

31.3.2026

י"ג ניסן תשפ"ו

לכבוד

ח"כ מירי רגב,

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

ג.ג,

הנדון: פניה דחופה על רקע מבצע "שאגת הארי"

1. כידוע, ביום 28 בפברואר 2026 פתחה מדינת ישראל, במפתיע וללא התראה מוקדמת, במבצע "שאגת הארי" שעודנו נמשך גם בימים אלה, כבר למעלה מחודש ימים, וכאשר מועד סיום המבצע לא ידוע.
2. מיד עם תחילת המבצע, ומבלי שקיבלה כל התראה מוקדמת, נדרשה אל על להוציא במהירות את צי מטוסיה, ביחד עם צוותי אוויר, אל מחוץ לגבולות מדינת ישראל כשברקע אזעקות וטילים. במקביל, הורו רשויות המדינה על סגירה מיידית ומוחלטת של המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות מסחריות, וזאת לפרק זמן לא מוגדר. כתוצאה מהחלטת הרשויות על סגירת המרחב האווירי כאמור, נאלצה אל על להודיע לנוסעיה הרבים על ביטול כל טיסותיה המתוכננות אל ישראל וממנה.
3. בדומה לעתות משבר קודמות, גם הפעם מיד לאחר תחילת המבצע אל על החלה להיערך להפעיל - בהתאם למתווה לא נודע שיקבע על ידי המדינה - טיסות חילוץ על מנת להשיב ארצה את הנוסעים הישראליים, ולהפעיל טיסות חילוץ מישראל לעולם וזאת לנוסעים שביקשו לצאת משטח המדינה. היערכות זו להפעלת טיסות חילוץ הינה אופרציה מורכבת במיוחד הכרוכה בעבודה סביב השעון.
4. ואכן, מיד לאחר קבלת האישור מרשויות המדינה, קיימה אל על בהצלחה לוח טיסות חילוץ תחת אש וחילצה אל ישראל וממנה עשרות אלפי נוסעים - בתחילה תוך מתן עדיפות לטיפול בנוסעיה הרבים ובמקרים הומניטריים דחופים, ותוך שיתוף פעולה עם גורמי המדינה והיענות לבקשות סיוע שונות שהגיעו מצידם. בהמשך, ולאחר שסיימה לשבץ את נוסעיה לטיסות חילוץ, אפשרה אל על גם לנוסעים של חברות תעופה אחרות להשתבץ לטיסות חילוץ במחירים אחידים השווים לכל כיס ושאינם הולמים את רמות הסיכון הגבוהות המאפיינות את הפעילות, קל וחומר שאינם משקפים שיקולי רווח וכדאיות כלכלית.
5. טיסות החילוץ התקיימו תוך הפעלת בסיסי פעילות מחוץ לישראל כאשר מאות מקרב צוותי החברה שוהים ברחבי העולם, וכאשר רבים מעובדי החברה, בדגש על טייסיה ואנשי תחזוקה, מגויסים למילואים.
6. כך פועלת אל על כבר קרוב לחודש ימים, במציאות בלתי נתפסת וכמעט בלתי אפשרית, תחת אזעקות בלתי פוסקות וירי טילים. אך מובן הוא כי פעילותה של אל על במהלך המבצע נעשית מתוך שיקולי אחריות לאומית, כפי שאל על עושה תמיד בעתות משבר וחירום, כאשר היא שמה לנגד עיניה את טובתה של מדינת ישראל ואת הרצון לשמר את הגשר האווירי אל מדינת ישראל וממנה. זאת, בזמן שכל חברת תעופה מסחרית "נורמלית" הפועלת משיקולי רווח, הייתה מפסיקה מיד את כל פעילותה לישראל וממנה עד שיתסיים המבצע (ולעתים אף הרבה לאחר מכן), יוסר הסיכון הנובע ממצב המלחמה הכאוטי ויוסרו לחלוטין המגבלות שקבעה המדינה, כפי שאכן עשו כל עשרות חברות התעופה הזרות.



7. טיסות החילוץ מופעלות על ידי אל על לאורך המבצע הגם שהן אינן יעילות ואינן כדאיות לפי כל מודל כלכלי, וזאת על רקע המגבלות שקבעה המדינה ביחס לכמות הנוסעים היוצאים והנכנסים, כמות הטיסות שניתן להפעיל, כמו גם הוצאות עודפות שנגרמות לאל על כתוצאה מחניות מטוסים בחו"ל, וכיו"ב.
8. לאמור יש להוסיף כי המתווה שקבעה המדינה לצורך הפעלת טיסות החילוץ השתנה באופן תדיר לאורך המבצע, ובדרך כלל לחומרה, באופן היוצר חוסר ודאות ומקשה מאוד על ההתנהלות אל מול הנוסעים.
9. יצויין, כי אל על גאה להיות חברת התעופה המובילה במדינת ישראל וגאה על פעילותה העקבית לטובת האינטרסים הלאומיים של מדינת ישראל בעתות חירום.
10. ואולם, למרבה הצער, קשה להשתחרר מהרושם כי פעילותה של אל על הנעשית משיקולי אחריות לאומית כאמור, ומתוך רצון לשמר את הגשר האווירי אל מדינת ישראל ברמות הסיכון הגבוהות, נלקחת כמובן מאליו בעת הזו.
11. מבלי להתיימר למצות נציין, למשל, כי פנייתה הכתובה של החברה מיום 3 במרץ 2026 אל כבוד השרה בבקשה שתעשה את השימוש המתבקש והנדרש בסמכותה לפי סעיף 9א לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה, תשע"ב-2012 ("חוק שירותי תעופה" או "החוק"), ותוציא צו שעניינו שינוי ההטבות לנוסע בשל המצב המיוחד – לא זכתה להתייחסות כלשהיא.
12. בינתיים, ועל רקע הימשכות מבצע "שאגת הארי" כבר למעלה מחודש ימים, וכאשר סיומו של המבצע טרם נראה באופק, ברור כי גם הצו (שטרם הוצא) אינו מספיק, ונדרשת הוראת שעה אשר תסדיר את באופן מלא ומקיף את ההתאמות הנדרשות בחוק שירותי תעופה על רקע מצב החירום. זאת, כאשר ברור כי מבצע "שאגת ארי" הינו תקדימי ויוצא דופן, בכל הבחינות, בכל תולדות התעופה הישראלית.
13. נזכיר, כי בעבר הלא רחוק המחוקק התקין הוראת שעה מיוחדת לצורך התאמת הוראות חוק שירותי תעופה והבהיר בדברי ההסבר, ברחל ביתך הקטנה, כי ההסדר הקבוע בחוק שירותי תעופה "נקבע למציאות של משק תעופה הפועל בתנאים רגילים, כאשר חברת התעופה מנהלת את תחזית הביקושים שלה על יסוד הנחות כלכליות רגילות. ואולם, המציאות בימינו שונה באופן קיצוני מהמציאות שאליה הותאם חוק שירותי תעופה [...] בנסיבות שנוצר יש למצוא דרכים להקטין את הנזקים שנגרמים לחברות התעופה עקב המשבר החריף בענף, ותיקון החוק המוצע הוא אחת מהן. בשל האמור, במסגרת הצעת חוק זו מוצע לקבוע הוראת שעה... שלפיה נוסעי אותן טיסות יהיו זכאים להטבות מצומצמות יותר...".
14. דברים אלה שנאמרו בתקופת משבר הקורונה, יפים על אחת כמה וכמה בתקופת חירום מיוחדת זו.
15. יתרה מכך, בעוד שבעיצומו של מבצע "עם כלביא" גורמי המדינה השמיעו התחייבויות פומביות לתקן את חוק שירותי תעופה ולשפות את חברות התעופה הישראליות בשל הפגיעה המהותית שנגרמה להן; הרי שכעת, ובעיצומו של מבצע "שאגת הארי", גורמי המדינה משליכים את כל האחריות הנובעת מהמבצע דווקא אל כתפיהן של חברות התעופה הישראליות, תוך שהם מעודדים את ציבור הלקוחות לתבוע דווקא את חברות התעופה הישראליות שהן החברות היחידות הפועלות בעת הזו.



16. ויודגש, אין עוררין כי לנוסעים שטיסותיהם בוטלו בתקופת המבצע, ונאלצו להמתין בחו"ל זמן ארוך מהמתוכנן עד לטיסת החילוץ, נגרמו הוצאות לא מבוטלות. ואולם, באחריות זו לשיפוי הנוסעים בגין הוצאותיהם בתקופת ההמתנה עד לטיסת החילוץ, צריכה לשאת המדינה ולא חברות התעופה שביטול הטיסות נכפה עליהן כתוצאה מהחלטות המדינה ושגם הן נפגעו בצורה משמעותית מביטול הטיסות.
17. כפי שדווח לציבור המשקיעים, אל על מעריכה כי בימים בהם לא התקיימה כלל פעילות טיסתית של החברה, הנזק הישיר שנגרם כתוצאה מכך עמד על סך של כ-4 מיליון דולר לכל יום פעילות. נכון להיום, החברה מפעילה מספר טיסות יומיות לישראל וממנה, בהיקף פעילות נמוך המשתנה על פי הנחיות הרשויות, אך הנזק הישיר הנגרם מדי יום לחברה הינו עדיין נזק משמעותי הגדל מיום ליום.
18. לנזקים המשמעותיים הנגרמים מדי יום כאמור, יש להוסיף שורה של אירועים אקסוגניים שגם עמם נאלצת החברה להתמודד בימים אלה וביניהם עלייה חדה במחירי הדלק; עלייה בשערי החליפין וכיו"ב. ואם בכך לא די, הרי שגם כאשר יסתיים מבצע "שאגת הארי", החברה תדרש לפרק זמן מסוים ולתהליך התאוששות עד שתוכל לחזור ולהפעיל את לוח הטיסות המתוכנן בצורה סדירה.
19. בנסיבות אלה, ובכדי שאל על תוכל להמשיך לשמור את הגשר האווירי אל מדינת ישראל ואליה בתקופת המבצע וברמות הסיכון הקיימות, נדרש לנקוט באופן מידי במספר פעולות, ובראש ובראשונה - קידום הוראת שעה לתיקון חוק שירותי תעופה החל מיום 28 בפברואר 2026 ועד לפחות 14 ימים לאחר תום תקופת מבצע "שאגת הארי", אשר במסגרתה יבוצעו ההתאמות הנדרשות בחוק ובין היתר: (1) ביטול הזכאות לשירותי סיוע בשל ביטול טיסה; (2) ביטול הזכאות לפיצוי כספי בגין ביטול טיסה; (3) התאמת הזכאות לכרטיס טיסה חלופי לנסיבות המיוחדות שנוצרו ולכמות ביטולי הטיסות הרבה שנכפתה על חברות התעופה בתקופה ממושכת באופן המסכל את האפשרות להציע כרטיס טיסה חלופי.
20. לצד זאת, אנו קוראים למשרד התחבורה ולוועדת הכלכלה להוביל בהקדם שיח עם משרדי הממשלה הרלוונטיים ועם נציגי חברות התעופה הישראליות כדי להתרשם מהקשיים עמם מתמודדות החברות בימים אלה, וכדי למצוא יחד את הפתרונות המתחייבים לצורך סיוע לתעופה הישראלית.

בכבוד רב,

שרון בראונסטון, עו"ד
היועצת המשפטית ומנהלת הסיכונים
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

העתק:

ח"כ בנימין נתניהו, ראש הממשלה
ח"כ ניר ברקת, שר הכלכלה
ח"כ בצלאל סמוטריץ, שר האוצר
ח"כ דוד ביטן, יו"ר, ועדת הכלכלה
מר לוי הלוי, מנכ"ל אל על
מר משה בן זקן, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
מר שמואל זכאי, מנהל רשות תעופה אזרחית
גב' רננה שחר, יועצת משפטית, רשות תעופה אזרחית
מר ישי דון יחיא, מנהל אגף בכיר כלכלה ויחב"ל, רשות תעופה אזרחית

