##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 222**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יוםשלישי, כ' באייר התש"ע (04.05.2010), בשעה 10:45**

**סדר היום**:

הצעה לסדר היום (דיון מהיר): הערכות מדינת ישראל לסגירת המרחב האווירי בתחומה של חה"כ אנסטסיה מיכאלי

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ.מ היו"ר

**מוזמנים**:

חה"כ אנסטסיה מיכאלי

ניר סתיו – סגן מנהלת השירות המטאורולוגי

נתנאל היימן – ראש תחום רגולציה, התאחדות התעשיינים

מייקי אברהמי – סגן בכיר למבצעים, רשות התעופה האזרחית

גיורא רום – מנהל רשות התעופה האזרחית

אשל חפץ – סמנכ"ל מבצעי אוויר, חברת קא"ל

קובי זוסמן – מנכ"ל יאט"א

עו"ד סלעית קולר – המועצה הישראלית לצרכנות

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: מיטל בר שלום

##### 

**הצעה לסדר היום (דיון מהיר): הערכות מדינת ישראל לסגירת המרחב האווירי בתחומה של חה"כ אנסטסיה מיכאלי**

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

שלום, אני פותח את ישיבת הוועדה. ב-26 לאפריל הוגשה הצעה מהירה לסדר על ידי חה"כ אנסטסיה מיכאלי, ויו"ר הכנסת והסגנים אשרו את ההצעה לדיון מהיר בוועדת הכלכלה. אנחנו ניתן לחה"כ להציג את הנושא בכמה מילים.

אנסטסיה מיכאלי:

תודה רבה. אני חושבת, שזה דיון מאוד חשוב. ב-15 באפריל התפרץ הר געש באיסלנד ושדה התעופה בבריטניה נסגר. שם התחילה תקופה שלמה עד 21 באפריל אז התחילו להיפתח שדות התעופה לטיסות. אני מניחה, שזה גרם נזק מסוים לא רק לחברות התעופה אלא גם לחברות שונות ולממשלה. היו הרבה מאוד נציגים שלא הצליחו להגיע לכל מיני אירועים. אנחנו יודעים ש- 120 נציגים נתקעו בנורבגיה ולא יכלו להגיע לאחד הטקסים לכבוד יום העצמאות של מדינת ישראל.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

יום לפני כן אנחנו טסנו לפולין. מזל שטסנו יום לפני, אחרת היינו נשארים תקועים בפולין.

אנסטסיה מיכאלי:

המטרה של הדיון, היא לבדוק עד כמה אנחנו מוכנים לסיטואציות כאלה. פעם זה הר געש ופעם זה אירוע אחר. אנחנו צריכים להיות מוכנים לכל מיני אירועים. אני לא מדברת על טרור, אלא על סיטואציות של פורס מאז'ור של הטבע, ועד כמה מדינת ישראל מוכנה לזה. אני אשמח לשמוע אנשי מקצוע שהוזמנו על ידי הוועדה. אני רואה שיש כאן הרבה מאוד נציגים.

גיורא רום:

אם אני מבין את הרעיון שמאחורי הצעת חברת הכנסת, אני חושב שזה צריך להיות מונח לפתחה של רח"ל – רשות החירום הלאומית, שסגן שר הביטחון מופקד עליה, כי קשה לצפות איזה סוג של סיבה תגרום לכך שהמרחב האווירי ייסגר. הדבר הוא הרבה מעבר לעולם התעופה. יש לכך הרבה מאוד משמעויות נוספות. לכן, אם רוצים לעשות עבודה מקיפה, זה צריך להיות מונח לפתחה של רח"ל. בעולם התעופה יש היום מחשבה שנייה באשר לדרסטיות שבה נסגר מרחב האווירי האירופאי והאטיות שבה הוא נפתח. אני חושב, שעולם התעופה באירופה פיתח באותם ימים אמצעים לבדיקה מעשית של מה שהיה בעקבות התפרצות הר הגעש. מה שפתח את השמים באירופה היה התחלה של טיסות בדיקה בפועל, שהוציאו חברות תעופה ולאחר מכן רשויות כדי לראות את פיזור הענן, גודל החלקיקים וההשפעה שלהם בעיקר על מנועים אבל לא רק, כיוון שזה גם משפיע על מערכות אוורור ודחוס במטוסים.

עולם התעופה עוסק עכשיו בהסקת מסקנות, לימוד והפקת לקחים. בראייה ארצית-לאומית, צריך לטפל בזה הרבה מעבר לעולם התעופה. אולי צריך לקיים על זה דיון בהרכב הרבה יותר עשיר של משתתפים.

אנסטסיה מיכאלי:

אני מניחה גם כן, שזו ההתחלה. שמעתי כמה דעות של עיתונאים.

גיורא רום:

עם העיתונאים אנחנו לא יכולים להתמודד. הם מבינים בתעופה. הם הלפיד שלפני המחנה בתחום התעופה. הם משאירים עליי רושם עז.

אנסטסיה מיכאלי:

מדינות חבר העמים לשעבר שאלו, מה האיחוד האירופאי עושה בנדון. האם הוא בכלל מוכן לכאלה אירועים, ואולי עדיף בכלל לסגור אותו. בשביל מה קיים האיחוד האירופאי, שלא יכול לפתור את הבעייתיות מול כמה חברות פרטיות וממשלתיות? זה נושא שצריך להיות נדון לא רק בוועדה זו, אלא גם ברמה בינלאומית.

גיורא רום:

לאיחוד האירופאי, הכולל 27 מדינות, יש גוף יורו קונטרול שמנהל את כל התעבורה באירופה, ויש לו גוף נוסף הנקרא יס"א, שמסתכל על כל דבר מצד הבטיחות. בכל הטיפול בחמשת הימים הראשונים של התפרצות הר הגעש, מה שהנחה את רשויות התעופה האזרחית בכל מדינות אירופה היה הנושא של בטיחות. הם באמת משכו ומתחו את זה עד הקצה, ולא היו מוכנים לסכן חיים של אף נוסע. לאט-לאט נוצר מתח בינן ובין חברות התעופה, שהם היו אלה שספגו את הנזק הישיר. את ציינת נכון, שגם גופים נוספים ספגו הפסדים, ופעילות של מדינות הופרעה בדרך זו או אחרת. בשיחות שהיו לנו עם יס"א, הבנו שהם נדרשים לנושא ועומדים ללמוד אותו לעומק, כולל לפתח דרכים למפות את התופעה הספציפית של התפרצות הר געש. זו לא תופעה יחידה שעלולה לסגור מרחב אווירי, אבל הם נערכים לדבר הזה כדי שלא יחזור על עצמו מקרה של הישענות רק על מודלים מתמטיים, כפי שהיה במקרה שלפנינו. אני לא חושב למתוח את זה כל כך רחוק כמו העיתונאים, שזו הסיבה לסגור את האיחוד האירופאי.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

הנושא היחידי בו אתה צריך להיות קודם כל חכם ואחרי זה תלמיד, זה עיתונות. אפילו תלמיד שלומד כל חייו נקרא תלמיד חכם. בעיתונות זה הפוך: חכם ואחר כך תלמיד.

אנסטסיה מיכאלי:

אנחנו לא כאן בשביל לדון על תקשורת ויכולתה לשפוט בנושאים כל כך חשובים. היא מביאה עמדות ודעות של אנשים. זה חשוב להתחשב בזה, כיוון שאנחנו במדינה דמוקרטית בה יש חופש דיבור.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

מי יכול למחוק שורה אחת בעיתון?

אנסטסיה מיכאלי:

נשמח לשמוע עוד דעות של אנשי מקצוע.

ניר סתיו:

הנושא של הרי געש הוא רק אחד מהתופעות היכולות לסגור בצורה דרמטית כזו מרחב. בזמנו דובר על אירוע של צ'רנוביל, שם יצאה תמרה של חומרים רעילים שהתפשטה. הם הראשונים שדיווחו פומבית על כך שהתרחש משהו היו הפינלנדים, שגילו במרחב שלהם חומרים מסוכנים בריכוז מעל המותר. לגבי כלי הניטור הקיימים בארץ, אנחנו צריכים לשמוע נציג מהמשרד להגנת הסביבה. מבחינת השירות המטאורולוגי - כאשר מתרחש אירוע כזה בעולם יש מרכזים בינלאומיים שמיועדים לנושאים התעופתיים שעושים את הסימולציה של אותן תמרות מסוכנות. העולם מחולק למרכזים מסוימים, שבכל אחד מהם יש מרכז מדעי של שירות מטאורולוגי בעל אמצעים, שיכול להריץ סימולציות בקנה מידה עולמי של תמרה כזו, ריכוזיה ולאן היא הולכת. הנתונים האלה מועברים לכל המקומות בעולם ברשתות המטאורולוגיות. יש תוצרים מיוחדים לצרכי תעופה, שמועברים לשדות תעופה. אנחנו מקבלים את התוצרים האלה. במידה ויהיה שחרור לא מבוקר של חומר מסוכן לתוך האטמוספרה אצלנו, אנחנו נצטרך לפנות לגוף בינלאומי על מנת שיעשה את המידול. עד כמה שאני יודע, היום בארץ אין את היכולות האלה.

אנסטסיה מיכאלי:

האם אתה יכול לומר לנו, כמה נזק יכול להיגרם מהענן שעדיין קיים? עד כמה שידוע, יש עדיין תופעות לוואי. אני מניחה שגם מאותו ענן מהר הגעש יכולות להיות אותן תופעות, היכולות לגרום נזק גם בישראל.

ניר סתיו:

מישהו מהמשרד להגנת הסביבה יוכל לחוות דעתו טוב יותר.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש כאן נציג מהמשרד להגנת הסביבה?

לאה ורון:

אין כאן נציגים, והם גם לא הוזמנו לדיון.

ניר סתיו:

בכל מקרה, הענן עדיין קיים. הוא מצומצם יותר בשטחו וכרגע משוטט בתוך האוקיינוס האטלנטי. חלק מהסיבה לכך שהוא מצומצם, היא שהר הגעש דעך בפעילות שלו. אם ההר הזה יחדש את פעילותו אנחנו יכולים לראות את התסריט הזה חוזר. כמו שגיורא אמר, השאלה לגבי אותו ריכוז חלקיקים שממנו צריך לחתוך טיסות נמצאת כרגע בהרבה מאוד דיונים ומחקרים בכל העולם, בפרט באירופה. לנו אין צוות שחוקר את העניין.

אנסטסיה מיכאלי:

יש תופעות של רעידות אדמה קרוב אלינו, ואנחנו כולנו מתכוננים ומנסים להיזהר ולחזק את הבתים. האם יש לגוף שלכם תחזית לעתיד?

ניר סתיו:

בנושא של רעידות אדמה מתעסק המכון הגיאו-פיזי.

אנסטסיה מיכאלי:

כאשר נשיא פולין נהרג בתאונת תעופה, אמרו שפוטין היה קשור לזה. אני אמרתי שבטח הוא לקח עוד כמה אנשי רוח, שהשפיעו על הר הגעש כך שלא יכלו לקבור את הנשיא בכבוד. כוחות עליון משפיעים גם. העובדה היא שאנשים לא יכלו להגיע להלוויה של הנשיא.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו היינו שם. היינו במצעד החיים, בפרלמנט ובכל הכנסים.

אנסטסיה מיכאלי:

לפחות היתה נציגות מכובדת מישראל.

אשל חפץ:

רציתי להתייחס לעניין של האפר הוולקני. היום כיוון הרוחות והעוצמה של הר הגעש הזה השתנו. כרגע שדות התעופה באירלנד ובצפון אנגליה סגורים. זה ילווה אותנו חודשים ארוכים. הפעילות הזו לא נפסקת תוך יום. למזלנו, ישראל רחוקה מהאזור בו מצויים הרי געש, במיוחד מהר הגעש הספציפי הזה. הענן מכסה שטח עצום יותר מאירופה, כאשר רובו היום נמצא מעל לאוקיינוס האטלנטי והוא בגובה שמתחת לגובהי הטיסה של הקווים הסדירים. בסמוך להר הגעש הזה יש הרי געש יותר קטנים. כל איסלנד יושבת על שורה של הרי געש, ובין היבשות החריץ הזה עובר מתחת לאוקיינוס האטלנטי. בדרך כלל הפעילות הטקטונית הזו יוצרת התפרצויות, שמדוכאות כיוון שהן נמצאות מתחת לים, חוץ מהשפיץ של איסלנד שזה מעל היבשה ואז זה פולט את האפר הזה לתוך האוויר. אם יתפרץ שם ההר געש הגדול, קטלה – שם של מכשפה נורדית – ההשפעה על אירופה, לפחות בחודש הראשון, תהיה הרבה יותר חריפה מההשפעה שהיתה עד היום. ברגע שיש השפעה על אירופה יש השפעה עלינו, כי חלק גדול מהטיסות שלנו הוא לאירופה. בתור מדינת ישראל אין לנו כרגע מה להתעסק עם זה, כיוון שאנחנו רחוקים מהמוקדים של הרי געש וגם כיוון שיש לנו בעיות הקשורות לשבר סורי-אפריקאי או לבעיות ביטחון. אנחנו הקטנים עוקבים אחרי הגדולים, האירופאים. מה שהם יורו, אנחנו נאמץ.

קובי זוסמן:

אני מנהל ארגון התעופה העולמי. אני חושב שהנושא הוא נושא חשוב. כפי שחה"כ הכנסת אמרה, יש אינספור סיבות פורס מאז'ור לכך שהמרחב עשוי להיסגר. בהקשר הזה ועדת הכלכלה דנה בהצעת חוק של חה"כ טיבי, המדברת על פיצוי של חברות תעופה לנוסעים בגין אי ביצוע טיסה או עיכוב בטיסה. כנראה שיהיו הרבה מאוד סיבות, שבגינן חברות תעופה שלא באשמתן לא יכולות לפעול. חברות התעופה הן אלה שיכולות לבוא ולהגיד, מה תג המחיר ממנו הן סבלו כתוצאה מסגירת המרחב. זה מתקשר לדיון אחר שוועדת הכלכלה מקיימת בנושא הצעת החוק. חייבים לקחת הכל בחשבון.

לאה ורון:

שם נלקח בחשבון הנושא של כוח עליון, ואני מניחה שאתם תמשיכו בדיונים לעמוד על כך שזה יילקח בחשבון.

קובי זוסמן:

בסופו של דבר הרבה מאוד נפגעו, גם חברי כנסת שנתקעו בכל מיני מקומות, אבל בסופו של דבר הפגיעה האנושה ביותר היא של חברות התעופה, גם הישראליות וגם הזרות שפועלות בישראל. זה חייב להיות חלק מדיון רחב יותר.

סלעית קולר:

כולם נפגעו. במקרה הזה כולנו באותו צד. זה לא מקרה שבו אפשר לבוא ולהגיד אם חברות התעופה היו בסדר או לא בסדר. רובן היו סופר בסדר. הן נתנו השבה לכרטיסים למי שלא יכול היה לטוס, והן אפשרו את הטיסות למי שכן יכול היה לממש את הטיסה בסופו של דבר. לגבי חברות התעופה – הדברים שהתנהלו מולם היו יחסית בסדר. יש שאלה לגבי התקנה באירופה לגבי כמה חברות התעופה היו חייבות לתת לאנשים שנתקעו בשדות התעופה מימון לצורך אותה שהות. הבעיה היא ההשלכות אחר כך, לפחות בהיבט של הצרכנים הבודדים ולא צרכנים של חברות, למרות שאני בטוחה שגם להם נגרם המון נזק. אנחנו מקבלים היום את התלונות. השאלה היא, האם הם זכאים לפיצוי על העובדה שהם נאלצו לוותר על טיסות, לוותר על הגעה למקומות נופש, לוותר על הגעה למסיבות חתונה וכו'. כאן אנחנו נמצאים במטריה של חוק החוזים, שבתי המשפט לא תמיד אוכפים את המטריה הזו של דיני הסיכול, שאומרים כי בית המשפט ייקבע איך מחלקים את הנזק. זה יפה וטוב כאשר יש עם מי להתדיין בארץ. הבעיה היא שהרבה מאוד מבעלי העסקים שאנחנו צריכים להתדיין מולם היום לגבי החזרים וחלוקת נזק הם אנשים מחו"ל. מדובר בבתי מלון בחו"ל ובכל מיני עוסקים הנותנים שירותים בחו"ל, כאשר אנשים נאלצו להישאר בארץ ולא יכלו להגיע לשם. אני בטוחה שיש את אותה בעיה לגבי עסקים ישראלים שאנשים לא הגיעו אליהם. הבעיה היא שאין גוף אחד המנהל משהו מול עוסקים פרטיים במדינות.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

לא צפו סדר גודל כזה של מפגע.

סלעית קולר:

ברמת העיקרון אין גוף אחד בישראל המתנהל מול עוסקים פרטיים במדינות אחרות, כמו שאין גוף אחד פה בישראל המתנהל מול מדינות כעוסקים פרטיים. כל אדם צריך לדאוג לעסקים שלו מול מי שהוא יכול. העמדה שלנו היא, שסוכני נסיעות יכולים לפחות לסייע. הם לא אחראים על הנזק והם לא צריכים לספוג את הנזק, אבל הם יכולים לעזור כיוון שיש להם קצת יותר כוח והם קצת יותר יכולים להתמקח מול הצד השני. אבל שוב, אין שום גורם שעושה פעילות מורחבת. המקרה הזה הוא מקרה קיצון, אבל מקרים אחרים של חברות תעופה שנפלו היו כבר, מקרים של אנשים שנתקעו בחו"ל מכל מיני סיבות גם כן היו. זו לא מטריה חדשה.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שאת צודקת. צריך לחשוב ולקיים דיון, כדי לקבוע מספר גורמים שיטפלו בזה בצורה מסודרת.

סלעית קולר:

אני מניחה שהטענה של חה"כ אנסטסיה בנוגע לאיחוד האירופי היתה לא רק לגבי העובדה שסגרו את המרחב האווירי, אלא גם על העובדה שכל מי ניזוק צריך לטפל בנזקים שלו באופן פרטי. גם באיחוד האירופאי אין גוף שאפשר לעבוד מולו. זה לא משהו שהוא מיוחד רק לישראל. אנחנו יכולים לסייע לאנשים ולומר, שבמצבים מסוימים אפשר לסייע להגיש תביעות אם יש את מי לתבוע. במקומות שאין את מי לתבוע זו בעיה.

אנסטסיה מיכאלי:

האם בפרקטיקה קיימים גופים שונים שכן עוזרים בסיטואציות שונות, חוץ מעורכי דין, ואני לא מדברת על סיטואציות בהן מעורב כוח עליון.

סלעית קולר:

המועצה הישראלית לצרכנות עוזרת למי שיכול להתנהל פה בארץ. אני יכולה לפנות לעוסקים פה בארץ. עכשיו מגיעות כל התלונות. למשל, החזיקו אנשים עד שהודיעו אם יש או אין טיסה, עבר מועד הטיסה ואמרו שאין טיסה ויש לחכות עוד יום, אמרו שאין ברירה מבטלים את העסקה ומחזירים את הכסף. יום אחרי זה פתחו את המרחב האווירי, ואמרו להם עכשיו תעלו על המטוס, תממשו את מה שנשאר מהעסקה ואתם לא מקבלים כלום. במקרה כזה מול עוסקים ישראליים אני יכולה להתנהל. בכל מה שקשור במישהו שנמצא פה בארץ אנחנו מטפלים: אנחנו פונים, ואז או שהם יקבלו את העמדה שלנו שצריך להתפשר או שהם יאלצו להתמודד מול תביעות של אנשים שאנחנו נסייע להם.

לאה ורון:

האם חברות התעופה הישראליות מבוטחות במצב כזה?

סלעית קולר:

לא.

לאה ורון:

כלומר, הן צריכות לספוג את הנזק בעצמן.

סלעית קולר:

אבל אני מדגישה, שהבעיה ברובה היא לא מול חברות התעופה. הן די לקחו קו אחיד. בעניין הזה הן החזירו טיסות לאנשים שלא טסו, והן היו בסדר גמור. מותר לי להגיד את זה גם.

נתנאל היימן:

אני רוצה להשלים את התמונה בנוגע לנזקים. בנוסף לחברות התעופה, שהנזק שם שקוף, ובנוסף לנזק הנגרם לצרכנים, שזה נדון בהרחבה בתקשורת, יש גם את הנושא של המטענים. מבחינתנו, מדובר בשיתוק של חלק משמעותי מהייצוא. צריך לזכור, שבניגוד לעמיתים שלנו באירופה לנו אין שום אלטרנטיבות. אנחנו לא יכולים להעביר את הסחורות לדרום היבשת. מדובר בכלכלת אי. כל הדיון בתרחישים אפשריים לפתרון, אלטרנטיבות לייצוא, צריך לכלול גם את נושא המטענים.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

ברור לי שבייצור רגיל לא נגרם נזק לאותו דבר שמייצאים, אבל איך הסתדרתם בייצוא החקלאי?

נתנאל היימן:

היתה תקופה קצרה יחסית של סגר.

מייקי אברהמי:

סגר אווירי. עדיין יש פתרונות ימיים. לחלק מסוים, אין.

נתנאל היימן:

פתרון ימי הוא פתרון של בין חודש לשלושה חודשים.

מייקי אברהמי:

לא להובלה של ציוד חקלאי ממדינת ישראל.

נתנאל היימן:

אנחנו מדברים על תוצרת טרייה: פרחים או ירקות, שצריכים להגיע תוך יומיים לסופר בארצות הברית.

מייקי אברהמי:

אני מדבר על אירופה בעיקר.

נתנאל היימן:

או לאירופה.

אנסטסיה מיכאלי:

יש כל מיני סיטואציות. בכל מקרה, חשוב לקיים עוד דיון ולהזמין נציגים שונים, גם ממשרד הביטחון.

בועז חטיבה:

כולם התייחסו לנזק העצום הנגרם לחברות התעופה. אני מזכיר שזה משלים עשור של חבטות אינספור שהענף הזה ספג, החל מאירועים של 11 בספטמבר בארצות הברית, משבר כלכלי, משבר דלק, שפעת העופות, עוד שפעת שאסור להזכיר את שמה. מנגד, יש את מסקנות ועדת סיטרמן, שהקים משרד התחבורה בשנת 2007, שקבעה שמדינת ישראל צריכה לשאת במלוא הוצאות הביטחון של התעופה הישראלית. אולי צריכה לצאת מפה קריאה לממשלת ישראל ליישום החלק הזה של מסקנות ועדת סיטרמן, שאינו מיושם.

אנסטסיה מיכאלי:

איזה מסקנות?

בועז חטיבה:

מסקנות ועדת סיטרמן קבעו, בין השאר, השתתפות הממשלה ב-100% מהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות.

לאה ורון:

ואיך אתה קושר את זה לאירוע של סגירת המרחב?

בועז חטיבה:

אני מזכיר שזו חבטה נוספת בשורה ארוכה של חבטות שספגה התעופה העולמית, והישראלית בפרט. אני מזכיר, שיש מסקנה של ועדה שהקימה הממשלה, שאינה מיושמת.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שהנושא הזה הוא חשוב, ואולי צריך להקדיש לו דיון נוסף עם גורמי חיל האוויר וגורמים אחרים על מנת לעמוד על הבעיות השונות. צריך להודות לחברת הכנסת אנסטסיה מיכאלי, שהעלתה את הנושא הזה לדיון מהיר. זה דיון חשוב מאוד.

אנסטסיה מיכאלי:

אני חושבת, שיש הרבה מאוד אנשי מקצוע שיכלו לתרום לדיון. אני מניחה, שאנחנו נקיים דיון נוסף עם יותר נציגים.

לאה ורון:

אני רשמתי לפניי להזמין את נציגי המשרד להגנת הסביבה, משרד הביטחון, גורמים העוסקים ברעידות אדמה, ממונה על הגנת הצרכן, סוכני נסיעות, נציגי משרד התמ"ת ונציגי משרד החקלאות, על מנת להקיף את הנושא יותר.

אנסטסיה מיכאלי:

אני רוצה לומר לנציגי חברות אל-על, ישראייר וארקיע, המון תודה על המוכנות שלכם. אני קיבלתי הרבה מאוד תגובות, כולל מחתן שהספיק להגיע לחתונה שלו. ביום שהוא הגיע היתה החתונה. אשתו כמעט התעלפה. המון תודה ממשפחה של אחד הפעילים שלנו, במיוחד לחברת אל-על שעשתה פעילות רחבה ונתנה המון פתרונות לאנשים שנתקעו במדינות שונות.

מ.מ היו"ר יצחק וקנין:

תודה לחה"כ אנסטסיה ולכל המשתתפים. תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:30**