



המשרד הראשי: נמל תעופה בן-גוריון, מיקוד מס' 70100, תיבת דאג' 41, טלפון 971333 (03) 19 קוים, טלסק 31107, מברקים: ישראלעל תל אביב.

Handwritten notes: 19/12/78

לכבוד
מר שלום רוזנפלד
עורך עיתון "מעריב"
רח' קרליבך 2
תל-אביב

תאריך	אסמכתא שלנו	המשרד השולח
ט"ו בתמוז תשליח 20 ביולי 1978	030/425	סמכ"ל ומזכיר כללי

מצורף בזה המאמר שהופיע בעיתון THE WASHINGTON STAR מיום 23.6.1978 ותרגומו, המביא את עיקרי דבריו של יו"ר החברה, מר מרדכי בן-ארי, בפני מועדון התעופה הלאומי בושינגטון, שהוא מועדון היוקרה התעופתי החשוב ביותר.

בהרצאתו הסביר מר בן-ארי את התפיסה החדשנית של "חופש השמיים" בדומה ל"חופש הימים" הקיים מאז ומתמיד. ממשלת ישראל הציגה תפיסה זו במו"מ על זכויות טיס עם ממשלת ארצות-הברית והיא היוותה את הבסיס לפתיחת המו"מ.

הרצאתו של מר בן-ארי והתפיסה המוצגת בה היכו גלים בחוגי התעופה הבינלאומית.

לפי הצעתו של סנטור פרסי החליט הסנט של ארצות-הברית לכלול את המאמר, בגלל חשיבותו של הנושא והחידוש הרב בתפיסה המבוטאת בו, ברישום דברי הקונגרס (Congressional Record) שעותק ממנו רצ"ב.

בכבוד רב,

Handwritten signature

ל. וולק
סמכ"ל ומזכיר כללי



MORDECHAI BEN ARI
Executive Chairman of El Al

Abandon All Airline Regulation, El Al Chief Urges

By Thomas Love
Washington Star Staff Writer

The head of Israel's El Al Airline yesterday proposed abandonment of all economic regulation of the airline industry and revamping of the present first class-economy class accommodation structure of commercial aviation.

Mordechai Ben Ari, executive chairman of El Al, also called for international aviation security authority to protect the world's airlines from terrorist attacks through intelligence gathering and pre-emptive military-like strikes.

A new method of dealing with the threat of terrorism is necessary to guarantee "the survival and existence of the civil aviation network," he told the National Aviation Club yesterday. "We are mistaken if we think the present silence is the end of the terrorist problem."

"Terrorist International" is regrouping itself and one of its prime targets is international civil aviation," he said. "What is being done now is insufficient" to protect the airlines.

Later, Ben Ari explained he had

made his proposals to the International Air Transport Association.

"THE ONLY EFFECTIVE method of combating terrorism in the air is a policy of active defense by governments and airlines," he said in a telegram to IATA.

An anti-terrorist defense, he said, must be built on the three levels of active intelligence gathering, pre-emptive measures against all forms of armed attack and — if the first two should fail — active defense action.

He called for "an IATA Interpol" for intelligence gathering and preventive action.

The agency would be responsible for the "supervision of the security measures" taken by all governments and airlines as well as the establishment of security ratings for all airports and airlines.

This would not be an usurpation of state powers, he said, predicting that governments would appreciate the help since "it would be a framework for significant cooperation and work to their benefit."

ON THE ECONOMIC front, Ben

Ari said "the only alternative to complete regulations of the airlines is the complete deregulation," a concept which he said should be adopted as soon as possible.

He called for "open skies with unlimited freedom of competition, without government interference. Indeed, complete freedom of the air would mean that every airline can fly from and between any place in the world it chooses, without restriction and with the right to charge any fare it deems fit."

"In other words," he continued, "the principle of 'freedom of the air' would be identical to the principle of 'freedom of the seas.'"

The only government intervention, he said, should be to assure that airlines actually provide the service they say they will at the advertised price. Existing controls over safety and operational matters would not change under this concept, he added.

Such a policy, he predicted, "would constitute a revolutionary step toward assuring the long-range growth and development of a healthy and dynamic international air transport system based on the principles

of free competition as the best safeguard of the interests of the consumer."

ALTHOUGH he admitted the concept might seem a bit "radical, perhaps too drastic, departure," he said "I think it is high time we realized that our industry has reached maturity and that we can well afford to live in an environment of free competition and enterprise."

In answer to a question, he predicted that the government of Israel would agree to let all airlines operate in that country under the "open skies" concept.

Ben Ari said he was not proposing to disband IATA. "We have to preserve IATA as a trade association," he said, "because without it we can't operate a worldwide system." IATA, he explained, is necessary to coordinate such things as ticket sales, connecting flights and the like.

"In view of the fact that the future of international civil aviation seems to lie in mass transportation of the pleasure-motivated traveler at low

fares, the solution to the economic problems of the airlines — especially on international routes — seems to point to a basic change in the service concept on scheduled carriers," Ben Ari said.

He proposed abolishing the present first class and economy class categories and replacing them with three new classes.

There would be a "deluxe class" with service and accommodations superior to the existing first class. First class would be replaced with a "business class" with less space than the existing accommodations but better service. A new "holiday class" would offer bare-bones, no-frills accommodations with little space between seats and no free food — travel comparable to that now offered by Laker's "Sky Train."

Ben Ari said El Al would offer this holiday class service starting some time late next year.



Congressional Record

United States
of America

PROCEEDINGS AND DEBATES OF THE 95th CONGRESS, SECOND SESSION

June 27, 1978.

CONGRESSIONAL RECORD — SENATE

S 9939

ISRAELI EL AL AIR NEGOTIATIONS HELD IN SECRET

Mr. PERCY. Mr. President, yesterday a highly important round of discussions began at the State Department between the Israeli and United States Governments to renegotiate the 1950 air agreement between the two allies.

The Israeli Government should be commended for boldly proposing a new "open skies" policy. This innovative and forward-thinking policy would open up commercial air transportation to any airline wishing to fly to any city in either of the two countries. If carried out to its fullest extent, "open skies" would mean that direct air service between the two countries would become more easily accessible to hundreds of thousands of our citizens who now must fly through New York's overcrowded and overburdened J. F. K. International Airport.

As part of that proposed policy, the Israeli Government would permit low-fare charters to Israel from all 50 States and the territories. Currently, such charters are only permitted from California, Oregon, and Washington State.

In return, the Israelis wish to provide direct service on its national carrier—El Al Airlines—to Los Angeles International Airport, Chicago-O'Hare International Airport, Logan International Airport, Boston, and Miami International Airport.

The Israeli initiatives appear to be eminently reasonable and should be warmly received by the U.S. Government. Instead, I have been informed that, in exchange for these initiatives, the U.S. Government appears to be willing to award El Al only one or two additional landing sites in the United States. El Al currently only serves New York. This offer was made by U.S. negotiators despite the well-known fact that the Israeli airline could well suffer heavy financial losses in the new competitive environment proposed by the Israeli Government. The United States is the leading source of profit for El Al. Without a reasonable proportion of the traffic between the two nations, El Al—Israel's vital link to the outside world—may be placed in financial jeopardy.

Mr. President, one disturbing element of these negotiations is the view taken by the U.S. negotiators toward the proposed new service to the additional U.S. cities. Rather than viewing the proposals as bringing direct economic and social benefits to these American cities, the U.S. position appears to view the additional cities merely as bargaining chips. I was surprised to learn that our own negotiators view this extension of service as primarily of direct benefit to the foreign nation, without due consideration of the obvious benefits such added service would

afford to American air travelers and U.S. cities.

There was no formal mechanism for civic parties to make presentations to the U.S. negotiators before the sessions began. In this case, for instance, it appears that there was no formal solicitation of the views of the city of Chicago Department of Aviation, the Massachusetts Port Authority, the Miami Aviation Department, and the Los Angeles Department of Airports.

This same kind of freezing out of public and civic interests led to LOT, the Polish Airlines, being denied Chicago landing rights in 1973, although Chicago has the third largest Polish population in the world after Warsaw and Cracow. Similarly, Sabena Belgium Airlines was denied landing rights at Chicago several years ago and eventually withdrew its application. As a result, an opportunity to provide convenient nonstop service from Chicago to Brussels—the headquarters of the European Economic Community—was lost. It is difficult for me to understand who benefits from the denial of Chicago landing rights to the Polish and Belgian Airlines. It is certainly not the citizens of this country. It is similarly difficult for me to understand why the Israelis would be denied any of the four cities, given their new interest in low fares and more competition.

Mr. President, this curious policy is already being publicly reflected in the posture taken by U.S. officials in the Israel negotiations. This is hardly the proper way of treating a trusted friend and ally whom we economically assist in a number of ways. Why not hard earned trade instead of that much more economic aid?

Because of my concerns that some, if not all, of the four cities would be denied direct service to Israel, I urged Secretary of State Cyrus Vance, in a letter of June 14, 1978, personally to intercede to insure the success of these negotiations.

I subsequently asked that an observer from an appropriate Senate committee be permitted simply to attend and monitor these negotiations, without participating in any direct way. Already participating are representatives from the Air Transport Association, the National Air Carriers Association, the International Association of Machinists and Aerospace Workers, and Ralph Nader's Aviation Consumers Action Project. However, none of these groups has expressed a desire to urge our negotiators to work for the expansion of El Al flights to those four metropolitan areas currently without full service to Israel.

When I asked to have a Senate representative listen in on the proceedings, my request was rejected, allegedly because the negotiations would turn into

a "circus." It appears that our Government wishes to conduct these negotiations behind closed doors. While labor, industry and token consumer representation are free to listen and actually take part, Congress is denied access even to observe what is going on during these vital negotiations. I note that there are no verbatim transcripts or detailed notes taken.

I just cannot understand this policy, and have so told the White House and Department of State. Why not "let the sunshine in?" There are no national security considerations in these negotiations. There are no sensitive matters being discussed that would be harmful to our interests if discussed out in the open.

What are at stake are important domestic matters, about which the Congress and the public have a right to know.

That right is being ignored. It is difficult to understand the concerns and fears of the State Department that a little openness might somehow jeopardize these talks. When we opened up Senate markups and conference committee markups to the public, there were those who thought that Congressional action would be paralyzed because of the open meetings. Instead, the public has become better aware of the important decisions made on their behalf by their elected representatives without any impairment to the operations of the Senate. Opportunities have been offered many times in these sessions for the executive branch to have an input at a crucial time in a spirit of true partnership.

I am convinced we also need to let the sunshine in on these negotiations which have such a direct bearing on the air service which consumers and cities will receive. The practice of excluding observers from Congress from negotiations of this type which have such a broad-based domestic impact, and are not fraught with national security factors, should now be seriously questioned. The U.S. Senate should not have the door slammed in its face, while private and commercial interests are permitted into the negotiating sessions. This is not the kind of partnership President Carter is trying to create.

I am attaching a copy of my letter to Secretary Vance, and a recent press account of a speech given by Mordechai Ben Ari, executive chairman of El Al, outlining the new Israeli position. I ask unanimous consent that they be printed in the Record.

There being no objection, the material was ordered to be printed in the Record, as follows:

תרגום מאמר שהופיע בעיתון THE WASHINGTON STAR מיום 23.6.1978
על-ידי תומס לוב Thomas Love המביא את עיקרי דבריו של יו"ר החברה
מר מ. בן-ארי בפני מועדון התעופה הלאומי בושינגטון

יו"ר חברת אל על נתיבי אויר לישראל הציע אתמול נטישת כל פקוח כלכלי על התובלה
האווירית ושינוי מוחלט במערכת מחלקת התיירים והמחלקה הראשונה הנהוגות היום
בתעופה המסחרית.

מרדכי בן-ארי, היו"ר הפעיל של מועצת המנהלים של חברת אל על קרא עוד ליצירת
רשות בטיחות תעופתית בינלאומית להגנת חברות התעופה מהתקפות טרוריסטים על-ידי
איסוף מידע מודיעיני ופעולות מנע התקפיות בנוסח צבאי.

"הכרחית שיטה חדשה לטיפול באיום הטרור כדי להבטיח קיום רשת הנתיבים הבינלאומית"
אמר אתמול מר בן-ארי למועדון התעופה הלאומי. "אנו טועים אם נחשוב שהרגיעה
הנוכחית היא סוף בעית הטרור".

"הטרור הבינלאומי מתארגן מחדש ואחת ממטרותיו העיקריות היא התעופה האזרחית
הבינלאומית" אמר. "מה שנעשה כיום, אין די בו להגנת חברות התעופה".
מאוחר יותר הסביר מר בן-ארי כי הצעותיו נמסרו ליאטיא.

"השיטה היצילה היחידה להלחם בטרור באויר היא מדיניות הגנה פעילה על-ידי
ממשלות וחברות תעופה" קבע מר בן-ארי במברקו ליאטיא.

הגנה נגד טרור צריכה להתבסס על שלושה מישורים: איסוף מידע מודיעיני פעיל;
אמצעי מנע כנגד כל צורות ההתקפה המזוינת, ואם שני אלו לא יעזרו - יוזמת הגנה פעילה.
מר בן-ארי קרא להקמת "אינטרפול של יאטיא" לאיסוף מידע מודיעיני ולפעילות מנע.
יחידה זו תהא אחראית לפקוח על אמצעי הבטחון שיינקטו על-ידי כל הממשלות וחברות
התעופה בנוסף לקביעת ציוני בטיחות לכל נמלי התעופה וחברות התעופה. פעילות זו
לא תפגע בסמכות המדינה, קבע מר בן-ארי בהעריכו כי הממשלות יקבלו בברכה את העזרה,
שכן היא תהא מסגרת לשיתוף פעולה חשוב שתפעל לטובתן.

לגבי החזית הכלכלית, אמר מר בן-ארי: "האלטרנטיבה היחידה לפקוח המלא על חברות
התעופה היא חופש מלא", תפיסה שלדעתו יש לאמצה מוקדם ככל האפשר. הוא קרא
"לשמים פתוחים וחופש תחרות בלתי מוגבל וללא התערבות ממשלות. חופש מלא שכזה
משמעותו שכל חברת תעופה תוכל לטוס בין כל שתי נקודות בתבל ללא כל הגבלה והיא
תוכל לגבות כל תעריף שתמצא לנכון".

"במילים אחרות" הוסיף מר בן-ארי "עקרון החופש באויר יהא אז זהה לעקרון החופש בימים".

"ההתערבות היחידה של הממשלות" אמר מר בן-ארי, "צריכה להיות כדי לוודא שחברות התעופה אכן מספקות את השרות שהובטח ובמחיר שפורסם. אמצעי הפקוח הקיימים על הבטיחות וההיבטים המבצעיים האחרים של התעופה לא ישתנו". "מדיניות כזו", העריך מר בן-ארי, "יתהווה צעד מהפכני לקראת הבטחת הגידול והפיתוח לטווח ארוך של מערכת תובלה אווירית בינלאומית דינמית שתתבסס על תחרות חופשית כאמצעי הטוב ביותר להגנת האינטרסים של הצרכן".

למרות שהודה שתפיסתו נראית אולי מהפכנית וקיצונית מדי אמר מר בן-ארי "חושבני שהגיעה השעה שנווכח כי תעשיית התובלה האווירית הגיעה לבגרות ואנו יכולים בהחלט להרשות לעצמנו לחיות בסביבה של תחרות ומשק חופשיים".

בתשובה לשאלה העריך מר בן-ארי שממשלת ישראל תסכים לפעילות חברות תעופה בישראל עצמה לפי התפיסה של "שמים פתוחים".

מר בן-ארי אמר שאינו מציע לפרק את יאטי"א. "עלינו לשמור את יאטי"א כאיגוד ענפי מכיון שבלעדיו לא ניתן להפעיל מערכת כלל עולמית. "יאטי"א, הסביר "חיונית לתאום פעילויות כגון מכירות כרטיסים, טיסות המשך וכיו"ב".

לאור העובדה שעתיד התעופה האזרחית הבינלאומית טמון בתובלה מסיבית של נוסעים בעלי מניע תיורי במחירים נמוכים, הפתרון לבעיות הכלכליות של חברות התעופה, ביחוד בנתיבים הבינלאומיים, הוא שינוי בסיסי בתפיסת השרות של חברות התעופה הסדירות.

מר בן-ארי הציע לבטל את החלוקה הנוכחית לשתי מחלקות: מחלקה ראשונה ומחלקת תיירים ולהמירה במערכת של שלוש מחלקות: האחת, תהא "מחלקת דה-לוקס" שבה השרות וצורת הישיבה במטוס יעלו על אלו של המחלקה הראשונה דהיום. השניה, "מחלקת עסקים" שתחליף את המחלקה הראשונה הנוכחית. במחלקה זו יהיה שרות טוב יותר מבמחלקה ראשונה אך מרווח כסאות קטן יותר. המחלקה השלישית "מחלקת נופש" תהא ללא תוספות שרות, ללא אוכל חינם ובמרווח קטן בין הכסאות, זאת בדומה למה שמוצע היום על-ידי "רכבת האויר" של לייקר. מר בן-ארי הוסיף שמחלקת נופש זו תופעל על-ידי אל על בסוף השנה הבאה.