

פרוטוקול מס' 241

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, י"ח באדר התשנ"ח (16 במרץ 1998), שעה 11:40

נוכחים:

חברי הוועדה:
אברהם יחזקאל - היו"ר
עבד-אלמאלכ דהאמשה
אליעזר זנדברג
גדעון עזרא - מ"מ היו"ר

מוזמנים:

נחום לנגנטל	- מנכ"ל משרד התחבורה
חנן ליס	- ראש מינהל התעופה האזרחית, משרד התחבורה
פבל יורש	- סגן ראש מינהל התעופה האזרחית לכושר אווירי, מש' התחבורה
בוריס פקר	- ראש מחלקת כושר אווירי, משרד התחבורה
עו"ד גבי נאור	- יועץ משפטי, משרד התחבורה
עו"ד מלי סיטון	- סגנית היועץ המשפטי, משרד התחבורה
אורה סלומון	- לשכת הדובר, משרד התחבורה
שלמה חנאל	- משנה למנכ"ל ארקיע
נוחי דנקנר	- בעלי חברת ישראייר
אבי פישר	- בעלי חברה ישראייר
ישראל הראל	- מנכ"ל חברת ישראייר
גיורא אורן	- מנהל מבצעים, חברת ישראייר
פנינה אליעזר	- יחסי ציבור, חברת ישראייר
עו"ד עוזי זיו	- יועץ משפטי, חברת ישראייר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. דו"ח מינהל התעופה האזרחי על חברת ישראייר.

דו"ח מינהל התעופה האזרחי על חברת ישראייר

היו"ר אברהם יחזקאל:

צהרים טובים, ברוכים הבאים כל המשתתפים. עוד מעט אנחנו נציג את כולם. אני מברך כמובן את מנכ"ל משרד התחבורה, חברי וידידי מר נחום לנגנטל.

אני חייב לפתוח את הישיבה ולומר שאת הימים האחרונים אפיינה תחושה עמומה בקשר לכל מה שהודלף לגבי פרשת ישראייר. אני חייב לומר משהו שיישמע בעייתי אבל בשבילי כצרכן חברת ישראייר היא לא ישרא-בלוף, היא חברה אמיתית, היא חברת תעופה בתחילת הדרך, חברה מתפתחת שאמורה לשמור ולפתח את התחרות. מהבחינה הזו אני רוצה לומר שכל מה שקרה, ועוד מעט יוסיף וירחיב מנכ"ל משרד התחבורה, במהלך ההדלפות למיניהן, בתהליך שבו פתאום אתה קם בבוקר ואתה קורא שיש לך פנצ'ר בגלגל וזה משליך על כל החברה, יש לזה ריח לא בריא של תחרות עסקית שלילית, שבסופו של דבר אמור לפגוע בתהליכים הקשורים בהתפתחות של תחבורה אווירית במדינת ישראל. זו נקודה אחת.

נקודה שניה, אני מאחל למר לאופר בריאות ואריכות ימים. אני מבין שבימיים האחרונים הוא חולה. אני באמת חושב שראוי שאדם יחלים ויחזור לעבודתו במהירה. אבל אם יש מצב שבו יש הדלפה - ואין לי מילה נגד התקשורת, להיפך, היא עושה את עבודתה - וההדלפה הזאת עלולה להיות מגמתית, והמינהל אינו עומד מאחוריה, או כן עומד מאחוריה, חשוב לי לדעת איך נוצר מצב שהדו"ח הזה מוצא את עצמו בחוץ. איך נוצר מצב שחברה מסויימת היא על המוקד? האם יש דו"חות נוספים על חברות נוספות? מדוע הם לא הודלפו? האם יש איזה אלמנט של משהו חדש שצריך לקעקע אותו טרם נולד?

התחושה שלי היא מאוד קשה בעניין הזה. כי מה היה? נוצר מצב שביום ששי פגעו בבטן הרכה של הצרכן הישראלי כאשר דיברו על בטיחות. אין ספק שכאשר מדברים בתעופה על בטיחות וביטחון זה גורם מרתיע. אני רוצה לדעת האם יש דברים בגו? מה מאפיין את ישראייר שלא מאפיין חברות אחרות? האם יש תקלות בחברות אחרות שפשוט לא הופצו החוצה? האם להערכתם היתה כאן רשעות או שהיתה מקצועיות פרופר? מה קרה כאן ב-3 הימים האחרונים? האם זה קשור למיכרז שקשור בטיסות לצפון?

אני גם פונה ליושב-ראש ועדת המיכרזים שיושבת על המיכרז לטיסות לצפון להישאר בתפקידו. אף אחד לא חושד פה בכשרים. אני שמעתי שאולי מישהו חשב שהוא צריך לעזוב. אני אומר שהוא לא צריך. הוועדה הזאת תעסוק במיכרז בצורה מתוקנת, סבירה ומקצועית. אבל יש בעיה מאוד קשה בעניין הזה.

ומשפט אחרון, אני חושב שכאשר מגיע שר וכשיש מנכ"ל חדש אז סביר מאוד להניח שיש תחלופות בכוח-אדם. מנהלת הוועדה ואני יכולים להעיד שבעניין הזה של מינהל שדות התעופה, או מינהל התעופה האזרחית, היו הרבה תרחישים בחדר הוועדה שליד הוועדה. באו לכאן אנשים ואמרו שהתהליכים לא היו תקינים ודיברו על הדחות. אני לא מצאתי לנכון להוציא את זה החוצה. עד שהגעתי למצב שביום ששי קראתי דו"ח שהודלף מהמינהל. אפשר לדבר במפורש ולהזכיר שמות. היה שם מר שרון ויום אחד הוא מצא את עצמו בחוץ, לא משנה מה הסיבות. הגיעו לכאן כל מיני גורמים, ניסו לעדכן אותי מכיוון שאני חבר כנסת מעורב, ואמרתי להם: רבותי, אני לא מוציא החוצה כביסה מלוכלכת. אז איך היא יצאה החוצה? אני שואל. איך קרה שביום ששי בערב קראנו דו"ח שהודלף על חברה מסויימת? אולי צריך לעשות בדיק בית במינהל.

אם ישראייר לא צריכה לטוס, תגיד לי והיא לא תטוס. אבל אם היא צריכה לטוס, תתקנו את המעוות, חד וחלק. אם אדקיע משחקת בעניין, תגידו שארקיע בוחשת, או שאל-על בוחשת, או שישאייר עושה את זה לעצמה בכוונה. אבל אני לא רוצה שאזרחי ישראל יבינו באיזשהו מקום שהם לא יכולים לטוס במטוס בגלל שמישהו אמר שיש שם בעיה ותקלה. זה מהלך אימים על הציבור.

אני רוצה היום הבהרה של העניינים האלה בצורה מאוד ברורה, ברמת מדיניות המשרד, ברמה שלכם. אני גם מבקש לקבל תשובות מה קורה עם אותו אדם שמדליף (לבד מזה שאני מאחל לו בריאות). האם הוא נהג בסמכות? האם זה נכון שבדו"ח שבו הוא נשלח לבדוק את סוגיית התקלה הטכנית הוא גם ציין דברים נוספים מעבר לתקלה הטכנית, למשל האם ישראייר ראויה להיות חברת תעופה או לא? ומה פתאום היתה לו הסמכות לכך? האם הוא היה צריך לדון במבנה החברה או במבנה התעופה?

האם יש פקידים במדינת ישראל שלא רגילים לסוגיית התחרות? ופה אני מברך את משרד התחבורה

ואת ראש הממשלה שרוצה תחרות בכל תחום. האם המינהל לא ערוך לעניין של התחרות? אני אומר לך שהמינהל כן ערוך, למדתי את מה שאתם עושים, זה יופי. אבל היום אני רוצה את הפיתוח, שניבדוק את בעיית הפאנצ'ר בגלגל של ישראייר כדי שלא יהיו למינהל פאנצ'רים יותר רציניים בעוד חודש או חודשיים כשהתחרות תהיה יותר אגרסיבית. פה מדובר, רבותי, בכסף גדול, באינטרסים גדולים ובמלחמה גדולה. טוב שהיא התחילה בפאנצ'ר. אני מקווה שהיא תיגמר שם.

אדוני המנכ"ל, בבקשה.

נחום לנגנטל:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, קודם כל, זה לא נוח לדבר היום על בטיחות בטייס אחרי האסון שהיה אתמול בחיל האוויר.

צריך לדעת שהנושא של בטיחות הטייס הוא הדבר החשוב והראשון במעלה של מינהל התעופה האזרחית. אין ספק שמבחינתנו כמשרד התחבורה כשאנחנו עוסקים בנושא של מינהל התעופה האזרחית בטיחות הטייס זה הדבר החשוב ביותר שעליו אנחנו מופקדים, עליו לא נשקוט, לא נתפשר פה במילימטר. זה צריך להיות ככה בתעופה היבשתית, זה צריך להיות כך בתעופה הימית, וכך כמובן בתחבורה התעופתית. נעשה בזה את כל מה שאנחנו רק יכולים לעשות. אני אומר את זה כנקודת הקדמה כי תיכף אני אומר דברים שיישמעו אולי הפוך, אבל צריך לדעת שזאת האקסיומה, ממנה אנחנו יוצאים, זאת ההנחה. אנחנו בעניין הזה לא נתפשר כהוא זה.

מה צריך לבדוק פה? מידי פעם נעשות בדיקות במינהל התעופה האזרחית לבדוק את כל הנושא של המטוסים וחברות התעופה, הפנים ארציות ואלה שמגיעות מחוץ לארץ. יש לנו עיסוק עם מעל 90 חברות במדינת ישראל, עם מאות מטוסים והרבה סוגי מטוסים. מינהל התעופה האזרחית שיש לו מעט אנשים עוסק בעניין הזה. בחלק מהמקומות אנחנו סומכים על הבדיקות של ארץ המוצא, על ביקורות אחרות, וחלק מהדברים אנחנו מבקרים בעצמנו. זו אופרציה שלמה. אני לא רוצה להאריך ולמנות כאן כרוכל את כל עבודתו הרבה של מינהל התעופה האזרחית.

עשו בדיקות בחברת ישראייר, הגיעו למימצאים מסויימים, עשו חקירות. אלה דברים שבאופן עקרוני צריכים להיות שיגרתיים ואסור גם להפסיק לעשות את זה. צריך לדעת, זה דבר שחייב להימשך כי זה מה שיכול לתת לנו את הביטחון של בטיחות הטייס.

אבל לא כל נושא שאתה מוצא אותו בחקירה ושאתה בודק אותו אוטומטית הופך להיות לאיזשהו אסון שכתוצאה ממנו אתה צריך להשבית וליצור איזשהי פניקה בציבור. גם לא בטוח שהמימצאים נכונים. צריך לדון בהם, צריך לשמוע גם את הגוף המבוקר, אולי יש לו מה לומר. גם לא עושים בית-דין שדה. אתה צריך להגיע למסקנות, אתה בודק. אם צריך להטיל את הסנקציות או לפעול בפעולות מסויימות, כמובן שאנחנו ניפעל, הרי לא ניקח על עצמנו את האחריות אם לא נהיה בטוחים בכל ליבנו בעניין הזה, שהדבר הזה צריך לקבל את כל הגיבוי שלנו.

קרה פה תהליך שבו בדקו איזשהו בדיקה מסויימת וכל הדו"ח יצא החוצה. לא נותר לי אלא לעשות בדק בית פנימי בתוך משרד התחבורה לברר איך זה קרה.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אני חושב שאנחנו מחטיאים את המטרה. לי כאזרח חשוב לדעת אם אני טס בחברה בטוחה או לא. השאלה אם הדו"ח הודלף או לא היא משנית. נאמרו דברים בדו"ח והשאלה היא האם אכן צריך לקרקע את החברה? האם יש אמת במימצאים האלה?

נחום לנגנטל:

אני אגיע לזה, וגם אנשי המקצוע נמצאים פה על מנת לומר מה דעתם. כל אנשי המקצוע שחוקרים נמצאים פה כדי לספק לכם נתונים. אם זה לא יספק את דעתכם אז כמובן תקבלו את ההחלטה שלכם, הרי אתם המחוקקים, אתם מקבלים את ההחלטות, לא אני.

אני אומר קודם כל שאני רוצה לעשות בדק בית לעצמי. צריך להבין שכאשר קורה כזה דבר בלי בדיקה

מלאה של הדברים האלה לגופו של עניין וכשהדברים האלה יוצאים החוצה ראשית הם יוצרים פניקה ושנית הם יוצרים פה יתרונות עסקיים לא מבטלים בענף התעופה. זה דבר שהוא בעיני חמור ביותר.

אני בערב שבת לא רואה טלוויזיה אבל ביום שישי אני עוד קורא עיתונים. אבל לא הייתי צריך לחכות עד יום שישי. התקשר אלי עיתונאי כבר בתחילת השבוע, שהוא מצא שצריך לקרקע את חברת ישראייר בגלל שאין לה מוסך. על-פי תנאי המיכרז שהם זכו במיכרז לדרום היה צריך להיות מוסך אך כבר עבר הרבה זמן ואין להם מוסך. אני לא אומר חס וחלילה כתוצאה מזה שחברת ישראייר היא צדיקה. היא באמת היתה צריכה להקים מוסך ואם היא לא הקימה מוסך זה לא בסדר. אבל כשאתה פתאום רואה את תהליך הבליץ התקשורת על חברת תעופה בישראל היום, שזה נעשה בדיוק שבוע לפני שצריך לקבל החלטה לגבי מי היא החברה שתיסע לצפון הארץ במיכרז למפעיל הנוסף לצפון, ששם ישראייר מתמודדת עם עוד חברה אחת, ופתאום כל הדברים האלה מגיעים ערב ההחלטה שלנו מי היא החברה, זה מעורר תמיהות.

מה שאני רוצה לומר פה, כדי שאני לא אגיע אליכם שוב כדי להסביר לכם האם החלטתנו באותה ועדת מיכרזים שתיקבע מי יזכה במיכרז לצפון נגועה בשיקולים זרים או לא - יום אחד הרי תקראו לי גם לגבי זה - שקשה לנו כאנשי מקצוע, כאנשים שעושים את מלאכתם נאמנה ומשתדלים להיות הכי אובייקטיביים בעולם, לתת את התוצאה הטובה ביותר לאזרחי מדינת ישראל על מנת שתהיה תחרות. כמו שיש תחרות לדרום, שתהיה תחרות גם לצפון. כמו שבדרום הארץ מ-400,000 נוסעים בעקבות התחרות תוך 3 שנים הגיע למעל מיליון איש שנוסעים ברחבי הארץ, לאותו דבר אנחנו רוצים להגיע בצפון. אבל כרגע כשמתיחלים לעשות לנו כאלה דברים, הם קצת מערערים את היכולת שלנו לקבל בשיקול דעת החלטה מה נכון והכי טוב.

אין לי אלא איזשהי הרגשה, שהיא מאוד סובייקטיבית אבל יש לה על מה לסמוך, כשערב קבלת החלטה שלנו בנושא מסויים פתאום מוצאים את זה ופתאום מוציאים את זה לתקשורת, אנחנו מוציאים את עצמנו כשאנו לא יודעים מה קורה לנו.

אני אומר את הדברים האלה על אף שהם אולי עומדים קצת בסתירה. מצד אחד דברי סניגוריה מלאה על חברת ישראייר, ומאידך הקדמתי ואמרת את מה שאמרת לגבי בטיחות הטייס. אני מודע לדואליות של הטיעון שלי, אבל אני רוצה להגיד את זה קודם כל כי הנושא מורכב.

האנשים פה יאמרו את דעתם המקצועית, האם חברת ישראייר צריכה ולו לרגע אחד להיות מקורקעת. אם היא צריכה להיות מקורקעת, נקרקע אותה. לא ניקח על עצמנו שום סיכון הכי קטן שבעולם, על מנת שחברת תעופה במדינת ישראל לא תיסע ותסכן חיי אדם.

עכשיו אני הולך להגיד משפט שאני כאדם מאמין מקווה שהקב"ה לא יעשה איתי על זה חשבון. בסך הכל מינהל התעופה האזרחית בבדיקותיו עד היום הוכיח שדווקא התעופה האזרחית של מדינת ישראל היא בטוחה יותר מאשר תעופות אחרות. אנחנו מאוד קפדנים בעניין הזה, מאוד. שלא יגידו שפתאום אנחנו קצת מתחילים לזלזל או לתת כאן קצת הנחות. פה לא צריך לעשות הנחות, צריך להיות פה הכי קפדנים שבעולם.

אם חברי הוועדה יתרשמו שאנחנו לא נותנים פה את הפיתרון הטוב ביותר מבחינה מקצועית, נקרקע מיידית. אבל אם לא, אני מציע לא לחרות לעצמנו איזשהו בור ולא ליפול שבי לאיזשהן קומבינציות כלכליות-עסקיות במערכת התעופתית של מדינת ישראל.

ודבר אחרון, אני אומר, גם כלפי עצמנו, הנוהל הזה לא צריך להיות כך במשרד הממשלה. לבושת זה כך נעשה. את הדבר הזה אני אצטרך לבדוק במשרד שלי. הוריתי על חקירה, כמו שצריך להורות על חקירה, בתוך המשרד עצמו, לבחון איך בודקים דברים כאלה ואיך הדברים האלה דלפו והגיעו לתקשורת, כי אני לא רוצה שהדבר הזה יהיה, לא ערב מיכרז בתעופה האזרחית ולא בתחבורה הציבורית ולא בספנות ולא בכל דבר אחר. אנחנו כפקידים שצריכים לשרת את המדינה צריכים לעשות את זה על הצד הטוב ביותר, נקיים מכל שיקולים זרים במשימות שמוטלות עלינו.

גדעון עזרא:

כל כמה זמן הבדיקות האלה נעשות?

היו"ר אברהם יחזקאל:

עוד מעט מר חנן ליס יגיד לך.

אליעזר זנדברג:

יש לי שאלה, בעצם במלים אחרות אמרת שיש פה מניפולציה. נעשתה מניפולציה באיזשהו מסמך על מנת להשיג מטרות זרות. למניפולציה הזאת צריך פרק זמן לפרוס אותה, כלומר לקחת את הדו"ח, להדליף אותו. כמו שאמרת, צלצלו אליך ביום ראשון בשביל לפרסם ביום שישי וכדומה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, זה לעיתון. לגבי ערוץ 2 זה ביום שישי.

אליעזר זנדברג:

השאלה שלי היא אחרת והיא שאלה כללית, לאו דווקא למקרה הזה. באיזה נקודה על ציר הזמן ברגע שעולה חשש שקורה משהו שמחייב לקרקע מטוס או חברה עושים את זה? איזה תהליך יש מרגע קבלת ההחלטה? האם זה לוקח שניות או שזה לוקח שבוע? האם זה בטוח שמקבלים תגובה?

נחום לנגנטל:

זה נעשה תוך שניות. אם אנחנו חס וחלילה שומעים על איזשהו משהו, יש דברים שזה מייד. יש דברים שזה בחקירות רוטיניות. יש פה מערכות שלמות של בדיקות. יאמרו את זה אנשי המקצוע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר ליס, אני רוצה לשאול אותך כמה שאלות.

(1) איך הגענו לאן שהגענו, קרי לאותה הדלפה?

(2) האם יש דברים דומים בחברות נוספות ואחרות?

(3) מיהי הגושפנקה הסופית להודיע באשר לבטיחותן של חברות תעופה ישראליות?

(4) האם יש גורמים זרים שמעורבים באותה הדלפה לקראת המיכרז שיהיה בשבוע הבא?

(5) מה המסקנות שאתה חושב שצריך להסיק?

חנן ליס:

אני אענה על הכל אבל אני אקדים תשובה לשאלה שנשאלתי פה על-ידי שני חברי הכנסת. חד-משמעית אני משוכנע, אין כרגע מקום לסגור את החברה. ולשאלה של חבר הכנסת זנדברג, אם צריך לסגור - זה נסגר מיידית, עוד לפני שהפטיש נוגע בשולחן. אם היה חשש כלשהו זה היה נסגר באותו רגע של הגשת הדו"ח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש שתחזור על זה שוב. האם אתה הסמכות המקצועית לענות על השאלה הזאת?

חנן ליס:

בפירוש כן. כרגע אני לא רואה שום סיבה לעצור את החברה. אני לא רואה בעיה של בטיחות טיסה. אם היה מתרחש אירוע או שזה היה מגיע למצב מסוכן, זה היה נסגר מיידית.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אני חוזר על השאלה: איך דו"ח כזה דלף? איזה מין דו"ח זה? איזה רמה מקצועית יש לו? האם יש דברים בגו?

חנן ליס:

אני אגיע לכל. מה שאני מציע, בקצרה אני אעבור על השתלשלות העניינים וזה יענה על סידרת השאלות והפניות שהיו פה.

אני אתחיל במקרה קודם אבל זה יהיה קצר מאוד. מזה כחודש מופנות אלינו שאלות על גבי שאלות מעיתונאי מסויים לגבי מצב החברה והקשר בין זה שאין להם מוסך ובין זה שהם עשו אחזקה במוסך באל-על או במוסך בשדה צבאי. ענינו על הכל, לא כיסינו כלום. למרות שלא היתה לנו בעיה עם התחזוקה בצורה כללית של החברה והכל היה בפיקוח שלנו, אני ביקשתי משני האנשים המוסמכים והבכירים בצד הטכני הנדסי, ממר פבל יורש, שהוא סגן בכיר לראש המינהל, וממר בוריס פקר, שהוא ראש מחלקת כושר אווירי לבדוק את העניין. הם הלכו שניהם 10-12 ימים לפני שהפרשה הזאת התפוצצה, אישית הם בדקו את החברה ובאו אלי ואמרו שאין לי מקום לדאגה. אני לא אומר שהכל במאה אחוז, אבל זה בסדר ובהרבה דברים זה אפילו עולה על מה שמקובל בשוק הישראלי. זה פרשה אחת.

גדעון עזרא:

אתה שלחת אותם בגלל העיתונאי?

חנן ליס:

אני לא שלחתי אותם. אמרנו שאנחנו שקטים שהכל בסדר אבל למרות זה, אם עלות תהיות אולי באיזשהו מקום, אנחנו בסך הכל בני אדם ואולי נעלם משהו מעינינו. אני לא לוקח צ'אנסים. אני מוכן להוסיף עוד בדיקות בנוסף לבדיקות הרגילות, שבדרך כלל לא הצוות הבכיר הזה עושה אותן. לפיכך הלך הצוות הבכיר ביותר שיש לי להתרשם ולבדוק.

גדעון עזרא:

מתי היתה הבדיקה האחרונה בחברה?

חנן ליס:

כל הזמן יש בדיקות. אחזקת המטוס מבוססת על הוראות יצרן, על נוהלי אחזקה. אני אתן לאנשי המקצוע להיכנס לפרטים הטכניים.

גדעון עזרא:

אני מניח, אני לא יודע, שאם לא היית שולח את האנשים לעשות את הבדיקה אז כל הסיפור הזה לא היה קורה ולא היינו יושבים פה. השאלה היא האם אתה לא היית בטוח בעצמך האם הבדיקה האחרונה שהיתה תופסת או לא תופסת?

חנן ליס:

הבדיקות נערכות לאורך כל הדרך. הבדיקה האחרונה היתה ב-8.3, לפני זה נערכה בדיקה ב-19.2, בדיקות גדולות. גם כשאתה בטוח שהמטוס בסדר, אם כולם מלחשים אז אני אבדוק ואני אעשה בדיקות נוספות, אני לא לוקח צ'אנסים. עשיתי את זה לא משום שהייתי מוטרד. אנחנו מדברים על בטיחות והצוות הבכיר הזה בדרך כלל איננו מתעסק בזה ביומיום. למרות זאת ביקשתי מהם ללכת ולהעריך מבט ולפקח על מה שנעשה והם פשוט אימתו את המימצאים שידעו והייתי שקט לגבי הבטיחות.

גדעון עזרא:

אני לא מבין את דרך העבודה. האם מחכים שעיתונאי יבוא ויגיד?

נחום לנגנטל:

חבר הכנסת עזרא, אני אסביר לך בדיוק את נוהל העבודה. יש בדיקות שגרתיות לפי הוראות יצרן.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

גדעון עזרא:

כל כמה זמן?

חנן ליס:

תלוי איזה מטוס ותלוי באיזה חברה. יש הוראות יצרן.

גדעון עזרא:

אותו מטוס בשתי חברות שונות, כל כמה זמן נערכת בדיקה?

חנן ליס:

לפי שעות טיסה.

גדעון עזרא:

אז תגיד את הכלל, כמה? 500? 700?

חנן ליס:

כל 50 שעות בודקים אותנו. כל יום בודקים את המטוס וחותרמים על המטוס. כל טיסה בודק אותנו מכונאי של החברה. אנחנו לא עורכים בדיקה יומית. מינהל התעופה האזרחית עושה בדיקה אחת בשנה, כמו טסט, שבודקים את המטוס ומאשרים ואז יורדים לו לקרביים. במשך השנה הבדיקה היא יותר סטטיסטית.

גדעון עזרא:

מתי היתה הבדיקה השנתית?

בוריס פקר:

של איזה מטוס? יש שלושה. לכל אחד מהם היתה בדיקה.

גדעון עזרא:

תגיד לי מתי. אתה לא נותן לי את הפרטים.

חנן ליס:

אני לא זוכר את זה כי זה לא רלוונטי למקרה הזה.

גדעון עזרא:

זה מאוד רלוונטי.

חנן ליס:

אני יכול להביא לך את כל הפרטים. מדובר על 3 מטוסים.

נחום לנגנטל:

לחברת ישראיר יש 3 מטוסים. אנחנו עושים בדיקות. יש שני דברים שמוטלים על מחזיק מטוסים: יש בדיקה אחת שהוא מחוייב לעשות אותה בעצמו במהלך רוטיני קבוע. על זה אנחנו מאוד סומכים ובונים כי זה משהו חשוב.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

גדעון עזרא:

גם הוא לא רוצה ליפול.

נחום לנגנטל:

בדיוק, גם הוא לא רוצה ליפול וגם הוא לא רוצה לגמור לעצמו את כל הקריירה שלו כחברת תעופה ולכן הוא עושה את המירב של מה שהוא צריך לעשות, ועל כך זה בנוי. אלה הוראות היצרן. בנוסף לזה אנחנו עושים טסט שנתי על כל מטוס ומטוס בנפרד. אם תרצה את התאריכים, תיכף נמצא ונגיד לך מתי היה לכל מטוס ומטוס הטסט שלו.

אלא מה, לפעמים יוצא רחש בשוק שאומרים: תשמע, להוא יש בעיות. אם אומר לך את זה מישהו אחד, אתה לא שם לב, אם מישהו שני אומר לך, אתה גם לא שם לב. אבל מתחיל להיות מצב שבו אתה אומר: אולי אכן יש בעיות והדבר הזה לא נודע לי. אז אני שולח שליחים שייעשו בדיקה מיוחדת.

גדעון עזרא:

אני שואל אותך שאלה, על סמך מה היתה מבוססת התלונה? מי אמר מה? אני רוצה להבין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש את הבדיקות השגרתיות, שהן הוראות יצרן, ובעקבות אותה פניה של עיתונאי ואותן שמועות ולחשופים מר חנן ליס שלח לעשות עוד בדיקה.

גדעון עזרא:

עם מי דיבר אותו עיתונאי? הוא דיבר עם מר חנן ליס? על סמך מה הוא ביסס את החשדות?

חנן ליס:

אני דיברתי עם העיתונאי והוא שאל אותי: אז אתה לא בודק?

גדעון עזרא:

אתה לא שאלת אותו על מה? אני מדבר איתך על הפקת לקחים, בא אליך עיתונאי ואומר דבר כזה, תבדוק למה הוא מתכוון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה שאומר חבר הכנסת גדעון עזרא זה שלא ראוי בעקבות אמירות של עיתונאי כזה או אחר לכאורה לעשות ביקורת. ככה הוא אומר, לא אני אמרתי.

אליעזר זנדברג:

חבר הכנסת גדעון עזרא אומר: ממתי אתה מאמין לעיתונאים?

נחום לנגנטל:

תדע לך, חבר הכנסת עזרא, אם מגיע מצב שמישהו שואל שאלה ומתחיל להיות מצב של אי-נעימות, אני שולח אנשים לבדיקה.

גדעון עזרא:

זה שקיימת תחרות פרועה בארץ, וזה שכל אחד מוכן ללכלך את המתחרה שלו, את זה כולנו יודעים. לכן צריכים להיות זהירים. אם היית אומר לי את זה, גם בלי שהייתי מכיר את הסיפור של ישראיר הייתי

אומר לך את זה מראש. זה לגיטימי שאתה כמנהל כאשר בא אליך מישהו ומתלונן אתה צריך לבדוק את הדבר עד הסוף. העיתונאי שבא אליך ואמר לך את הדברים, מי ישב איתו? אתה ישבת איתו? על מה הוא מבסס את דבריו?

חנן ליס:

תן לי לענות לך. הסיפור עם העיתונאי, וזה לא הסיפור שבגללו אנחנו פה ...

גדעון עזרא:

אתה אומר שבדקת בעקבות זה.

חנן ליס:

לא כך אני אומר. אתה לא נותן לגמור. אני אקשור את זה ואז אני אנמק לך מדוע הגעתי למסקנה חד-משמעית שאין צורך לסגור את החברה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת גדעון עזרא, הבן אדם עוד לא אמר שני משפטים וכבר קרקעת אותו. חכה.

חנן ליס:

3 שבועות עיתונאי יושב ונכנס לכולנו לוורידים כמו, אני לא רוצה להגיד כמו קרציה. הוא הביא פרטים שלכאורה, ואני לא חקרתי אותו ולא כל-כך מעניין אותי, לכאורה היה נראה לי שאלה דברים שמופיעים מתוך החברה עצמה. אחרי שעברו כ-3 שבועות והוא שאל וחקר ושאל, וענינו לו על הכל, לא היו לי שום סודות, אמרתי: למען השקט הנפשי שלי אני אבדוק. לא היה שום דבר חמור, למרות זאת החליט הצוות הטכני יחד איתי ללכת ולראות מה קורה. אולי נעלם משהו מאיתנו? אולי טחו עינינו? אני לא רואה בזה פסול.

גדעון עזרא:

האם יש לך דו"ח על מה שהעיתונאי כתב?

חנן ליס:

יש את הכתבה. אני לא קיבלתי מהעיתונאי שום דבר.

גדעון עזרא:

האם לא קראת לעיתונאי לשאול אותו?

חנן ליס:

לא, הוא לא עניין אותי כי אני חשבתי שרוב הדברים לא רציניים. למרות זה אם 10 פעמים מישהו ינדנד לי, אני אבדוק את עצמי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תגיד לי, חבר הכנסת עזרא, אם עיתונאי כותב משהו על השב"כ האם ראש השב"כ קורא לעיתונאי?

גדעון עזרא:

אם אני רוצה לתהות על המקור של הידיעה אני קורא ושואל את המקור.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

חנן ליס:

מקור הידיעה של העיתונאי לא מעניין אותי. אבל אם אני שומע טענות השכם והערב במשך כמעט 3 שבועות - עשיתי את זה עכשיו, ואני אעשה את זה גם בעתיד - אני אלך לבדוק בדיקה נוספת כי אולי טעיתי. זה בסדר וכך זה צריך להיות.

עכשיו אני אקשור את זה לדו"ח הזה. אחרי שזה נגמר והופיעה כתבה ביום שישי האחרון

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי דו"ח לאופר נעשה?

חנן ליס:

אני עכשיו מגיע לזה, אתן לך תאריכים ושעות.

היתה תקלה בגלגל של מטוס והחברה חקרה אותו. החברה הביאה את האירוע לידיעתנו, לפי הנוהלים.

אבי פישר:

היה דיווח של החברה בכלל.

חנן ליס:

לאחר שהחברה דיווחה ונקטו בצעדים שנקטו, זה נראה לנו די חמור והתלינו את רשיונו של המכונאי. בנוסף לזה מר בוריס פקר, שהוא ראש מחלקת כושר אווירי, ביקש מהמפקח מר גבי לאופר - שזה לא התחום שהוא בדרך כלל אמון עליו, הוא ביסודו מפקח אלקטרוניקה אבל הוא עוזר, מטבע הדברים אנחנו קצת קצרים בכוח אדם וכל אחד נכנס לתחומים טיפה רחבים יותר - ביקש ממנו לבדוק את האירוע הזה של הגלגל.

בתאריך 8.3.98 הדו"ח הזה הוגש למחלקת כושר אווירי, לאגף כושר אווירי, ומר פבל יורש ומר בוריס פקר הביאו את זה אלי. הבקשה הופנתה אל מר גבי לאופר ב-28.1.98 וזה לקח לו זמן. הוא סיים את הדו"ח אחרי כחודש וחצי, ב-8.3, וזה הרבה זמן. אני יכול לקרוא אותו, הוא דו"ח ארוך. אני אתן לך את התיק תיכף. אתה רוצה שאני אקרא לך?

גדעון עזרא:

תגיד לנו ב-3 מילים מה כתוב בדו"ח. מה, אני מדבר פה בחידות?

היו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, כמה עמודים יש בדו"ח?

חנן ליס:

3 עמודים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אין צורך שתקרא עכשיו את כל הדו"ח.

חנן ליס:

במסקנות בין השאר כתוב פה: "לא סיימתי את בדיקת האירוע ויש בו עדיין פרטים הלזטים בערפל. בשל חומרתם של המימצאים שמצאתי בסוף השבוע החולף ובעקבות שיחה קשה שניהלתי עם מר רמי הררי,

שהוא בכיר באחזקה, הזדרזתי להכין מסקנות כבר בנקודה הזאת. בידי כל המימצאים שהביאו אותי למסקנות המפורטות מטה ואציג אותם בפניך". עד היום אני לא הצלחתי לקבל את המימצאים שנמצאים בידיו. לאלוהים פתרונים.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

והוא לא מזכיר את המימצאים שלו פה? הוא רק אומר שיש לו מימצאים?

חנן ליס:

יש לו, אבל אני לא הצלחתי לראות אותם. "המקרה חורג מבדיקה שגרתית ואין בידי את הכלים המתאימים כדי לחקור את הנושא. לדעתי בוצעו בעניין עבירות פליליות" - על סמך מה הוא אומר את זה? הוא מוסיף ואומר "פרטי שיחת הטלפון שהתנהלה בין ממלא מקום צוות אחזקה לבין ראש צוות אחזקה תורן היא לא הסיבה האמיתית לכך שהחברה פנתה למינהל התעופה וגם לא התקלה". זאת אומרת, מדובר פה על איזה מיקרה עלום, אינני יודע מה הוא וגם לא הצלחתי לקבל פרטים. "דו"ח הוועדה הפנימית של החברה שהועבר למינהל מציג חצאי אמיתות ובעיקר סיפור כיסוי למצב טכני חמור של כל שלושת מטוסי החברה, שבא בעקבות אחזקה בלתי אחראית לאורך תקופה ממושכת" - על סמך מה הוא אומר את זה? אני לא יודע. אני יכול לקרוא את הכל אם אתה רוצה.

גדעון עזרא:

הבנתי את רוח הדברים.

חנן ליס:

נאמר פה ש"בתאריך זה וזה בוצעו זיופים שחתומה עליהם מנהלת מחלקת אבטחה. בספר הטיסות יש סימנים ברורים לניסיון טשטוש" - אין לי שום מסמכים על זה. אין רישום לתקלה. "מנהל הבטחת איכות של החברה עסוק בימים אלה יתר על המידה בעניין רכישת מטוס בואינג 737 במקום שיעסוק בהבטחת איכות" - זה לא שייך למנדט שלו, זה שייך לפוליטיקה, זה לא עניין שלו. "הסטטוס של המטוסים מעורפל ולכן יש לקרקע לאלתר את כל שלושת המטוסים ולא לאפשר הפעלתם עד שיוכח מעל כל ספק שהמטוסים בטוחים".

כשזה הונח על שולחני זה ברגע הראשון הקפיץ אותי. אני רואה פה דברים לא לעניין, והוא לא מוסמך. ומולי יושבים שני האחראים על אחזקה, מר פבל יורש ומר בוריס פקר, ולכן היה חשוב לי לציין את הבדיקה שהם אישית עשו שבועיים לפני זה כשהם התרשמו לגמרי לא כמו שהדו"ח הזה אומר. החלטתי שאין מקום על סמך זה לקרקע את החברה, שזה נימהר מידי כי יש פה שיקולים לא לעניין, לא מנמקים. בו ביום החלטתי להקים ועדת בדיקה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ומה מסקנותיה?

חנן ליס:

עוד אין מסקנות.

גדעון עזרא:

האם מר לאופר כפוף אליך? למי הוא כפוף?

חנן ליס:

הוא כפוף אישית למר בוריס פקר, ובסופו של דבר כפוף אלי.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

גדעון עזרא:

מר בוריס פקר, האם אתה לא שאלת אותו כשהוא הגיש לך את הדו"ח לגבי הפרטים?

בוריס פקר:

לא הספקתי לשאול אותו.

נחום לנגנטל:

מר גבי לאופר הניח את הדו"ח והלך. אתה רוצה לשמוע יותר טוב מזה, הוא הניח את הדו"ח והדליף. זה מה שאתה רוצה שאני אגיד לך?

אליעזר זנדברג:

הוא הניח את הדו"ח והלך אבל למחרת הוא בא לעבודה. האם קראו לו וניסו לברר איתו את הדברים?

חנן ליס:

הוא לא היה בעבודה מאז. הוא חולה.

בוריס פקר:

אצלי הונח הדו"ח ביום רביעי, ב-11.3. לא הספקתי לקרוא אותו. הוא בא אלי קרוב לשעה 4 אחר-הצהרים, שם לי דו"ח על השולחן ולא הספקתי לקרוא אותו.

חנן ליס:

וביום שישי כבר היתה הכתבה מצולמת. מתי הספיקו לצלם אותה?

גדעון עזרא:

מתי קראת את זה, באותו יום? ומה עשית?

בוריס פקר:

באותו יום קראתי את הדו"ח במשרדו של ראש מינהל התעופה האזרחית ואז הוחלט להקים ועדת בדיקה.

גדעון עזרא:

האם לא קראת לאיש?

בוריס פקר:

האיש לא היה מאז בעבודה.

הו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להבין, מה שקורה הוא, מכיוון שנקבעה נורמה חדשה, הניחו על השולחן שלך דו"ח ואתה אמרת, רגע, עכשיו 3:45, אני אחכה עוד יום. האם מה שאתה אומר שבינתיים זה כבר הגיע לתקשורת?

חנן ליס:

לא. אני רוצה להפריד בין הסיפור של הדו"ח של מר גבי לאופר וההדלפות לבין חברת ישראיר. אני רוצה

קודם כל לטפל בחברה. הוקמה ועדת בדיקה והתמנו 3 אנשים לוועדת בדיקה: "הנכם מתמנים כחברי ועדה לבדיקת נוהלי האחזקה של חברת ישראייר. יושב-ראש הוועדה הוא מר מנחם שיף. הינכם מתבקשים לבדוק נוהלי אחזקה של מטוסי חברת ישראייר ויישומם, התאמתם לדרישות מינהל התעופה ונוהלי חברה פנימיים. הינכם מתבקשים לשמור על סודיות מירבית בכל מהלך ביצוע עבודתכם. דו"ח סופי של הוועדה יוגש לראש המינהל".

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה יודע מה, מי שרצה להשיג פה משהו כבר השיג את שלו.

גדעון עזרא:

אתה לא מדבר עם הבן אדם שהגיש לך את הדו"ח ואתה כבר קובע שתהיה ועדת בדיקה?

חנן ליס:

אני דיברתי עם הבן אדם ומפאת כבודו אני לא רוצה "להרוג" אותו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ברגע שהוקמה כבר ועדת בדיקה זה אומר, בצדק או לא בצדק, שיש דברים בגו. מחר מה יהיה בעיתון? יאמרו: רבותי, הוקמה ועדת בדיקה לבדוק את הדברים שקשורים בחברת ישראייר.

אליעזר זנדברג:

וועדת הבדיקה עדיין יושבת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

והיא עדיין יושבת על המדוכה. אני רוצה להבין ולשאל האם יכול להיות שהמינהל לא בדיוק מתאים את עצמו לעידן של תחרות? זה די חמור.

חנן ליס:

לא. אני חושב שאתם טועים בגדול, ותרשה לי לענות לך. אם מגיע דו"ח כזה ומחליטים שצריכים לסגור את החברה, סוגרים את החברה.

גדעון עזרא:

סליחה, זה מינהל לא תקין שכאשר אתה מקבל דו"ח אתה לא מדבר עם כותב הדו"ח וישר אתה ממנה ועדת בדיקה. איך קורה דבר כזה?

חנן ליס:

אבל זה לא נכון. אתה מכניס לי מילים לפה. אני דיברתי עם כותב הדו"ח.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אז תגיד לנו מה הוא אמר, אם זה נכון או לא נכון, נשמע מה הוא אמר.

חנן ליס:

לא אמרתי שלא דיברתי עם כותב הדו"ח. דיברתי עם כותב הדו"ח ואני גם אגיד על מה דיברנו. אני משוכנע לחלוטין, ואנשי המינהל הבכירים משוכנעים לחלוטין, שהדו"ח הזה הוא לא מהימן, הוא לא מקצועי ואין סיבה לקרקע, אבל מינהל תקין שעובד נכון לא מתעלם מזה אלא חייב להקים ועדת בדיקה, וזה מה

שעשינו.

רצית לשמוע מה שאמרתי לו. אני לא יודע אם אני צריך להגיד את זה בפוחם הזה. נאמרו דברים אישיים קשים מאוד, ששמו לי סימן שאלה עוד יותר גדול על הדו"ח, ולמרות מה שקרה - ואני לא אומר שהוא הדליף, ובשלב זה עוד שום דבר לא דלף מהמשרד, בסך הכל 7 אנשים ידעו - נאמרו דברים אישיים קשים מאוד. האדם הזה קשור עם מכונאי אחר שהיה חבר טוב שלו ופוטר מהחברה והתאבד. גלשו דברים לעניינים אישיים קשים מאוד. אני לא רוצה לפגוע בכבודו.

אליעזר זנדברג:

הוא אומר לך פה שיש איזשהו מסמך מזויף. כשדיברת איתו האם שאלת אותו על סמך מה הוא כתב את זה? האם שאלת אותו את השאלה הזאת?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנחנו נכנסים כרגע לשלב הרכילות, מי התאבד, מתי ולמה. השאלה העיקרית היא מה שהעלה חבר הכנסת גדעון עזרא. כלומר, מה הוא תהליך קבלת ההחלטות, מה המהירות שבה מתקבלת החלטה, האם הוקמה ועדת בדיקה, ולמה עכשיו, והאם באיזשהו מקום זה עלול לפגוע.

אליעזר זנדברג:

אבל מעבר לזה, אם אדם מגיש דו"ח והולך הביתה, נעזב את הסיטואציה, הוא אומר לך שבאיזשהו סעיף פה נאמר שיש זיופים. כשהוא אומר את המילה "זיופים" זאת מילה מאוד כללית, זה מסקנה משפטית. האם שאלת אותו על איזה זיוף מדובר?

חנן ליס:

תן לי לענות לך. הוועדה הוקמה בבוקר והוועדה הזאת היתה אמורה לחקור אותו לפרטי פרטים.

גדעון עזרא:

אני גם הייתי עובד מדינה. אני שואל אותך, קיבלת דו"ח חמור, האם קראת לאיש?

חנן ליס:

אני דיברתי איתו בטלפון כי הוא לא הופיע לעבודה.

גדעון עזרא:

זאת אומרת שאתה הקמת ועדת בדיקה על סמך שיחת טלפון, על סמך דברים חמורים שאולי מחייבים לסגור את החברה גם בלי ועדת בדיקה.

חנן ליס:

לא על סמך שיחת טלפון. זה לא נכון. אני פועל על סמך עובדות. אני חושב שהדרך הטובה ביותר לבדוק ולברר את הדברים זה להזמין אותו לוועדת הבדיקה.

גדעון עזרא:

כאן מדובר בח"י אדם, צריך קצת אחריות. אתה מקבל דו"ח חמור, קראת לעובד שלך, דיברת איתו בטלפון. הוא אמר לך א' ב' ג' ד'. האם אתה מעלה את זה על כתב, כן או לא? לא מעלים על הכתב ומקימים ועדת בדיקה? אולי צריך לסגור את החברה באותו יום? האם זאת דרך עבודה נאותה? זה ניהול תקין?

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה שאומר חבר הכנסת עזרא, שבאותו יום צריך היה לסגור או את החברה או את המינהל.

חנן ליס:

אני חושב שזה הטעיה וזה לא רציני. אתה לא נותן לי לדבר, אני לא מספיק לומר שתי מילים וכבר סוגרים לי את הפה.

נחום לנגנטל:

אני רוצה להסביר פה משהו, רבותי חברי-הכנסת, תיראו, מה בעצם חובתנו של ראשי מינהל התעופה האזרחית, ובכלל של משרד התחבורה במדינת ישראל, על חברת תעופה? אתה צריך לעמוד על-פי הוראות היצרן ולהעמיד את המטוסים לטסט אחת לשנה. אם האנשים האלה עומדים בדברים האלה, חזקה עליהם שהם בסדר. מידי פעם אתה צריך לעשות איזשהן בדיקות מדגמיות, להיות בשטח ולעשות איזשהן הכשלות או דברים מידי פעם על מנת לתפוס אותם בבוחני פתע, כי מדובר פה בחיי אדם. זה פחות או יותר העבודה השגרתית.

גדעון עזרא:

אבל אתה לא יודע להגיד לנו מתי היו הטסטים.

נחום לנגנטל:

מר בוריס פקר, תבדוק מתי נעשו הטסטים, מה היום ומה השעה, וכשתהיה מוכן תרים את היד.

אחרי זה באים ואומרים לך שיש איזשהו רחש בשוק כביכול יש בעיה בבטיחות הטייס. אומרים לך את זה פעם ופעמיים ושלוש. עכשיו יש לך שתי אפשרויות שתוכל לעשות: או להגיד שאתה לא בודק, כי אתה לא נכנס כרגע לעניינים האלה כל זמן שאתה עומד לפני מיכרז שאתה רוצה לעשות אותו בשיא האובייקטיביות; מצד שני אתה אומר לעצמך, ואולי ושמא וכי - הרי מדובר בחיי אדם, בוא תן לי לבדוק. ואז אתה מוציא מישהו שייבדוק דיסקרטית איפה הדברים האלה עומדים ואתה מזהיר אותו, ואתה מזהיר את עצמך ומזהיר את כולם. בואו נבין את הרגישות, באיזה אטמוספירה אנחנו נמצאים ומתי באו האזהרות האלה על מנת שלא ניפול.

וכך הוא שלח את אותו אדם לעשות את הבדיקה. מה נעשה שאותו אדם שבדק את זה הביא מסמכים ביום רביעי בשעת סגירת המינהל, סמוך לשעה 4 אחר-הצהרים, הביא איזשהו דו"ח, שם אותו והלך.

אתה קורא את הניירות וזה נראה על פניו דו"ח מאוד מאוד מאוד לא רציני, נקודה. עכשיו עומדות בפניך שתי אפשרויות. אתה יכול לחקור את האיש לגבי הדברים שהוא הביא וכך לדעת האם הוא דיבר שטויות ואז לסגור את התיק, למרות שזה חוקר שהוא שלך, לסגור את התיק ושוב לומר שעולם כמנהגו נוהג ולהמשיך הלאה. מה עוד שבמקביל אתה שולח את האנשים הכי רציניים מבחינה טכנית שלך שיבדוק - על אף שהם בדקו את זה גם לפני זה - כדי שהם ישתיקו אותו בהשתקה הכי גדולה שיכולה להיות, ששלושת המטוסים עומדים בבטיחות הטייס הכי גבוהה. מר פבל יורש ומר בוריס פקר הם שני האנשים הכי בכירים שיש במינהל, שהם יותר מאשר החוקר. ואז עומדים לרשותך שני דברים: דו"ח מפוקפק, שכרגע עוד לא התרשמת שהוא דו"ח רציני, וממילא עדותם של מר פבל יורש, שהוא הסגן הבכיר, ומר בוריס פקר, שהוא ראש המחלקה, ואז אתה אומר שלפי שניהם אתה מחליט שאין שום סיבה בעולם לקרקע את החברה.

עדיין נשארת עוד חוליה אחת חלשה, של איזה נורה אדומה שמהבהבת מרחוק. אולי בכל אופן מר גבי לאופר כן צודק? ואולי שניהם טועים? ואולי הדו"ח שלו הוא גם כן נכון. אז מה? מאחר ושניהם הרבה יותר בכירים ממר לאופר וגם הדו"ח על פניו נראה במהותו שלא כל-כך צריך להישמע לו, אתה אומר שאתה מחליט החלטה לא לקרקע את החברה, ויש לך כתפיים מספיק רחבות כדי לקבל את ההחלטה הזאת.

זאת ההחלטה הלגיטימית ביותר שהוא קיבל בניסיון העניין. אבל הוא עשה טוב, מאחר ומדובר פה בבני אדם ובבטיחות טייס הוא אמר: אני עדיין ממשיך לבדוק את זה עד אשר אני אוכל לשלול באופן פרמלי גם את מסקנותיו של מר גבי לאופר.

גדעון עזרא:

אבל אף אחד לא נותן הסברים לאף אחד על מה שהוא כותב בכלל. הוא לא נותן הסברים. האם אתה שאלת את שני הצדדים?

נחום לנגנטל:

עם האנשים הבכירים הוא ישב והם הניחו את דעתו. על סמך מה שהם אמרו הוא קיבל את ההחלטה.

גדעון עזרא:

לא נורא אם לא עשו תהליך נכון פעם אחת, זה קורה.

נחום לנגנטל:

על סמך זה שהוא לקח את סגן המנהל הבכיר במינהל ואת ראש המחלקה, על סמך זה הוא קיבל את ההחלטה. הרי הוא לא היה לוקח על הכתפיים את ההחלטה לתת לחברה לטוס כשיש מישהו שאומר שאולי יש שם משהו שהוא לא בסדר. על סמך זה הוא קיבל את ההחלטה, בלי מר גבי לאופר, כי היתה לו המסקנה שלהם.

אבל כדי שחס וחלילה לא יהיה עוד איזשהו משהו, עדיין נשארת פה איזשהי חוליה מסויימת של טענות שהשמיע אדם מסויים, לפיכך מחליט ראש מינהל התעופה האזרחית להקים ועדת בדיקה, שתפקידה יהיה לבדוק את הדברים שאומר מר גבי לאופר.

זה חלק מהעניין כי אנחנו כרגע גם רוצים לשלול באופן פורמלי - לדעתנו זאת רק שלילה פורמלית, היא לא יותר מזה - שלילה פורמלית של מה שמר גבי לאופר עשה.

רבותי, יכלנו לדלג על שלב, יכלנו להגיד למר גבי לאופר לזרוק את הדו"ח שלו.

גדעון עזרא:

אבל יש שלב שאסור לדלג עליו, דהיינו שלב השיחה עם מר גבי לאופר.

נחום לנגנטל:

תבין מה קרה מיום חמישי עם מר גבי לאופר. ביום חמישי האיש לא היה בעבודה. ביום שישי לא עובדים. היום אנחנו נמצאים ביום שני, ביום ראשון הוא גם לא היה. ביקשנו שהוא יגיע לשיבה הזאת.

תבין מה קורה, זה חלק מהתמיהה הגדולה, שגם היא נחקרת, לא על-ידי מר חנן ליס אלא על ידי ביחידת הבטחון של המשרד והמשמעת, איך קורה מצב שעובד שלי בשעה 4 אחר-הצהרים שם דו"ח כזה וזה עובר לעיתונאים? הרי אילו היה מדובר פה באמת בחיי אדם אז אותו עובד היה צריך לרדת למנחת או לשדה התעופה ולעצור בגופו את המטוסים, אם מה שהוא אומר פה זה נכון. מה זאת אומרת, מניחים דו"ח והולכים הביתה לישון? זה מה שאני מצפה מפקיד שלי? לכן זה חמור מאוד. לכן זה נועלה יותר מתמיהות ומסימני שאלה על קשרים מסויימים שקיימים פה.

אז כזה אדם שם דו"ח ביום רביעי אחר-הצהרים, ביום חמישי הוא איננו, ביום שישי בכלל לא עובדים אז הוא גם לא מגיע לעבודה. נגיד לגירסתו שהוא צודק. מה הוא חושב שיהיה בינתיים באותו מצב? האם הם צריכים לטוס או לא צריכים לטוס? נניח אם גירסתו נכונה אז האם לא באים ועומדים על זה בכל הכוח? הרי הוא עצמו רשאי לעצור, הוא יכול לתת הוראה לעצירת המטוסים.

בוריס פקר:

יש לו זכות לקרקע מטוס.

נחום לנגנטל:

יש לו זכות לקרקע מטוס אבל את זה הוא לא עושה, הוא רק כותב את הדו"ח.

אליעזר זנדברג:

אתה לא הקראת את סעיף 13 בדו"ח שלו, שם הוא אומר: "לא יתכן שחברת ישראייר, שפעלה כפי שפעלה, תמשיך להפעיל מטוסים לצד חברות בעלות שיעור קומה, כמו אל-על וארקיע." זה מסביר את הכל.

נחום לנגנטל:

עכשיו אני מסביר לך את הסוף של העניין. נותר לך לבוא ולהתרשם האם כשאומרים לך אנשי מקצוע מהמדרגה הראשונה במעלה, יותר ממר גבי לאופר גם מבחינת ההיררכיה התיפקודית של המינהל, אומרים לך שהם בדקו ושזה להנחת דעתם. אני הרי לא מבין בכלל במטוסים, לא יודע מאיזה צד עולים, אבל המומחים אומרים את מה שהם אומרים, יש דו"ח שעל פניות נראה כמוכח מתוכו שיש בו דברים שהם פרובלמטיים, נאמר את זה כך. אותו אדם שיש לו סמכותו ואפשרות לעצור את המטוסים לא עוצר אותם אלא בוחר לתת גיליון מאשים נגד חברה מסויימת, כדי שייצא אותו הד כמה שאכן קרה. אחרי זה אתה גם לא מצליח לתפוס אותו בשיחה פנים אל פנים.

גדעון עזרא:

אז אתה עושה ועדת בדיקה?

נחום לנגנטל:

לא, אתה מקבל על עצמך את ההחלטה קודם כל לא לקרקע את החברה כי היא לא צריכה לסבול, זה דבר ראשון.

גדעון עזרא:

אז למה הוקמה ועדת בדיקה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת גדעון עזרא, מה אתה היית מציע שהם יעשו?

נחום לנגנטל:

אם תגידו לי עכשיו פה שאתם על אחריותכם מוכנים לומר לי לבטל את ועדת הבדיקה כדי לשאול את מר גבי לאופר, הייתי עושה את זה. אבל האם אתם הייתם לוקחים על כתפכם את זה? גם אם רק אדם אחד אומר משהו, אני אעשה הכל כדי לשלול את דבריו ולבדוק. אני עושה את הבדיקה הכי קפדנית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, אדוני, תן לי בבקשה את מועדי הבדיקה שעשיתם.

בוריס פקר:

יש פה גם לדוגמא צילומים של הבדיקות שנערכו לשני מטוסים, יש פה תעודות כושר טיסה ומתי זה נעשה. דרך אגב, כאשר עושים בדיקות גם המפקחים חותמים שהם עשו בדיקות. זאת הבעיה השגרתית, הטסט השנתי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני בכוונה לא רוצה לעסוק בעניינים האישיים. נשמע את מר פבל יורש ואחריו את חברת ישראייר.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

פבל יורש:

אני בעצם אחראי על כושר אווירי במינהל התעופה האזרחית.

נחום לנגנטל:

אתה עושה עוול לעצמך כי אתה נראה צנוע. תבינו, כל התעשייה האווירית של מדינת ישראל יכולה לפעול אך ורק אם מר פבל יורש חותם להם על רישוי המטוסים או לא. תבינו, מינהל התעופה האזרחית בכושר שלה זה לא איזה יחידה קטנה. זה אחד מהדברים החשובים ביותר לכלכלת המדינה. מר פבל יורש נחשב כמבקר של ה-FIA, הביקורת האמריקאית, לצורך רישוי מטוסים. זאת הרמה של האנשים שלנו.

פבל יורש:

אני רוצה לענות לשאלה בקשר להודעות שאנחנו מקבלים. אפילו כשאנחנו מקבלים הודעות אנונימיות אנחנו בודקים אותן, ואני ממשיך אישית לבדוק. כל קריאה של אדם שהיה במטוס, גם אם לפעמים אומרים שטויות, אנחנו הולכים ובודקים. אני חושב שזה בסדר גמור.

אני לא רוצה לעשות עוול לבן אדם, אני רוצה להגיד שמר גבי לאופר הוא בן אדם טוב ומפקח טוב. אני אישית הייתי בשבת אצלו ודיברנו על המקרה. לא נכנסתי לתוכן הדברים ולפרטי הדו"ח. כשאני ראיתי את הדו"ח אני התייחסתי אליו לא כאילו שאני לא מאמין לו. אני מכיר את האיש והתייחסתי לדו"ח כאילו אני כן מאמין. אבל עוד פעם, שיקול הדעת שלי הוא לא רק על סמך דו"ח אחד. יש בדיקות מקיפות שאנחנו עושים במשך כל השנה, במיוחד בישראייר, בגלל שזאת חברה חדשה ובגלל שאנחנו יודעים שבחברה היו בעיות. אנחנו 17 פעמים עשינו מיבדקים על החברה הזאת במשך שנה וחצי. לא שמעו דברים כאלה על חברות אחרות בגלל שזו חברה צעירה ובגלל שאנחנו רוצים לעשות פיקוח כמו שצריך.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אם תוכל לומר במילה אחת, האם החברה בטוחה? האם הכל בסדר? הדו"ח הזה סתם עשה מניפולציה? האם תוכל להגיד את זה לציבור?

פבל יורש:

אין שום בעיה. אני מבדיל בין החברה לבין המטוסים. במטוסים של חברת ישראייר אפשר לטוס.

אבי פישר:

שמי אבי פישר, נמצאים איתי מר נוחי דנקנר, שאנו מייצגים את בעלי החברה החדשים - בעצם אנחנו בסך הכל 3 חודשים בענף וזו קבלת הפנים שעשו לנו ביום שישי - מר ישראל הראל, מנכ"ל החברה, שבמשך 40 שנה עשה את כל קשת התפקידים בענף התעופה, היה בתפקיד בכיר מאוד בחברה מתחרה ועבר אלינו, מר גיורא אורן, אלוף משנה במילואים, לשעבר מפקד טייסת בחיל האוויר וטייס ראשי של החברה.

אני רוצה לומר לכם את הדברים הבאים: מונופולים, ביחוד מונופולים שקיימים 50 שנה, אוהבים תחרות בענפים אחרים. כניסה לענפים שבהם סף הכניסה הוא גבוה ודורש תשתית היא דבר מאוד בעייתי. ובכלל פתיחת השמיים במדינת ישראל לתחרות, זה הרי לא היה דבר טריוויאלי, עברה דרך בג"צים. אחרי 50 שנה בסך הכל לפני 2-3 שנים התחילה התחרות.

אנחנו הקמנו את החברה רק לפני חודשים ספורים. את החברה הקימו בהרבה עמל ובהרבה כסף יזמים מעפולה והם הגיעו למסקנה שבאיזשהו קטע הם חייבים להתחזק עוד יותר. כאשר אתה נאבק במונופול בענף כזה אתה חייב להיות פי 5 יותר טוב, אתה חייב להטיס את המטוסים החדשים ביותר.

אני רוצה להגיד לך, חבר-הכנסת עזרא, ואני אומר את זה בהצהרה, אנחנו מטיסים במטוס החדש ביותר שטס בקווים הפנים-ארציים במדינת ישראל. זו הצהרה חד-ערכית. זה המטוס המוביל מסוגו בעולם. אני לא רוצה להגיד על האחרים, אני רק אומר שבחברות אחרות לא קיים מטוס כזה. המטוס הזה עלה פי 5 או פי 6 מהמטוסים המקבילים שטסים. במטוס הזה יש מערכות שלא קיימות במקומות אחרים, מדובר על

מערכות פנימיות של מיחשוב שיש להן יכולת לתחקר תקלות שפשוט לא קיימות בציוד אחר. המטוס הזה הוא המטוס הכי מתקדם שקיים והוא מטוס שבסך הכל טס בעולם שנים ספורות.

אני רוצה לומר פה גם על האנשים האלה ממינהל התעופה האזרחית, שאני פוגש אותם היום בפעם הראשונה מפני שאנחנו בסך הכל לא מהענף, באנו והשקענו לפני 3-4 חודשים ממיטב כספנו כדי באמת להרחיב את החברה. לא הסתרנו את הכוונה שלנו. אם לחברה כזאת אין מאסה קריטית, היא לא תשרוד. אי אפשר להשאיר חברה כזאת אם לא תהיה לה כמות מסויימת של מטוסים, היא פשוט לא תוכל להתקיים כלכלית, היא לא תגיע לנקודת איזון כלכלית. אנחנו אמרנו שאנחנו נכנסים, משקיעים מיליוני דולרים כדי להרחיב אותה. כמו שבאילת היום יש לציבור שתי אופציות והציבור יכול לבחור בין שתי חברות, ואגב אני משוכנע שזה גם משפר את המפעיל הקיים, התחרות משפרת, יהיה גם כך בצפון הארץ ויהיה כך גם בקווים אחרים, שעדיים אין בהם תחרות.

בשבועות האחרונים הגיעו אלינו שמועות שאוספים עלינו חומר. אני אומר לכם - ואני חוזר שוב שאת מר ליס אני פוגש בפעם הראשונה כאן וכך גם את האנשים שיושבים לצידו - יש לנו אמון מלא במערכות האלה במדינת ישראל. אומר אף יותר מזה. גם אני בא עם רקע של כל הקורסים הרלוונטיים בצבא עד קורס מג"דים. אין דבר יותר בסיסי במערכות כאלה מאשר תיחקור אמיתי ובדיקה של התיחקור, על זה כל העניין מיוסד כשאנחנו עוסקים בחיי אדם.

מה מדובר פה ומה קרה לנו? החברה עצמה דיווחה על תקלה שאומרים לי שהיא תקלה קלה, תקלה בגלגל. אני לא מחיל האוויר, אני מהשיריון, אבל כך אמרו לי. החברה יזמה פנייה, עשתה ועדת בדיקה פנימית שהגישה דו"ח בן 3 עמודים, שמפרט בפתיחות גדולה, ממש בהשתפכות, את התיחקור של הגלגל הספציפי. אנחנו חברה צעירה ורוצים להיות פי 5 גם יותר בטוחים מפני שאנחנו יודעים שיחפשו כל דבר אפשרי כדי לקרקע אותנו. לא רק כדי לקרקע אותנו, גם כדי לקרקע את המיכרז לצפון.

גדעון עזרא:

וגם כדי שהמטוס לא יפול.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני חייב לצאת לכמה דקות. אני מבקש מחבר הכנסת גדעון עזרא לנהל את הישיבה בינתיים.

אבי פישר:

מר עזרא, התקלה היתה באמצע חודש ינואר. אנחנו הגשנו את מסקנות ועדת הבדיקה הפנימית שלנו באמצע ינואר. כל יום עשויות לצאת תוצאות המיכרז לצפון. בינתיים האיש הספציפי מונה לבדיקה באמצע חודש ינואר. מה פתאום ביום שישי בערב, לעיני כל עם ישראל, יוצאת כתבה כזאת? אנחנו אנשים שפעילים בתחומים מסויימים, עם איזה שם ומוניטין, יש לנו משפחות וילדים, רק עכשיו נכנסנו לתחום, והנה אני קורא את הדבר הבא. אני יושב עם המשפחה שלי, רואה טלוויזיה ורואה את המטוסים ממריאים ואומר הכתב: מדובר בחברה שצריך לקרקע אותה, ומקריא: "אחרי כל הדברים 6 פעמים טסה חברת ישראיר אבל דו"ח ועדה פנימי של מינהל התעופה אומר שזוהי חברה ללא תחזוקה וללא פה וללא שם". ואז שאלו את מר ליס ומר ליס אומר שלא רק שהדו"ח הוא לא דו"ח של המינהל אלא ש"מינהל התעופה מדגיש עוד כי לו היה חשש ולו הקטן ביותר" - פריים, יום שישי בערב, נותנים התרעה ליושב-ראש ועדת הכלכלה של הכנסת שיהיה זה דבר גדול - "לו היה חשש ולו הקטן ביותר כי מטוסיה של חברת ישראיר אינם בטיחותיים ראש מינהל התעופה לא היה מהסס לקרקע אותם". אומר הכתב: "בתגובה לדו"ח שחיבר הודיע לנו מר גבי לאופר - להלן: הנעלם - כי הוא מתכוון להעביר עוד הערב את מימצאיו למשטרה. מר לאופר הוסיף כי ההוכחות שלו מוצקות, כמו מילים כתובות באבן, והוא הזהיר מהמשך הטיסות של ישראיר".

חבר הכנסת עזרא, אנחנו טסים בציוד הכי חדיש. האנשים האלה, אני אומר לך שאני לא מכיר אותם, לא פגשתי אותם, אני פוגש אותם כעת בפעם הראשונה בחיי, והם קבעו שאין שום בעיה, אך את כל עם ישראל במהדורה של יום שישי מזהיר מישהו שאומר שהוא ממינהל התעופה מהמשך הטיסות בחברה. אנחנו יזמנו את הבדיקה הפנימית ואת ההודעה למינהל התעופה על כך שהיה לנו פנצ'ר בגלגל וב-3 עמודים ניתחנו את הפנצ'ר הזה בחודש ינואר. האיש ממונה בחודש ינואר. עומד לצאת כל יום מיכרז לצפון ובו ביום, פונקט, כתבה של 2 עמודים שכותרתה היא "מיגדלים באוויר". אגב, הכותב של הכתבה הוא מזוהה עם משפחה מסויימת, עם אינטרס מסויים. יש צילום על חצי עמוד של מטוס ואזהרה לעם ישראל.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

יש מערכת שלמה שבמשך שנים עמדה ועבדה מול מונופולים והאנשים האלה עומדים בלחצים אדירים. כל עוד זה היו חברה מעפולה שיש להם חברת תעופה אז מילא, אבל לאחר שבאו עוד גורמים השקענו הון תועפות בחברה הזאת ואנחנו הולכים להרחיב אותה (כמובן, אם לא יקרקע אותנו). אם לא יקרקע אותנו אז למי שטס לצפון תהיה אפשרות לבחור בין שתי חברות, ואני מקווה שלא יעצרו את המיכרז הזה. אם יעצרו את המיכרז, יש גורם אחד שמרוויח, אותו גורם שימשיך לטוס לבד, הוא בטוח מרוויח.

אני אומר לכם בצורה חד-משמעית, לא יכול להיות, זה כמו להשוות F15, מטוס בן 7-8 שנים, למטוסים הרבה יותר ישנים. עם כל הכבוד, ויש לי כבוד גדול לחברה המתחרה, אני לא רוצה להכפיש אותה.

שלמה חנאל:

אבל אתה עושה את זה בפועל.

אבי פישר:

לא, אני לא עושה את זה. אני אומר כאן מימצאים חד-ערכיים בהקשר הזה. אנחנו טסים היום במטוס הכי חדיש במדינת ישראל. אז אפשר לקנות מטוסים כאלה, שעולים פי 6, ולהתחרות. אפשר להוריד את המחיר, כמו שאנחנו הפחתנו את המחיר, ואפשר כך להתחרות. לא יתכן שאני אשב עם משפחתי ביום שישי בערב ואקרא ואשמע שמזהירים מפנינו.

שלמה חנאל:

אני מוחה על השקרים ועל הרמיזות המכוונות הלאה.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

סליחה, אנחנו יושבים ושומעים. הוא לא הזכיר במילה אחת את ארקיע והוא לא אמר שום דבר. אתה סתם מתפרץ.

אבי פישר:

האנשים האלה עומדים בפני לחצים בלתי רגילים. פה מדובר באמת על כסף גדול. הבעיות הן הרבה יותר מורכבות. אנחנו מופעלים משדה דב ואתם רואים איפה יורדים ממטוס שלנו - 150 מטר מהטרמינל, צריך ללכת בגשם וברוח - ואתם רואים איפה נוחתים אחרים. יש בעיות תשתית. אני אומר, מעבר לכל הקשיים יש בעיות להיכנס לענף מהסוג הזה. אנחנו בעד שקיפות, אנחנו בעד זה שהדברים יפורסמו, אין לנו שום דבר להתבייש בו. עקב כל השמועות האלה אנחנו מקדמים בברכה את הבדיקות האלה.

לאה ורון:

האם חברת ישראייר טסה רק לאילת?

אבי פישר:

חברת ישראייר טסה בשלב הזה אך ורק לאילת. אנחנו טסים גם מספר טיסות מוגבל לקפריסין ואנחנו מצפים כל יום להחלטה על הצפון.

שלמה חנאל:

קודם כל אני מוחה בתוקף על הנימה שנשמעה כאן ממר אבי פישר.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

הוא בסך הכל אמר שיש להם מטוסים חדישים ובטוחים. הוא לא אמר מילה עליכם.

שלמה חנאל:

לא אנחנו מעורבים בפירסום, לא אנחנו מפעילים לחצים. יושבים פה אנשי מינהל התעופה האזרחית ויגידו לי אם איפשהו מופעלים עליהם איזשהם לחצים. הרמיזות האלה, במקום לעשות את הדברים הנכונים מכפישים את היריב, זה דבר יפה מאוד.

מאחר ומדובר פה על בטיחות טיסה, אנחנו בארץ, זה נכון שאנחנו 50 שנה בעסק, לנו יש מערכת תשתית מפותחת. אנחנו נמצאים בפיקוח של מינהל התעופה, יש להם משרד אצלנו בהאנגר. יושב מפקח כמעט על בסיס יומיומי. לא מזמן נעשתה לנו בדיקה שנתית על-ידם.. אנחנו מפקחים על-ידי מכון התקנים, שבמקרה היום עושה עלינו פיקוח. יש לנו גם ביקורת של מכון התעופה האמריקאי, ה-FIA, שעושה עלינו פיקוח וחיל אוויר שעושה עלינו ביקורת.

(חבר הכנסת אברהם יחזקאל חזר לשבת בראש הישיבה)

גדעון עזרא:

יש לי שאלה, הרי מה שקרה להם יכול היה לקרות גם לך. מה ההצעה שלך על מנת שדבר כזה לא יקרה?

שלמה חנאל:

זה נכון. אני אתייחס גם לזה. מאחר ונאמרו פה דברים אז גם אני רוצה להגיד את הדברים שלי.

לנו יש שני מרכזי אחזקה, יש מרכז אחזקה בשדה דב עם שני האנגרים ומרכז אחזקה בנתב"ג עם עוד האנגר אחד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי העניין הזה אני מבקש רגע לעצור. אדוני, אני רוצה להודיע רשמית בשמו של מנכ"ל משרד התחבורה, שהיום או מחר תתבצע פנייה למנכ"ל רשות שדות התעופה, שייקצו מקומות בכל שדות התעופה, כולל במרכז הארץ, כולל בשדה התעופה דב, להאנגרים לחברת ישראייר. כי אם התברר לי שיש שם מקום לבקבוקי ויסקי אז יש שם גם מקום לבטיחות ולתקינות לחברת ישראייר. אני אומר שזה על דעתו של מנכ"ל משרד התחבורה. אנחנו ניפנה היום למנכ"ל רשות שדות התעופה. אני אומר את זה רק כדי לחזק אתם צריכים שיהיה לכם, אבל שיהיה גם לאחרים.

שלמה חנאל:

אין לנו שום מניעה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להעיר עוד הערה לפרוטוקול. מכיוון שאני מכיר טוב את אשי ארקיע ואני מוקיר אותם, אני חושב שכולם בעד תחרות: ארקיע בעד תחרות, אל-על בעד תחרות, משרד התחבורה בעד תחרות, ישראייר בעד תחרות. זאת אומרת, זו סתם היתה מהומה על לא מאומה.

שלמה חנאל:

אני הסתייגתי בהיעדרך מהאשמות שפה נאמרו כמעט במפורש. אדוני, לא היית כאן בחדר. הוא אומנם לא אמר את השם המפורש אבל ...

גדעון עזרא:

רגע, מר שלמה חנאל, שמעתי אותך פעם אחת, פעם שניה, פעם שלישית, גמרנו. בוא נעבור הלאה. אנחנו לא התרשמנו כמוך.

ועדת הכלכלה (241)
16.03.98

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אומר עוד פעם, על דעתם של חברי הכנסת דהאמשה, עזרא ודעת, אין היום חברה אחת שלא ראוייה, כולן ראויות לטוס, כולן בטוחות, כולן בסדר. לא רמזנו, ומי שרמז ייקח את זה בחזרה. עכשיו בוא תתייחס לשאלות של חבר הכנסת גדעון עזרא, בבקשה.

שלמה חנאל:

אני חושב שהנושא הזה של ההדלפות זה דבר שגובל בחיי אדם וצריך להילחם בזה בכל דרך אפשרית. אתה יודע יותר טוב ממני איך נלחמים בהדלפות, אם בכלל אפשר. כל התעופה מבוססת על זה שכל תקרית וכל אירוע וכל חצי תקרית מדווחים ונחקרים, על מנת להסיק מסקנות להבא. כל טייס מדווח על כל אירוע, וכל דיווח עובר למינהל. זה בא ראשית מחמת החובה שבחוק ושנית גם החובה שבמצפון. אין ספק שההדלפות האלה הן חמורות. זה שלמטוס יש איזשהו אירוע חירום ועוד כשהמטוס לא נחת וכבר ברדיו משדרים כמעט בשידור ישיר את חילופי הדברים עם המגדל וכל מיני כאלה דו"חות ודיווחים, זה בסופו של דבר יעלה בחיי אדם. אני חושב שצריך להילחם בזה בכל דרך. איך להילחם? באמת בזה אני לא יכול יותר להוסיף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה משפט יפה מאוד לסיכום. האם מישהו מהנוכחים רוצה להעיר עוד משהו?

ישראל הראל:

אני מנכ"ל חברת ישראיר. אני בא מענף התעופה עם וותק די רב, בסך הכל אני מעל 40 שנה כבר בתעופה. מילאתי מגוון של תפקידים, בתחום הטכני, בתחום המבצעי ובתחום האווירי. אני יכול להרגיע את חברי הכנסת, את יושב-ראש הוועדה ואת כולם, שרמת הבטיחות בחברה שלנו היא מהגבוהות שקיימות. ניהול הבטיחות - ואני השתלמתי אישית באוניברסיטה בארצות-הברית איך לנהל בטיחות בחברות תעופה - מתבצע בהתאם לתקנים.

אנחנו מוקירים את מינהל התעופה האזרחית, אני מכיר אותם מספיק שנים, ליוויתי אותם בכל מיני תפקידים שביצעתי. האינפורמציות זורמות בהתאם לאירועים ומזה אנחנו מסיקים מסקנות, מזה אנחנו למדים ומזה אנחנו משפרים את הבטיחות. תהיו רגועים, הציבור במדינת ישראל יכול להיות רגוע שהבטיחות בחברת ישראיר היא מהטובות ומהגבוהות שישנן. אני כממונה על המערכת הזו דואג לכך אישית אפילו. יש לנו אנשים ברמה הגבוהה ביותר שקיימים ושייכלנו להשיג.

גדעון עזרא:

יש לי רק הערה אחת. אני חושב שצריכה להיות הפקת לקחים במינהל התעופה האזרחית על האירוע המסויים הזה. אני מדבר פה על כל ההיבטים שלו. כמה שזה ייעשה יותר מהר כך ייטב. מצד אחד יש פה דבר מוזר, יש תקלה בחודש ינואר ולוקח לו כמעט חודשיים לגשת לבדיקה ולהגיב בדו"ח לא מלא.

אבי פישר:

דו"ח בדיקה של החברה כבר הוגש באמצע חודש ינואר.

גדעון עזרא:

אני לא מבין איך זה קורה. זה לא תקין. צריך לעשות הפקת לקחים.

עבד-אלמאלכ דהאמשה:

אנחנו צריכים להנחות פה גם את מינהל התעופה האזרחית להודיע לציבור שהכל יפה ותקין ובטוח. לא צריך להתרשם מהתקלות האלה, שהן בכלל מוזרות, וצריך לאפשר תחרות ולאפשר לחברה הזאת, שנראית לי מקופחת, אכן לטוס. עד עכשיו הם לא מקבלים כמו האחרים, צריך לתת להם. זו חברה טובה, חדשה, בטוחה, אז למה שלא תהיה תחרות? אני כאיש הצפון רוצה לטוס צפונה עם האנשים האלה.

חנן ליס:

אני חושב שמיצינו את הנושא. אני מקבל את ההערה של חבר הכנסת עזרא ואנחנו נפיק לקחים. נבחן את הכל מחדש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש לסכם את הדיון.

ראשית, אני חושב שכל חברות התעופה, החל בגדולה ביותר אל-על, המשך בארקיע, וגמור בישראייר, ובטח תהיה חברת תעופה רביעית, כולן מברכות על קיומה של התחרות. אף אחד לא מתכוון חלילה לפגוע בחברה השניה, לא באמצעות הדלפות ולא באמצעות מעשים פסולים חלילה, כולם ישרי כפיים וכולנו רואים בתחרות ערך עליון.

נקודה שני, אני חושב שראוי שסוגיית המיכרז תיבדק בצורה מקצועית, על-ידי אנשי מקצוע. אני חושב שראוי שהכל ישוקלל - למרות שהבעיה שמטרידה אותי שכל החלטה שלא תתקבל תהיה עכשיו בעייתית, כי כל אחד יוכל לטעון טענות בעניין. אבל זה המצב.

אני קורא למינהל להתאים את עצמו לעידן של תחרות. זה אומר שכאשר יש אירוע לא יתכן שיקבלו תשובה רק אחרי חודשיים. מה לעשות, כשיש תחרות יש יצרים, וכשיש יצרים אז גם פקידי ממשלה וגם חברי כנסת צריכים לעבוד מהר יותר, לא עד 3:45 כשבשעה 4 אומרים שלום והולכים הביתה. כי מה קורה? הדברים האלה מוצאים את עצמם מעבר לפקיד הממשלה, הם מגיעים היום לתקשורת.

אני חושב שאף אחד לא התכוון שייגרם נזק, לא לארקיע, לא לאל-על, ובוודאי לא לישראייר. לכן התשובה של ראש המינהל, שאומרת שהפנצ'ר הזה לא מקרקע את ישראייר, לא את חברת התעופה ולא את הדרך שלה ולא את העתיד שלה, היא חשובה מאוד. מנקודת מבט מקצועית אסור שייוצרו תהליכים כאלה שבהם משיהו מסיבות כלשהן מדליף מידע כזה. ברגע שהעניין יבדק לעומק אנחנו בעוד כחודש נשב איתכם, נבוא אליכם לסיור ביוזמתנו לבדוק מה המסקנות שלכם, האישיות והעקרונות.

אני רוצה לומר שאחת הבעיות היא שיש לא מעט אנשי מקצוע טובים כמוכם שלפעמים לא רגילים לנורמות חדשות שפתאום נגרמות, כמו הדלפות וכדומה. אבל מה לעשות, העולם משתנה, התקשורת מגיעה לכל מקום והיא מנהלת את חיינו, ועכשיו גם תנהל את חייכם.

לכן אני מאחל לכולם בהצלחה.

חנן ליס:

בנושא הזה, ישנם אנשי מקצוע מעולים בארץ. תעזרו לכך שיתאפשר לנו לקלוט אותם, ובכך נעשה הרבה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:55