

פרוטוקול מס. 288

מישיבת ועדת הכלכלה, שהתקיימה ביום א',
כז' באייר תשל"ז - 15.5.77, משעה 10.00.
(בניית החייל בתל-אביב)

נ ו כ ח י ם - חברי הוועדה:

יגאל כהן - היו"ר
א. אבטבי
פ. גרופר
י. יודין (דרניצקי)
א. ליבני
י. מודעי
א. פרנק

מזמנים:

ח. מולכו	-	סמנכ"ל משרד החקלאות
י. ברגר	-	" "
גב' ר. טובי	-	" "
י. פריש	-	" "
א. ראובני	-	התאחדות האכרים
אהוד שילו	-	מנכ"ל משרד התחבורה
ע. בלס	-	מנהל שדה תעופה בן-גוריון
מר רבין	-	יו"ר מינהל התעופה האזרחית
מר וכטל	-	משרד התחבורה
צבי פרנק	-	פקח טיסה
אריה עוז	-	קברניט אל-על

המזכיר והיועץ הכלכלי לוועדה: ד. לב

ה ק צ ר נ י ת : שולמית פרג

בסדר-היום: (א) חוק המועצה לצמחי נוי (ייצור ושיווק), תשל"ו-1976
תקנות בדבר התאמת הוראות חוק מועצת הפירות ודרכי
מינוי חברי המועצה - (אישור תיקוני סעיפים);

(ב) סדרי הבטיחות בנמל התעופה לוד - (שמיעת אינפורמציה
בנושא זה)

אני פותח את הישיבה.

היו"ר יגאל כהן:

א. חוק המועצה לצמחי נוי (ייצור ושיווק), תשל"ו-1976
תקנות בדבר התאמת הוראות חוק מועצת הפירות ודרכי
מינוי חברי המועצה:

מאחר שסוכם לקבל שתי הצעות
לתיקון בנושא זה, אנחנו בקשנו

א. ראובני - התאחדות האכרים:

שהיו שני שינויים, שהם:

בסעיף 1(2) - מדובר על כך שיהיו במועצה נציגים של
מגדלים ומשווקים של צמחי נוי. מכיון שהמועצה הזו לא בנויה לשוק
המקומי, הרי שאנחנו מציעים להכניס בסעיף זה - בסעיף 1(2) - "נציגי
ציבור במועצה יהיו נציגים של מגדלים של צמחי נוי". לדעתנו, אין
סיבה שיהיו בזה נציגים של משווקים. והרי אין נציג ל"אגרגסון".

מדובר אך ורק לגבי נושא זה
לייצוא, ולזה אין למשווקים כל

היו"ר יגאל כהן:

נגיעה.

אם יהיו במועצה משווקים, אז גם
אחרים ירצו להיות.

א. ראובני:

לדעתנו, אין למשווקים מה לחפש
בענין זה משום שאין לזה קשר לשוק המקומי. זה איננו נושא שמסובסד.
על כל פנים, למשווקים אלה אנחנו
ניחן רשיון ייצוא. אין ספק שגם "אגרגסון" תבקש נציגות שתהיה
לה במועצה.

לקבל את התיקון, וסעיף 1(2) ינוסח כדלקמן:

ה ו ח ל ט

"נציגי הציבור במועצה יהיו נציגים של
מגדלים של צמחי נוי, ויהיו לפחות מחצית
מספר חברי המועצה."

בסעיף 6 - למחוק את המלים "או בשיווק".

כ ו ח ל ט

א. ראובני:
 זאת ועוד: בסעיף 1 - "ביטול מינוי נציג ציבור" - כאן אנחנו מציעים שסעיף זה יחול על נציגי הממשלה.

ה ו ח ל ט לקבל את התיקון הבא ברישא של סעיף 11:

"11. השרים רשאים לבטל את מינויו של נציג ממשלה או נציג ציבור כחבר המועצה אם נתקיימה בו אחת מאלה -

כ ו ח ל ט לגבי סעיף 13 - "ביטול מינוי נציג הממשלה" - שכל העילות הרלוונטיות המופיעות בסעיף 11(2) (3)(4) ייכנסו לסעיף 13 זה.

היו"ר יגאל כהן:
 לגבי תקנות של יצואנים נוספים - הן יובאו לאישור הוועדה, ואז נדון היטב בנושא.

תודה רבה לכם.

מכאן אנחנו עוברים לנושא הבא שבסדר יומנו -

ב. סדרי הבטיחות בנמל התעופה לוד:

אנחנו מקיימים ישיבה לנושא זה למרות שאנחנו עסוקים מאד עקב הבחירות לכנסת, וזאת משום שיש בזה גורם אנושי כתוצאה ממה שקורה בשדה תעופה בן-גוריון. שכן זה חייב אותנו מבחינה מוסרית ומצפונית לזמן ישיבה זו.

אנחנו מצטערים, היושב ראש שלנו - ח"כ י. הורוביץ - נקרא באופן דחוף לדימונה, לכן הוא איננו כאן. אבל אני ממלא מקומו.

אנחנו נשמע כעת את נציגי משרד התחבורה, ולאחר מכן את הטייסים. בבקשה.

אהוד שילון:

אפתח הברי בקצרה, ולאחר מכן ידברו
מר רביץ - יו"ר מינהל התעופה האזרחית,

מר בלס - מנהל השדה, ומר וכטל.

ברצוננו לגעת במספר מלים במהות נושא
בטיחות הטיסה: בטיחות הטיסה מורכב מכמה אלמנטים. ישנו המרכיב
של התשתית - מסלולים ומכשור שמתלווה למסלולים. זה מרכיב אחד.
המרכיב השני נוגע למרכיב האווירי שמתחלק
בין הרבה מאד קליינטים של התעופה האזרחית - האוויר והשמים שמעל
לקרקע, והם מתחלקים למסדרונות וכו'.

המרכיב השלישי נוגע בנוהלים. תפקידם
של הנוהלים נוגע בתנאי תשתית נכון ובתנאי של אילוצים קיימים בתחום
המרכיב האווירי ושמירת התקן בתחום מתקני הטיסה.

לפי דעת מומחי הטיסה, ולפי דעה
אובייקטיבית של מומחי טיסה בינלאומית, נושא זה של בטיחות טיסה
במדינת ישראל, נשמר. זאת אומרת, כל הטיסות שמתנהלות מהארץ לחו"ל,
ומחו"ל לארץ, והתעופה האזרחית פנים-ארצית - כל המערכת הזו מתנהלת
כאשר הנוהלים שעל פיהם מתנהל כל זה - מבטיח את בטיחות הטיסה.

אין זאת אומרת שאין מה לשפר. יש
כמובן אפשרות לשפר בתחום התשתית. יש מה לשפר בתחום ההצטיידות,
האלקטרוניקה, מכשירים מעל הבקרה ועוד. הוא הדין במרכיב האווירי.

בנושא המסלולים מנינו את הסיבות -
שמוטב לארגן את המערכת במסגרת, אבל יש מחסור במשאבים בשדה כמו
בן-גוריון. אם היו מסלולי הסעה, יותר רחביות, אם היתה יותר
רחבות אז היה ביתר קלות לשלוט בתנועה. כל זה בתחום רמת החיים,
בתחום הרווחה. לפי מיטב הכרתנו, זה לא בא על חשבון בטיחות, שכן
באים להבטיח את נושא הבטיחות באילוצים כי הטייסים צריכים לנהל
תנועה אינטנסיבית במסלול 1 ו-2. אין בארץ מערכות אלקטרוניות
משוכללות שמאפשרות בקרה אוטומטית - אני עושה הכללות מבלי להכנס
למושגים מקצועיים - כמו בשיקגו, בניו-יורק ולונדון. לנו אין מערכות
כאלה.

המערכות הקיימות גורמות נטל למפעילי
המערכת. כמו בתחבורה היבשתית שאפשר לנסוע בגיר זה או אחר. אכן
גיר אוטומטי מוסיף נוחות, ואולי בסיטואציות מסוימות - גם בטיחות.
זה לגבי הרקע.

עתה, לענין אי השקט במערכת ששורר
בתקופה האחרונה --- (היו"ר י. כהן: לא רק בתקופה האחרונה)

סביב נושא הבטיחות תחושתנו היא,
שהוא מהווה תירוץ, ואולי סימפטום. אך זה לא המטרה המרכזית.
מכל מקום, פקחי הטיסה נלחמים לייצוג נפרד במערכת. פקחים אלה
מונים כ-75 איש. כיום הם עובדי מדינה, עובדי התעופה האזרחית,
והם מיוצגים ע"י הוועד הכללי של התעופה האזרחית. הם תובעים
לעצמם את הזכות להיות מיוצגים ע"י ועד נפרד. הטענה שלהם היא,
שהם קבוצה בעלת בעיות ספציפיות ויחוד מסויים. הם גם טוענים שזו
קבוצה עליחה, שאין לה שפה משותפת, והיא אינה יכולה להיות בכפיפה
אחת עם הסבלים ועוד.

הדרישה לייצוג נפרד היא, כשלעצמה,
מכשיר לצורך מימוש חביעות בעבודה.

אהוד שילון:

אנחנו, מזה חודשים רבים, צרפנו אותם לבדיקה בנושאים שונים במסגרת של בטיחות. הבדיקות נעשות בתיאום אתם. כאשר היה משבר בתחום העבודה לפני חודשים וחצי, אנחנו פנינו לבית דין לעבודה, ותחת חסותו הגענו למסקנה שתקום ועדת מומחים במגמה לבדוק את בטיחות המסלול 2-6 - המסלול השקט, ועדת המומחים, בהשתתפות יו"ר פקחי הטיסה, נתנו הסכמתם לכך, והמינוי של הוועדה קבל תוקף של פסק של בית דין לעבודה, ושהם צריכים לשוב לעבודה. זו היתה העילה המוצהרת. על זה היה הדיון בבית הדין לעבודה. הם טענו שהמסלול איננו בטוח, ושהם מסרבים להוציא טיסות במסלול זה. המומחים אמרו שהמסלול הזה בטוח וכשיר לשימוש, וכי מותר להזניק ממנו טיסות.

למעשה, היום לא יותר גרוע מאתמול.

יש להניח שהוא יותר טוב. יש מקום לשפר. התחושה שלנו היא, כי טענה זו לגבי בטיחות הטיסה באה לשפר תנאים בתחום העבודה.

כאשר יש טיסה ליוהניסבורג, עם הרבה נוסעים ומטען, והטיסה היא ללא חניה - הוא הדין לניו-יורק - אז חייבים להשתמש במסלול הארוך. המטענים הם של 100 טון בטיסה לאירופה. כך שמדובר במספר קטן יחסי של טיסות.

מכל מקום, קמה ועדה על פי המלצת בית הדין לעבודה; ב) הוועדה תשוב לתיקנה על פי הוראות הממינים ובמסגרת ההוראות. הוועדה הוקמה עוד בחודש מרץ, והיא כבר החלה לעבוד, והיא אף הגישה דו"ח בראשית השבוע שעבר. עם הגשת הדו"ח התחילו עוד פעם עם השיבושים בעבודה. הסיבה לשיבושים איננה ברורה.

הדו"ח קובע באופן חד-משמעי, שהמסלול

הוא שמיש, ושניתן לקיים טיסות סדירות במסלול. יחד עם זה הוא ממליץ לשפר. יש חתימות על הדו"ח.

יש בוועדה, בכל בכל נושאים אחרים בענין הבטיחות, דעות לכאן ולכאן לגבי מהלכים שצריך לעשות. מכיון שיש המלצות שונות שאינן פה אחד, אני זימנתי את הצדדים לדיון, וכך הגענו לחתימות דעים לגבי מספר מהלכים שמן הראוי יש לבצעם.

יש מכשיר טלביזיוני על יד המסלול אשר עוזר לפקחים לראות את הנעשה במסלול. את הענין הזה בדקו המומחים, והם הגיעו למסקנה שאת המכשיר הזה צריך להסיר, כי הוא נותן תמונה חלקית. בשביל להשתמש בו, צריך להבטיח שהוא יעבוד טוב במשך כל השנה. הוא תלוי בכבלים וחשמל. המומחים הגיעו למסקנה שמבחינת האמינות יש להפסיק את הפעלתו, ולעומת זה הם ממליצים להקים גדר בגובה של 50-60 ס"מ, אשר תמנע כניסה אפשרית של בני אדם או חיות או מפגעים אחרים. לגדר הזו שיהיה שילוט.

זאת ועוד: מכיון שיש קפלי קרקע מדרום

למסלול, המומחים ממליצים להוציא קפולי קרקע אלה;

"ש גידולים בשדה התעופה השייכים לקבוץ עינת - יש המלצה להפסיק גידולים אלה, משום שזה מחייב חנועה בשטח, ולכן יש חשש שאנשי הקבוץ וכל מי שעובד מטעם הקבוץ לא יפעלו בהתאם לנוהלים, למרות שלחברי הקבוץ יש מכשירי קשר וכו'.

כאמור, יש המלצות של הוועדה, ואין

קביעה שהמסלול איננו כשיר לשימוש. נהפוך הוא, מר עמית - המומחה לבקרה - הודיע שהטיסות צריכות להמשך.

הקמת גדר של 13 ק"מ - זהו ענין ממושך לתכנון וביצוע. אבל, כאשר יקימו גדר אז יש בכך כדי לתרום.

ועוד - יש המלצה אחת שאי אפשר היה להגיע לגביה לתמימות דעים - זה הקמת מגדלון ע"י המסלול השקט. הפקחים העלו תביעה להקים מגדל פיקוח קטן, נייד, על יד המסלול, שיתן להם אפשרות לראייה מיידית של המסלול, וזה בנוסף לפיקוח הראשי במקום מצלמת טלביזיה, ישב בחור בתא ויראה מה קורה במסלול. טוענים אנשינו - כך גם יו"ר הוועדה - שהקמת מגדל פיקוח כזה עלולה לגרום הקטנת בטיחות, כי האחריות היא חד-משמעית על מגדל הפיקוח, כי הוא נותן הוראות למטוס להמריא.

יש כאן התפצלות של אחריות, ומי שישב במגדל הזה 6-7 שעות, הוא יהיה פקח שיפעיל את העיניים, וללא שיקול דעת. אחרי כמה שעות במגדלון, יש סכנה של איבוד חושים, שכן אז לא יהיו חקינים. על כל פנים, טרם סיכמנו את הדיון בנושא זה. כאן נחלקה הוועדה בשעה שבדיון בנושאים אחרים הגענו לתמימות דעים.

השדה מגודר, והוא מתקן בטחוני. אבל כאן מדובר בגדר סביב המסלול. בגדר שהיא נמוכה, ולא כמו הגדר הבטחונית. ברגע שיש תאונה, אז אמבולנס חייב להכנס ולהגיע למקום התאונה. מדובר בגדר בגובה של 60 ס"מ, עם שילוט. זאת אומרת, להוסיף תחושה של בטחון, ואולי לפנוע ע"י כך מעבר של כלי רכב.

אלה הם פירות עבודתה של הוועדה לאחר שעסקה בנושא במשך חודשים. זה שייך לתשתית, כפי שאמרת. אפשר להקים מגדל פיקוח חדש. אכן קיימת מחשבה להקים, בבוא הזמן, מגדל פיקוח חדש. על כל פנים, המגדל הנוכחי נותן שליטה מתאימה לכל המרחב. אם בין המסלולים אפשר היה לבנות מגדל חדש אז היה מוסיף אלמנטים. גם הפקחים, וגם כל אנשי התעופה, מבינים כי זה סיפור לשלוש-ארבע שנים.

מבחינה תקציבית אמרתי שאין כל מיגבלה. צריך להקים גדר של 13 ק"מ - לגבי זה יש תמימות דעים, כך שהגדר הזו תוקם; אם נחליט על הקמת מגדלון - אז יהיה מגדלון, ובלבד להסיר כל ספק ולהרגיע את הרוחות.

אנחנו מקיימים היום ישיבת סיכום לענין המגדל הזה, ובזה אנחנו נסגור את כל הענין של מסלול 26. הפקחים קבלו את הדו"ח הזה בשבוע שעבר, ואז החלה תסיסה. אני מניח שאין פה ביסוס לטענה שלהם שישי להפסיק את העבודה במסלול.

יש עוד נושאים אחרים שהם מעלים, והם בבחינת משאלות. גם ההנהלה למעשה מצטרפת לחלק ממשאלות אלה. למשל: מגדל פיקוח חדש - זה שיר מזמור לעתיד.

כדי להשלים את התמונה, ומכיון שהתחושה שלנו היא שמוקד הבעיה הוא במקום אחר - הרי שברצוני להוסיף אינפורמציה: הוועדה המרכזית של ההסתדרות מינתה צוות בראשותו של נפתלי בן-משה, שעליו הוטל לברר את הסוגיה של מעמדם של הפקחים במסגרת ייצוג העובדים. הוועדה הזו ירבה ולאחר מכן הגישה מסקנותיה. את מסקנותיה אלה הגישה בשבוע שעבר.

אהוד שילון:

למעשה, יש לוועדת בן-משה שתי המלצות
מרכזיות: א) לאפשר לפקחים ייצוג הולם בוועד העובדים ---

ע. בלס:
היו שנים שהיו בוועד הכללי. הם לא נבחרו
בבחירות ישירות. אחרי הבחירות הצטרפו
השנים. הוועד מונה 13 איש.

אהוד שילון:
מדובר בשריתון מקומות לפקחים לנציגים שייבחרו
על ידם.

המלצה שניה היא - שהפקחים יהיו זכאים
להקים מקרבם ועדה שתגדיר את חביעותיהם, ושהוועדה הזו תהיה רשאית
לקיים התדיינות ישירה עם ההנהלה. זה בא לתת להם תחושה של טיפול
ישיר, וכך ליווי צמוד של הוועד הכללי. ברגע זה יש ניכור עמוק
מאד בין שתי קבוצות העובדים.

הוועד הכללי של העובדים מרחיק מעצמו את
הפקחים, והפקחים, בהתנהגותם, אינם תורמים לקרוב לבבות.

בשעתו, היו לי שיחות בלתי פורמליות עם
הפקחים, כי הייתי מוטרד מהחבורה שמורכבת מאינטליגנטים בעלי דרגות
של קצינים בצה"ל. בהתנהגותם היום-יומית הם מבזים כל חוק וכל ערך
של החברה הישראלית. הם מבזים בזה שההוראה היא לא-הוראה, תקן לא-תקן,
פסק-דין של בית משפט איננו פסק-דין של בית-משפט, וכך צווי קריאה
אינם צווי קריאה. והם משתמשים בנושא של בטיחות לקידום אינטרסים
כאלה ואחרים. מטוס שממריא, משאירים אותו בעמדה כזו, וזה שבאוויר -
נשאר באוויר.

יש קבוצה מוגבלת של בחורים שמודרכים.
והרי כל אלה הם אנשי צבא במלואים. אותי, כאזרח, זה מקומם.
היום הם ממלאים חובתם בחיל האוויר, ולמחרת הם במערכת האזרחית -
ופה הם בועטים בכל סדר ונוהל. כל זה הטריד אותי. זה ממש ניבול פה
לגבי קבוצת העובדים הכללית שעובדת, ושהיא מורכבת מגרוזינים.
ניסיתי להסביר לחבורה הזו.

עכשיו, כשיש המלצות כאלה של הוועדה
ההסתדרותית שעסקה בענין - לא ברור אם קבוצת הפקחים מקבלת את
ההמלצות.

ועוד דבר: ועד העובדים הכללי מודיע שברגע
שישנה הדברות עם הפקחים, הוא משבית את הנמל.

נניח ששיפצנו את המסלול וכו', הרי עדיין
קיימת אצלנו בעיה מאד מאד עמוקה וסבוכה בתחום העבודה, שכך זה
לב הענין. כל זמן שלא ניצור גשר בין שתי קבוצות עובדים במערכת -
הרי שהמערכת צפויה למשברים. המפתח הוא, שתנתן להם אפשרות להתדיין
באופן ישיר עם יו"ר הוועד, שכך רק אז נוכל לטפל בתביעות שלהם.

ע. בלס:

כמה משפטים: (א) לגבי נושא המסלול - יש לנו בנמל שתי מערכות של מסלולים: המסלול השקל שנסלל לפני 7-8 שנים, והוא בשימוש מאז ועד היום; (ב) המסלול שנסלל בשנת 1960, מצבו קשה, ואנחנו צריכים לסגור אותו על מנת לרשד אותו ולהכין אותו לחורף. דבר דומה נעשה בשנה שעברה לגבי חלק מסנו. אנחנו אז סגרנו את המסלול השני ושפצנו את המסלול השקט, ואז איש לא עורר את השאלה אם רואים או לא רואים את המסלול.

גם עכשיו, לגבי המסלול הקיים, ישבנו עם האחראי על המסלול. עניין זה הועלה ברגע שהיה ה"פיוץ" עם ועד הפקחים.

כאן ברצוני לציין ולומר כי עניין המסלול משמש לחץ כדי שנבוא לקראתם.

ועוד: הוועד הכללי של עובדי התעופה נבחר. הפקחים החרימו את הבחירות האלה, כך שנוצר מצב שהם אינם בפנים. לאחר תקופה של שנה הם אומרים שברצונם להצטרף, כך שנכנסו שני חברים ועבדו ביחד. הפיוץ קרה על רקע החלטה של הממשלה להקים רשות לשדות תעופה. העובדים מחכים עד שתקום הרשות. אבל הפקחים אמרו: "רשות-רשות; הסכם-הסכם. אבל יש לנו תביעות אלה ואלה. עד שתקום הרשות אנחנו לא יכולים להביא תביעות אלה."

בדצמבר 1976 הקימותי ועדה פנימית יחד עם המהנדס לאלקטרוניקה הראשי שלנו, שהיה יושב ראש ועדה זו, וחברי הוועדה היו א. דניאלי - פקח טיסה ראשי ווש. וולפה - ראש מחלקת הניווט של הנמל. ועדה זו ישבה חודש ימים, ומתפקידה היה להפגש עם כל פקחי הטיסה. המסקנה העקרית שהיא הוציאה לאחר מכן הייתה שמצב זה איננו מהווה סיכון לבטיחות הטיס. דו"ח זה הוגש בינואר 1977. מאוחר יותר הוקמה ועדה רק לנושא המסלול. אני יכול לומר, כי רוב הממצאים של הוועדה באו על פתרונם עכשיו.

העניין הזה של המסלול או רחבות - זה עניין של השקעות של מיליוני לירות.

מכל מקום, ברור הוא שהוועדה שהמליצה ידעה שפתרון זה איננו מהיום למחר.

מר רביץ:

המסלול השקט, הארכת מסלולי ההסעה - זו תכנית עבודה. במשך שלוש-ארבע השנים האחרונות כמעט ולא היו השקעות.

מר וכטל:

עובדה היא שבמשך שנים לא קבלתי תלונות מחברות תעופה זרות על חוסר בטיחות כתוצאה מהפעלת המסלול שלנו.

(ב) הרמה והרווחת המסלול הם ברמה בינלאומית. (ג) הטענה שצריך לראות את המסלול היא טענה שאין לה בסיס.

ההמראות מתנהלות בבטיחות מירבית, כך שאין לטענה זו כל משמעות. הנוהלים אומרים שצריך להפריך הפרדה אנכית של 1000 רגל בין מטוס למטוס. אתה יכול להגיד - 2000 רגל. אבל קיים סטנדרט בינלאומי שמדינת ישראל פועלת לפיו.

י. יודין:

הייתי מאלה שבקשו כינוס הוועדה.
בחודשים האחרונים אנו שומעים מדי פעם הודעות של טייסים, כך שהם מעמידים בסימן שאלה את ענין בטיחות נמל בן-גוריון.

אף אני נוטה למחשבה - אף כי אין לי הוכחות לכך, וגם טרם שמעתי את דברי הפקחים עצמם - גם אני יכול לומר שבתנאים הקיימים בעיית הבטיחות, גם אם יש גרעין של ממש, מנוצלת למטרות אחרות. אף על פי כן, חובת הוועדה לדעת שבחינת הבטיחות המצב מכוסה לא רק על דעתכם, אלא גם על דעת הטייסים והפקחים.

הנה קרה האסון עם המסוק. שמענו שטייס המסוק דרש, לפני ההמראה, להוריד ארבעה אנשים. יוצא איפוא שמישהו החליט קודם לכן שיכולים להיות שם עוד ארבעה אנשים אלה. האמת היא שאינני יודע אם דרישתו זו של הטייס צודקת או לא. אך אני יודע שאם ארבעת אנשים אלה לא הורדו וקרתה התאונה, אז לא היה צריך למנות ועדת חקירה. אם מי שאחראי החליט שיהיו ארבעה אנשים יותר, ואז היה צריך לתבוע להורידם, הרי שמקרים כגון אלה גורמים להרגשה מרה. הרגשה כזו קיימת. זהו אליבי. היום מתנצחים על האליבי "מי אשם".

אני חושב שמשרד התחבורה חייב לעשות משהו דרסטי כדי להוריד את בעיית הבטיחות מסדר היום. זה עושה שם למדינת ישראל. ואם מדברים על פעולה דרסטית, אז היא צריכה להיות בשני כיוונים: א) לבדוק את הפערכת ולעשות מאמץ עליון כדי להסיר את הפגעים שיש בהם צל של חשש, ולהוציא את כל התשתית וכו'. יש לי רושם שביחס למגדל הפיקוח, זה ניתן. אני רוצה שהוועדה תבקר במקום.

(ב) צריך ליזום עימות כזה עם הטייסים והפקחים כדי שבאמצעים בלתי-קונבנציונליים להתחייב ולחייב אותם.

נושא הבטיחות איננו נושא לוויכוח, וגם לא להתנצחות בין טייסים ופקחים ומשרד התחבורה. לשם זה צריך לקרוא למוסד אליון שיפסוק בענין זה, כי מצד אחד - מבחינת משרד התחבורה, זו אחריות כבדה, ואילו מבחינת הטייסים - זה אולי עלילה נוראה. אבל להשאיר ענין זה במצב כפי שהוא, אי אפשר, כי זה מותיר להתנצחות.

א. אבטבי:

ברגע שמדובר בבטיחות של אנשים, אז אני לא הייתי עומד על כך שלא יהיה להם ארגון יציג. אם יהיה ארגון אחד, הייתי מביין. אם לעובדי התחזוקה יש ארגון נפרד, לטייסים יש ארגון נפרד, אז שיהיה עוד ארגון אחד. מדובר על סיכונים --- (ע. בלס: הכתובת היא לא אנחנו, אלא ההסדרות).

יכול לקרות משהו כתוצאה מהזנחה מסויימת. אתה נמצא בוויכוח מסויים שהציבור מתקיף אותם.

נאמר כאן כי מדובר על ייצוג שלהם בהנהלה הכללית. אני אינני יודע מה ההבדל. כלומר, אם יהיה יושב ראש או לא, זה יהיה אחכם. מכל מקום, אני לא הייתי מסכך את הענין כולו בגלל מצב של איזו קבוצת עובדים אלה, כי אנחנו חיים חיי אנוש, ולכן הייתי הולך למען הרמת ארגון יציג.

פ. גרופר:

יש לנו שדה תעופה - בן-גוריון - אחד ויחיד בכל מדינת ישראל, ואם לא היינו צריכים לעשות מעל ומעבר - האם זה לא מחדל כאשר קורה שיש מכונית בשדה ובגללה נגרמת תאונה למטוס שמתכוונן להמריא? האם לא היה צריך להשקיע יותר ויותר בנושא זה?

ועוד: כל המאבקים האלה של הוועדים - האם אין זה שאלה של כסף? האם אין זו שאלה של תוספות וכסף? לאור מה שקרה במשק, אני לא יכול לכוונן עליהם. אני לא תומך בהם, אבל הרי כולם נקטו בדרך זו. שוב, אני לא מצדיק אותם, אז למה כולם והם לא? אל תחשדו בי שאני תומך בדרך זו.

י. מודעי:

איןני יודע אם קיימת שאלת בטיחות או לא, כפי שמציגים אותה הפקחים. על כל פנים, עניין זה חייב להתחך באחריות. קיימת אחריות עליונה, ואחריות עליונה זו חייבת לדעת זאת.

על מי פוטלת האחריות החוקית להפעלה?

לא שמעתי על נענשים לאחר שקרתה תאונה. מבחינת הבקרה והאחריות, חגידו לנו מיהו האחראי, ומה מידת האחריות, לאחר מכן נדע מהי הסמכות.

לגבי הרגישות של הנושא: הנושא הזה

רגיש מאד. פקחי אויר מקבלים לפי הסקלה של פקחי אויר. יש סקלות שכר. הואיל והנושא רגיש, והיות ומדובר בפיקוח נפש, לכן יש לגמור פרשה זו.

יש בנושא זה שני חלקים - עבודה חשובה ואבטלה סמויה. אם זו עבודה לא חשובה, אז למה לעסוק בה?

אני אומר, כי הואיל ויש בנושא זה פיקוח נפש, אז צריך להיות ברור שהשתלטות בנושא זה היא באמצעות חוק, עם קביעת שכר. אין לעשות בעניין זה הוצי-חצי.

האם אין לצה"ל פקחי אויר? האם יש לצה"ל אנשים שאפשר יהיה להכניסם לעבודה זו בעתיד?

היו"ר י. כהן: מחייבים אותם לעבור הסבה מיוחדת.

י. מודעי: מסקנתי היא, שיש לשלם להם מה שהם רוצים, משום שאין להם תחליף.

היו"ר י. כהן: שמענו שיש ועדה פנימית שמנהל הנמל מינה; יש ועדה שניה שמשרד התחבורה הקים. כמו כן שמענו שיש ועדה הסתדרותית. בקשר לנוהלים ותקנים אמרתם שהם בינלאומיים, וכי יש לכם חוות דעת לגבי מה שקורה בשדה יתרה מזו - שהם עונים לצרכים.

האם הובהר לחברי הוועדים לגבי הקמת רשות שדות תעופה כי בעניני תביעות שכר והחדיינות אתם אפשר יהיה להתייחס ביתר הבנה תוך בחינה עניינית ומקצועית במסגרת רשות זו, כך שאי אפשר יהיה להפריד בין הוועדים.

אהוד שילון:
לגבי הנוהלים הקיימים בנושא הבטיחות - נוהלים אלה תואמים את רמת ההצטיידות ויש חשית קיימת בענין זה. כמובן, ואין ספק שאפשר לשאוף ליותר. מכל מקום, הנוהלים תורמים את רמת הציוד והתשתית הקיימת. לשפר צריך, ועל נושאים אלה אנחנו יושבים.

(נציגי הטייסים והפקחים נכנסים לישיבה)

צבי פרנק (פקח טיסה):
ועדת בן-משה אין לה כל קשר עם שתי הוועדות האחרות שהן הוקמו על בסיס מקצועי.

הבעיה של פקחי טיסה היא כזו: עד שנת 1973, ערב מלחמת יום הכיפורים, כמות התנועה בשדה תעופה בן-גוריון הלכה וגדלה, ולאחר מכן היתה הפסקה בכמות התנועה. אולם, כעבור שנה וחצי החל עוד פעם גידול ניכר בתנועה.

את הבעיה שלנו הייתי מחלק לשניים:

א) קיימת הנהלה של שדה התעופה עם גורמים שמחליטים, שמתוך חוסר מעורבות מספקת יכולות להתקבל שם כל מיני החלטות, כגון: אם לקבל ציוד זה או אחר וכו'. מי שמקבל את ההחלטה, ממשיך לשבת במשרדו. ומי שנמצא בשטח אלה הן שתי קבוצות של אנשים - טייסים ופקחי טיסה.

התופעה כפי שמתרחשת בנמל בן-גוריון היא תוצאה של עובדות שאחן אנחנו חיים יום בשיטח.

ברור לנו היום שכל החלטה והחלטה אשר נתקבלו בעבר, היו מוטעות, כך שאנחנו מקבלים היום ציוד שאיננו מתאים לנו, ואילו הבעיות הולכות וגברות. הפתרונות בציוד ובנוהלים מקדימים את הבעיות שמחוררות, לכן כל הדברים הולכים בכיוון הפוך.

לדוגמה: בשנת 1973 הופעל מכ"ם בשדה תעופה בן-גוריון. משך שלוש-ארבע שנים רצו אחרי זה. היום אין איש, לא בקרב הצוות הטכני, לא הטייסים ולא הפקחים - שיכול להיעזר בזה. זהו מכ"ם אוירי, וכאשר לא רואים אוירונים, אז איש לא יכול להיעזר בזה. לא מהנדס, לא טייס ולא פקח אינם יכולים לדעת. ביום שתקרה תאונה, כפי שקרתה תאונה, אז שר התחבורה יהיה נקי. גם המנהלים יהיו נקיים. אבל אז אולי טייס לא יהיה בחיים.

צבי פרנק:

יעלו את המשכורות, יושקעו עצבים ומתחים במשך 12 שעות עבודה במשמרת - כפי שזה נראה במציאות הישראלית.

זאת ועוד: אני מבין שהמסלול השקט הוא אחד הבעיות שבו דנים. אני לא יודע מה שמעתם מוועדת עמ"ת, שגם גב' אסתר אורן חברה בה.

בכל חומרת הדבר אנחנו טוענים נגד המסלול הזה במשך תקופה ארוכה. כאשר הודענו על כך, אז בית הדין לעבודה המליץ שיש להקים ועדה. רוב הסעיפים שהתקבלו בוועדה היה במעוט. אנחנו ישבנו בוועדה הזו במשך חודשיים. בקרנו במגדל, והאנשים התרשמו שהמגדל הנוכחי איננו טוב, איננו בטוח. הוועדה כתבה מסקנות. כל הממצאים של הוועדה קובעים מפגע זה או אחר. יש תנועה של כלי רכב במסלול, איך קישור, איך שילוט וכו'.

לצערנו, מטרות פוליטיות הביאו לפרסום הפוך. נראה לי, כי ממסקנות ועדה זו לא עולה שהטענות לא היו מוצדקות.

במסלול זה הושקע כסף רב. ההשקעות נעשו בשנים 1969-1970-1971, ואז נרכשה מערכת עזר לניווט. מערכת זו עלתה בכסף רב, במריבות ובוויכוחים.

השבוע, לאחר שהטייסים עבדו בשטח, הם הודיעו כי הם אינם יכולים לטוס. הפקחים הודיעו שהם אינם יכולים לעבוד כך, אז כל העסק נגנס. אך משום מה עסקו בזה באופן הפוך.

ברצוני להבהיר דבר אחד: מדובר בשדה תעופה בן-גוריון. "אורלי" - יותר גדול. נכון, חייבים להבין דברים, ואת זה מבין כל איש מקצוע. מכל מקום, רוב נמלי תעופה בעולם עובדים עם תנועה בסדר גודל מתון. שם לא מקבלים מהירות שהיא מתחת ל... או נמיכות שהיא מעל ל... לכן יכולה לבוא במצב זה כמות תנועה אדירה. יש מג"ם. יש מסלול הסעה וכו'.

בשדה תעופה בן-גוריון, עקב הנסיבות הקיימות, מגיעה כמות-תנועה לא מבוטלת במהירות כזו וכזו. "כפיר" שעוד לא המריא אף פעם, מביאים אותו והוא ממריא. אותו פקח עוסק בו, כאשר מעליהם מופיע שני, ואז כל המערכת הזו מתחילה שוב.

את התופעות הללו חייבים להבין. בנמל התעופה בן-גוריון. בגלל בעיות מיוחדות, התנועה הופכת את נמל תעופה לאחד הגדולים בעולם. הנה, עשיתי סטטיסטיקה של התנועה: ביום א' שעבר היו 21.3 תנועה לשעה. נמל תעופה בן-גוריון מעביר 30 תנועות ביום, -מכס, משטרה, נקיון מטוסים. פרט לארקייע שעוסק בתנועה שהיא בערך פי-חשמה-ששה, בגלל התנועה.

צריך לקחת בחשבון את האלמנט הזה.

חסר מסלול הסעה, חסר מכשור ועוד, לכן העובדים חייבים להיות מוסמכים כראוי. המצב הוא כזה, שמשאירים לאינטואיציה של העובדים, ולכן הם צריכים הסמכה ראויה בענין זה.

ועוד בעיה - המרחב האווירי: המרחב האווירי במדינת ישראל הוא מצומצם ביותר, וכיום הוא כבר סתום. אנחנו נעמוד בפני מצב שיהיו פקקי תנועה באויר ממש. זו אמת. היום הזה איננו רחוק בקצב תנועה כפי שקיים היום.

צבי פרנק:

במקום שהמגמה תהיה הפגת מחלים בישיבה ובדיון, אז לא עושים ולא כלום. לכן עומדים הפקחים בפני בעיות אלה עם עומס בלתי רגיל, וכאשר מתפרסמות בעתונות תגובות מצד הנהלת המשרד, אז נוקטים באיומי השעיות ופטורים.

יש לנו ויכוח היום, ואני מקווה שאני מוסמך לומר בפורום זה, כי היתה לי שיחה עם מנכ"ל משרד התחבורה, וחשבתי כי המתודה היתה נכונה - לשבת ולעבור על נושא נושא. אבל צריך לזה רצון טוב על מנת להוציא את האויר מהבלון. אם הכיוון מצד הנהלת המשרד יהיה כזה, הרי שגם אצלנו תהיה גישה כזו. על כל פנים, מצד ארגון פקחי טיסה אין הוראות לשבש את העבודה, אלא להיפך - ככל שהמתח עולה, המקצוע הזה, העבודה הזו --- (היו"ר י. כהן: כיצד אתם עובדים?) אף פקח אינו עובד בניגוד לנוהלים --- (היו"ר י. כהן: לפי קצב זה?) הפקח הנורמלי אם היה עובד בשעות עבודתו לפי נוהלים, אז כך היה נראה.

היה לי סיכום די ברור עם מנכ"ל משרד התחבורה. האוירה צריכה להיות אוירה של הרגעת רוחות שלוקחת מספר ימים - חמשה, ששה, שבעה ימים. אז תהיה התקדמות, אז האוירה תהיה רגועה. הכוונה היתה כנה. אני מקווה שזה הולך לקראת פתרון כזה. אבל אני לא בטוח.

על מסקנות ועדת בן-משה טרם הספקתי לעבור. ברור לי כי בכדי להגיע להדברות עם הנהלת המשרד, אז המישור צריך להיות פורמלי. להערכתנו, הייצוג הפורמלי הנו חשוב ביותר.

אריה עוז - (קברניט אל-על):

לאיגוד הטייסים לא היתה שותפות בעריכת הדו"חות שנתקבלו עד כה. אני מצטער שאין בידיכם דו"ח של איגוד הטייסים כאשר דן על בעיות פיקוח התעבורה. אין לאיגוד הטייסים שום אינטרס ישיר בבעיות הנוגעות לפקחים.

אנחנו חושבים שמתח, או תנאי עבודה בלתי הולמים, מהווים גורם מפריע בבטיחות טיסה, כי בטיחות טיסה מנוהלת ע"י כוח אדם, ציוד ועוד.

לגבי ציוד אנחנו חושבים שנמל תעופה בן-גוריון הוא נמל בעל הפוטנציאל הנמוך ביותר מבחינת ציוד ומכשור מכל נמלי תעופה אחרים. אני אומר דברים אלה מתוך בקור מתמיד, יום-יומי, ב-26 נמלי תעופה בינלאומיים בעולם. נמל בן-גוריון הוא נמל 28.

ההתקדמות שחלה בתקופה האחרונה, בשנים האחרונות - נאמר, בחמש השנים האחרונות - ההיקף של התנועה האוירית בעולם עונה למטרות. מטענים בחברת "קאל", שכבות יותר רחבות של אוכלוסיה יכולים להשתמש בגורם הזה שנקרא תעבורה אוירית. התוצאה היא, תנועה יותר גדולה ומוגברת בכל נמלי תעופה שאנחנו משרתים - כולם התקדמו, והאחרון שהתקדם בשנות ה-80 הוא נמל תעופה איסטנבול. הוא התקדם במכשור ובחשתי, מסלולי הסעה ומגדל פיקוח, מכ"ם בשדה ובנוהלים, בעדכון נוהלים ושימוש בנוהלים הקיימים בעולם.

בנמל תעופה בן-גוריון בנינו מסלול 26. אנחנו חושבים שזה מסלול שנבנה ללא הכנה מספקת. הטיב שלו הוא

מהטובים בעולם. אבל הכיוון שלו איננו זה שהיינו רוצים. מסלולים נקבעים, והמטוסים ממריאים לתוך הרוחות; חשתי שטח שניתן; רעש - זהו גם כן גורם חשוב מאד. היום מלר"ז מהווה גורם חשוב מאד.

על כל פנים, מסלול 26 הוא מין שעטנז. מסלול 30 הוא בערך מין "קומפרומייז".

המכשור הוא מהטובים שקיימים בעולם. אתה יכול להנמיך מטוס לגובה נמוך מהמקובל בעולם. המכשור המיוחד לא בשימוש; התאורה איננה להעבורה אוירית שמשת לראיה של טייס ופקח. התאורה לא נראית בלילה אלא לאחר שמתיישיבים; מגדל הפיקוח איננו נראה היום. משום כך קמה ועדת עמית, והיא קובעת מה שקובעת.

מכל מקום, מנכ"ל משרד התחבורה מתייחס לנושא ברצינות רבה. היום אחר הצהריים יתקיים דיון. כרגע המצב בשטח נעוץ במסלול 26 ובמגדל הפיקוח, משום שאין רואים את מגבל הפיקוח.

כולנו, הטייסים והפקחים, וכן משרד התחבורה ומינהל השדה - רוצים להשיג תוצאות בשטח על מנת לוודא שאין במסלול הזה לא מכוניות, לא בעלי חיים שיכולים לגרום לתאונה במטוס.

איגוד הטייסים טוען, והוא גם דורש, הקמת מגדלון נייד. הוויכוח עליו נטוש. זרימת תנועה מהירה וישירה היא גורם ראשוני בפניעת האונות. כאשר יש פקח, אז יש התנגשות. כאשר ההתנגשות היא על הקרקע, ניחא. אז עוצרים את התנועה. אבל מערכת הטיסה היא מערכת תלת-ממדי, והיא נעה במהירויות גבוהות מאד.

אכן נכון הוא שנמל בן-גוריון איננו דומה בתנועה כפי שקיימת בניו-יורק, ולא בצירוף ולא באיסטנבול, שכן שם יש יותר תנועה. אבל כמות האילוצים שקיימים בנמל זה היא גבוהה. בחיל האויר אנחנו יותר מדי מתחשבים.

המכשור בנמל הוא מהנמוך ביותר; בעזרת המכ"ם אפשר להקטין את ההשפעה של האילוצים שהוזכרו כאן; בראיה - אתה סומך על כך שהטייס והפקח רואים. במכ"ם אתה יכול לרדת לשלושה "מייל" תוך כדי שמירה על בטיחות הטיסה.

לגבי חשתי: היום, הנחיתות וההמראות וגם ההסעות וההמתנות נעשות על המסלולים. כאשר יש מצב חירום, אז המסלול פנוי. אצלנו זה לא כך, כי אצלנו המטוס נוחת והוא נוסע על אותו מסלול שבו מטוס אחר מחכה עד שיתפנה המסלול. הטעות האנושית שקרתה לתאונת המטוס באיים הקנריים נבעה מכל מיני סיבות סביבתיות. בתאונה זו היו כ-600 הרוגים.

צוות האויר ופקחי הטיסה הולכים וגוברים, ולכן נותנים להם חשתי, מכשור, תנאי עבודה על מנת למנוע מאתנו לגרום תאונה זו או אחרת.

שמענו היום על בעיות בסיסיות שקיימות
בשדה העופה בן-גוריון, וגם בעיות

היו"ר י. כהן:

שהועלו כתביעות פקחי הטיסה.

אני רוצה להציע לחברי הוועדה כך:
אנחנו שמענו כרגע על מסקנות של שלוש ועדות בהקשר לסכסוך הקיים; כן
שמענו את נציגי משרד התחבורה. אני מציע שאנחנו נבקש בנמל העופה
בן-גוריון ונעקוב אחרי ביצוע וייצוב המסקנות.

על דעת כל חברי הוועדה אני פונה לפקחי
הטיסה, למנוע כל נסיון לחבל בעבודה תקינה של נמל בן-גוריון. אנחנו
שמענו שיש מצדכם רצון טוב ללכת לקראת ביטול הסכסוך, ואולי נסיון
מצדנו יכול לעזור לכם. אנחנו נהיה מוכנים לכך.

אנחנו רק התחלנו בדיון. אנחנו איננו
מסכמים אותו. מצאנו לנכון לשבת אתכם על נושא זה ערב הבחירות,
משום שאנחנו מחשיבים אותו. אם כן, תחשבו גם אתם על מנת לבטל
את צווי הריתוק. אנחנו מבטיחים לכם שאנחנו נבקש בשדה ונלמד עוד
ועוד את הנושא, לטובת מדינת ישראל ועם ישראל שרוצה לבוא ולצאת
ממנה.

תודה רבה לכם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12.10.