארבלי:

כחוב: השר ימנה והכרונה לשר החבורה. הסמכות נתונה בידו. במידה וצריך למנוח אח היכבו של ביח הדין אז מחמנה בהתיעצות השר. אנחנו מפנים אח חשומה לבכם לנקודה הזאת עשו כמיטב יכולתכם - אם יש להציע חיקונים עשו זאת. חביאו אח זה לידיעתו של שר החבורה.

ד. פרי:

חוק הספנות בפרק שדן בצוותאניות סעיף 30 פותח בהצהרה שחובה שהקברניט יהיה ישראלי עם אפשרות לחת היחרים לגבי ציווח אניוח ישראליות באנשי צווח שלא בחפקיד קברניט. לפי סעיף 34 לדחנת-סמכות לשר החבורה בהתיעצות עם הנהעצדה ומא-שור דעת העבודה של הכנסת להחקין תקנות בהצעת התקנות אנחנו מנסים לחת ביטוי לשחי מגמות: (1) מגמה שהחוק קובע בסעיף 30 שבאניוח ישראליות ישרחו ככל האפשר אנשי צווח ישראלי. (2) להחקין תקנות מחאימות למציאות. המציאות היא למרבה הצער שאנחנו נזקקים לשרותם של ימאים זרים בצי הסוחר בשיעור ניכר. בממוצע של 37% בערך. יש להביא בחשבון פציאות זאת ולא להטיל גזירות שאין הענף יכול לעמוד בו.

הצעת החקנות להבחין בין אניוח שמנפלות

כשני סוגים של סחר: - (1) אניוח שפוקדוח באופן סדיר את הנמלים בישראל; (2) אניוח שאינן פוקדוח באופן סדיר את נמלי הארץ. כאשר אמרתי את אחוז הימאים הזרים שמשרחים בצי התכונחי לממוצא כולל. יש הבדל ניכר בין אחוז הזרים המשרחים באניוח שפוקדוח באופן סדיר אח נמלי הארץ לבין אחוז הזרים המשרחים באניוח שאינן פוקדוח באופן סדיר אח נמלי הארץ. התופעה היא שהימאים הישראליים מעדיפים לשרח באניוח שפוקדוח אח נמלי הארץ באופן סדיר. לכן שיעור הימאים הישראליים באניוח אלו הוא גבוה יותר. בו בזמן שאחוז הימאים הישראליים הוא קטן באניוח שאינן פוקדוח באופן סדיר אח נמלי הארץ.

העקרון המנחה בחובת הציווח גם לגבי אניוח

שאינן פוקדוח באופן סדיר אח הארץ הוא שבכל אניה ישראלית יהיה צווח ישראלי בחפקידי מפתח שיכטיח את הזיקה הישראלית של האניוח שיוכלו במקרה של עזיבת הצווחים להשיט אוחה לנמל קרוב.

בענין זה אנחנו הולכים בעקבות החקיקה

במדינות ימיות מפותחות שמטילות חובה של צוות ימאים משלהם לפחות בחפקידי מפתח. לדוגמא: אנגליה, ארה"ב, צרפת, הולנד ומדינות סקנדינביה. החקנות אינן מחייסוח למצב של שעה חרום ולמצב של מלחמה. לגבי זה יש חקנות מיוחדות לשעת חרום.

הצעת החקנות אינן באוח לגרוע מהוראות של

הסכמים קיבוציים בין חברות הספנות הישראליות לבין הימאים שיש בהם מתן עדיפות בהעסקת ימאים ישראליים. כל זה במידה שההסכמים באים להוסיף ולא לגרוע מהוראות הצעת החקנות.

כידוע הנושא של חובת ציווח אניוח בימאים

ישראליים מוסדר זאת הפעם הראשונה בחקיקה. אנחנו נבחן אח ביצוע הוראות החקנות במציאות. אם יהיה מקום לשקול הכנסת שינויים בחקנות לאור הנסיון שיצטבר לא נהסס להציע שינויים. יחכנו גם שינויים לאור חנודות משמעותיות במצב התעסוקה. בחקנות אנו רוצים לצלם אח המציאות כפי שהיא כיום. להטיל חובה שניחן לעמוד בה במציאות כפי שהיא היום.

ד. פרי:

קיימנו שני דיונים בהצעת החקנוח בוועדה המייעצת. קבלנו הערות מחברות הספנות ומאיגוד הימאים. ניסינו להגיע לידי צמצום עד למינימום של השגות והסתייגויות. יחד עם זאת נשארו בעינינו מספר הסתייגויות שקבלנו אותן בכחב. כאשר נתייחס לפרטי החקנוח אני אומר מה הן ההסתייגויות.

מ. לוי:

לגבי 37% פריים - אני רוצה להגיד דבר שיקפיץ אה כולכם. מחוך 37% זרים אני לא אגזים ש-32% נמצאים באניות שאינן פוקדות בכלל אה הארץ. לישראלי היום לא משחלם לנסוע לחקופה ארוכה. זה מצריך פרידה ארוכה מהארץ. בציים אחרים כגון בריטניה נהוג שאם ימאי נוסע באניה שאינה פוקדת אה בריטניה 6 חודשים הוא פטור מלשלם מסים. פה לא רוצים לחח לנו זאת. מה קורה? - נוצר מצב שעובדים באניות סינים ועוד שהם ממילא אינם משלמים מסים לישראל.

דבר נוסף - הוציאו מפה אניוח יפות שעבדו בקו נהדר ולקחו אותם למזרח הרחוק תחת דגל ישראל. הן עובדות עם סין. ופה הכניסו אניוח שהן בבעלות "ציים" אבל רשומות בחברה באנגליה והם תחת דגל בריטי. ועכשיו באים ומספרים לנו סיפורים. בינתיים התחילה מסתמנת קצת אבטלה לגבי אניוח ישראליות.

ישנה בעיה - והממשלה נדחנת לזה קצת יד - והיא בנייה אניוח ישראליות בבעלות "ציים" עם דגלים זרים של גרמניה, אנגליה. והן עובדות בקוי הארץ. יש 2 אניוח מכולה שמאד מבוקשות: (1) צי"ם טוקיו, (2) צי"ם ניו-יורק. עובדים עם צווחים זרים. פה לא אומרים שרוצים הקלות במס כי זה בקוי הארץ. הסיבה היא איננה בטחונות אלא עסקיה גרידא.

נודע לנו בזמן האחרון שיש אניוח בבעלות הממשלה. זו חברה פיקטיבית של הממשלה. מה זה? - הממשלה הופכת להיות חברה ספנות?

למשל, לגבי מיכליות. הוחלט לחסל אה הצרות הישראלי. נחקלנו כבעיה הזאת עם אניה בשם ליברה. שם העמידו אותנו בפני עובדה מוגמרת. אחרי החנצלות נחנו את הסכמתנו מכיון שעשו כבר אה העיסקה.

אני יודע, גם משיחות פרטיות וגם משיחות רשמיות שאמרו במפורש שהמגמה היא לגמור עם האניות האלה. איננו יכולים בתור איגוד מקצועי להסכים לדבר הזה. אנחנו צריכים שזרים יסעו בהן ובזמן מלחמה יגידו לנו אחס העלו על האניה? - ברור שאנחנו רוצים לעשות זאת בשעה חרום אבל גם בזמן רגיל אנחנו רוצים לעשות זאת. פשוט משתיקים אותנו בזה שאומרים שזה שייך לממשלה.

ישנם 3 סוגים של אניוח: (1) יש מה שנקרא אניוח טרמפ שבכלל אינן מגיעות ארצה. יש אניוח ישראליות שלא ראינו אותן כבר 7-8 שנים. יש הרבה דגלים זרים בנמל מדוע אי אפשר להחליף אותן באניות שלא באו ארצה 7-8 שנים. אני מבקש שהוועדה חשים לב לנקודה הזאת.

(2) יש מה שנקרא אניוח טרמפ שפוקדות אה הארץ מפעם לפעם אחח ל-10 חודשים. (3) יש אניוח שפוקדות כאופן קבוע אה הארץ. אני רוצה לקבל תשובה מה עם האניות שאינן פוקדות אה הארץ בכלל? - ומדוע שלא תהיה הצעה לחח הקלות במס לימאי ישראלי ולצרות אה האניות האלה גם.

מ. לוי: (ועד הפועל)

אני רוצה להתייחס לדבריו של מר מ. לוי לגבי שחי הערות: - יש מצב שצוות זר באחוז ניכר משרת על אניוח ישראליות. שמעתם שבארצות אחרות צוות של אותה מדינה שאינו פוקד אה נמל הכיח משוחרר ממס. הם מעודדים אה הימאים שלהם לשרת באניות הללו.

דבר נוסף - העדר חקנוח ברורות לגבי סוגי אניוח בישראל. זה מאפשר לחברות מסוימות לשחק ע"י מכירת אניה והחלפה בצוות זר. זה הופך לנו לרוועץ. וזה מאפשר לחברות הספנות לעקוף אה החוק ובסדקים לעשות אה שלהם.

מ. לוי:

אני חושב שאם ועדת העבודה הייתה בודקת את הנושא הזה באופן יסודי, יחד עם אגף הספנות,

יש להניח שחצליה לסגור כמה פירצות.

היו"ר ש. ארבלי:

החקנות האלה לא יחולו על סוג כזה של אניות?

מ. לוי:

יהיו פירצות בחוק.

א. שפירא:

החוק הזה כפי שהוא מונח מניח לבעלי האניות להתחמק בכל צורה. חצי מהחוק הזה הוא לחת להם הנחות ופטורים. דובר פה על החוק הבריטי. החוק הבריטי הצליח לשמור על צי מסחרי גדול מכיון ששם כתוב במפורש שרב חובל, מכונאי ראשי, וכו' חייבים להיות אנגלים עם אניה בדגל אנגלי. כך צריך להיות החוק אצלנו. למשל, פה כתוב שאם בעל האניה התחייב לגבי ימאי זר בחוזה והוא עלול להכנס להוצאות רבות אז ישנו פטור לגביו. כל החוק הזה שם את הנושא ללעג ולקלס.

יש לנו בארץ רבי חובלים וקצינים מוסמכים כדי לאייש צי פי כמה מהצי הקיים. אפשר תמיד לגייס אותם אם יהיו הטבות. נכון ש-37% הם ימאים זרים ואחת הסיבות היא שהחוק אינו מחייב את בעל האניה לקחת צוות ישראלי. החוק נועד לשנות דברים ולא לצלם מצב.

ש. אביסן:

הייתי רוצה לשאול מי הגוף או המשרד שנוהן היום היתר לסוג כזה של אניות? - ישנן 4 אניות בהשחתות הממשלה עם דגל זר שנהנים מהטבות. פנינו לכל הגורמים המוסמכים לממשלה, לחברות הספנות, להסחדרות בבקשה לצוות את האניות בצוות ישראלי. לצערי, לא זכינו לחשובה. צי"ם אמרו לנו שהם חתומים בהסכם עם האיגוד הבריטי. מה קורה? - שחברת הספנות כמו צי"ם לוקחת אניות שאינן חדשות מניפה עליהן דגל בריטי עם שמות ישראליים כמו: עליזה, גילה, ורדה וכו'. והן נוסעות בקוים הדרושים לצוות ישראלי שפוקדות את נמלי ישראל לעתים קרובות. מה גם שהן נושאות מטען בסחונני.

לא מזמן צי"ם הטיסה צוות לניו-יורק כדי להביא את אחת מהאניות האלה מאחר והצוות נשט את האניה. רק אז גילינו שקיימות אניות מהסוג הזה. מי אחראי לכך? - נוצר היום מצב שצי"ם חתמה חוזה עם האיגוד הבריטי ואז אם אני רוצה היום לצוות אותה בצוות ישראלי אני חייב לעבוד בחנאים של הימאים הבריטיים עם מיסוי ישראלי.

מ. לוי:

אני רוצה להגיד שאני חס וחלילה אינני אנטי פטריוט. אני מבין את המצב הבטחוני. אבל בנושא של בטחון עושים אלפי טריקים ואיננו יכולים לשאול שאלות כי אומרים לנו זהו ענין בטחוני - השחוק. לקחו לנו צוות, בלי ידיעת האיגוד, ואמרו להם טוסו ללוס-אנג'לס וחביאו את האניה משם. הצוות הזר דרש תוספת איומה - וזה עוד היה דבר סודי. הכל נעשה במסווה של בטחון. מדוע האניה יכולה פתאום לנסוע עם צוות ישראלי? - ועכשיו הביאו שוב פורטוגזים.

ש. אביסן:

משה הזכיר שיש סימנים של אבטלה. לא רק סימנים אלא אבטלה ממש במחלק המשק. הם אינם יכולים להשתלב בעבודה בחוף. וישנם ימאים רבים שלאחר שקיבלו פיצויים מערערים על זה ורוצים לחזור לים. ברשימת דורשי העבודה רשומים למעלה מ-100 איש ממחלק המשק בעיקר. כאשר הם באים ללשכה מציאים להם אניות שנוסעות לחקופה ארוכה. בו בזמן שבאניות שהן בבעלות הממשלה ונוסעות בקוים קצרים מועסקים בהן ימאים זרים. אלו הם לחצים שהאיגוד המקצועי אינו יכול לעמוד בהם.

י. גרומן:

הדגל הישראלי נהפך לדגל כזה שאנחנו צריכים להחבייש בו. מאיישים צוותות שזה ממש בושה.

ל. דיציאן:
אני רוצה לשאול מספר שאלות: לעצם החקנות - האם יש הגדרה בחוק לאניה הפוקדת באופן סדיר אח נמלי הארץ? - האם יש אניות שהן למעשה בבעלות ממשלת ישראל ונושאות דגל זר? האם ידוע למחלקת הספנות על קיום אבטלה חלקית או מלאה בין הימאים?

י. יודין:
יש לי כמה הערות בנוגע לחקנות. אבל קודם אעמוד על השאלות שהחעכבו עליהן נציגי האיגוד. (1) אני מכיר ויכוח פנימי בין חברות ישראליות בדבר אחוז האניות המפליגות בדגל זר, והיחס בין מספר האניות החכורות שאינן ישראליות לבין אחוז האניות הישראליות העובדות ומועסקות ע"י החברות שלנו. שמענו כאן על חופעות מסוימות, השאלה אם צריך לקבל אותן כמו שהן. בין האניות הישראליות חלק גדול מפליגות בדגלים זרים. בחברות הישראליות יש יחס בלתי נסבל בין החלוקה של אניות ישראליות המועסקות ובין אניות חכורות שמפליגות בדגלים זרים. בכל מקרה שנציגי ההסדרות העלו את הבעיה הזאת הם שמעו מהאחראים לניהול החברה שכל הפעולות האלה געשו באישור אגף הספנות. השאלה היא אפילו אם ניתן אישור - באיזה מידה האישורים הללו מעוגנים בחוק?

יש כאן לראות 3 דברים שעליהם צריכה להיות חשובה ברורה בחוק או בחקנות. ישנו מקרה כאשר מחוץ שיקולים כלכליים כונה חברה ישראלית אניה זמניפה עליה בהחלט להסכם דגל זר במשך כך וכך שנים. (1) במקרה זה צריך להיות מוגדר מה ובאיזה תנאים ניחנים האישורים לפעולה הזאת. לפי דעתי גם שיקול מסחרי איננו יכול להיות בלתי מוגבל ונתון רק להערכה של החברה. אני שואל היכן כאן חובת ההסתמכות בחוק על אישור שניתן ע"י רשות ממשלתית?

(2) יש מקרים של העסקת אניות ישראליות בדגל זר. בדרך כלל מסעמים בטחוניים. אי אפשר להתעלם מהמציאות הזאת אבל גם היא איננה יכולה להיות בלתי מוגבלת. צריך להיות מוסבר מהי הפרוצדורה החוקית של העסקת אניה ישראלית בדגל זר. מי נותן אישורים לכך? - כי ישנן אניות ישראליות המועסקות תחת דגל זר ללא קשר עם שיקולים בטחוניים טהורים. צריך להיות ברור מהי הפרוצדורה ומי נותן גושפנקא לשיקולים כאלה. הוא הדין לגבי וויסות מספר האניות החכורות - זוהי תופעה כמעט קבועה. אני שמעתי הרבה הסברים כלכליים לכך. אבל גם זה אינו יכול להישאר בתחום של שיקולים כלכליים בלבד ולהעשות רק עפ"י הכרעה של חברות הספנות. זה משפיע על מדיניות בניית הצי הישראלי. כל הדברים האלה לא מצאו את פתרונם בדיון פנימי בחברות. אינני יודע אם בנושאים אלה התקיימו דיונים קבועים בין האיגודים ובין החברות כדי לקבוע זאת. כאן זה ענין של מדיניות ולא של הכרעה חד-פעמית במקרה זה או אחר.

מכיון שאני מעלה את הבעיות האלה מחוץ הנחה שהעסקת ימאים ישראלים באניות ישראליות במידה רבה זה קשור בטיבו של הדגל וזה חשוב הן מבחינה כלכלית והן מבחינה בטחונית. כי אז מתבקש גם דבר נוסף - ואני רוצה שנציגי איגוד הקצינים ישימו לב - אם אנחנו חובעים העסקת אניות בדגל ישראל ורוצים להגביל את הזכות בהשטת אניות בדגל זר. וכן רוצים לדרוש העסקת ימאים ישראלים אפילו באניות שנושאות דגל זר כי אז אפשר לממש זאת רק בחנאי שתקבע חובה לגבי ימאי ישראלי לשרת באניה ישראלית.

מ. לוי: אי אפשר לחייב מישהו לעלות על אניה.

י. יודין:
ברגע שיש לאלפים בעלי פנקס ימאים שאינם עולים על אניות אני הופך את כל מה שאמרתי זה עתה לצחוק. יכול להיות מו"מ בדבר העסקת ימאים ישראלים ובדבר הפלגות קצרות או ארוכות. בכל מו"מ יש הסכם וזה מחייב. אבל בענין של איוש זה צריך לחייב גם את האיגוד - אי אפשר לכרות מזה.

לגבי החקנות - אני מסכים להערתו של ח"כ דיציאן. יש להגדיר בדיוק מה זה אניה הפוקדת בקביעות נמל ישראלי. אבל מה שלא ברור לי מדוע החוק ליברלי יותר דוקא ביחס לאניות שאינן פוקדות את נמלי הארץ? נוצר מצב שאניה ישראלית ובמקרים מסוימים גם אניה ישראלית שמניפה דגל ישראלי המפליגה למרחקים נחונה כולה בידיים זרות. אינני יודע אם לאורך ימים זה מצב נסבל. ביחס לאניות שפוקדות את נמלי הארץ כתוב שצריך להיות קצין אחד בדרגת חובל ראשון. פרוש הדבר קצין בעל דרגה גבוהה. בו בזמן שבאניות שאינן פוקדות את נמלי הארץ מסחפקות החקנות בקצין סיפון אחד וכו'. כלומר אם ללא כל אוטוריטה מינימלית.

י. יודין:

אני טוען שבאניה ישראלית שאינה פוקדת את נמלי ישראל יש צורך אם לא בקברניט אניה אז לפחות קצין ראשון שיהיה קצין ישראלי. החקנות לא אמרו דבר ביחס לבעיות הבטחון.

שמענו פה את הסיפור שהיה צורך להטיס צוות ישראלי כדי להחזיר אניה ישראלית מאחר וכל הצוות הזר נטש אותה. איננו יודעים אף פעם מה זה שעח חירום ומתי היא צפויה. שאלתי היא האם החקנות אומרות דברים ברורים ביחס לשעח חירום? - כי בכל אניה ישראלית מוכרח להיות אדם שמוטל עליו החובה והאחריות על האניה כאשר מכריזים על שעח חירום.

נקודה נוספת - פה מדובר על פטור מחובה לנהוג עפ"י החקנות בקשר להתפחות מסויימת שלמעשה לא מאפשרת לחברה לנהוג עפ"י החקנות. במקרה ואגף הספנות יסרב להאריך את הפטור הזה יכולה החברה להגיש ערר.

אני סבור שאם רוצים להטיל אחריות על האיגודים יש לראות כיצד זה מתבצע. יש לשמוע את ההשגות של איגוד הדרוגים, בעיקר הקצינים, ולהתייחס לכך.

מ. ורטמן:

אנחנו חיים במדינת ישראל שהיא מדינה דמוקרטית וחופשית. כל אזרח יכול לעבוד ויכול גם להחבטל. אין כל אפשרות להכריח מישהו לעבוד במקום שאיננו רוצה לעבוד. אפשר לשלול ממנו סעד והטבות שמגיעים לו. אפשר לשלול ממנו ביטוח מפני אבטלה אבל אי אפשר לחייב אותו לעבוד במקום שאינו מעוניין. אם הוא כן עובד חייבים להחיל עליו חקנות, חוקים, הגבלות וזכויות. אם לא יבצע יביאו אותו בפני ועדת משמעת. כך שהייתי מעדיף לראות היינו מחלקים את השיחה לשניים:-

- (1) לקיים שיחה עם נציגי הספנות ולשמוע מהם כל מה שכרוך בנושא הזה.
- (2) המגמה המסחמת בחקנות היא לאפשר לחרוג מהדברים הטובים שצריכים להיות מוסדרים בהסכמי עבודה וביחסים בין החברות ובין האיגודים.

אנחנו רוצים שהאניות תפלגנה עם צוות ישראלי. יש זכות קדימה לימאי ישראלי בכל מקרה. אבל החקנות קובעות מה קורה אם הדבר הזה לא ניתן. אם כאן ייכתב: שבכל אניה ישראלית חייב להיות צוות ישראלי - מה יעשה המפקח אם חסרבו לנסוע? יש פה דבר והיפוכו - מצד אחד אחס מסכימים שאי אפשר לחייב ימאי לעבוד בכל מקום. ומצד שני שהמפקח לא יוכל לעלות צוות אחר. לכן החקנות בעיקרון באות להסדיר את הנקודה הזאת. אינני נבהל מהפעלה בשעת חירום כי בשעת חירום ישנן חקנות אחרות.

בענין מדיניות הספנות זו שאלה כבדה ביותר וזה לא דבר שאפשר בוועדת העבודה להסדיר זאת. ישנה מדיניות - אינני יודע אם זה טוב או רע - חברות לאומיות מוכרות אניות שיסעו חתת דגל ישראלי לתכרות ישראליות אחרות ואלה מניפות דגל זר. אינני מוכן להחזיק את זה טוב או רע זאת עובדה. אם רוצים להיכנס לפורום כלכלי משקי זה ענין לגמרי אחר. כל עוד שלא היחה בעיה של חוסר עבודה והחברה החחננה בפניהם שיעבדו לא הסתכלו על זה. היום מסחמן חוסר עבודה ואינני יודע באיזה תחומים יש חוסר עבודה. אני מניח שבמשק חוסר העבודה גבוה יותר מאשר בסיפון ובמכונה. יש לפחות 3 קטגוריות של הנפת דגל זר ואין לכלול את כל המונח הזה בקופסה אחת. מספיק אם אומר שישנם אזורים שצריך להגיע אליהם עם דגל זר אחרת אי אפשר להגיע לשם.

אני יודע שהם החבסו והחעשו רק בגלל זה שהם הלכו בכיוון של דגל זר. כמו-כן אני יודע שצ"מ, למשל, לא היחה מוכנה להיכנס לעיסקה הזאת רק בגלל שלא היחה מוכנה להניף את הדגל של אותה מדינה.

מ. ורטמן:

לכן אני מציע שנפריד בין המדיניות הכללית שמחייבת שיחה הרבה יותר רצינית ומעמיקה בהשחפות כל הגורמים - יש מציאות וישנה החפתחות מסוימת שהביאה לידי כך. איננו יודעים מהו היחס בין האניות שפוקדות את ישראל במערכת ישראל לבין אניות שהן פרופר-ישראליות.

החקנות חייבות להבטיח חופש פעולה למשרד החבורה כדי שיוכל להעלות צוות לא ישראלי. לגבי ישראליים - חייב להידלף מוסכם שאין עליו ויכוח.

מ. גז:

בכל חקופה של החייקרויות או פיתוח או אינפלציה הדבר שמדאיג אותנו זה אם אפשר למנוע אבטלה. כאן מדובר בנושא שאין בו מחסור בידיים עובדות מומחיות ואין מחסור במקומות עבודה.

שאלתי היא מהן הסיבות שכאשר יש כל כך רצון לעבוד על אניות ישראליות אלה המרימות דגל ישראלי ודגל זר באים ולוקחים זרים במקום להפקיד את הדבר בידיים ישראליות?

י. יודין:

כולנו מסכימים שבמדינות דמוקרטיות בדרך כלל ישנה נטייה לחוקק חוקים שאי אפשר לקיים אותם. אם אי אפשר לקיים חוק אז אין צורך לחוקק אותו. הנה מדברים בסעיף 3 כך: בכל אניה שאינה פוקדת באופן סדיר נמל בישראל ישרחו אנשי צוות ישראליים בתפקידים ובדרגות הסמכה המפורטים להלן: (1) קצין סיפון אחד; (2) קצין מכונות אחד, ראשי או ראשון; (3) קצין רדיו. כולם היו רגישים דוקא לקצין רדיו. נניח שאין קצין רדיו. אני אומר זאת מכיון שאני מצוי בענין ויכול להיות מצב שאין קצין רדיו. לכן אני אומר: מדוע לחוקק חקנה שאין לקיימה. מה עושים? - נוחנים פטור ויהיה פטור אחרי פטור. לפי דעתי על בסיס הסכם עבודה שנחתם במו"מ חופשי בין האיגודים לבין חברות הספנות מוכרח להיות סעיף שמאפשר לעברה.

נ. אשל:

ישנו סעיף שהחברה רשאית להעביר קצין מאניה לאניה אבל לא מפעילים אותו.

י. יודין:

אני רוצה חוק עם שינויים. פה צריכה להיות תשובה ברורה עפ"י חנאי הסכמי עבודה. הסכם עבודה יכול להיות מקיף אבל אפשר להכניס סעיף שיחייב ימאי ישראלי. אחרת אינני רואה חשונה למצב.

נ. אשל:

ישנם 3 קריטריונים של אניות ישראליות שמניפות דגל זר: (1) סיבות בטחוניות - היחה חקופה שהאמברגו הצרפתי היה באופן רשמי ובכל זאת בפועל עבדו אניות. החנאי היה שלא ישאו דגל ישראלי - על זה אין עוררין. במקרים כאלה, בדרך כלל, דרישת משרד הבטחון שיהיה צוות ישראלי.

(2) ישנן סיבות כלכליות - בחקופה מסוימת

השיגו חברות ישראליות חנאי מימון וחמריצים ממדינות מסוימות שהיו מעונינות לקיים את המספנות שלהן. אז מנהלי החברות הישראליות אמרו: זה יהיה שגעון אם לא נקח את הפרס הזה של 20% עם חשלום וכל מיני תנאים טובים. כאשר החנאי הוא כמובן הנפת הדגל של אותה מדינה עם חוקיה. כאשר רצו למנוע סגירת מספנות בצרפת הממשלה נחנה סובסידיות ומי שצריך היה לחת את האישור שקל גם את הענין של העסקת חברה ישראלית.

(3) אם חברה ישראלית משיגה חוזה טוב אבל

באזור שדגל ישראלי אינו מוסכם. היא מחנה את זה בהחלפת הדגל. הרכה פעמים כאשר החברה באה בהצעה היא מחנה את זה שלא יופץ בציבור.

נ. אשל:

באשר למדיניות - למעשה, אין היום מדיניות שקובעת את החוקים והתקנות. מצבו של זה שצריך להחליט מדי פעם הוא קשה ונושא על עצמו אחריות גדולה מאד.

אני בקשהי זשר העבודה מינה ועדה שתנסה לנסח קריטריונים כלליים באשר למדיניות בענין דגל זר ופטורים. אין דבר יותר מופרך מאשר לחוקק חוק טוב שאינו ניתן לביצוע. אם נחוקק חוק שאניות ישראליות תצורתנה אך ורק בצוות ישראלי זה לא ניתן לביצוע. ישנה כאן סתירה - אף מדינה חופשית אינה יכולה לחייב ימאי לעבוד. ובישראל אי אפשר לחייב אדם לעבוד בכל עבודה. אינני מעלה בועתי שניתן לחייב אדם לעזוב את ביתו מכה חוק או חקנה. אפילו בחוזה-עבודה שלכאורה מאפשרים לחברה לשלוח קצין על אניה שאינה פוקדת את נמלי הארץ - לא ידוע לי שעשו זאת.

מ. לוי:

בחקופה שצי"ם עשתה כמה עיסקות שעליהם מדובר פה אתה ישבת בהנהלה ואני חושב שניתן היה

למנוע את זה.

לגבי שאר החברות: - אנחנו עושים עורל שמטילים את האחריות ברוב המקרים על צי"ם. זו חברה לאומית וקל להטיל עליה. שאלתי היא מה עם החברות האחרות כמו חברת "הפרי" שמניפה הרבה זגלים זרים באניות שהן נבעלותה? אני יודע שבזמנו היתה תכנית להעביר את כל משרדי החברה לפנמה.

לעצם הענין - לא חסרים בעלי מקצוע ולא חסרים מקומות עבודה. חסר לנו לא חקנה שחייב ימאי אלא חסרים לנו כל מיני חנאים שימשכו ימאים לעבוד באניה. כדי למשוך ימאי לנסוע לתקופות ארוכות הוא צריך לדעת שזה משלם לו. אם אחרי 12 חודשים הוא חוזר עם משכורת ללא מיסים הרי שלבחור רווק כדאי להפליג לחקופה של שנה. מה גם שימאי זר ממילא אינו משלם מסים למדינה. אוחו הדבר לגבי שאר החנאים. לנו עד היום אין פנסיה. כאשר אנו מנהלים מלחמות על דברים כאלה משתיקים אותנו. כל אחד חושב לרגע ועושה חשבון עד מתי אני הולך לים? - הרי הוא איננו יכול לעבוד עד אין סוף?

יש התקדמות בענין הזה.

הי"ר ש. ארבל:

מ. לוי:

ההתקדמות היא איטית מאד ודורשים מאחזנו סכומי עתק. בענין פנסיה זה דבר שצריכה להיות חקיקה ממלכתית. אני מחכוון לפנסיה מוקדמת בגיל 50 לאחר 25 שנות עבודה בים. זה לא כולל חופשים ומחלות. קיימת נשירה בענף הזה בגלל הסיבה הזאת. ברוב המקרים אם משפחת הימאי אינה דואגת לעצמה אין מי שידאג לה. מתעוררות בעיות של ילדים שגודלים ללא אב בניה, מחלות וכו'. רצוי שהוועדה תיחן את דעתה על החנאים הסוציאליים. מה גם שלא עושים שום דבר כדי למשוך כח אדם לים. מבית ספר לימאים אחוז קטן מאד באמת בא לים - וזה מצער מאד. מכיון שמוכרחים לקבל כל מיני ארחי פרחי וזה מכביד לאחר מכן על בעית המשמעת.

א. שפירא:

מי שניסח את החקנות דאג להוציא את השיניים מהן. חלקן פנוסחות כך כיצד בעל האניה יכול להתחמק מזה. בו בזמן שיש מספיק קצינים ישראליים כדי לאייש את האניות. באנגליה החוק מחייב לצוות את הפיקוד באנשים שלו כך שהחברות יודעות שהן תלויות בצוותות. האנגלים דואגים לקחת ילדים מבחי-הספר ונותנים להם תנאים טובים וכך מפתים אותם שיעבדו על האניות.

אם החקנות הללו היו יותר חריפות והפטורים לא היו כל כך ליברליים לבעלי האניות זה היתה אולי הדרך להכין לנו קדרים של קצינים ישראליים. באנגליה ישנן חברות שמעסיקות גנבת על האניה במקרה וישנם 6 ילדים על האניה.

א. שפירא:
יש היום מספיק אנשים בעלי מקצוע בכל הדרגות כדי לאייש את הצי הישראלי. אפילו כפול, אבל לבעל האניה יוחר קל להעסיק יגוסלכי מאשר ישראלי.

באשר לפטורים מהחוק - קחו למשל את סעיף 8(ב) שאומר: זולת אם שוכנע מפקח שאין בביטול הפטור כדי לגרום נזק לבעל אניה עקב הוצאות שהוציא או החתיבויות שהחתייב בהן בקשר להעסקת איש צוות שאינו ישראלי על פי הפטור, לא יבטל מפקח פטור אלא במקרים מיוחדים. כלומר, אני אבוא ואדרוש לקבל מקום עבודה יגידו לא ויתנו לו את הפטור. הבעיה היא איננה רק בעיה של חוסר עבודה אלא זו בעיה לאומית, כלכלית ובטחונית ממדרגה ראשונה.

היתה נקודה מעניינת בקשר להסבות שניחנות לבעלי אניות שנכנות בחוץ. תראו כיצד האנגלים שומרים על הימאים שלהם. אם בונים אצלם אניה צריך לנסוע בדגל שלהם זמן מסויים ולהעסיק קצינים שלהם. יש לנו 4 אניות שנוסעות עם קפיטנים וקצינים אנגלים. הם שומרים על זכויות נחניהם.

אני חוזר ואומר: במידה והחקנות במתכונתם הנוכחית תאושרנה אנחנו מתכוונים להביא זאת לידיעת כל הגורמים המסויים. לחברי כנסת, לעתונות כדי שיחזירו זאת למשרד החבורה לשם חיקון.

היו"ר ש. ארבל:
זהו הפורום שמוסמך לאשר ולא עמננאים ולא חברי-כנסת אחרים. את כל הערותיכם חגישו לנו בכתב והפורום הזה שוטמך להחליט בעניין זה.

ל. דיציאן:
אני רוצה לשאול מספר שאלות: - מדוע אין בחקנות שום סעיף המגדיר בצורה כלשהי באיזה חנאים יכולים לחח בכלל פטור - האם זה נתון לשיקול דעה שרירותי של המפקח או הממונה?

שאלה שניה - לא מוצא חן בעיני סעיף 11 שאומר: כל איש צוות שאינו ישראלי שהיה מועסק באניה ערב חחילתן של חקנות אלה ואשר המשך העסקתו הינה בניגוד להוראות חקנות אלה, יראו כאילו ניתן פטור לפי חקנה 6 להמשך העסקתו עד לחום החקופה שבה חייב בעל האניה להעסיקו לפי הוראות כל הסכם.

לפי חקנה 6 ניתן לחח את הפטור רק לשנה. אך לפי סעיף 11 אף אם ההסכם נחחם ל-4-3 שנים אז הפטור הוא ל-4-3 שנים כל עוד שיש הסכם. לפי דעתי זה בניגוד מוחלט לעובדה שפטור לא ניתן יוחר משנה. גם הוראות מעבר חייבות להיות בהחאמה עם מה שכחוב בחקנות.

אם להסחמך על ההסכם - אז היום ידוע לכל בעלי האניות שהם יכולים לחחום הסכם חדש לחקופה הרבה יוחר ארוכה - וזה לא מחקבל על הדעה.

ד. פרי:
הועלו כאן שני סוגים של שאלות, הערות והסחתיגויות. (1) ביחס למדיניות כללית של ענף הספנות - אפילו אם יש לזה קשר עם החקנות הרי שהנושא של דגל זר באניות ישראליות זו בעיה סבוכה שאי אפשר למצוח אותה בדיון של ישיבה אחת.

לגבי פנסיה מוקדמת, הנחוח במיסוי, שרותי רווחה - יש להם קשר מסויים לנושא שלנו אבל אני מאד חושש שאם נספל בנושאים האלה בצורה לא מסודרת כי אז אנחנו עלולים לאבד את דרכנו. הבעיות של ענף הספנות הן בעיות שאינן קשורות קשר מידי וישיר עם ההצעה המפורטת.

הועלו הערות לעצם החקנות - השאלה אם הועדה רוצה לשבח ולדון לגופו של ענין ולהחייחם לכל סעיף וסעיף בנפרד?

היו"ר ש. ארבל:

כאשר אנחנו מקיימים דיון לגבי חקנות יש דברים שקשורים ישירות ויש שקשורים בעקיפין. זה טבעי שמעלים בעיות הקשורות הן במישרין והן בעקיפין. על כן לא הפסקתי אותו כאשר הוא דיבר על פנסיה ובר". זה לא אומר שאנחנו הולכים היום לדבר על פנסיה.

על הנושא הזה דברנו פעם וקבלנו החלטות. הייתי רוצה לדעת באיזו מידה ההחלטות מבוצעות?

כאשר למדיניות של דגל זר - איננו באים לדון במדיניות הזאת אבל יש לזה קשר בענין הצוות כיצד לצוות את האניה. אנחנו נעשה זאת כאשר נזמין את חברות הספנות. לא במקרה הוחלט שכל הענין של צוות ייכלל בחקנות. הלחצים היו של חברות הספנות ואז קבענו להעביר את כל הנושא הזה לחקנות ולא נקבע מסמרות בחוק. אחת ההנמקות שהועלו בעצין שימוש בדגל זר הייתה שזה זול יותר מבחינה כלכלית לבעל האניה. לעומת זאת טענו שעם כל השיקולים הכלכליים יש לחייב את בעל האניה להעסיק צוות כזה וכזה של ישראליים. ואז נשאלה השאלה מה גודל הצוות, מהו האחוז, ומה לעשות כאשר איננו יכול לגייס את האנשים הללו - אז בא הפטור. לא נפטור אניות ישראליות שרק מטעמי נוחות רוצות להעסיק צוות זר. אינני קושרת את הענין הזה במדיניות הכללית של הספנות. אנחנו נכנסים לסוגיה שיש לה קשר ישיר עם צוות שמוטלת חובה על בעל אניה להעסיק צוות ישראלי באחוז מסויים.

מ. גז: האם העובדים הזרים הם באמת עובדים בזול יותר?

י. יודין: הגעתי לידי מסקנה שמצב הערפל איננו יכול להשאיר. מר אשל אמר שבאגף הספנות מתחילים להתלבט בסוגיה הזאת ומחפשים פתרון ע"י הקמת ועדות. הענין מוכרח להגיע גם לוועדת העבודה כדי לקבל גושפנקא חוקית.

העליתי השגות קונקרטיות בסעיפי החקנות אני מכש חגובה. אני ניסיתי לחפש פתרון בדרך של דיונים פרטיים בחברות. אני הצעתי לפני שנחיים שתייה פגישה בין שני האיגודים עם נציגי ההסתדרות שיש לה 10% בחברה הלאומית. לצערי, הפגישה לא החקיימה. לפי דעתי, ישנם דברים שדורשים תשובה בחוק.

היו"ר ש. ארבל:

לגבי המדיניות הכלכלית מחי צריך להשתמש בדגל זר - אני בהחלט מסכימה שצריכה לשבת ועדה שתפליט בענין. חייב להיות גוף שיתן את האישור לכך. אבל זה לא הנושא הישיר שלנו. במידה והוא מניף דגל זר מהי חובתו לגבי העסקת צוות ישראלי. כאשר יהיו כאן נציגי חברות הספנות נשאל אותם. לא יחכן לפטור את אלה שמניפים דגל זר מלמלא את חובתם בסוגיה הזאת.

כאשר בעבר חברות הספנות לא יכלו לצוות צוות ישראלי מכיון שלא היו ימאים - הבנו זאת. אבל היום כאשר יש ימאים שרשומים בלשכת העבודה - זה איננו מוצדק. וכאן אני חולקת על דברי הה"כ יודין. יש סייגים ויש סנקציות. במידה ומציעים לאדם עבודה מחאימה והוא מסרב אז פטורים מלשלם לו דמי ביטוח אבטלה.

י. יודין: אני החכוונתי כאשר יש הסכם עבודה וכו' ואדם נוהג לפי הסכם.

נ. אשל: אני ציינתי שחי הערות שהחבלו מהאיגודים שכללנו אותם. הערה שניה שצריך להגביל את הזמן ולא לומר חוזה כי אחרת אין לנו שליטה על כך.

ד. פרי:

לגבי האניות שנוסעות תחת דגל זר הייתי רוצה לחקן טענה שאולי רווחת לגבי אניות אלה שהן בשליטה ישראלית והמפליגות תחת דגל זר כאילו הן לגמרי מחוץ למסגרת חקיקה ופקוח או זיקה למערכת החוקים הישראליים. ישנו סעיף 224 ולמעשה המצב הוא כזה שאניות ישראליות שנושאות דגל ליברי הסטטוס שלהם מאד דומה לסטטוס של אניות ישראליות. מאד דומה אבל איננו שווה. לגבי אניות ישראליות שהן בסגל גרמני או בריטי - כאן קשה מאד להפציל מערכת חקיקה. אבל שלא חהיה סברה שאניות אלו הן מחוץ למסגרת של פקוח ומערכת חוקים. אם הוועדה תאשר את החקנות בדבר ציוות ישראלי הן יחולו על אניות ישראליות תחת דגל נחות.

היו"ר ש. ארבל:

אם יש לאיגודים הערות אבקש להעלות אותם על הכתב ולהעביר לוועדה העבודה לשם התייחסות.

הישיבה ננעלה בשעה 11.00