

פרוטוקול מס. 29

מישיבת ועדת הכלכלה ביום ד' ב' בתמוז
תשל"ד, 10 ביולי 1974, בשעה 08.30

נכחו:

חברי הועדה

י. מודעי - מ"מ היו"ר
א. זילברברג
א. לבני
נ. קצב
מ. חריש
פ. גרופר
מ. דרובלס
ע. פיינרמן
א. אבטני

מזכיר הועדה

י. פלקסר

כלכלן הועדה

ד. לב

מוזמנים

מר בן ארי - מנכ"ל אל-על
ל. וולך - מזכירת החברה
ו. שרם - סמנכ"ל כלכלה - אל-על
י. גדיש - מנכ"ל מעוף
מר בר קול - נציג מעוף
ח. גבתון - מנכ"ל משרד התיירות
מ. גבאי - המשנה ליועץ המשפטי לממשלה
א. גרא - יועץ שר התחבורה
מר בן יהודה - מנהל מינהל תעופה אזרחי
א. שפלמן - משרד התחבורה

רשם

חבר המחרגמים

סדר היום

טיסות צליננים ישירות מאירופה לשדה תעופה בירושלים
לקראת עונת החורף הקרובה.

1146

(15.7.74) מ"מ (מקור)

י. מודעי - מ"מ היו"ר:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה ומבקש להגדיר את הנושא בו נעסוק היום. הנושא שועדת הכלכלה תשמע בו חוות דעת ועדויות הוא נושא של טמסות צלינים מאירופה, ליתר דיוק מגרמניה, לשדה התעופה בירושלים בעונת החורף הקרובה. נושא זה מוגדר ומוגבל לעונת החורף הקרובה. הואיל ויש לנו פה מקרה של חברה עסקית הטוענת ביה"ח יותר גם למעוול ציבורי, נתחיל בהצגת הנושא ע"י נציג של חברת מעוף.

מר גדיש:

ברצוני להתחיל את הצגת הנושא בתאור קצר של ההליכים שקדמו לעצם בקשת הנקשה והטיפול שצננו בנושא של טיסות שכר מאירופה לצלינים במסגרת המדיניות הנוכחית של ממשלת ישראל המתירה טיסות אלה לישראל.

אנו חברת תעופה קטנה שהשפעתה על התעופה הבינלאומית אינה חשובה במיוחד. כשהגשנו את בקשתנו לקבלת רישון מתאים עפ"י החוק הדרוש במדינת ישראל עמדנו בפני דרישה לקבוע את בסיס האם של חברתנו בנמל תעופה ירושלים. זה היה בתחילת 73. כשבדקנו את התנאים והאפשרויות, הן מבחינת האפשרויות הפיזיות ומבחינת הכדאיות לקיים בסיס בשדה תעופה ירושלים, הגענו למסקנה שבמציאות שהיתה בתחילת 73, הדבר היה בלתי כדאי. תוך כדי בדיקה ובהיות הבעלים ומנהלי חברת מעוף מהנדסים במקצועם, שעסקו בעבר בפרוייקטים של הפיתוח הגענו למחשבות לאפשרויות של פיתוח בשדה תעופה י-ם ושיתאימו למדיניותה של ממשלת ישראל וששרד התחבורה לגבי פיתוח שירותים בשדה התעופה י-ם.

למינהל התעופה האזרחית היתה

כוונה, אני חושב שעדיין קיימת, שחלק מתעופה פנים ארצית ובמיוחד התעופה הקלה תעבור מהשפלה, אזור הרצליה ת"א, שהוא אזור עמוס מאד לירושלים. הבענו בזמנו השקפה בפני משרד התחבורה שהמפתח לקיים פעילות בשדה תעופה ירושלים מחייב קודם כל יצירת פעילות אווירית. אם אין תנועה אווירית, אין מטוסים, אם אין קהל נוסעים לא תתכן בו פעילות. זה שיעברו 4-5 מטוסים קלים בשדה תעופה בי-ם לא פותר לא את הבעיה בשפלה ולא יוצר שום דבר מעשי או משמעותי בירושלים.

בעקבות זאת הגשנו באפריל תכנית

שכללה מספר אלמנטים של פיתוח בשדה תעופה עטרות, כאשר אמרו לנו במפורש שהממשלה תקדם בברכה כל יוזמה פרטית וציבורית כדי ליצור תנועה ופיתוח בשדה תעופה עטרות. תכנית זאת הוגשה למינהל התעופה אזרחית, זכחה לתגובה יותר מאשר אוהדת ונאמר לנו במפורש, תנסו להגשים תכנית זו. מה היה האלמנט החשוב ביותר בתוך התכנית. האלמנט היה להביא תנועה נוסעים ומטוסים תנועה כזו אפשרית ממקורות מסוימים. מקור ראשון הוא התעופה הפנים ארצית המתחלקת לתעופה סדירה, ארקיט טס לי-ם לא בהיקף משמעותי; תעופה קלה ההיקף שלה אינו בכלל גדול. אפשרות שניה זו תעופה בינ"ל. תעופה בינ"ל באה בחשבון: מקור אחד, תנועה בינ"ל של חברות התעופה הסדירות. הדבר לא היה בר ביצוע בגלל סיבות מדיניות. אינן מוכנות לטוס לי-ם, לחלקן יש רשיונות לכך עוד משנים קודמות. חברת אל-על לא טסה לי-ם עד אתמול.

המקור השני שאפשרי היה להביא תנועה

ונוסעים בהיקף משמעותי לי-ם היה להביא תנועה של טיסות שכר. שאלנו את השאלה, האם ממשלת ישראל מוכנה להחיר טיסות שכר של צלינים נוצרים מאירופה לשדה תעופה בי-ם במסגרת המדיניות הקיימת. לא בשלב ההוא ולא בשלב זה לא ערערנו על מדיניותה של ממשלת ישראל לטיסות שכר. יש לה מדיניות, היא נקבעה, יש מסקנות ועדת קוקר, ישנה החלטת ממשלה מיום 17 לספטמבר 67, יש הנחיות בכתב הקובעות כיצד מחירים טיסות שכר לצלינים נוצרים. אולם אליה וקוץ בה. ההנחיות האלה קיימים בהן שני סעיפים המהווים למעשה מין נומרוס נולוס, שמביטים בעין יפה בחנאי שלא ייעשה דבר.

פנינו לראש מינהל תעופה אזרחית ושר

התחבורה והערנו את תשומת לבו אם שתי מגבלות אלה תשארנה קיימות בהנחיות

ומה הן שתי המיגבלות: אחת האומרת שעל המארגן, מי שמארגן את התיירים בחו"ל ורוצה לשלוח אותם לישראל, אם הוא צריך להיות בעל נסיון בהטסת צלינים לישראל לפני 5 ביוני 67, פירושו של דבר שכמעט ולא קיים מארגן כזה. מצד שני קיים סעיף 3 הנותן בהרחבה רבה הגנה למוביל הלאומי, באופן שכל פעם שמי שלא יגיש בקשה לטיסות שכר הרי ההגנה של המוביל הלאומי משמעותה סיכול תכנית לטיסות שכר.

עמדפנו זו הובנה כשהגשנו בקשה בכתב ובקשנו לתת לנו רשיון להביא טיסות שכר מאירופה לישראל ע"י חברת תעופה אחת או יותר, כאשר היינו מודעים לענין רשיון לא נותנים לחברה ישראלית. רשיון נותנים לחברה זרה המבקשת, היינו מודעים אך לא הייתה לנו דרך אלא להציג את בקשתנו, אפילו בצורה פרובוקטיבית כדי שנקבל עליה תשובה. אמרנו, לפי דין התשובה נדע מה עמדת משרד התחבורה. כשהגשנו את הבקשה קבלנו תשובה, אתן לכם העתק של התשובה.

במכתב נאמר: קודם כל ציינו את העובדה שבדרך כלל נותנים תשובות לחברות תעופה "באם תפנה אלינו חברת התעופה עמה אתה עומד להתקשר", כאשר היה ידוע שאני טרם התקשרתי אלא רק מקיים מגעים, כתוב "נאשר את הבקשה". החוק מתיר לשר התחבורה שיקול דעת, ההגיון אומר שקודם הוא מפעיל את שיקול הדעת ואח"כ מחליט ולא להיפך. לאחר שהוא שקל. החליט: "נאשר את הבקשה". האישור יהיה מותנה בהתאם למדיניות הקיימת, זאת קבלנו ואח"כ לגבי אותם שני הסעיפים שהערתי תשומת לבכם. דבר ראשון לגבי ה"פסס פרפורמנס" של המארגן בוטל. דהיינו, על סמך מכתב זה יכולנו להתקשר עם כל מארגן באירופה ולבוא ולאמר לו, עכשיו הדרך פתוחה, אתה יכול לארגן צלינים ולשחם לישראל, דבר שהיה בלתי אפשרי לעשות לפני שקיבלנו את המכתב הזה. דבר שני - הוגדרה זכות אל-על והוגבלה בשהני למה שנאמר בסעיף 3. איני רוצה להכנס לצד הניסוח המשפטי, הענין הוא מהותי.

באנו ודברנו על טיסות שכר ואז אמר השר דאז, שמעון פרס, שהשתתף בניסוח המכתב, שלושה דברים: תנתן לאל-על אןפציה בשלושה תנאים שהן מיקשה אחת; העברת החוזה בין המארגן ובין המוביל פירושו של דבר, עלי ללכת ולמצוא תיירים המוכנים לבוא לישראל אותו מארגן ימצא לעצמו חברת תעופה זרה המוכנה להובילם בתנאים מסוימים יחתום אותו מארגן חוזה בין המארגן ובין המוביל, חוזה זה ניתן לחברת אל-על. על דרך העברת החוזה תקבל ותבצע את הטיסות האמורות ובשום מלה במכתב לא נאמר שום טיסות אחרות אלא טיסות שכר, חבדיוק באותם התנאים הכתובים בחוזה שלה.

ניהלנו מו"מ עם שני מארגני התיירות הגדולים באירופה, אחד מהם חברת טי. יו. אי. שזו חברת התיירות הגדולה ביותר באירופה, אם לא הגדולה בעולם והשניה נקרמן, שזו חברה שניה אחריה שניהם קיבלו תנאי זה והסכימו לו, שהיה בחוזה בינם לבין חברת התעופה שהתקשרו אתה, תבוא חברת אל-על ותביד, אנחנו, באותם התנאים? יימסר לכם ובתנאי זה הסכמנו. לא ספרנו לאף מארגן או חברת תיירים באירופה ספורים אחרים, אלא הראינו להם את המכתב, תרגמנו אותו לאנגלית באישור נוסטרוני, מסרנו ואמרנו, דעו לכם, הפרוייקט הוא ראשית, באותם התנאים זכותה של אל-על. היה וחברת אל-על תגיד, אנחנו מוכנים לבצע את החוזה הזה כלשוננו וככתבו לא חוכל חברת התעופה הגרמנית לטוס לישראל, אלא תקבל זאת חברת אל-על.

ואז התקשרתי עם חברת יו. אי. והיא הסכימה להכנס לנושא והיו לה מוטיבציות ברורות לבוא לישראל וכאן למדתי בפעם הראשונה את ההבדל הבסיסי בין תנועה בטיסות שכר ובין תנועה בטיסות רגילות, סיורים קבוצתיים וכדו'. הבעיה אינה רק בעיה של מחיר, למרות שעד לפני שנתיים שלוש, עד משבר הדלק היה גם הבדל משמעותי במחיר בין טיסה בטיסת שכר לבין טיסות סדירות של חברות תעופה בינ"ל. היום ההבדל הכספי הולך ומצטמק ומגיע להבדל לא משמעותי אם בכלל ובכל זאת, חברות התיירות הגדולות רוצות להטיס אנשיהם בטיסות שכר ולא בטיסות קבוצתיות או בטיסות סדירות. זאת מדוע? התנאי העיקרי שחברות התיירות הגדולות עומדות על כך הוא הבלעדיות

על המטוס. חברת תיירות גדולה כאשר היא נכנסת לפרוייקט של משלוח קבוצות לתקופה ארוכה ובמיוחד לארץ שקודם היא לא פעלה, היא חייבת לתכנן את פעולותיה והשקעותיה הכספיות, את מערכת הפרסום שלה, את ההתקשרות שלה עם בתי מלון, עם חברות האוטובוסים - לתקופה ארוכה משום שההתקשרות לתקופה ארוכה מבטיחה להם מחירים הרבה יותר נמוכים מאשר אתה בא עם קבוצה.

אתן דוגמא. אם ישנו מחיר בתי מלון

המחיר הקבוע, כאשר אתה בא עם קבוצה בת 40 איש לתקופה של 10 ימים אפשר לקבל הנחה של 15-25% מהמחיר המפורסם. אולם כשאנחנו באים לבית מלון ואומרים לו, אנחנו לוקחים אצלך 10 חדרים למשך שנה, או אומרים לך 6 אנחנו נשלם יהיה ריק או מלא ועד 10 אנחנו יכולים למלא ולשלם הרי המחיר יורד ל- 35-40 אחוזים מתחת למחיר וזה כדאי לבעל בית המלון מכיון שהוא מבטיח לעצמו תפוסה אחידה וקבועה במשך כל השנה וזוהי הרי הבעיה של כל בעל בית מלון, כיצד ימלא את המלון שלו לאורך כל השנה ולא כיצד ימלא אותו בחדשים יולי-אוג. וישאיר אותו ריק בחדשי החורף. הוא מוכן להוריד את המחיר כדי לקבל תפוסה מלאה.

כנ"ל חברת אגד. אוטובוס תיירים ממוזג

מושכר ב-800 ל"י ליום. אנחנו קבלנו אותו ב-500 ל"י ליום. מדוע? משום שלקחנו אוטובוס לשנה שלימה. הווה אומר, כאשר אתה מתכנן את כל מערכת ההסעה והובלת התיירים לתקופה של שנה שלימה, מחיריך יורדים ואז כל מחיר העלות של הסיור לתיירים כולה יורדת. לא רק מחיר הטיסה הוא משמעותי, אלא גם מחיר המלון ומחיר הסיורים וכל יתר הדברים. איזה חברה יכולה להרשות לעצמה להכנס לפרוייקט כזה גדול לשנה שנתיים, רק חברת תיירות גדולה. סוכן נסיעות שיש לו שנות בפינת רחוב אינו יכול להכנס לזה בכלל. הוא מעדיף למכור סיורים קבוצתיים. חברות התעופה דאגו לו למחיר, לתכנית, לתעריפים, כל מה שהוא צריך לעשות, הוא להציע את כל העיסקה, למכור נסיעה ולקבל קומיסיון.

חברות התיירות הגדולות אינן עובדות

בשיטה זו. החנאי היסודי שהציגה לפנינו טי.י.ו.אי לגבי כניסה לנושא זה היה טיסות שכר ולא טיסות אחרות. הגשנו את הבקשה בתחילת אפריל כאשר היה ברור לנו שאם נגיש בתחילת אפריל נקבל אישור בהתאם למכתב זה ונוכל לבצע את התכנית לקראת החורף. התכוונו להתחיל בתכנית זו עוד בעונת הקיץ 74, אלא מלחמת יום הכפורים שבשה את כל התכניות ובחדשים דצמבר-לא היה עם מי לדבר באירופה על תכניות תיירות לישראל, רק בחדש פברואר ואחרי מאמצים הסכימה טי.י.ו.אי לחזור ולכלול את ישראל בתוך תכניות המכירה שלה, כאשר למעשה עד פעולה שלנו טי.י.ו.אי. לא כללה את ישראל בתוך מערכת המכירות שלה, פרט למסגרת מצומצמת באמצעות חברת בת שלה, שמכרה תבילות סיורים קבוצתיים.

כשהגשנו את הבקשה לקח משרד התחבורה

והעבירה לחברת אל-על. היא היתה צריכה לתחשובה האם היא משתמשת או לא באופציה שלה. אם כן - יקבלו את החוזה בתנאים הכתובים ויבצעו את הטישות. במקום זה נהגה אל-על בדרך אחרת ודרכה זו פגעה בענין עצמו.

אל-על באה והודיעה כך: תנועת נוסעים

לישראל - זו בלעדיות שלנו. איך אנחנו מובילים אותם - זה ענייננו. תיירות לישראל - אנחנו ננהל מ"מ עם חברת טי.י.ו.אי ונציע להם תכנית טובה יותר. בשטח הטיסות אל-על הודיעה, היות ואין לנו ציוד מתאים כדי לטוס ליירושלים אנו מוכנים שג'רמן אייר יטוס עבורנו. ב-19 לאפריל לחברת אל-על לא היה ציוד מתאים שיכול לנחות בי-ם ולכן היא שולחת מברק לחברת ג'רמן אייר ומודיעה לה: קיית ואין לנו ציוד מתאים אנו מבקשים האם אתם מוכנים לטוס עבורנו. חברת ג'רמן אייר עונה לחברת אל-על: אנו ברצון מוכנים לטוס עבורכם. ובמקביל שולחת חברת אל-על נציגה לחברת טי.י.ו.אי ואומרת, למה לכם לעשות תכנית זאת, לנו יש חכנית טובה יותר אולי אפילו זולה יותר והציעו תכניות. וחברת טי.י.ו.אי אומרת חד משמעית

וברור, רבותי אנחנו מוכנים לקבל מכם כל הצעה אלטרנטיבית בתנאי אחד, שישמר בה הכלל, הבלעדיות על המסום היא שלנו. אנו לא מוכנים שתציעו לנו תכנית ויהיה במחיר אשר יהיה ותוכלו באותו מסום להטיס אנשים שלנו ובאותו מחיר ואולי זול יותר גם להציע באותו מסום מקום למתחרים שלנו. אם תערבו אח טיסות השכר עם סיורים קבוצתיים הרי אנו, טי.יו.אי. הגדולה שמכרה בשנה שעברה 2,3 מיליון סיורים, צריכים להתחרות בכל סוכן נסיעות בגרמניה ואין אנו מוכנים לעשות זאת.

ביום 29 באפריל שולחת טי.יו.אי. טלקס לאל-על ואומרת, כל הצעה שלא תתנו לנו אנו מוכנים לשקול אותה בתנאי מפורש שאלה תהיינה טיסות שכר. איני מביין עדיין מה מפריע לאל-על גם היום לבצע טיסות שכר. מבחינת מחיר - אל על אומרת שהיא מוכנה לקחת את החיירים באותו מחיר, אז אם באותו מחיר והמארגן אומר, אני רוצה בצורה זאת, למה לא?

כשזה לא הועיל הופכים את העניין לעניין פוליטי ואין קל מזה. מכריזת כמה הכרזות בעתונות, זה מגיע גם לעתונות בגרמניה, יוצא מהעניין ויכוח ואז מודיעה טי.יו.אי, אנו מסתלקים מהתכנית ואז נשארנו בלי מארגן. כמובן, שמבחינת נוחיותה של אל-על זה היה מאד נוח, המארגן הסתלק, אין בקשה, אין חוזה ונגמר. לא היינו מוכנים לוותר במקודה זו ומצאנו מארגן אחר. לא כ"כ גדול כמו טי.יו.אי אבל בעל יכולת. כדי למנוע את אותו מו"מ והפעלת כל אמצעי הלחץ שנעשו לגבי טי.יו.אי החלטנו שלא למסור את שם המארגן. ומאחר שבדקנו שאין הגדרה בחוק מה פירוש המילה מארגן פנינו לבעל חברת ג'רמן אייר ובקשנו ממנו שאחת מהחברות שהוא שולט עליהן תמלא את תפקיד המארגן וחקבל על עצמה את האחריות הכספית והגשנו בקשה חדשה כאשר קבלנו בכתב ב-15 למאי ממינהל תעופה אזרחית במפורש, שגם על הבקשה החדשה יחולו אותם הכללים של מכתב זה. פירושו של דבר, ב-15 למאי עדיין ממסלת ישראל מודיעה לנו רשמית שהמדיניות שלה לא השתנתה.

ב-20 לחדש מאי הגשנו בקשה חדשה

ו-22 בחדש מאי כותב מינהל לתעופה אזרחית לחברת אל-על ומבקש תשובה תוך שבועיים, אם אל-על מוכנה לקבל על עצמה את בצוע הטיסות בהתאם לחוזה שבין אייר קפיטל, המארגן החדש ובין ג'רמן אייר ובהתאם להסכם הצ'רטר כתוב במפורש במכתב: הסכם הצ'רטר שבין המוביל ובין המארגן. וב-29 למאי משיבה אל-על למינהל תעופה אזרחית בכתב, אנחנו מוכנים להוביל את הצלינים במטוסי אל-על בטיסות הסדירות באותו המחיר. זה למרות שהמארגן מודיע שהוא לא מוכן לקבל את התנאי זה למרות שהמארגן מודיע שהוא לא יוביל את הצלינים בתנאי זה. מוצאה מההגבלה הזו אל-על תטוס באמת לירושלים ותקיים קו טיסות סדירות, ואני רוצה להביע בפני מר בן ארי את התמרמרותי למה לא הזמנת אותי לטיסת הבכורה לירושלים, הרי סוף סוף אלמלא אני לא הייתם טסים.

צלינים בשיטה זאת לא יבואו. אל-על

יכולה לטוס לירושלים אך מה זה שייך לנפשא הזה שבו ממסלת ישראל, שר התחבורה קבע מדיניות, הגדיר ואמר, אנו רוצים לתת לטיסות שכר לבוא לי-ם בתנאים אלה. התנאים התמלאו וכשהתמלאו התנאים - אמרו לא. ומכריז שר התחבורה במפורש, אין כוונה לתת רשות לחברות זרות לנחות בי-ם. זה שאל-על טסה לי-ם אינו קובע שום עובדה מדינית בעלת משמעות מדינית לגבי שדה התעופה בי-ם ויש חשיבות שהברות זרות כן יטוסו לי-ם וזה היה למעשה הקו שהנחה את שר התחבורה כשנתן את המכתב הזה. במה רצה שר התחבורה, הוא רצה שטיסותיהן של חברות זרות יבואו לי-ם ואילו יכול היה לגרום לכך שהברות טיסה זרות בינ"ל יטוסו לי-ם תפקידי היה מיותר לחלוטין, לא היה צריך לקחת אדם ולאמר לו, לך תעשה פעולות אלה ואלה רהיה אם תעשה כל זאת נתן לך רשיון ותוכל לפתח עסק. מלאנו את כל התנאים הדרושים וכשהגיע הרגע והיה צריך לתת לנו אפשרות לעבוד באו ואמרו - לא.

כמעט וקיים סיכוי סביר שאח עונת החורף

נפסיד. אני עוד מאמין שאם תוך שבוע, עשרה ימים נקבל החלטה חיובית

ניתן עוד יהיה לחקן ולגרום לכך שמעונת חורף זו יתחילו לבוא אליהם במסגרת טיסות שכר לי-ם. היה ולא - הפסדנו את עונת החורף.

לגבי הבעיה של המארגן עצמו. אין זכות לא מוסרים ולא עסקית ולא פורמלית לשום שר ולשום ממשלה להגיד למארגן תיירים בחו"ל כיצד עליו לנהל את עסקיו. מה שנעשה הפעם הוא למרות שהגבילו אותו ולמרות שהוא קיבל את כל התנאים ולאחר שעמד בהם, אומרים לו, אתה נהל את עסקיך בהתאם לצרכים שלנו. חושבני שבעולם פתוח של התחרות תיירים לא חייבים להגיע לישראל ולכולן יש יעדים למקומות רבים אחרים לא יעמדו בתנאים שלהם - הם ישלחו אותם למקומות אחרים.

י. מודעי:
תודה למר גדיש. נשמע את נציגי כל הגורמים ואח"כ חברי הועדה יוכלו להציג שאלות ולהתייחס.

א. גבאי:
אני חייב לאמר שהשאלה נדונה ע"י היועץ המשפטי לממשלה, כל מה שנאמר כאן אינו מתייחס לגופו של ענין. השאלה מבחינה עניינית היא שאלה של הממשלה הצריכה להחליט כך או אחרת. בדקנו את השאלה מבחינת סמכויות שר התחבורה לקבוע מה שקבע, דהיינו, לקבוע גוהלים בענין טיסות שכר לצלינים ושנית לקבוע את האופציה המיוחדת הזו לאל-על ובמידה והיא מאפשרת את הטיסה בתנאים זהים אזי יש לה זכות בכורה. מבחינה זו השאלה למעשה כבר נדונה בבית המשפט העליון בקשר לטיסות סטודנטים. בענין איסת"א נגד שר התחבורה. בית המשפט העליון פסק בצורה מפורשת שהסמכות היא בידי שר התחבורה מכח חוק רישוי תעופה להעניק את האופציה הזאת. נכון הוא שועדה שהוקמה בשנת 67 בראשותו של מנכ"ל משרד המשפטים לשעבר, מר קוקיא לא התייחסה לשאלה של האופציה.

בתאילנד עד 63 היו טיסות שכר מותרות. באוה שנה נערך הסכם ביוזמת אל-על עם איגוד התעופה הבינ"ל יאלטה שלפיו הופדרה שאלת הטיסות הקבוצתיות. תמורת זאת הסכימה ממשלת ישראל לאסור על טיסות שכר אבל הסתייגה ב-3 נושאים: צלינים, סטודנטים וטיסות שכר מסקנדינביה. בשנת 67, לאחר מלחמת ששת הימים התעוררה השאלה בקשר לצלינים וטיסות השכר באופן כללי, שוב הקמה הועדה שהזכרתי קודם לכן והמליצה לקיים את המדיניות כפי שהיתה. הוזה אומר, איסור עקרוני בכפוף ל-3 הסתייגויות. לאחר מכן קבע שר התחבורה גוהלים עפ"י ההנחיות האלה שקיבלו גושפנקא של החלטת ממשלה ביניהם נקבעה ההוראה בדבר האופציה לחברת אל-על. הועלתה טענה משפטית ששר התחבורה חרג מסמכותו במתן האופציה הזאת. לא מצאנו מבחינה משפטית שהוא חרג מסמכותו משום שחוק רישוי תעופה נותן לשר התחבורה סמכות רחבה ביותר לפקח על עניני התחבורה לרבות מתן תנאים באשר לרשיונות נחיתה ולהביא בחשבון גם הסכמים בינ"ל עם מדינות אחרות, הסדר משק התעופה בישראל וגורמים של בטיחות הציבור.

לאור כל הנימוקים האלה החליט בית המשפט העליון מפורשות בשאלה הזאת שלשר התחבורה שיקול הדעת ולכן מבחינה משפטית פעל שר התחבורה כדין. התעוררה שאלה משפטית נוספת, האם טיסות שכר זהות במהותן לטיסות שמציעה חברת אל-על. חברת אל-על לא הציעה לקיים טיסות אלה בטיסות שכר, אלא בטיסות הרגילות שלה. מבחינה משפטית לאחר שנבדקו העובדות לא מצאנו שיש הבדל משום שאל-על הציעה למעשה לספק את השרות הזה בתנאים זהים מבחינת המחיר, מבחינת ההגעה לי-ם ויתר התנאים. אי אפשר לאמר שאל-על לא עמדה באופציה הזו.

המסקנה שלנו שכל עוד אל-על עומדת על כך שהיא יכולה למלא את האופציה אזי זכותה קיימת כל עוד הנוהלים קיימים. מבחינת הנוהלים הסמכות קיימת אצל שר התחבורה אבל אין כל מניעה מבחינה משפטית שהממשלה תחליט מחר דבר שונה ואז יצטרך שר התחבורה בתיאום עם הממשלה לשנות את הנוהלים האלה.

י. מודעי:
מר גבאי מסב חוות דעת מבחינה משפטית.
הוא אמר, מבחינת העובדה שזו
טיסה המביאה אותם מגרמניה לי-ם ומבחינת המחיר זה זהה.

א. גרא:
כשהתקבלה הבקשה של חברת מעוף במשרד
התחבורה, משרד התחבורה פעל עפ"י
הנוהלים ששמענו מטעם היועץ המשפטי לממשלה, לפי סמכותו של שר התחבורה
עפ"י חוק הטייס וגם נוהלים התואמים את מדיניות הממשלה עפ"י החלטתה
משנת 1967 שקבעה עקרונית חיובי בנושא הצלינים אבל עדיין התירה לשר
התחבורה לקבוע את הנוהלים על פיהם דבר זה יוכל להיעשות.

בתשובה לבקשה זו כותב ראש מינל תעופה
אזרחית למנכ"ל חברת מעוף כי יש לבצע את הטיסות תוך שמירת האינטרסים
של המוביל הלאומי (אל-על), הוסיף כי דבר זה נעשה דרך העברת החוזה
בין המוביל והמארגן לחברת אל-על תוך מתן אופציה לה לבצע את הטיסות
האמורות באותם תנאים אמורים בחוזה באם היא מבקשת לבצע זאת.
חוזה זה הועבר לחברת אל-על שהשיבה למינהל תעופה אזרחית: "הריני מאשר
בזה שחברת אל-על נכונה להטיס ארצה את הצלינים המאורגנים ע"י חברת
אייר קפיטל מגרמניה בטיסות סדירות בכל אותם תנאים כפי שמציעה
חברת ג'רמן אייר. בשלב זה עמדה לפני שר התחבורה שאלה אם בכך ממלא
חברת אל-על אחר הנוהל של בצוע באותם תנאים. הוא לא הסתפק בפניה
ליועצים המשפטיים של משרד התחבורה ופנה ליועץ המשפטי לממשלה שהטיל
על המישנה לבדוק את הנושא זה והוא מנתח את המצב, המסמכים, החוקים,
החלטות הממשלה וכותב לשר התחבורה: "כל עוד אל-על עומדת בהסכמתה להטיס
את הצלינים בתנאים זהים לאלה שהוצעו ע"י ג'רמן אייר מבחינת מחיר הטיסה
וייעודה לי-ם הרי שיש לקיים אופציה זו. העובדה שהטיסות תבוצענה
במסגרת טיסותיה הרגילות של אל-על ולא ע"י העמדת המטוס כולו לרשות
המארגן אינה משנה לגבי עמידתה של אל-על לתנאי האופציה".

גם שר התיירות פנה למישנה ליועץ
המשפטי לממשלה וביקש ממנו גם חוות דעת בנושא זה. בחוות דעת זו
המונחת לפני "החלטת שר התחבורה ליתן זכות העדפה לאל-על אינה חורגת
מהחלטת ועדת השרים מיום 17.9.67! החלטת השרים היתה שיש להתיר טיסות
שכר, עקרונית, לשלושת הקטגוריות שזכרו ע"י מר גבאי, דהיינו,
סקנדינביה, סטודנטים וצלינים בנוהלים שייקבעו ע"י שר התחבורה.
הסתברו לשר התחבורה שהנוהלים הם חוקיים ובסמכותו ותואמים את החלטות
הממשלה לאח החוק. שחברת אל-על, ע"י זה שהיא מוכנה להטיס צלינים
מנקודת המוצא המוצעת ע"י המארגן ליעד המבוקש על ידו באותו מחיר,
ממלא את התנאי של באותם התנאים החליט שר התחבורה גם אחרי שהסתבר
לו שמטוסי חברת אל-על יכולים לנחות ולהמריא משדה התעופה בעטרות
לתת את ההיתר להטסת צלינים וגם אנשים אחרים שירצו להצטרף לטיסות
הסדירות האלה של חברת אל-על מפרנקפורט לי-ם. זו עמדתנו לגבי נושא זה.

מר בן ארי:
יש לי כמה שאלות, את מי מר גדיש
מייצג לצורך דיון זה וזה חשוב
לגבי הקביעה של עמדותינו לגבי הדיון.

י. מודעי:
לפי הנתונים שיש לוועדה הוא מייצג
את חברת מעוף שהיא קשורה עם החברה
הגרמנית שמסכימה לבצע את הטיסות.

מר בן ארי:
ז"א שהוא מייצג את החברה הגרמנית
ג'רמן אייר.

מכ גדיש:
הוא מייצג את חברת מעוף שקיבלה
מכתב התחיבות והשר אינו עומד בו.

הוא מייצג גם את חברת מעוף שקיבלה
את האישור של משרד התחבורה וגם את

י. מודעי:

החברה הגרמנית שמוכנה לארגן את הססת הצלינים.

לפי זה אני מבין שמר גדיש מייצג את
החברה הגרמנית מפני שחברת מעוף

מר בן ארי:

לא קיבלה שום אישור מהממשלה לשום דבר ואני רוצה להפנות תשומת לב חברי
הועדה ולהביע פליאה על כך שהועדה מוכנה לשמוע בכנסת נציג של חברת מעופה
זרה. לי לא ידוע על כך שעוד היה מקרה מסוג זה בתולדות הכנסת.

הנקודה המרכזית מתקשרת לכל מכלול
בעיות התעופה ואי אפשר לבודד אותה. נקודה ראשונה אליה יש צורך לשים את
הדגש כשאנו מרחיבים את הדבור, אי אפשר להתעלם מהרקע הכללי. התעופה
בעולם איננה חפשית, זו נקודה עליה אני חייב להצביע בפי הועדה כשבדיונים
שלהם הם צריכים לתת דעתם למצב שבו פועלת התעופה הבינ"ל בעולם. כי לו
היתה התעופה חפשית כמו נניח, הימים, שכל אניה של כל מדינה יכולה להכנס
ולהעמיס באופן חפשי מטענים, נוסעים ודואר בכל נמל, זולת מדינות הנמצאות
במצב לוחמה, הרי כל הבעיה הזו, לא היתה מתעוררת.

בהתבסס על העקרון של ריבונות אוירית

של כל מדינה על המרחב האוירי שלה הרי התעופה האזרחית בעולם מתבססת
על העקרון של מגבלות, שכל מדינה רואה בסכויות הטייס אוצר טבעי שלה
והיא מוכנה להעניק את זה למדינה אחרת או לחברת תעופה הנושאת דגל זר
אך ורק בתנאי של יתרונות הדדיים. לפי זה, חברת התעופה הלאומית של ישראל
קיימת ויכולה להתפתח אך ורק בצמידות ואינה יכולה לפעול כשם שפועלות
למשל חברות הספנות שרק מקצתן קשורות להובלה לישראל ועיקר ההובלה שלהן
פזורה על פני רחבי חבל. כדי שהחברה הלאומית תוכל לחיות ולהתפתח יש
צורך להבטיח שהיא תוכל לקבל זכויות טייס, שכך בלי זכויות טייס אין לה
להתחרות בנתיב מסוים, היא לא יכולה לפעול. וכדי להבטיח זכויות טייס,
ממשלת ישראל חייבת לדאוג לכך שהתנועה האוירית בחברות הסדירות תהיה כזאת
ובהיקף כזה שלחברות התעופה הסדירות של המדינות האחרות שלשם החברה
הלאומית שלה רוצה לפתח את פעילותה יהיה עניין לטוס לישראל, שיהיה היקף
תנועה סדירה מספיק כדי לתת בסיס כלכלי לקיום הקוים האלה.

כפועל יוצא ממצב זה נולדה מדיניות

התעופה המתבססת על העקרון, שממשלת ישראל שבנוסף לכל השיקולים האלה יש לה
עניין בסיסי לקיים את הקשר האוירי הסדיר החיוני בעיתות שלום ועיתות
מלחמה, בין ישראל לארצות חוץ כמדינה הנתונה במצור, היא החליטה על
מדיניות הקובעת שהאינטרס הלאומי מחייב העדפה מוחלטת של החברות הסדירות
ובראש וראשונה החברה הלאומית. זה דבר המקובל בארצות רבות ואצלנו מודגש
במיוחד בגלל מצבה של המדינה.

אותו שר תחבורה שצוטט ע"י מר גדיש

זה היה מר שמעון פרס, שכביכול רצה לתת לג'רמן אייר את הזכויות, הוא
שסירב בקדנציה שלו, כאשר מצא שאל-על מוכנה ויכולה להוביל את האנשים האלה.
שר התחבורה שבא אחריו, האלוף יריב, נקט באותה עמדה, שר התחבורה הנוכחי
שלא היה מעוהב בכל אומה הסטוריה נקט באותה עמדה. לא היה מצב כזה
שג'רמן אייר או מעוף קבלו רשיון להפעיל טיססת צלינים לים-וכל העמדה
אחרת של הדברים מבחינה עובדתית מוטעית. לגופו של עניין העניין הוא סמנטי.
אם חוץ כדי כך שאין ממשלת ישראל ואין חברת אל-על מוכנה להעניק מונופולים
לשום סוכן נסיעות זה או אחר הרי אנו מוכנים באותם התנאים הכספיים ובאותו
הנתיב להעמיד לרשותו של כל מארגן את אותו מספר מושבים שהוא מבקש.
במילים אחרות, אם הבעיה שטי.יו.אי היה באמת רוצה להטיס צלינים (ולנו
יש הוכחות שטי.יו.אי לא רצה להטיס צלינים, אלא רצתה להקים רשת סדירה של
טיסות שכר לתיירים בכלל והצלינים היה נסיון להכנס פה דרך פירצה) הטיעון
העסקי של מר גדיש אינו תופש, משום שחברת אל-על במידה שהמארגן יבוא
ויעשה אתנו הסכם שהוא רוצה את מלוא תפוסת המטוס, אין לי שום בעיה. הוא
יכול לקבל.

יש לנו נסיון די רחב בנושא זה, בגרמניה ובמדינות אחרות, כל אחד ואחד מהמארגנים האלה מעוניין קודם כל להקטין את הסיכון של עצמו. עובדה היא, יש טיסות שכר מותרות מסקנדינביה. כיון שהתיירות משם היא בירידה תלולה בגלל טיסות השכר שהן טובעת רק כשיש תנועה רחבה והסיכון קטן אבל כשהתנועה מצטמצמת והסיכון גדול אז 3-4 מארגני תיירות בקושי מצליחים למלא ב-70 אחוז טיסת שכר אחת בשבוע מסקנדינביה; הן מתאחדות יחד ומוכרים יחד. דהיינו, אנחנו הצענו לטי.י.ו.אי ומוכנים להציע לכל אחד ואחד תנאים עדיפים מבחינה עסקית ואם הוא מרגיש עצמו מספיק בטוח הוא יכול לקבל את כל המטוס, אך כיון ואנו מבצעים את זה בטיסה סדירה ולא בטיסה מיוחדת, דהיינו שהטיסה הזו חטוט בין אם יש בה 20 נוסעים או 50 או 150 נוסעים היא חטוט, הרי שהוא יכול להנחות משני הדברים גם יחד. אם יש לו פחות אנשים - הוא משלם עבור פחות ואם יש לו אנשים למלא מטוס מלא, הדבר היחיד שהוא צריך לעשות זה צהודיע שהוא מזמין את מלוא התפוסה של המטוס.

הנקודה לגבי השרותים על הקרקע

אינה רלוונטית, אינה ייחודית לטיסות שכר, אנו פועלים לפי השיטה הזו בקנה מידה גדול בטיסות הקבוצתיות, הדבר החשוב הוא הרציפות. אתה יכול לבצע טיסת שכר אחת בודדת ואין בזה משמעות תיירותית, אתה יכול לבצע סידרה של טיסות קבוצתיות באופן שיטתי כל ימות השנה וזה מאפשר לך ללכת ולעשות אותם ההסכמים שנעשים. אין בהצעה שלנו כדי למנוע מטי.י.ו.אי או מי שלא יהיה את כל היתרונות שהוזכרו ע"י מר גדיש וכל זאת בתנאי שהוא ממלא את המטוס. והיה ואין לו מספיק נוסעים כדי למלא את המטוס הרי הוא פטור (עד גבול ידוע).

הבעיה היא מלאכותית והבעיה היא

לנסות להפוך את טי.י.ו.אי או המארגן השני לקרדום לחפור בו בשביל לנסות ולהכניס בדלת האחורית חברה זרה לירושלים לבצוע טיסות שכר. צריך להפריד בין שתי הנקודות. י-ם לחוד וטיסות שכר לחוד. אל-על, החברה הלאומית של ישראל, אם י-ם תפתח לתנועה אווירית זה רק בכח אל-על ובזכותה ע"י כך שאל-על תפתח את הקו הזה. אין שום ערך ומשמעות משום בחינה לטיסות בלתי סדירות, יש נצחון מדיני גדול אם אל-על בהסכמתה ובידיעתה של ממשלת גרמניה שהיא גם צד לענין זה, תוכל לבצע טיסות ישירות לי-ם ואח"כ להחיל את זה לארצות אחרות.

לגופו של ענין וללא קשר עם הבעיה

של מר גדיש אני שמח להודיע לחברי ועדת הכלכלה שבמסגרת מאמץ שירותים מיוחד אשר אל-על מתכננת לשנת 1975 בכל העולם, לא רק לצלינים נוצרים אלא ליהודים, צלינים ולכל מי שאפשר להשפיע עליו לבוא אנו מביאים לממשלת ישראל הצעה על הכרזת 1975 כשנת ירושלים. אנו רוצים גם לקשור את זה במידה מסוימת עם הפעילות המחקרת עם השנה הקדושה של הקתולים וע"י זה להפוך את שנת 1975 לשנה בעלת תנופה תיירותית גדולה ובמסגרת הזאת החלטנו להפעיל את הטיסות האלה לי-ם, לאחר שעם הרחבת שדה התעופה הענין של נחיתות הבואינג בעטרות הוא אפשרי. למר גדיש כנציג ג'רמן אייר ומבחינת האינטרס שלה אני לא חושב שיש בכלל ענין לא ציבורי, לא עסקי ולא משפטי.

י. מודעי:

תודה למר בן ארי ובהזדמנות זו ברכה לטיסה הראשונה לשדה התעופה לי-ם. אולי אתה מר גבתון תוכל כאינטרסנט להביא מספר מכסימלי של תיירים מכל הסוגים לישראל, להבהיר לנו את השאלה של צלינים ואולי גם מנקודת מבטך את הדיוק בנקודה, האם לטיסת שכר יש משמעות מיוחדת איזו שהיא בענף התיירות, או שלמעשה זה אותו הדבר.

ח. גבתון:

אדוני היו"ר, חברי הועדה הנכבדים, כפי שאתם יודעים מתשובה קודמת שלנו לפניית הועדה, משרד התיירות נמצא בעיצומו של תהליך בדיקת טיסות שכר בכללן. במסגרת תכניה התיירות אנו מכינים לעשר השנים הקרובות

אחד המרכיבים זה השפעת מדיניות התעופה על תנועת התיירות לישראל במסגרת זו הזמנו סקר של שתי חברות בינ"ל שעושות בשמנו את החלק הזה של הסקר ביחס להשפעת מדיניות התעופה על התפתחות תנועת התיירות ועם כל רצוני להביע דעתי בענין זה לא הייתי עושה זאת בהזדמנות זו מפני שהחלטנו שאנו חייבים לבדוק ענין זה באופן רציני כי אני חושב שכולנו סובלים מסבל הירושה בענין טיסות השכר מדיונים שהיו לפני שנים ולא התעופה האזרחית ולא התיירות בחמש השנים האחרונות של העשור הזה ובעשור הבא דומים למה שהיה כאשר היה ויכוח זה בארץ.

ביחס לצלינים אנו נוהגים לפי החלטת הממשלה שלשלושה סוגים של תיירים כרגע יש זכות לבוא, לכל התיירים מסקנדינביה, הוא הדין ביחס לטיסות סטודנטים מאירופה; היתה שאלה ביחס לטיסות סטודנטים מארה"ב אבל את זה פתרו בשבילנו האמריקאים, כיון שה-סי.אי.בי. של מינהל התעופה האזרחית בארה"ב אסר על צ'רטרס של סטודנטים מארה"ב בכלל, הם רואים בזה אפליה מבחינת גיל. שני סוגים אלה של טיסות שכר - אין בעיות של ויכוח, יש ויכוח ביחס לצלינים מכיון שלא תמיד אפשר להגדיר בדיוק מה זה צלין. יש הגדרה והיא שאם 50 אחוז מהסיוור הוא במקומות הקדושים לנצרות - הרי זה צלין ועל זה אנו עומדים.

לאחר שהשאלה התעוררה ביחס לענין זה פנה שר התיירות ליועץ המשפטי לממשלה כדי לקבל חוות דעת. בהחלטת הממשלה עצמה מדובר על טיסת צלינים, לא מדובר שם על אופציה לאל-על. האופציה לאל-על כלולה בתקנות שהתקין שר התחבורה. שר התיירות העמיד סימן שאלה בענין זה, האם הדבר הזה תופס בקשר לויכוח שהיה סביב למסמך זה של סעיף 2 במכתב של מר י. רבין, ראש מינהל תעופה אזרחית. שמעתם את תשובתו של היועץ המשפטי לממשלה ואני רוצה להדגיש שהתשובה שלו היתה שמבחינה חוקית יש תקדים של בית המשפט העליון שלא פורסם בשעתו, ב-68 ולכן קבע שמבחינה משפטית התקנות של שר התחבורה חופסות. הוא גם הוסיף שעל הממשלה להחליט אם היא רוצה שתהיה תקנה נוספת כזו על אופציה. שר התיירות הגיש ערעור לממשלה על ענין זה; אך לפני הערעור הוא ביקש גם לשמוע את מנכ"ל חברת מעוף וגם את העמדה של אל-על בענין זה לפני שהוא מביא אותו לממשלה לכן אני מנוע מלדבר על כך לפני שהענין מתברר. שר התיירות עדיין לא קבע עמדתו הסופית לפני שילך עם הערעור הזה לממשלה.

תודה רבה למר גבתון.

י. מודעי - היו"ר:

אני לא מבין על מה הויכוח. יש ויכוח בין משרד התיירות ומשרד התחבורה או

א. זילברברג:

אין ויכוח.

ה. גבתון:
אין ויכוח כרגע בינינו לבין משרד התחבורה. יש לנו בירורים מתמשכים על בסיס קבוע אבל אין כרגע ויכוח. עומד ערעור שעדיין איני יודע באיזה תנאים הוא יתברר כיון ששר התיירות לאחר שקיבל את חוות הדעת של היועץ המשפטי ביקש לשמוע שוב בענין הספציפי הזה גם את חברת אל-על וגם את חברת מעוף ורק אז יביא את הערעור בפני הממשלה, אם יביא.

א. לבני:
שאלה למר בדיש. הייתי רוצה לדעת מדוע כל המאמצים מתמקדים דוקא סביב גרמניה בצורה זו או אחרת, האם אין עוד 187 מדינות בעולם. הייתי רוצה לדעת עם איזו קבוצה של מורי דרך התקשרתם בקשר לתכנית. הייתי רוצה לדעת אם בתכנית הסיוורים ישנה גם זכרון יעקב. וברצוני לדעת מהי תעודת הזהות של אדם אם הוא מלין או לא, יש בגרמניה מספר ניכר של יורדים האם הם יכולים להשתמש בטיסות אלה או לא. מה זה משנה באיזו חברה באים לארץ אם ממילא בארץ הטיפול עובר הלאה לידי חברת מעוף או באי כוחה.

מ. דרובלס:

אני תוהה אם אנו משמשים כבית משפט גבוה לצדק. האם יכול להתקבל על הדעת שיפתח קו לירושלים ע"י חברה זרה ועוד דרך ארץ שיש לנו אתה עדיין זכרונות של עבר. אילו חברת מעוף היתה חברה מתחרה עם מטוסים משלה ומבקשת לפתוח את הקו הזה הייתי מביק, הנה חברה ישראלית אך פה הבעיה אחרת. חברת אל-על מודיעה שהיא יכולה להפעיל קו זה אז אם חברת מעוף טוענת על זכות ראשונים היא יכולה ללכת ולהדייק אתה. ועדת הכנסת צריכה בראש וראשונה לראות את האינטרסים הלאומיים שלנו. חובתנו לשמור על ירושלים ואפילו שלא יהיה רנטבילי, זוהי חובתה של החברה הלאומית ובשביל זה היא הוקמה. במידה ואיזה שהיא צד נפגע עליו לנקוט בצעד משפטי ולא אנו הכתובת.

י. מודעי:

יו"ר הועדה החליט שהנושא הוא ממלכתי וביקש מהועדה לשמוע. אני מנסה להבין מדוע הוא חושב שהנושא ממלכתי (זו רק השערה) הוא ראה את ההסכם הקיים בהפעלה בחורף הקרוב עם החברה הגרמנית והוא מניח או חושש שהנכונות של אל-על להכנס במקום החברה הגרמנית באותם תנאים, היא בשלב זה רק נכונות פורמלית ולא ביצועית. הוא חושב שבהסדר המקיף שמקבלת עליה החברה הגרמנית חתיה הפעלה של שדה התעופה בירושלים ובהסדר שבוצע ע"י חברת אל-על אולי חתיה הפעלה חלקית בלבד, זו הסיבה וזה תפקיד הועדה לברר. אין שום ספק שאם הועדה תגיע למסקנה שהאינטרס הממלכתי בא על פוקו והבעיה היא שני צדדים מדיינים, יפנו אל בית המשפט.

א. זילברברג:

איני רוצה להתייחס לחברה הגרמנית, זה ענין אישי אינדבידואלי ואיני מכניס נימה זו. אבל לו היו מבצעים ע"י החברה הגרמנית טיסות לי-הייתי ממליץ על טיסת בכורה שלהם שתהיה ב-9 באב, זה היה מתאים בשבילם להכנס.

ישנה חברת אל-על ההולכת וגודלת לעינינו ואנו יודעים את המסירות של המנכ"ל, הטייסים, איך הם עובדים וצאיזה תנאים קשים. איני מבין מדוע מסרו ליועץ המשפטי לבדוק את הכדאיות לא בכל ענין אנו נוהגים כך. אני חושב שאל-על עושה דבר טוב וצריכים לאפשר לה להמשיך במיוחד כשהיא עומדת בהחזרות.

מ. חריש:

קצת קשה לי להבין על מה ועדת הכלכלה דנה. יכול להיות ויכוח על המדיניות כולה ולא על זה אנו דנים. מתעוררות כמה שאלות, הבטחת חיוניותה של חברת התעופה הלאומית או תנאי בטחון בזמן מלחמה, כל הבעיה הזו תעלה. יש גם אספקט של עידוד תירות כאשר גם לזה שני צדדים, הצד הכלכלי, הצד המדיני הסברתי. האם זה מבחינה כלכלית, מה בא על חשבון מה - הצלינות בעיקר כאשר תירות בעולם מצטמצמת, לא רק לישראל. בחוץ המדיניות הקיימת יש החלטה שמבחינה חוקית עומדים בה ויש ערעור על דבר ספציפי ולא נראה לי שועדה של כנסת היא המקום לדון בו. אז אם יש אספקט חוקי לענין זה המקום לערעור הוא לא ועדת הכלכלה. אם זה ענין של מדיניות אז זו שאלה של מדיניות ולא מקרה קונקרטי שאנו צריכים לדון בו. לעצם הענין יש לי הערה, ראיתי את הסימונים שקבלנו ממכתבו של מר יהודה רבין מ-30 באוגוסט. הייתי שם דגשים במקומות אחרים ונוסף למאשר, הייתי מדגיש גם את הבקשה בהתאם למדיניות הקיימת ועליה למלא את התנאים וכו'. במכתב מופיעה השאלה של האופציה שניתנה לאל-על ואני לא רואה ערעור על האופציה הזו.

לפי התנאים האלה ניתנה אופציה לאל-על

והיא עמדה בה ובשבילי בזה מסתיים הענין. פרוצדורלית איני חושב שלנו יש ענין להכנס לזה. יש החלטה של השר במסגרת המדיניות הקיימת והחוק הקיים, כל עוד אין ערעור על המדיניות לא ועדת הכנסת המקום לדון.

א. אבטבי:

אני מניח שהויכוח כבר מזמן. טיסת הבכורה של אל-על היתה אחרת. אז זה אומר באיזה שהוא מקום דרשני. איני מערער על יכולתה של אל-על וזכויותיה

לגבי הטיסות. האם אל-על מוכנה לתת התחייבות שזה לא יהיה זמני, האם הפעלת שדה תעופה עטרות לגבי כל הטיסות יהיה חלק בלתי נפרד מהשליחות שהיא ממלאת, דהיינו שנמל תעופה עטרות יותאם לטיסות ושהמסלול יהיה תקין והעניינים יהיו בסדר והטיסות מכל רחבי העולם יהיו בצורה אשר המצב מחייב. זאת לא שמעתי באופן ברור. יכול להיות שחברת מעוף עשתה איזו שהיא פעולה גם אם לא תזכה לאהדה מרובה כאן, אך דבר אחד עשתה, הביאה למצב שבו טיסה ראשונה היתה אתמול. עונדה היא שב-6 שנים אחרונות לא היתה טיסה. מהו הבטחון שדבר זה יהיה בעתיד, זה אנו צריכים להבטיח. האם טיסות השכר בעולם הרחב הולכות ומצטמצמות או שמתחילות לקבל היקף רחב יותר, מה ההבדל בטיסות השכר הפרטיות האלה, הם יביאו יותר תיירים לארצות או שזה עובר כפי שמר בן ארי אמר, שהתעופה היא חלק מהמדיניות הכללית הבינ"ל של אותה מדינה וייתכן שע"י כך יהיו יותר תיירים. הייתי רוצה לשאול את מר גדיש בענין מעוף, האם זו חברה רשומה, אגודה, מר בו ארי אמר שזו חברה פנים ארצית ומייצגת את מי שמייצגת בחו"ל. האם מבחינה משפטית היא רשומה ואיך ומהי עושה חוץ מהתפקידים שלה בנושא של הצליינים. האם שדה התעופה מותקן לטיסות אלה או לא.

י. מודעי:
בשאלה אחת שלך לא נגע וזה טיסות השכר
בזה יהיה דיון בועדה כשהנושא יהיה
בשל ונקבע שיועלה בפני הועדה כנושא עקרוני כללי ולא בהקשר זה.

אני שותף לדעתו של יו"ר הועדה
שהנושא כן נושא לדיון בועדה וזה מהאספקט הפשוט, אנו מדברים עכשיו על
טיסות לי-ם ומבחינה זאת אם אני מסיר את ההסתייגות האמוציונלית שבם לי
יש לגבי חברות גרמניות, יש אולי חשיבות פוליטית גדולה יותר לטיסות של
חברות זרות מאשר לטיסה של החברה הלאומית.
נושא שני, היקף התיירות ותיירות
לי-ם זה דבר אשר צריך להלקח בחשבון הכולל. נקודה נוספת, לא הצד
המשפטי של התחייבות ממשלתית אם קיימת, אלא הצד הציבורי. אם אמנם, ואיני
קובע שאמנם קיימת התחייבות כזו, קיימת התחייבות של משרד התחבורה עפ"י
מדיניות נתונה יש בזה חומרה רבה לחזור בה מהתחייבות אפילו אם יום לפני זה
היא שינתה את המדיניות. איני אומר זאת בקשר לשאלה זו דוקא, אלא אני
רואה בזה שאלה עקרונית. משרד ממשלתי נתן התחייבות, אם נתן, אפילו אם
שינתה למחרת את המדיניות, אבל כבר היתה הפעלה, השאלה אם הוא יכול לאמר,
סליחה, שיניתי את המדיניות, חשכתו מה שאמרתי.

כל זה נודע לוועדת הכלכלה מנקודת מבטי.
לחברת מעוף, האם בהתחייבות שלכם למרות שזה איננו בכללי הצ'רטר של צליינות
גם אתם נחתם איזו התחייבות, או אתם מקבלים קומצסיה, תפעילו אותה - טוב,
לא תפעילו - לא טוב. תביאו 10 צליינים, יפה, קיבלתם איזה שהם זכויות
ממלכתיות, אתם אמנם אומרים שטי.יו.אי מפיעה 2.3 מיליון, כמה מזה יבואו
לישראל, האם יש איזו שהיא אידיקציה של התחייבות ממלכתית מול התחייבות של
החברה המקבלת קונצסיה. האם התחייבותם למינימום טיסות, עברתי על כל
המסמכים לא ראיתי שום התחייבות נגדית שלכם. שאלה שניה לחברת אל-על,
עכשיו כשהוחלט, אתם תקיימו ממתי וכמה טיסות לשבוע או לחדש והאם אלה
תהפכנה לטיסות רגילות בלוח הטיסות של אל-על, האם הטיסה תהפך לטיסה
רגילה שהיחס אליה כיוחס לכל הטיסות האחרות של אל-על בעולם.

שאלה אחרונה שאיני יודע למי להפנות
אותה, לא הפרינציפ של טיסות שכר, אבל האם במקרה קונקרטי זה באמת השוני
הגדול או הקטן של הסעת צליינים בטיסות רגילות עפ"י הבחירה של המארגן
או בטיסות מיוחדות, האם מישהו יודע מה מידת ההשפעה של ענין זה על עצם
העובדה שיבואו, במקום נאמר, 10,000 צליינים רק 8,000 בטיסה המוצעת ע"י
אל-על, או איזו שהיא הערכה, לא מספרית. מצד אחד זה נראה כטיעון של חברת
מעוף. הייתי רוצה לבדוק באיזו מידה השאלה הזו היא טיעון ענייני המשפיע
על נקודת הראות של האינטרס הממלכתי, דהיינו מספר הצליינים, באיזו מידה
זו תואנה.

מר גדיש: אמר מר לבני, מדוע גרמניה. לא היה פשוט וקל למצוא באירופה חברה שתהיה מוכנה ראשונה להכנס לנושא של טיסות השכר בהובלת צלינים לי-ם. יש גם חברה באיטליה ובאנגליה שיכולות להיות מספר 2, ראשון לא היו מוכנות להיות. יש לי הסתייגות מגרמניה לא פחות מאשר לך, אך מה לעשות ודוקא חברת טי.יו.אי, שיש לה גם חברות בת בהולנד ובאוסטריה ופועלת גם בצרפת, היא היתה מוכנה להכנס לענין זה. מה לעשות ובאירופה, הבלק הגדול של התיירים בא מגרמניה, זוהי עובדה. לכן היה צריך למצוא את החברה הראשונה שתהיה מוכנה ולערי הרב אלה היו הגרמנים.

לשאלה מי הם מורי הדרך בארץ. אנו לא נבצע בארץ את הסיורים שלא באמצעות חברה קומפוטנטית החברה היא חברה אינטרנציונל, בעלת רשיון, בעלת נסיון, בעלת וחק בענף, יש לה מורי דרך מוסמכים. היא הגישה את התכנית, התכנית הוגשה בהתאם לכללים של משרד התיירות. עמדנו בקשר עם זה עם מר אלי בלאו.

לגבי השאלה מה זה צלינים. צלינים מוגדרים בהנחיות כאנשים נוצרים, לא יהודים הבאים מאותה ארץ שממנה הם יוצאים וש-50 אחוז מזמנם לפחות מוקדש לביקור במקומות הקדושים לנצרות. אנחנו בתכנית הסיור כוללים אפשרויות. רצינו לכלול את מצדה בתוך סיור שלא חתיה אפשרות בחירה אלא שתהיה חובה, למזלנו ישנה כנסיה ביזנטינית עתיקה במצדה ואז הוא הוכר כאתר תיירות נוצרי לצורך הזמן.

לגבי השאלה, האם זה משנה באיזו חברה באים. אין זה משנה. חברת טי.יו.אי היתה מוכנה שהצלינים יבואו בחברת אל-על. לא היתה לה שום התנגדות, אמרה זאת במפורש. הויכוח היה לגבי גופו של ענין, אין באים ובאיזה תנאים. התנאים שחברת אל-על הציעה לא התקבלו על דעתה של טי.יו.אי.

לשאלתו של מ. דרובלס, מדוע חברה זרה, את העדיפות לחברה זרה שתבוא לי-ם ולכוון את מאמצי להביא חברה זרה לי-ם קבעתי פה, זו היתה הבנתי מתוך כל שיחוחי ומגעי עם משרד התחבורה שיש ענין מדיני ברור להביא חברות זרות. האינטרס היה של משרד התחבורה שתבואנה חברות זרות לי-ם ללא כל התנגדות שאל-על תסוס לי-ם, ההיפך. אין שום התחרות מבחינת האפקט המדיני. שר החוץ כתב מכתב לשר התחבורה ואמר במפורש, מבחינת מדיניות החוץ של מדינת ישראל עדיף שתבואנה חברות זרות ולא חברת אל-על. אין לו שום התנגדות שחברת אל-על תסוס לי-ם, להיפך אבל השאלה היא מה מדיניות החוץ של מדינת ישראל.

לשאלה מה עושה מעוף בארץ. מעוף היא חברה פרטית, שייכת לקבוצה של מהנדסים, יש לה כיום כמעט 10 מטוסים קטנים, מהם אחד דו מנועי, היתר חד מנועיים. היא מפעילה בית ספר לטייס מוסך משלה, אפילו משפצת מטוסים בעצמה. יש לנו מספר פייפרים, מספר ססנון, הכל מינטורי, איננו מתיימרים להיות חברה גדולה. אנו חברה קטנה בהיקף שלנו, מעסיקים כ-10 אנשים ומתפרנסים. יש לנו הסכם שיתוף פעולה עם חברת כנף ארקיע, איננו בבעלות אך יש לנו הסכם שיתוף פעולה כאשר החלוקה בינינו היא, שאנחנו מבחינה מסחרית, כנף ארקיע משתמשת במטוסינו, לא מתפעלים אותם מבחינה מסחרית בשוק הישראלי, איננו מתחרים אחם, לעומת זאת כנף ארקיע נותנת עדיפות לכל מטוס שהיא צריכה מעבר למה שיש לה, ולה בעיקר יש דו מנועיים, היא לוקחת אצלנו. מזה ארבע שנים אין בינינו הסכם כתוב והיחסים טובים מאד.

למה התחיבה מעוף. מה היתה הדרישה של מינהל תעופה אזרחית מאתנו וזאת התחיבנו ובדעתנו לקיים. באו ואמרו, חצרו תנועה והיקף שיהיה לכם היקף לתת שירותים בי-ם ותמורת זה תקימו בסיס להחזקה ובדק למטוסים קלים כדי שמינהל התעופה האזרחית יוכל להעתיק את רוב המטוסים הפרטיים והקלים הנמצאים בשפלה, להעבירם לי-ם. אין כיום אף אחד הנותן שירותים בי-ם למטוסים קלים ולצורך זה הקציבו לנו שטח אדמה, מקום, משרדים, בהתאם לכללים הקבועים במינהל תעופה אזרחית ולקחנו

על עצמנו להעמיד מכון בדק למטוסים קלים כדי לאפשר למשרד התחבורה להעתיק את המטוסים הקלים האלה לאזור י-ם ולתת להם עדיפות.

י. מודעי:
ואת זה לא תבצעו אם לא תקבלו אופציה לצלינות?

מר גדיש:
מה נותנת לנו האופציה, את הקשר. באותו רגע שבאים 2-3 מטוסים לשבוע כל מטוס כזה המגיע זקוק לשרותי קרקע. זה משולב עם האחזקה של המטוסים הקלים ונותן היקף מינימלי מספיק לכדאיות. מפני שלהחזיק 15 מטוסים קלים ב-ם אין בזה כדאיות כלכלית. אי אפשר לעשות את זה.

לשאלה לגבי חוואנה. מי קובע למארגן מה טוב בשבילו. אני חושב שאדם או גוף גדול שמשקיע כספים, חזקה עליו שהוא יודע מה טוב בשבילו. אם אל-על הציעה לו הצעות טובות יותר והוא אומר לא, אינני רוצה, ישנה איזו שהיא סיבה לדבר. הוא רוצה להבטיח לעצמו את הבלעדיות על תפוסת המטוס,

י. מודעי:
זה מה שאל-על מציעה לו. אמר מר בן ארי, אם החברה המארגנת תמלא

את כל הטיסות שהוא יקבע

מר גדיש:
נאמר בחוזה 90 מקומות משולמים, יתרת המטוס לאל-על. החוזה נשלח לחברת אל-על עם חוזה העברה, נחבקה לחתום, יותר מזה באו ואמרו, יש לכם הערות, אתם מוכנים לשנות אנו מוכנים לנהל מו"מ. נאמר לנו בכתב ע"י יועצה המשפטי של אל-על - טיסות שכר במובן הזה, לא.

י. מודעי:
אמר מר גדיש, החברה הגרמנית מוכנה הייתה להבטיח תמורת 90 מקומות בכל טיסה בתשלום, וזה הם מגדירים כטיסה הנוחה להם מבחינה עסקית שהם יכולים להתחייב לגביה, 90 מקומות. האם אל-על אומרת זה לא טוב לי, את זה אני לא מקבלת?

מר בן ארי:
אני מוכן לקבל את זה אף פעם לא אמרה אל-על שהיא לא מוכנה.

י. מודעי:
התשלום לגבי 90 הוא מיוחד, מעל ל-90 התשלום הוא עבור כל נוסע.

מר בן יהודה:
אני רוצה להבהיר שאלות שהתעוררו לגבי משרד התחבורה ומינהל התעופה האזרחית. העניין של האינטרס הציבורי. בנקודה זו יש להבדיל בשני חלקים, האינטרס הציבורי של הנוסע מצד אחד; האינטרס הציבורי ממלכתי שלנו, כרשות ממלכתית אחראית בתחום התעופה. אם נתייחס ספציפית לבעיה בה אנו דנים אותה בקשה של חברת ג'רמן אייר באמצעות חברת מעוף, הרי נשמר האינטרס במלואו של הנוסע ביחס למחיר ועוד יותר מזה, גם ביחס לרווחה מבחינת הנוחיות של הטיסה. המשרד שמר שמירה קפדנית על ההוראות במדיניות של הממשלה כפי שאושרה ועדיין קיימת, אלא אם כן יחליטו אחרת. ברצוני לצטט משפט של החלטת הממשלה מספטמבר 65 "אין להתיר באופן כולל טיסות שכר בקוים שעליהם מתבסס קיומה של חברת אל-על". יש מספר קוים שמבחינה כלכלית הם בקוים הרנטביליים, חובתה וחובתנו לשמור עליהם על מנת שהיא לא תפגע. בין אם המדובר על הקו הטרנס-אטלנטי ובין אם המדובר על ארץ כמו גרמניה, שכל מי שעוסק בנתונים סטטיסטיים על היקף התנועה בין ארץ זו לישראל יוכל להבין טוב יותר. פה נולד עקרון האופציה אשר ניתנה ע"י הממשלה באמצעות משרד התחבורה לחברת אל-על. עקרון זה גם אומץ ע"י המבקשים לא שמענו ערעור על האופציה של אל-על. זהו עקרון שהתקבל ע"י כולם

כך שקשה לי להבין את העניין מבחינת עמדתו של משרד החירות. רצוי שחברי הועדה יעמדו במקצת על הטכניקה של אישור בקשות ובאיזו מידה ובאיזו מידה הבטחה או הודעה בכתב, זו או אחרת יש בה משום התחייבות או לא. הטכניקה שלנו במשך שנים הייתה בעיקר כשהמדובר על מובילים שאין לנו היידע המספיק לגבי היכולת הכלכלית של המארגן לעמוד בהתחייבותיו. מה שלימד אותנו הנסיון הוא שאבף התעופה האזרחית במשך שנים קיבל הרבה בקשות לאישור טיסות במסגרת המדיניות הקיימת, לגבי אותם שלושת חריגים עליהם אני מדבר.

התברר לנו שהמוביל היה פיקטיבי, אם לא היה פיקטיבי הוא לא עמד בהתחייבות. ומי סבל מכל זה - האינטרס הציבורי. קהל הנוסעים נענש על לא עוול בכפו. מבחינת האינטרס הציבורי משרד התחבורה שמר על כל העקרונות, על עקרון האופציה ואני מקווה שחברת אל-על תעמוד במילוי התנאים הקיימים, לא הצורה של הטיסה, אבל הבאת הנוסעים לי-ם ואני מניח שאל-על תעמוד בהתחייבותה.

מר גרא:
שאלת גרמניה לא הייתה חלק מההחלטה שלנו. לא חל שום שינוי במדיניות משרד התחבורה בין המועד שבו הוגשה הבקשה ועד היום. יש להבדיל בין המשמעויות החוץ-תעופתיות של חברת תעופה לאומית וחברת תעופה של טיסות שכר. יש הבדל גדול בין שני הדברים האלה. חברת אל-על תטוס לי-ם החל בסתיו הקרוב, מחדש ספטמבר, טיסה אחת מדי שבוע. מדובר בעונה זו על כ-25 טיסות.

מר בן ארי:
השאלה הראשונה הייתה, האם אנחנו באמת נטוס לי-ם. אנו נטוס לי-ם. איננו יכולים להרשות לעצמנו להודיע כך ולעשות אחרת. שקלנו את הנושא עם הארכת המסלול בעטרות ניתנת האפשרות לבצוע טיסות במטוסי בואינג מדגם 720 ב או 320 ב מפרנקפורט לי-ם ללא חניה במעמס מלא ואותם הימים בהם יהיה שדה התעופה פתוח, כי הרי אנחנו יכולים לטוס כשמטעמי בטיחות יחליט מינהל השדה לסגור את י-ם כמו שלפעמים סוגרים את לוד או כל שדה תעופה אחר וכלל זה חל על כל מטוס ועל כל חברה, הרי במסגרת הזאת אנחנו החלטנו ללא קשר עם הצלינים האלה כביכול, כי לנו יש ספק בקיומם, יש לנו ספק בעצם היותם צלינים, מבחינת כוונות יש לנו הוכחות בעליל שהכוונה של טי.יו.אי לא הייתה להוביל צלינים אלא לפיתוח תיירות בטיסות שכר, שזה מנצל את הכסות הזאת של צלינים, לכן לא נוח להם לטוס באל-על מפני שבאל-על התנאים המיוחדים האלה יחולו לקיום התנאים שהחייבנו לממשלה ותהיה ביקורת ולכן זה לא נוח. לא נאמר לנו אף פעם במגעים שלנו עם טי.יו.אי מה שמעניין אותם כן טיסת שכר או לא, זה שמענו ממר גדיש, אתו לא ניהלנו מו"מ. הקו שאנו פותחים אינו קשור אם מישהו מעוניין לחכור מטוסים לבצוע הטיסות אנו מדברים על פתיחת קו בכל ימות השנה לי-ם. נגיים את כל משאבי השירות שלנו יחד עם כל אותם המארגנים תיירות וצלינות לישראל מארצות אחרות ואין אגדה גדולה יותר מזו שרק טי.יו.אי היא המוכנה לארגן.

המארגן אינו גורם מבחינת בצוע טיסה. חברת התעופה היא היא מצריכה להטיס. לא חסרים מארגנים הרוצים לפתוח את הסיורים שלהם בי-ם, לא בגרמניה, לא באנגליה ולא בשום מקום אחר. הנקודה המרכזית נוגעת לחברות תעופה, אם היא מוכנה לטוס לעטרוח או לא. אין לזה ולמארגן שום קשר. לפיכך, ברגע שנפתח את הקו שלנו, נחיל את זה בגרמניה משום שלפי קצב התפתחות התיירות לאחרונה מאירופה לישראל, בלי טיסות שכר, הרי גרמניה יש לה פוטנציאל. הגדלנו את מספר הטיסות שלנו מגרמניה במידה משמעותית, גם אנחנו וגם החברה הלאומית הגרמנית והיה ובהתבסס הטיסה הזו לה אנו מתכווננים אחת לשבוע, אנו מתכווננים להגדיל את תדירות הטיסה מארצות אחרות. ננסה לנצל את כל היכולת של גמל עטרות מבחינת קליטת טיסות. אנו פועלים במסגרת התנאים הנתונים אשר נוצרו במסגרת מדיניות הממשלה. נתחיל בטיסות האלה במחצית הראשונה של ספטמבר אחרי שנסיים את כל ההכנות המבצעיות והמסחריות, לא נגביל את זה בצלינים אבל אם טי.יו.אי או כל מארגן אחר ירצה שאנו נעמיד לרשותו את כל קיבולת המטוס, והיה ובמטוס הרגיל שקבוע בלוח הזמנים באותו שבוע אין מספיק מקום על מנת לקלוט אותם,

נוסיף עוד טיסה. הבעיה שהעלו היא מלאכותית.

י. מודעי: אני מודה לכל האורחים על הסבריהם וחשובותיהם, התעדה תדון בנושא.

הייחתי רוצה להציע הצעה בעלח שלושה סעיפים:

- א. נושא טיסות שכר וטיסות צלינים לישראל יידונו בנפרד בוועדה.
- ב. אם אמנם תנהיג חברת אל-על בספטמבר 74 טיסות סדירות לי-ם רואה בכך הוועדה פתרון נאות עד לדיון ב-א לעיל.
- ג. הנושא של אופציה למעוף, שמירתו ו/או הפרתו הוא נושא משפטי ולא יידון בוועדה.

אם זה מתקבל כבסיס אפשר לדון.

תיקון לסעיף ב':

- ב. הוועדה מקבלת בסיפוק אף הודעת אל-על ונציגי משרד התחבורה על הנהגת טיסות סדירות לי-ם, החל מספטמבר 74 ורואה בכך פתרון נאות עד לדיון ב-א לעיל.

הסעיפים התקבלו.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10.50