**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 113**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ז' בכסלו התשס"ז (28 בנובמבר 2006), שעה 09:30**

**ס ד ר ה י ו ם**

**תקנות הטיס (הגבלות זמן תפקיד ודרישות מנוחה לדיילים), התשס"ו-2006**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

אליהו גבאי

דב חנין

יואל חסון

דוד טל

שלי יחימוביץ

יעקב כהן

אופיר פינס-פז

רונית תירוש

**מוזמנים**: עו"ד צביה בלאו - הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות

בדרכים

אודי זוהר - ראש רשות התעופה האזרחית

יואב לבנה - ראש תחום תקינה, רשות התעופה האזרחית

אבי אורון - משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

עו"ד עומר שלו - מזכיר החברה והיועץ המשפטי, אל-על

עו"ד איילת אורן - הלשכה המשפטית, חברת אל-על

עו"ד אהוד שבתאי - מזכיר החברה ויועץ משפטי, חברת ארקיע

עו"ד שרון פלדמן - סגנית היועץ המשפטי, חברת ישראייר

עדי בר - מנהלת הצבת צוותים, חברת ישראייר

דנה רימר - עוזרת יו"ר האגף לאיגוד מקצועי, ההסתדרות

החדשה

עו"ד אלתרמן - יועצת משפטית, ההסתדרות החדשה

סמי מתתיה - ועד עובדי אל-על

משה שרביט - ועד עובדי אל-על

יוסי לוי - ועד עובדי אל-על

טליה פינדלר ליבק - ועד עובדי ארקיע

חיה לסטיגזון - ועד עובדי ארקיע

צחי וייס - כלכל, ארקיע

מנחם זלמנוביץ - דייל אוויר ראשי, ארקיע

יניב רוזנאי - מתמחה, ועדת הכלכלה

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**תקנות הטיס (הגבלות זמן תפקיד ודרישות מנוחה לדיילים), התשס"ו-2006**

היו"ר משה כחלון:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות הטיס (הגבלות זמן תפקיד ודרישות מנוחה לדיילים), התשס"ו-2006.

במסגרת החקיקה החברתית שמתבצעת לאחרונה מוסדר בתחומים שונים נושא של שעות עבודה ומנוחה, שאני חושב שהוא נושא חשוב, ואפילו חשוב מאוד. אני חושב שהגיע הזמן שכל המשק וכל התחומים יהיו מוסדרים. גם נושא צוות האוויר הוסדר. היום אנחנו דנים בנושא של הסדרת שעות עבודה ומנוחה לדיילות ודיילים. מיותר לציין את החשיבות ואת האחריות שיש לדיילות והדיילים במהלך הטיסה, ושגם להם מגיעים תנאים סבירים, כמו שמגיע לכל בן-אנוש. שר התחבורה פנה אליי בבקשה להסדיר את הנושא, לקיים דיון ולהתקין את התקנות האלה, ואנחנו כמובן נענינו בשמחה, ואנחנו כאן לצורך זה. אני מאוד מקווה שהאורחים כבר דיברו ביניהם, כי לא צריך לקבל כאן הכרעות והחלטות כי אני חושב שבאמת השכל הישר והערכים הבסיסיים אומרים שכולם צריכים לראות עין בעין את הסדרת השעות וכמובן הענקת התנאים הבסיסים לאדם שעובד.

דוד טל:

הצעה לסדר. בהמשך לדברי אדוני, וזה נכון, הוועדה הזאת בדרך כלל נוהגת כך ואנחנו מאוד שמחים שהגורמים המקצועיים הרלוונטיים באים בדברים עם כל הגורמים הרלוונטיים האחרים, אבל כאן לצערי ישיבה כזאת לא התקיימה בין משרד התחבורה או המשרד הרלוונטי עם נציגי ההסתדרות שהוא הגוף שמגן על העובדים. אני חושב שזה יהיה נכון אם אדוני יורה למשרד התחבורה לבוא בדברים עם נציגי ההסתדרות כדי שזה יחסוך לוועדה ולא יבזבז את זמנה בכל מיני חשבונות של שעות, ימים, שבועות וכולי.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. מה שעומד על הפרק הוא לא הזמן שלנו. אנחנו נשב כאן ונעשה מה שדרוש. נדון, ונשתדל לנצל את הבמה הזאת ואת מסגרת הדיון הזה כדי לשמוע את הצדדים ולנסות להגיע להסכמות, אם לא להכרעות.

שלי יחימוביץ:

התקנות כפי שהן מוגשות כאן, עוד לפני שאני אכנס לתוכנן, בדברי ההסבר שלהן יש משום הטעייה. הן מוגשות לנו כאן כתוצר מוגמר, אמנם לא מוגמר לחלוטין וטוב שכך, כאשר בדברי ההסבר לתקנות נכתב למשל ש"לאור המצב הגישו ועדי הדיילים בקשה לרשות התעופה האזרחית להתקין עבור הדיילים תקנות מיוחדות". לכאורה זה נכון אלא שנציגי הדיילים פנו לפני ארבע שנים ומאז איש לא דיבר אתם. הם פנו והייתה להם אג'נדה משלהם, והייתה להם רשימת צרכים משלהם, אבל אף אחד לא התייחס לרשימת הצרכים הזאת. כך שלהציג את הדברים כאילו זה נעשה בתיאום עם נציגי הדיילים, יש בזה משום הטעייה.

הטעייה נוספת. "לאחר קבלת התייחסותם ולאחר שמיעת נציגי חברות התעופה, נציגי הדיילים ונציגי ההסתדרות הכללית החדשה, הוכנסו תיקונים רבים לתקנות על-פי בקשת חברות התעופה". הסיפא יפה. כלומר, הכול כתוב בשפה שהיא קצת תמוהה בעיניי ולא כשרה בעיניי, ואפילו אני רוצה לקוות שזה נכתב בתום לב, אבל מקריאת ביעף של הפסקה הזאת אפשר לחשוב שהייתה הידברות עם ההסתדרות, ולא היא. ההידברות היחידה האוטנטית שבאה לידי גמר בתקנות האלה זו ההידברות עם חברות התעופה. כלומר, כל התקנות האלה הותקנו מבלי לדבר עם הדיילים ועם ההסתדרות.

יש לכך ביטוי מאוד מאוד ברור בתקנות ואני רוצה לתת דוגמה. כיוון שאני לא אהיה בדיון על התקנות עצמן, חשוב לי להביא דוגמה כדי שתבינו עד כמה העוול כאן הוא חמור ועד כמה לו היה יושב דייל יחד עם האנשים האלה, הם היו מבינים איזו איוולת יש כאן.

למשל, "לא יעסיק מפעיל דייל ולא יעסוק דייל ברציפות לזמן תפקיד העולה על 14 שעות, 16 שעות, 18 שעות". הכול יפה וטוב, אבל בסעיף הבא כבר יש ביטול של כל המגבלה הזאת על שעות תעסוקה ונאמר "לא יראו מפעיל או דייל כעובר על הגבלות זמן התפקיד בטיסה שתוכננה להסתיים במסגרת ההגבלות ושהתאחרה בהגעה ליעדיה עקב נסיבות שאינן בשליטתו של המפעיל". אתם מבינים מה זה נסיבות שאינן בשליטתו של המפעיל? מזוודה מתעכבת, קוראים כמה פעמים לנוסע שנמצא בדיוטי פרי, מזג אוויר, שלא לדבר על חפץ חשוד. אין כמעט טיסה נורמאלית. כלומר, הפסקה הבאה מבטלת באחת את כל המגבלה על שעות עבודה רצופות של דייל.

אני רוצה להבהיר משהו. לו הדיילים היו עדיין כפופים לתקנות צוות אוויר, לא היינו נמצאים כאן, אלא שכאן מתקנים תקנות מיוחדות לדיילים, תקנות שמפרידות אותם מצוות אוויר. בסיפא של הדברים, בסופו של הדיון שלצערי אני לא אהיה עד סופו, בוודאי שצריך לומר שהתקנות אסור שירעו את מצבם של הדיילים, לעומת תקנות צוות אוויר שחלות עליהם היום, ויש להם תעודות צוות אוויר.

פרט אחד קטן לסיום. בכל התקנות האלה בהן שעות העבודה של דייל אין להן סוף והן לא מוגבלות, כי כל דבר קטן משנה לחלוטין את מצבם, אין אפילו מילה על כיסא לשבת בו, שעה שהיום בתקנות הטיס נאמר ש"איש צוות אוויר, צריך לשמור לו מושב נוח, לא מתקפל, למנוחה של לא פחות משעתיים". זה נעלם. כלומר, את כל השעות האין סופיות האלה עושים בלי כיסא. חילקתי לכם מכתב שממש במקרה שלחתי לפני שבוע לאל-על אחרי שידידי יושב-ראש ועדת חוקה, חוק ומשפט, חבר הכנסת מנחם בן-ששון, חזר מטיסת אל-על מניו-יורק לתל-אביב ובדרכו לשירותים ראה שתי דיילות נחות על ארגזים כחולים במטבחון. כיוון שהוא לא רצה להביך אותן או לסבך אותן, הוא לא שאל אולי מרצונן הן בכלל יושבות על הארגזים במטבחון, אולי יש להן כיסא אבל הן בחרו לשבת על הארגז ולא על הכיסא. יש לי חשד סביר להניח שלו היה להן כיסא, הן היו מעדיפות לשבת על כיסא.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו פותחים את הדיון. אודי, בוא תסביר לנו את התקנות.

אודי זוהר:

אני רוצה להתחיל במחאה.

שלי יחימוביץ:

סליחה אדוני. נמצאים כאן נציגי הדיילים ואפשר יהיה בהמשך לשמוע אותם כי הם יודעים יותר טוב מכולם איזה תקנות הם צריכים.

היו"ר משה כחלון:

את חושבת שהבאנו אותם לכאן לקישוט?

שלי יחימוביץ:

סליחה.

אודי זוהר:

האמת היא שאני מרגיש כמו בן דוד של בלעם. אני חשבתי שאני בא לברך ונשמע כאילו אני יוצא מקלל.

הטריגר לעבודה הוא בטיחות בטיסה. כדאי להבין שלדיילים יש תפקיד בבטיחות הטיסה במטוס. אם המפעילים השונים גם רוצים שהם יגישו קפה, זה לא בעיה שלי. אני מסתכל על זמני התעסוקה של הדיילים בזווית של בטיחות הטיסה. נקודה. אני לא מתעסק לא עם ועדי עובדים, לא עם ההסתדרות, לא עם הסכמי עבודה ולא עם אף אחד אחר. המנדט שלי במדינה הזאת הוא לשים את הסטנדרט המינימאלי המחייב לבטיחות הטיסה. חשוב להבין את הנקודה הזאת. אגב, בעבר דיברו עם ההסתדרות. הסאגה הזאת מתגלגלת והוויכוח כאן הוא בין 10 ל-13 שנים. כל השנים הללו יש קבוצת אוכלוסייה של דיילים שאין להם בחוק בתוך איזה מסגרת מותר להעסיק אותם. זה נכון שבחברת אל-על, במסגרת הסכמי העבודה מעסיקים אותם במסגרת אחת, בחברה אחרת מעסיקים אותם במסגרת אחרת של שעות עבודה ומנוחה, ובמסגרת אחרת מעסיקים אותם אחרת.

אני נחשפתי לזה כאשר מישהו הגיע אליי וביקש שאתן לו אישור לטוס מנקודה א' לנקודה ב' כי צריך, ואחרי שעתיים חזרו אליי ואמרו לי שזה חורג מזמן התעסוקה של הדיילים שלהם, וחברה אחרת בישראל עושה את זה. שאלתי, אין פה סטנדרט? מסתבר שאין.

צריך להבין שאנחנו לא ממציאים את הגלגל. לקחנו את התקנות האמריקאיות, FAA.

שלי יחימוביץ:

אז הכול בסדר.

אודי זוהר:

אני מוחה גם על ההערה הצינית הזאת כי אני לא פופוליסט. לי יש תפקיד.

שלי יחימוביץ:

גם אני לא פופוליסטית ואני מבקשת שתטען את טיעוניך בלי להשחיל רמזים.

אודי זוהר:

את עלבת בי כשאמרת שאני ניסיתי להטעות את הוועדה בדברי ההסבר.

שלי יחימוביץ:

אני מבקשת שתענה עניינית לדברים שלי.

אודי זוהר:

אני עונה.

היו"ר משה כחלון:

אני לא שמעתי שהוא אמר שאת פופוליסטית. הוא אמר שהוא לא פופוליסט.

שלי יחימוביץ:

השתמע מהדברים.

היו"ר משה כחלון:

בדקת את זה אתו.

אודי זוהר:

אם מתנצל, אם כך חשבת.

שלי יחימוביץ:

כל פעם כשבאים לדבר על זכויות של עובדים, מאשימים בפופוליזם. אני נורא מצטערת, אבל זה לא ככה. בעיניי לגונן על האינטרסים של ההנהלה, זה פופוליזם.

אודי זוהר:

אני לא חושב שאת יכולה להגיד לי או להטיח בי את זה שאני מגן על העבודה של ההנהלה.

היו"ר משה כחלון:

הוויכוח הוא לא ביניכם. שלי, תודה רבה.

אודי זוהר:

בארצות-הברית יש שני בעלים יותר מאלף הבעלים שאולי יש במדינת ישראל. בסופו של היום צריך להבין מה התפקיד של הדייל. הדייל בקצה הטיסה. אם יש אירוע בטיחותי, הוא צריך לדאוג להוציא את כל הנוסעים בתשעים שניות. זה היעד שלו. כשאני טס בחברות – וכדאי שגם אתם תסתכלו – כשלחבר'ה אין מגבלת זמן תעסוקה, הם מגיעים – בז'רגון של הילדים – זומבים לקצה הטיסה, ואיך ימלאו את תפקידם? אני חושב שהתפקיד שלי ושלכם זה לשים איזושהי מסגרת שאומרת שאנחנו מבטיחים את זמן התעסוקה המרבי של העובדים, אנחנו מבטיחים את זמן המנוחה המזערי שניתן להם בין טיסה לטיסה או בין פעילות לפעילות, כי אחרת אנחנו פוגעים באנשים האלה.

היום אין בחקיקה במדינת ישראל כמה זמן מותר לאדם הזה לעבוד בשבוע. המעסיק שלו יכול להעסיק בלי לתת לו בכלל לנוח. הלכנו למשהו, יצאנו מאיזשהו עוגן של מישהו שהשקיע בזה הרבה מאוד חשיבה, וגם בו קצצנו דרך אגב. כי כשאתה מסתכל על התקנה האמריקאית, אפשר גם לעבוד עשרים שעות.

דוד טל:

ויכול להיות שאתם יכולים גם לטעות?

אודי זוהר:

בוודאי. אם אתם תגידו לנו שאתם חושבים שטעינו, אנחנו נלך, נלמד ונבוא להסביר.

היו"ר משה כחלון:

להסדיר מקום ישיבה לדייל, אתה חושב שזה יתרום לבטיחות?

אודי זוהר:

לכל מטוס, תלוי במספר הנוסעים שיש בו, יש מספר מושבים. דייל לא יכול לטוס בעמידה. לדייל צריך להיות כיסא לצורך שימוש בתפקידו. הכיסאות גם ממוקמים במקום שבו הדייל זמין לדלתות, לפתחי היציאה. זה תפקידו והוא חייב שיהיה לו כיסא.

דב חנין:

למה זה לא כתוב?

אודי זוהר:

זה כתוב מקום אחר. גם לא כתוב שלטייס צריך להיות כיסא.

צחי וייס:

אנחנו טסים בגובה של 37 אלף רגל ושיהיה ברור שהכיסא שיש לנו, הוא לא כיסא.

אודי זוהר:

כשטסים בצוות מתוגבר – גם של דיילים וגם של טייסים – מכיוון שאף אחד לא טס בעמידה, יש את הכיסאות הריקים האלה למנוחה של האנשים במהלך הטיסה.

משה שרביט:

יש דיילים שיושבים על ג'מפ-סיט.

אודי זוהר:

ג'מפ-סיט זה גם כן כיסא.

היו"ר משה כחלון:

הבנתי מה קורה כאן. אנחנו נתחיל לקרוא את התקנות ולפני כל הצבעה נשמע את הגורמים הרלוונטיים. לא תעבור הצבעה לפני שכל הנוגעים בדבר ידברו.

דב חנין:

לפני זה, כמה שאלות קונספטואליות כי הדברים שאנחנו שומעים מעוררים שאלות.

היו"ר משה כחלון:

אתה רוצה לשאול אם צריכים את התקנות?

דב חנין:

אם צריכים את התקנות האלה. לפני שאתה מגיע לפרטים, איך מגדירים דייל, בואו נאמר כמה משפטים על הקונספציה.

אני קראתי את התקנות שלכם ואני מניח שאודי יוכל לתת לי תשובה.

היו"ר משה כחלון:

אתה לא נותן תשובה, אודי. בתוקף זה שאתה חבר כנסת נתתי לך לדבר, אבל הוא לא יענה לך.

דב חנין:

אני מקווה שתוכל לתת לי תשובה ולומר לי איך הגעתם למספרים שהגעתם אליהם, למה זה דווקא 14.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת חנין, אני מתפלא עליך. אני אומר לך שנגיע לסעיף ונדבר עליו, ואז תקבל את כל התשובות. אתה רוצה שהוא ישיב לך עכשיו?

דב חנין:

עוד לפני הסעיף. אני מבין ממך שהלכתם לפי מודל אמריקאי פחות או יותר. יש הבדלים גדולים בינינו לבין ארצות-הברית, קודם כל בנושאים של בטיחות בטיסה. הבעיות הן אחרות. המודל האמריקאי, זה שאתה אומר לי שיש, ממש לא משכנע אותי ולא מרגיע אותי לרגע.

מעבר לזה, יש שאלה מאוד בסיסית של זכויות עובדים ואני מתפלא שאתה לא רואה כחלק מהתפקיד שלך הכולל להקפיד גם על ההיבט הזה בהסדרה של הדברים. אני אומר את הדברים באופן מקדמי לפני שניכנס לפרטים, פשוט כאיזושהי תגובה מיידית לדברים שאתה אמרת.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. הדיון מתחיל עתה בהקראת התקנות. כל תקנה שנקריא, יתקיים עליה דיון וכל אחד יוכל לומר את דבריו.

מאיה אלטרמן:

הערה לסדר. חשוב לי לומר שלדעת ההסתדרות אין מקום לתקנות האלה. יש תקנות הטיס אנשי צוות אוויר והדיילים נכנסים להגדרה של אנשי צוות אוויר והם אנשי צוות אוויר לכל דבר ועניין. לכאורה יש תקנות שמסדירות את הנושא. הם אנשי צוות אוויר. התקנות הקיימות מסדירות זמני טיסה, חופשות וכולי.

היו"ר משה כחלון:

אתם בקטגוריה של צוות אוויר?

מאיה אלטרמן:

לפי ההגדרה. הגדרה של איש צוות אוויר אומרת: "איש צוות המפליג ברישיון עובד טיס", מה שיש להם.

אודי זוהר:

אין להם רישיון.

מאיה אלטרמן:

"והממלא תפקיד מבצעי הדרוש להפעלת כלי טיס בזמן הטיסה". אם כן, התפקיד שלהם הוא תפקיד מבצעי. יש פה תקנות מאוד מסודרות ומאוד מפורטות. לקחו ויצרו תקנות חדשות מאוד חסרות. לקחו בעצם מתקנות הטיס ומחקו כל מה שלא נוח לחברות התעופה. כדי להחיל את תקנות הטיס של אנשי צוות אוויר צריך לעשות תיקונים מעטים, יכול להיות, אבל אין הבדלים מהותיים בין טייס לדייל. לדעתנו אין הבדלים בכלל שמצריכים להתקין תקנות נפרדות ועוד כאלה שמרעות את התנאים.

אם הולכים וקובעים תקנות נפרדות לדיילים, אז בונים עוד משהו מהתקנות שיש להם מתקנות צוות אוויר טיס. למה ללכת לתקנות שהן יותר גרועות? אם יש תקנות טובות, למה זה צריך להיות שונה? בנוסף לכך יש לנו הערות פרטניות על כל סעיף וסעיף וגם על הסעיפים החסרים. אני מניחה שזה לא יכול להיות מנוסח עכשיו לחקיקה, למרות שאם יהיה צורך אני אעשה את זה, אבל עמדתנו לא נשמעה. שלחנו מכתב אחד ולא ישבו אתנו.

היו"ר משה כחלון:

לא ישבו אתכם?

מאיה אלטרמן:

לא ישבו אתנו. אני חושבת שלפני שהגעתי להסתדרות הייתה יוזמה מצד ועדי הדיילים וההסתדרות הייתה מעורבת. ראיתי בחומר שהייתה ישיבה אחת בשנת 2002. פנינו, ביקשנו דיון עם השר, עם הצוות המקצועי, אבל לא ישבו אתנו.

צחי וייס:

ברשותך, אני מבקש שתיים-שלוש דקות כדי להבהיר ואני חושב שהדברים יהיו הרבה יותר ברורים. כאשר אני אומר שהדברים יהיו יותר ברורים, אני משער שזה גם על דעתם של חבריי מאל-על ומישראייר, למרות שאני לא רואה כאן את הדיילים מישראייר כי כנראה אסרו עליהם להגיע לכאן. גם בפעם הקודמת הם לא הגיעו.

יוסף לוי:

מרגיז אותי שההנהלה מייצגת את העובדים.

צחי וייס:

אני רוצה לשאול את חברי הכנסת שטסים בנוחיות, אם זה במחלקת תיירים ואם זה במחלקה ראשונה או ביזנס, האם אתם בעצם יודעים מה תפקידו של הדייל חוץ מלהגיש לכם קפה כי בסופו של דבר אנחנו רק מגישי קפה, לפי מה שנראה, אבל זה לא.

תפקידו של הדייל קודם כל בחברת התעופה ובמטוס הוא לחלץ את הנוסעים בזמן של תשעים שניות, דקה וחצי, מטוס בוער או כל תקלה אחרת או כל תאונה שאירעה במטוס במהלך הטיסה. זה התפקיד העיקרי שלנו ועל זה אנחנו נאמנים, ועל זה החברה מחנכת אותנו. זה צריך להיות ברור ולהיות על השולחן. אנחנו יודעים לעשות את זה הכי טוב בעולם.

אחרי שהבנו שהתפקיד שלנו הוא תפקיד קצת יותר אחראי, בואו נדבר על כך שלא יתייחסו אלינו כלאחר יד כפי שמינהל התעופה מתייחס אלינו, ואני אומר את זה בריש גלה כי זה ממש מגוחך ואני אפרט.

קודם כל, אנחנו הדיילים בעד תקנות. לא בעד התקנות האלה אבל אנחנו בעד תקנות. למה אנחנו בעד תקנות? כי זה נותן לנו מימד של מסגרת. החברות לא בעד תקנות. למה? כי הרי כייף להיות בתחום האפור. יכולים להעסיק אותך 24 שעות, אפשר להטיס אותך לברזיל, לשהות שם 15 או 17 שעות או 24 שעות, לטוס ללוסאקה וכולי. התקנות מדברים על שעות מנוחה ולא על מקומות מנוחה. שלא יטעו אתכם ולא ינסו לבלבל בעובדות. ג'מפ-סיט זה לא מקום מנוחה, זה לא מושב. לטייס אתה נותן מקום מנוחה מושלם.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לעזור לך אבל אתה מבזבז את הזמן שלך בבדיקה אם הדיילים מישראייר כאן כן או לא, להסביר לנו מה זה טייס, מה זה מטוס ומה זה ג'מפ-סיט. אתה אמרת משפט אחד שהוא משפט מפתח והוא שאתם בעד תקנות. בוא תסביר לנו באיזה מסגרת ותעשה זאת בשני משפטים כי בזה נגמר הזמן שלך.

צחי וייס:

התקנות האלה הן תקנות לא רציניות. הוא אומר ששלוש שנים מנסים לתקן תקנות, אבל האם השר שלך יודע ששניים וחצי העמודים שהעתקת מתקנות הטייסים ומחקת את מה שאתה רוצה למחוק לקח לך שלוש שנים? בושה וחרפה. השר שלך חתם על זה? אני לא בטוח שהשר שלך יודע על מה הוא חתם.

אנחנו מבקשים הגדרה, האם אנחנו צוות אוויר או לא צוות אוויר, וזה לא מופיע בהגדרות.

היו"ר משה כחלון:

אם אתה רוצה תשובה, השר חתם.

אודי זוהר:

אני מתאפק כי היושב-ראש אמר לי להתאפק.

צחי וייס:

אם אנחנו צוות אוויר, שיוגדר שאנחנו צוות אוויר. אם אנחנו לא צוות אוויר, יש לזה משמעויות חמורות מאוד שאתה לא מרשה לי להיכנס אליהן בגלל קוצר הזמן. המשמעויות הן חמורות מאוד גם מבחינת חברת התעופה וגם מבחינתנו. צריך לומר לנו מה אנחנו.

היו"ר משה כחלון:

הסעיף הראשון מדבר אם אתם צוות אוויר, כן או לא.

צחי וייס:

אנחנו לא. תקרא.

היו"ר משה כחלון:

אני רואה שלא.

אודי זוהר:

הם כן רוצים להיות.

צחי וייס:

אנחנו רוצים להיות כי אז יש לזה משמעויות מאוד חשובות.

אנחנו מבקשים מהוועדה, כדי למנוע אי-נעימויות – וכמובן שזה לא אישי, ממש לא אישי ביני לבין אודי זוהר – להחזיר את התקנות לרשות תעופה אזרחית, להורות להם לשבת עם הדיילים, להגיע להסכמות.

אודי זוהר:

אתם רוצים למשוך את זה עוד שלוש שנים?

צחי וייס:

לא. לקצוב להם זמן של שלושה חודשים, חודשיים, כי זה אמנם לקח שלוש שנים, אבל אני אומר לכם שבשבועיים אפשר לפתור את הבעיה.

משה שרביט:

אני רוצה להראות כמה התקנות האלה הן דרקוניות וקיצוניות. במכתב של השר נרשם תקנות שעות עבודה ומנוחה. זאת אומרת, לפי החוק עובד שעובד היום שמונה שעות, מגיע לו ארבעים דקות לאכול, ולא יותר מזה. הוא עובד 18 שעות, 20 שעות ויותר, אבל בכל התקנות המכובדות האלה לא אמרו שהדייל ישב ארבעים דקות לאכול. למה? זה לא נוח לחברת התעופה. היא צריכה להקצות לו מקום שהוא ישב לאכול, וזה מקום שצריך לשלם עליו. אני היום מנהל שירות. אני הייתי כלכל ראשי ואני יכול לומר לדיילים שישבו לאכול או שיעמדו לאכול, אבל היו מנהלי שירות שלא נתנו לדיילים לשבת ולאכול. אתה טס ללונדון, אתה חושב שתגיע ללונדון ואז תשב לאכול, אבל לא, בלונדון אתה צריך לשמור על המנקים שעולים למטוס. שמרת עליו, הוא סיים את הניקיון, אתה אומר שעכשיו תשב לאכול, אבל לא, עכשיו אתה צריך לעשות בדיקה ביטחונית, להרים את כל המושבים שקיימים במטוס, לבדוק שלא הכניסו לך פצצה. אחרי שגמרת את זה, אתה חושב שעכשיו כבר תשב לאכול, אבל אומרים לך לא, עכשיו אתה מקבל נוסעים שחוזרים לישראל. זמן הקרקע הוא שעה וחצי בממוצע ואז אתה חוזר לארץ. אז נכון שאנחנו עומדים ואוכלים. נכון שבהסכם העבודה של אל-על במקומות מסוימים יש הקצאה של מקומות מנוחה לצוות והם יושבים ואוכלים, אבל הכול תלוי בטוב ליבו של המנהל באותו מקום. אתם מכובדיי התקנתם תקנה ואמרתם שהדייל צריך לחלץ תוך תשעים שניות, אבל לא מצאתם זמן לתת לו לאכול.

אני לא מבין איך אתם רוצים שאדם יעבוד עשרים שעות ויותר כאשר בחוק הטיס קבוע שעתיים מנוחה על עשרים שעות עבודה ויותר. אני אגיד לכם איך לא קבעתם את זה, כי בנספח כתוב שקיבלתם רק את ההערות של חברות התעופה ולא התייחסתם להערות שלנו. כתוב שלקחתם את התקנות ותיקנתם אותן לפי בקשות חברות התעופה ואת זה כותב משרד השר.

קריאה:

העתיקו את התקנות בלי כמה סעיפים.

אופיר פינס-פז:

אני מודה שאני מתוודע לעניין הזה בפעם הראשונה, אבל זאת לא פעם ראשונה שאני רואה דיילים עובדים כי טסתי בחיים שלי וזו באמת עבודה מאוד מאוד קשה ואין שום ספק בכך. אני מקווה שהשכר הוא גבוה כי העבודה היא קשה. אין ספק שלא עושה רושם שהולכים לקראת הצוות הזה. לא ידעתי אם העניין הזה מוסדר או לא, והסתבר לי שהוא לא מוסדר.

אני בדעה שגם אם אתה אחראי לצד הבטיחותי, גם אם התפקיד שלך הוא עם דגש מסוים שאני מבין אותו, עדיין בסוף שר התחבורה חותם והסמכויות של שר התחבורה הן מעבר לסמכויות שלך כי הוא אחראי על כל התחום. לא במקרה התקנות הן תקנות שר ולא תקנות שלך. לכן אני חושב שבמשרד התחבורה, גם אם אתה לא יכול מתוקף סמכויותיך ואחריותך להוביל את כל התחום, אז תקימו צוות עבודה שיוכל לתת מענה כולל למגוון הנושאים ולא רק בצד הבטיחות. אני חושב שכפי שהדברים באים לידי ביטוי, גם בתקנות וגם בדיון שמתקיים כאן, נדמה לי שצריכה כאן להתקבל עזרה חיצונית כדי שבסופו של דבר יצא משהו שנותן תשובה רחבה ומענה הולם למגוון הנושאים הבטיחותיים וגם הסוציאליים. אני חושב שבכנסת תמצא אוזן קשבת גם לזה וגם לזה.

נדמה לי שהתקנות הן חסרות במידה לא מבוטלת ולכן אני מציע שאתה תחליט להחזיר את התקנות לדיון מחודש, אבל באמת למשא ומתן, למרות שזה לא מתפקידכם, אבל תחשבו איך אתם עושים את זה כך שזה יהיה מתפקידכם – אולי צוות עבודה יותר רחב במשרד – או לחילופין אתה כיושב-ראש הוועדה או מי מטעמך, חברי הכנסת בוועדה, יוכלו להיכנס לעובי הקורה כמובן בהסכמת השר כי אלה תקנות שר והשר צריך להסכים לדבר כזה. משהו צריך כאן לקרות כדי לייצר איזושהי תוצאה.

אני מציע לנהוג כך ולקבוע לוחות זמנים סבירים כי אם נחזור לכאן בעוד שלוש שנים או בעוד 10 שנים, כמובן שחבל על הזמן.

במידה ולא, אני מעריך – ואני לא אומר את זה כאיום, חס וחלילה אלא אני מעריך משום שהנושא נראה לי נושא ראוי – שאו שלי יחימוביץ או אחרים יובילו איזושהי הצעת חקיקה בנושא הזה כי הנושא הוא לא מוסדר ועל-דעת כולם הוא לא מוסדר שלא בדין. זאת אומרת, יש צורך להסדיר אותו ומישהו יסדיר אותו אם הממשלה לא תסדיר אותו. אם הממשלה לא תסדיר אותו אני מניח שתהיה יוזמה בכנסת, שיתארגנו חברי כנסת וינסו להסדיר אותו, ואולי פחות טוב כי אין לנו את הניסיון שיש לכם

היו"ר משה כחלון:

נדון בהמשך בהצעה שלך.

רונית תירוש:

לא תיאמתי עם חבר הכנסת אופיר פינס-פז אבל אני רוצה לומר דברים דומים ואני אשתדל לעשות זאת בקצרה. קודם כל, למען הגילוי הנאות, אני הייתי דיילת בתחילת דרכי ותמיד אמרתי שכשאני אהיה גדולה, אני רוצה להיות מורה. אז לדיילים אני רוצה לומר שיש עבודה יותר שוחקת מלהיות דייל והיא פחות מפצה מבחינת כסף ושכר, אבל היא מפצה מבחינת הנפש והנשמה.

דב חנין:

ולפעמים יש כבר מקום ישיבה.

רונית תירוש:

אין מקום ישיבה, אין כבוד, אין שולחן לפעמים וצריך לגרור שולחן תמיד ולשים אותו כשולחן של המורה. אין תנאים.

אני חושבת – ואני אומרת את זה בזהירות – ויש לי תחושה שלא תהיה כאן אהדה לתקנות כפי שהן מובאות כרגע. אני באמת חושבת שיש דברים שצריך להסדיר אותם, אבל זה עניין תלוי כלכל או תלוי מזל. יש טיסות שהן ריקות יותר, אז יש להם ארבעה מושבים והם יכולים אפילו לשכב עליהם. הבעיה הכי קשה בעיניי אלה טיסות "קוויקי" שהן באמת עינוי. טיסות "קוויקי" זו אותה טיסה שאתה נוסע וחוזר באותו יום, ותיארו כאן מה צריך לעשות בין לבין ואין זמן מנוחה ולא רק זמן ישיבה.

אני ככלל חושבת שעבודתו של דייל היא להסתובב. להיות בקבינה, לסייע לנוסעים, להיטיב את רווחתם. אני לא דואגת לזה שאתם עומדים, אבל יחד עם זה כן צריך להסדיר זמן מנוחה תלוי זמן טיסה, כולל האופציה של טיסה שמתארכת עקב איחור כזה ואחר. צריך להסדיר בפרופורציה סבירה של מספר הדיילים – מזערי או לא מזערי – אל מול שעות הטיסה, מקום או שניים לישיבה מראש שלא יימכרו לנוסעים ויהיו מקומות שאפשר יהיה לנוח. אלה הם דברים אלמנטאריים.

אני לא יודעת לומר לכם אם זה נכון להגדיר אותם צוות אוויר או לא. גם בצבא יש היררכיות ובכל מקום יש היררכיות, ובהיררכיה הזאת צוות האוויר הוא הטייס, מהנדס הטיסה וכולי. למרות זאת, צריך לגעת באותן נקודות אנושיות ולא לתת להם תחושה של שוק עבדים שלא לדבר על הפיטורים החוזרים ונשנים לדיילים זמניים, שאני לא נכנסת לזה כי זו בעיה של ההסתדרות. לפני שבועיים קיימנו דיון בדיוק על העניין הזה, אם לפטר או לא לפטר. כל עוד ההסתדרות מכירה את התרבות הארגונית הזאת שיש בה גם מה שנקרא עובדים זמניים, זה נופל גם על חברות התעופה. לפחות צריך להסדיר את התנאים האנושיים ואז אני בהחלט אהיה שותפה להצבעה שתגבה את התקנות. כרגע דעתי לא נוחה עם התקנות.

דב חנין:

בהמשך לדברים של חברי הכנסת שקדמו לי אני רוצה לומר שאני רואה בעיה עקרונית באופן שבו התקנות האלה מובאות אלינו. אני חושב שיש טעם לפגם, ואני אומר את זה באמת בשפה העדינה ביותר שאני יכול לחשוב עליה, בכך שעניין שנוגע למתכונת העבודה של עובדים מובא לוועדה של הכנסת מבלי שנוהל משא ומתן ודיאלוג רציני עם העובדים. אני חושב שברמה העקרונית אנחנו לא יכולים להסכים למתכונת כזו ולצורה כזו של עבודה.

למרבית השמחה יש ארגוני עובדים במדינת ישראל, ראוי ונהוג לדבר אתם, זה גם מונע הרבה פעמים מראש היווצרות של סכסוכי עבודה וזה טוב לכל הצדדים.

לכן ברמה העקרונית אדוני היושב-ראש, אני הייתי מציע שאנחנו נחזיר את התקנות לשר התחבורה במלוא הכבוד ונאמר לו להידבר עם העובדים. החשיבות של ההידברות עם העובדים במקרה הזה יש לה שני היבטים: היבט אחד, כיוון שאנחנו עוסקים באמת בבני אדם, בזכויות של עובדים שהם אזרחים, וגם הכבוד והמעמד שלהם מוגנים במדינת ישראל, ולכן הם לא רק נתינים אלא הם גם אזרחים בעלי זכויות וצריך גם אותם לקחת בחשבון כאשר אנחנו במערכת הדמוקרטית רוצים להסדיר משהו.

מעבר לשאלת זכויות העובדים, יש כאן היבט נוסף. העובדים לא פחות מכל אחד אחר, וברוב המקרים יותר מכל אחד אחר, מכירים את העבודה. הם מכירים את הבעיות, הם מכירים את השאלות, כן בטוח, לא בטוח, כן קיים, לא קיים, מי ידע את זה? חברי הכנסת ידעו את זה? העובדים שנמצאים במקום העבודה, הם המומחים הטובים ביותר לבחון את השאלות ולדון בהם בצורה רצינית ולהיות שותפים בפתרון שלהם.

אני קראתי את התקנות האלה ואני חייב לומר שהייתי מלא שאלות. אני מבין שלא נספיק לקיים היום דיון מקיף על התקנות, ואולי טוב שכך, אבל התקנות האלה – אני חייב לומר לך אדוני – שבעיניי הן תקנות תמוהות. הן תקנות תמוהות כי הן מסדירות כמה נקודות באופן מאוד חלקי, לעומת זאת תחומים אחרים לגמרי נשארים פרוצים, ואז השאלה היא האם התחומים שנשארים פרוצים הם לא חשובים או שבחרתם לא להסדיר אותם, או שאולי נוח לחברות לא להסדיר אותם. אני פשוט לא יודע. אותם דברים שהסברתם, אני חייב לומר שאני לא מבין למה הסברתם אותם כך. אני לא מבין את ההיגיון במספרי השעות. באותם מקרים שיוצא לי לטוס בטיסה ולראות דיילים בעבודה, אני חייב לומר שאני מתמלא הערצה. אני לא מצליח להבין איך אנשים עובדים במתכונת הזאת. אני לא מדבר כרגע על הדברים הבטיחותיים שאני לא רואה אותם, אבל אני מדבר על העבודה השוטפת הרגילה. איך אנשים מסוגלים לעמוד על הרגליים ולבצע את העבודה בטיסה? נעלה מבינתי. אני חושב שזה אחד התחומים שיש בו מקום לשינוי משמעותי. גם מי שעובד במטוס זכאי למינימום של תנאי עבודה. הוא לא עבד וגם לא שפחה, ולכן זה צריך למצוא ביטוי בתקנות האלה.

יואל חסון:

בגדול אני מקבל את העמדות שהוצגו על-ידי חבריי חברי הכנסת. אני חושב שאם כבר עושים הסדרה כזאת, זו הסדרה מאוד מורכבת, מאוד קשה, ראוי להוציא תוצרת יעילה. כדאי שתהיה תוצרת שמצד אחד כן תתייחס לעניין של העובדים. אני לא יודע אם הייתה כאן התייעצות עם ארגוני העובדים או עם ההסתדרות.

קריאה:

לא הייתה.

יואל חסון:

אני לא מחסידי ההסתדרות ולא באתי משם, אבל אני חושב שאין ספק שצריך להתחשב בגוף הזה, שזה הגוף שמייצג את העובדים ואת הבעלים לצורך העניין. מי שצריך לעבוד כדייל עובד כדייל, והוא מכיר את העבודה ואת הקושי שבה. כמו שאמר חבר הכנסת חנין, חשוב שזה לא יהיה בתנאי עבודה מחפירים וצריך לדאוג לזה כמו שאנחנו דואגים למקומות עבודה אחרים.

אני חושב שיש מקום לתקנות האלה אבל בואו נעשה את זה נכון. בואו נתייעץ עם כולם, נגיע לכאן, כי הרי בסופו של דבר בטוח שצד אחד ישכנע, יוסיף ויתקן. אם מגיעים תקנות כאלה, כדאי שהן יהיו יעילות.

חשוב לזכור שבסופו של דבר יש כאן עניין צרכני ממדרגה ראשונה. נכון שמדברים על עובדים אבל יש כאן עניין צרכני כי בסופו של דבר דייל מתוסכל ודייל שקשה לו, מי שישלם את המחיר יהיה הנוסע. מבחינתי יש לזה עניין צרכני ממדרגה ראשונה והתנאים של הדיילים והתנאים שלה עובדים הם דבר שמשפיע על אופי השירות ואופי ההתנהלות בטיסה. לכן אני מציע שתהיה שוב התייעצות עם ההסתדרות. אומרים שהייתה התייעצות רק בשנת 2002, בואו נעשה אותה גם בתקופה המודרנית, עכשיו. בנוסף, אני מציע לשבת עם כל הגורמים ולהביא את זה לוועדה שרוצה לקדם את הנושא הזה.

אודי זוהר:

מה שטוב שאמרת לי לשתוק כאשר חלק מהביקורת החריפה בפרספקטיבה של זמן מוקפאת קצת. כך שהתגובה תהיה יותר מתונה.

היו"ר משה כחלון:

אם כך, נתתי לך עצה טובה.

אודי זוהר:

תמיד אני מקבל את העצות שלך.

אנחנו לא חיים בוואקום. ה-ICO שיצא לנו לדבר עליו בדיונים הקודמים, הוא מדבר על הצורך בתיקון תקנות גם בנושא עובדי טיס וגם בנושא דיילים, שאגב, גם על פי תפיסת ה-ICO אינם מוגדרים כאנשי צוות אוויר.

שלי יחימוביץ:

אולי תאמר לנו מה זה ICO.

אודי זוהר:

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISASTION. זה ארגון גג שמסונף לאו"מ וחברות בו 189 מדינות בכללן ישראל והוא מעצב את הסטנדרט הבינלאומי בתחום התעופה. מדינת ישראל, כמדינה חברה, היא אמורה לפעול על-בסיס הסטנדרטים ש-ICO מעצב אלא אם מסיבות ענייניות היא מחליטה שבדרך כזו או אחרת נושא זה או אחר היא לא עושה על בסיס הסטנדרט הזה והיא מנמקת וצריכה גם להודיע במה היא עומדת ובמה היא לא עומדת.

אי אפשר שלא להזכיר בד בבד עם הסטנדרט את האמריקאים, המדינה הקטנה ההיא, שהאחים רייט התחילו לטוס שם, והם לא טסו במדינת ישראל את הטיסות הראשונות. בארצות-הברית יש רק כ-6,000-7,000 מטוסי נוסעים ויש להם שני דיילים יותר ממה שיש בתעופה במדינת ישראל. כשאנחנו מסתכלים על המסגרת הכוללת, זה הרפרנס שלה. אנחנו מנסים לעשות את הרפרנס הזה לא בשיטת התוכי אלא אנחנו מסתכלים על מה אומרים גם ה-ICO וגם ה-FAA. אגב, התקינה במדינת ישראל נשענת חזק מאוד על ה-FAA במרבית התחומים. אנחנו לוקחים את הבסיס של ה-FAA ועושים עליו איזשהו עיבוד והתאמה למזרח התיכון. אגב, זו המתודה שגם הלכנו במקרה דנן.

אני מחזיק עותק של ה-FAA, והמספרים באים משם, עם ה-14, 16, 18. את המספר 20 שמופיע ב-FAA חתכנו כי אמרנו שזה נראה לנו ארוך מדיי.

דב חנין:

המספרים האלה נראים לכם מתאימים למציאות של התעופה הישראלית.

אודי זוהר:

המציאות של התעופה הישראלית לא שונה.

יואב ליבנה:

טסים בכל העולם. טסים בניו-יורק, טסים במזרח וכולי.

אודי זוהר:

כדי לחסוך ויכוח, לשאלתך, התשובה היא לא. התעופה הישראלית איננה שונה במהותה מהתעופה הכלל עולמית, וכדאי שלא תהיה שונה במהותה כי אנחנו אמורים לעבוד על-בסיס סטנדרטים. דרך אגב, אנחנו יכולים תמיד להחמיר אבל בסוף צריך להסתכל על המשחק כולו, כי כשאתה תחמיר בצד אחד, בסוף אתה עשוי למצוא את עצמך מגיע לפינות שלא התכוונת אליהן בצד אחר.

דב חנין:

אני פשוט מופתע מהתשובה שלך.

אודי זוהר:

התשובה לשאלתך היא באופן הכי ברור וחד משמעי – כן. מטוס של קונטיננטל שממריא מניו-יורק וטס למדינת ישראל ונוחת בישראל, או מטוס של חברת תעופה ישראלית שממריא מאותו שדה וטס ונוחת בישראל, אין שום הבדל להוויה של האווירון. אלה ממריאים מאותו מקום ונוחתים באותו מקום וטסים באותו אווירון. מי שקובע כמה דיילים יהיו במטוס, זה בכלל מי שמייצר את האווירון וזה לא אני ולא אתה כי הוא אמור להוכיח שעם הצוות הזה, עם הפתחים שהוא שם באווירון, הצוות יוכל להוציא את האנשים בתשעים שניות מצד אחד כי אם תהיה אש בצד השני, אי אפשר יהיה להוציא משם את האנשים.

היו"ר משה כחלון:

אודי אמר בתחילת דבריו שהוא עוסק בנושא הבטיחות, לא בתנאי העבודה ולא הגנה על עובדים. אני נושא שבנושא בטיחות אתם רואים עין בעין את הדברים ואתם רואים את התפקיד שלכם כפי שהגדרתם כאן.

יוסף לוי:

היום אין כלום ובמשך 13 שנה לא יצרו כלום.

דוד טל:

מי שאחראי לזה הוא הרגולאטור, זה המשרד הרלוונטי. 13 שנה ישבתם על המשמרת. נרדמתם בעמידה. המשרד צריך להסדיר את זה.

היו"ר משה כחלון:

התפקיד שלך, אודי, כממונה גם על הבטיחות, ואני גם רואה פה הסכמה בעניין הזה. השאלה שלי איך אנחנו מתרחבים – זה אולי לא התחום שלך – לתחום הזה של הגנה על העובדים והגנה על התנאים שלהם. אני הייתי מקבל באהדה רבה את זה שאתה פועל במסגרת הזאת כמו בארצות-הברית, במסגרת הבטיחות, אבל לא הייתי רוצה להתחלף עם ארצות-הברית בעובדים. מה שיש שם לא כל כך מתאים לנו מבחינת תנאי העבודה שאנשים מועסקים. תנאי עבודה של עובדים, אני לא חושב שכדאי לנו ללמוד מארצות-הברית. בחלק הזה הייתי מבקש ממך אם היית יכול לומר לנו איך אתה יכול להרחיב או מה אתה מציע איך ניכנס לזה. אם לא, נצטרך לטפל בזה בעצמנו בחלק הזה. על הבטיחות לא נתווכח אתכם. מה שתגידו, אתם הממונים ובדרך כלל אנחנו שומעים לחוות הדעת של אנשי המקצוע, אבל בחלק הציבורי, הגנה על עובדים, תנאי עבודה, שעות מנוחה, אני חושב שלוועדה יהיה מה להגיד ולא מעט, כפי שאתה גם מרגיש כאן מרוח הדברים.

אודי זוהר:

אני לא קובע את סף המקסימום אלא את הסף הנמוך. אם על בסיס מה שכתוב כאן, ולא חשוב המספר – כתוב המספר 14 בתצורה מסוימת – ועדי העובדים, ההסתדרות, מול המפעילים יגיעו למספר שהוא 10, אין לי שום בעיה. אני שם את הקיר שאי אפשר לחרוג ממנו. בהסכמי עבודה, אגב, יש חברות תעופה, העולם שם את הקיר כמה זמן לטייס מותר לשבת מול ההגאים. יכול להיות שחברת תעופה בהסכמי העבודה שלה עם הטייסים מגיעה לזה שזה יהיה 0,8 המספר הזה. יכול להיות שאני אקח את זה לשר ואומר לו שהקיר המקצועי הוא זה, אם אתה חושב שבקונוטציה כזו או אחרת אתה רוצה לשים את זה את המקדמים הסוציאליים שלך, אין לי שום בעיה עם זה.

צחי וייס:

למה סוציאליים?

אודי זוהר:

האחרים, סליחה. לא נקרא להם בשמות. אני קצת שוגה בלשוני היום ובגלל זה אני מקבל ריקושטים. פעם אחת כבר התנצלתי ואני מתנצל וחוזר בי.

אנחנו יכולים להיות חלוקים מקצועית על משהו וזה לגיטימי, ואני מבין את המאבק שלך ואני תומך במאבק שלך, אבל יש גבול. אל תיתן לי ציונים לרמה המקצועית שלי כי אין לך את היכולת לשפוט אותה. אני מבקש שבזה נעצור את הוויכוח הלא רלוונטי שיש פה סביב העניין הזה. אתה חושב שאפשר היה לשפר את זה, בסדר, אבל אל תיתן לי ציונים כי אין לך מושג כמה השקענו בזה. אגב, יכול להיות שאני לא מספיק טוב, ויכול להיות שגם לגיטימי לבקר את מה שאני עושה. אני אומר לכם שהמצב הזה שאתם נמצאים בו היום הוא יותר גרוע ממה שכתוב בתקנות וכדאי שתגידו את זה.

קריאה:

נכון. אז מה?

משה שרביט:

אני רוצה לחלוק על זה.

היו"ר משה כחלון:

זה לא דיון. הוא נותן לנו כרגע רקע כללי על מה שקורה.

דוד טל:

רוב חברי הכנסת הציעו – אני בתחילת דבריי ולאחר מכן החרו החזירו אחריי כל חברי הכנסת – שמן הראוי לשבת עם הנציגים של הדיילים ושל ההסתדרות, לבוא אתם בדברים ונתחום את זה בזמן כדי שלא נתבדר ברוח ובאוויר. לאחר מכן יגיעו לכאן עם דברים פחות או יותר מוסכמים.

אודי זוהר:

אין שום בעיה.

דוד טל:

אני חושב שאם תסכים לשבת עם האנשים הרלוונטיים ולאחר מכן תבואו לכאן כפי שתקבע מנהלת הוועדה או יושב-ראש הוועדה בעוד חודש-חודש וחצי, נגמור את הסיפור בצורה טובה.

אודי זוהר:

אין שום בעיה. אפשר למשוך את זה, להעביר את זה בחזרה לשר, להסביר לו את העמדה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מצד אחד צריכים לקדם את התקנות ומצד שני צריכים גם לפתור את הבעיות, ויש בעיות, לא בנושא של הבטיחות כפי שאמרתי כי אנחנו ניתן לכם את כל הגיבוי. אנחנו נקדם את הנושא של הבטיחות. לצערי זה לא יהיה איום כי לא חשבתי שיהיו כאלה מחלוקות ופערים.

אודי זוהר:

גם אני לא.

היו"ר משה כחלון:

אני מתאר לעצמי. אודי, אני מציע שבדיון הבא – שאני אקיים אותו בקרוב – נמשיך את התקנות האלה בשני מסלולים: פעם אחת במסלול של הבטיחות שמקובל על כולם, ופעם שנייה בתנאי העבודה של הדיילים. אנחנו לא נאשר את התקנות עד שהנושא הזה לא יסתיים. אני לא יכול לסחוב את זה בלי סוף ואני לא רוצה להמתין עוד 13 שנה ולכן אנחנו כאן נעצור את הדיון ונסכם שבדיון הבא אנחנו נדון על נושא הבטיחות שהוא חשוב, והוא גם מקובל על הדיילים ואני מניח שגם על המפעילים ועל כל הגורמים.

בתחילת הדברים אמרת ביושר שאתה דואג לבטיחות ולא עוסק במה שמסביב, אבל הגורמים המפעילים, הוועדים, אל-על, כל הגורמים שעוסקים בזה, צריכים להיכנס למשא ומתן כדי לנסות להגיע להסכמות עד כמה שאפשר כי כפי שאמרתי בתחילת הישיבה, אנחנו בסוף נכריע. זאת הבקשה שלי.

אודי זוהר:

אני יכול להציע שיפור להצעה שלך?

היו"ר משה כחלון:

בוודאי.

אודי זוהר:

אני יודע שיש מוכנות אצל השר לנושא הזה. אני מציע שההצעה תחזור אל השר ושהוא יביא אותה גמורה עם ההיבטים האחרים.

לאה ורון:

אפשר לבקש מהוועדה למשוך את התקנות.

היו"ר משה כחלון:

זה בסדר גמור, אבל אחרי הידברות עם הגורמים. לא תיקח את ההצעה ותחזיר לי אותה כמו שהיא.

אליהו גבאי:

אני רוצה לברך את השר על כך שכמעט אין שבוע שאין פה עניינים של תקנות שקשורות בתחבורה ואנחנו רואים שהוא רוצה לסגור פרצות ולהכניס תקנונים בכל תחום התחבורה.

לא לכל דבר צריך להתנגד. אני מבין שיש כאן עניין של זכויות סוציאליות שלא קשורות לבטיחות, כך שצריך להפריד בין שני הדברים, כי אחרת ההתנגדות שלכם לא תיראה רצינית. תתמקדו בדברים של העובדים.

אין ספק שכדאי שהשר לא יביא לכאן תקנון אם לא ישבו קודם לכן עם העובדים. אם לא עושים דברים בשותפות, זה לא יעבור, כי גם אם זה יעבור כאן, זה לא יעבור שם. אני מקווה שגם העובדים יהיו שותפים לשינוי. בנושא הבטיחות אנחנו אתכם. אני מצטרף לדעתו של היושב-ראש, כי מה שתביאו בנושא הבטיחות, נקבל. צריך לשתף את העובדים בתקנות.

יוסף לוי:

אני יושבת-ראש ועד עובדים אל-על. אני מסכים עם היושב-ראש ומבקש לא למשוך את זה 13 שנה ולא למשוך את זה לשנתיים. תקצו לזה חודש מפני שתנאי העבודה באוויר, זה נגרע מהבטיחות. אם תנאי העבודה של דיילת לא יהיו טובים – במקרה אצלנו הרוב הן דיילות – זה ייגרע מהבטיחות בטיסה. אם לדייל או לדיילת לא יהיו תנאים נוחים וטובים בטיסה – אבוי מה שיקרה בשעת חירום כי אז או שהיא תירדם או שלא יהיה לה כוח להרים אדם. יהיה אסון. לכן תנאי העבודה נגרעים מתוך הבטיחות. אני מסכים עם יושב-ראש התעופה האזרחית. אנחנו לא מתווכחים אתך מקצועית על הבטיחות, אתה צודק במאתיים אחוזים, אבל אנחנו כאן מתווכחים על תנאי העבודה של העובד באוויר. בטיחות, הם בעלי המקצוע ולא אנחנו. תאמין לי, מה שהוא יגיד, בטוב וברע, נסכים אתו. אין לנו בעיה ולא צריך להביא את זה לדיון אפילו משום שהם בעלי המקצוע. זה לא אמור לגבי תנאי העבודה. לא לתת לדיילת לישון 24 שעות?

קריאה:

יש דבר כזה?

יוסף לוי:

זה בתקנות. תקרא את התקנה ומשתמע מזה שדיילת שטסה לברלין, 24 שעות לא ישנה.

אבשלום וילן:

אני מציע לקבל את הצעת היושב-ראש. כלומר, אנחנו לא עוסקים בבטיחות כי מטבע הדברים יש פה גם את הצד של העובדים והוא חשוב, וגם צד המעסיקים שמתחרים מול חברות זרות. לכן, בלי שלושת הצלעות האלה לא ניתן לאשר כלום, וצריך להגיע כאן להבנות והסכמות כי עד היום אין שום דבר ובפועל אפשר פורמאלית להעסיק אותם במשך 24 שעות. גם הבריונים ביותר, בשלב מסוים מתחילים להירדם. אנחנו לא יודעים מה מערכת הסכמי העבודה שיש להם.

לכן אדוני היושב-ראש, אני מציע שאתה תושיב את כל הגורמים האלה ביחד שיבואו עם הצעה מסודרת שתהיה מוסכמת ואז נוכל להעביר אותה.

עורכת-הדין מהמחלקה המשפטית של משרד התחבורה, מקובל בכנסת – אני כבר שמונה שנים בכנסת – שגם רבי-אלופים במילואים וגם אלופים במילואים על מכתביהם כותבים חבר הכנסת השר. אני מאוד מעריך את הרמטכ"ל לשעבר, אבל אנחנו רשות מחוקקת והוא רשות מבצעת, ואודי הוא עכשיו יושב-ראש רשות התעופה ולא תת-אלוף במיל. לכן נא לכתוב חבר הכנסת השר.

צביה בלאו:

אני רוצה להעיר הערה אחת. כל הנחת היסוד של הדוברים בישיבה הזו היא קצת מוטעית משום שבמשך 13 השנים האלה ישבו ישיבות רבות הן עם ההסתדרות, הן עם נציגי החברות והן עם הדיילים, והתקנות שהתגבשו הן פשרה. התקנות האלה מתמקדות בשלושה נושאים: זמן תפקיד, זמן מנוחה וציוות של דיילים והן נוגעות אך ורק לבטיחות הטיסה. הן במתכונת של התקנות שקיימות לגבי טייסים והן לא נוגעות בכלל להסכמים קיבוציים או לכל זכויות העובדים. לכן, כדי להחזיר את התקנות האלה של בטיחות הטיסה, אני חושבת שמן הראוי לקדם אותם מאוד ולא לעצור אותן שוב אחרי 13 שנה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא עושים את זה.

צביה בלאו:

לא, אני לא באה בטענה לאדוני. אני באה בטענה לסובבים.

היו"ר משה כחלון:

אני הודעתי בסיכום הדברים שלי כיצד נפעל בהמשך. תקנות יהיו ולא בעוד 13 שנה. אני חושב שזה לטובת כולם, גם לטובת הבטיחות, גם לטובת הדיילים, ואנחנו נצטרך למצוא את הפשרות ואת המכנים המשותפים ולגשר על הטעון גישור.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:45**