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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 124**

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שני, כ' בכסלו התשס"ז (11 בדצמבר 2006), שעה 12:30

**סדר היום**: **תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון מס' 2), התשס"ז-2006 בדבר מערכת זיהוי בכלי טיס המופעלים בחקלאות**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

יצחק גלנטי

**מוזמנים**: צביה בלאו - לשכה משפטית, משרד התחבורה

יואב לבנה - ממונה תקינה, רשות התעופה האזרחית, משרד

התחבורה

מאיר בן שיה - מפקד יחידות הבקרה חה"א, משרד הביטחון

מוטי שמואלי - חה"א, רע"ן תעבורה, משרד הביטחון

נועם זינר - חה"א, רמ"ד תעבורה, משרד הביטחון

טוביה יעקובי - הרבולוג ראשי, משרד החקלאות ופיתוח הכפר

איתן שטרקמן - חברת כימאייר

עמרי טלמון - קלוב התעופה

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**קצרנית**: רויטל יפרח

##### 

**תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון מס' 2), התשס"ז-2006 בדבר מערכת זיהוי בכלי טיס המופעלים בחקלאות**

היו"ר משה כחלון:

שלום לכולם. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון מס' 2). ב-19 בנובמבר 2006 קיבלתי מכתב מסגן ראש הממשלה ושר התחבורה, שמבקש שאניח על סדר יומה של וועדת הכלכלה של הכנסת את התיקון לתקנה 24 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ג-1981 ואנחנו עושים כן.

אני מקריא את התקנה. זה מה שמבקש שר התחבורה.

מאיר בן שיה:

ברשותך, אנחנו רוצים להסביר את הצורך שהוא המניע לדרישה או לבקשה שלנו שגם מטוסי הריסוס יפעילו אמצעי איכון שנקרא זע"ט - זיהוי עמית טורף, כדי שיאפשר לנו להבדיל בין מטוסינו או מטוסים שבקשר אתנו ולצורך העניין הם תקינים לבין מטוסים שהם מטוסי אויב, שחודרים לשמי מדינת ישראל. אחד האמצעים לזהות זה המכשיר הזה שנקרא בלועזית טרנספונדר והוא מותקן בדרך כלל על כל המטוסים ומחויב בכל המטוסים. בעבר, פטרנו את מטוסי הריסוס מלהשתמש במכשיר הזה מתוך תפיסה שמתחת לגובה מסוים אין בעיה תעבורתית. היום, כשהבעיה הביטחונית גברה ואיום הטרור האווירי על מדינת ישראל גדל גם בסוגיות בטיחותיות שיותר ויותר כלי טייס טסים במרחב, הצורך הבטיחותי גדל ואנחנו מבקשים לחייב את מטוסי הריסוס במכשיר הזע"ט הזה. בתקופה מסויימת במלחמה ביקשנו מהם והם התקינו וזה אכן פתר הרבה בעיות. אני רוצה להראות דוגמה של איך זה נראה על מסכי המכ"ם כדי להמחיש את הצורך בזה.

אתי בנדלר:

מה זאת אומרת התקינו בתקופה מסוימת? הם התקינו ואחר כך הסירו? זה מכשיר נייד?

יצחק גלנטי:

מה המחיר של המכשיר הזה?

יואב לבנה:

1200 דולר בדיוק.

יצחק גלנטי:

ברגע שאתה כותב "כלי טיס", כל כלי הטייס נכנסים תחת הקטגוריה הזאת.

מאיר בן שיה:

(הסבר בליווי שקופיות)

אנחנו רואים כאן את מזל"ט החיזבאללה שהתרסק באזור כברי. רואים פה את גבולות מדינת ישראל וזה קו הגבול של לבנון וכאן זה כברי, וכך זה נראה על מסכי המכ"ם. פה אנחנו מגלים אותו לראשונה. חשוב לי להמחיש שכל שורה של רצף נקודות זה כלי טייס בין אם אנחנו מזהים אותו ובין אם לא. אם הוא ירוק הוא תקין, ואם הוא אדום הוא כנראה עוין. במקרה הזה, להעשרת הידע, המזל"ט של החיזבאללה השלישי, כבר אפשר לראות שמטוסים מאיימים לחסל אותו וזה לא עניינו אבל היה חשוב לי להראות לכם איך נראה כלי טייס עוין בתוך שמי מדינת ישראל. זה כלי הטייס וכך רואים את זה, רצף הנקודות האדומות.

יצחק גלנטי:

זה קליטה על המכ"ם שלכם?

מאיר בן שיה:

כן, ביב"א בהר מירון.

אראה לכם אירוע נוסף שקרה במלחמה. זה מרסס שטס באזור עמק החולה ועבד שם. ידענו, רק כדי להבהיר, שמטו שטס בשמי מדינת ישראל חייב להיות מבוקר ויש שלושה דברים שמאשרים לו את הטיסה. על פי חוק הטייס זה טרום הטיסה שלו, קשר עם יחידת הבקרה ואמצעי הזיהוי שאכן אנחנו מזהים אותו שזה המטוס.

אתי בנדלר:

אמצעי הזיהוי זה הטרנספונדר?

מאיר בן שיה:

נכון. עד היום המרססים לא היו כלולים בהגדרה השלישית, אבל אנחנו יודעים שהם שם והם עובדים באזור. לא תמיד אנחנו רואים אותם על מסכי המכ"ם בגלל שהם טסים מאוד נמוך אבל כשאנחנו מגלים אותם, אנחנו לוקחים מטוסי יירוט שהיו בפטרול יירוט שמחפש את אותו מזל"ט של החיזבאללה ומפנים אותו לזהות את המרסס.

(תקשורת בין בקר הטיסה לטייס היירוט)

היו"ר משה כחלון:

איך אתם מזהים אותם היום?

מאיר בן שיה:

ראינו זיהוי על מסך המכ"ם ורק באמצעות המכ"ם אנחנו לא יודעים להגיד אם זה מטוס עמית או טורף ולכן במקרה הזה נלקחו מטוסי יירוט כדי לזהות אותו פוזיטיבית בעין. זיהו שהמטוס הוא לריסוס והתאמנו עם המידע המוקדם שהיה לנו על מטוסי ריסוס באזור הזה. זו השלכה של הנחה שאכן ידענו שיש מטוסי ריסוס באזור, זיהה בעין מטוס היירוט שזה מטוס ריסוס וידענו - -

אתי בנדלר:

ידעתם מתוך המידע המוקדם?

היו"ר משה כחלון:

ראשית, רואים שיש כלי טיס ולאחר מכן, צריך לשלוח משהו לראות אם זה עמית או טורף.

מאיר בן שיה:

היה ידוע שיש שם פעילות אבל מכיוון שהם טסים נמוך, לא תמיד אנחנו רואים. במקרה הזה, אם היה מותקן מכשיר זיהוי עמית-טורף, שהוא אישי עם קוד מסוים למטוס, זה אומר שאם הייתי קורא את קוד הזע"ט שלו, שזה רצף של 4 ספרות אישיות לכל מטוס - -

יצחק גלנטי:

ה-פור איקס.

היו"ר משה כחלון:

פור איקס צריך שיהיה על כל מטוס ישראלי.

מאיר בן שיה:

פור איקס זה אות הקריאה שלו. הזע"ט זה מכשיר אלקטרוני שמשדר לי סיגנל אלקטרוני למערכות הזע"ט שלי, אבל הזיהוי האלקטרוני זה הזע"ט. במקרה הזה, אם היה לו מכשיר זע"ט והוא היה משדר לי את הסיגנל האישי שלו, לדוגמה רצף ספרות של 3341, הייתי יודע שזה מטוס הריסוס.

היו"ר משה כחלון:

אם מטוס האויב מתקין דבר כזה, זה לא עוזר - -

מאיר בן שיה:

אני תיאמתי מראש ואני יודע שהוא מתקין מספר. גם אם יבוא עכשיו מטוס אויב, לא בהכרח יהיה לו את אותו סיגנל כמו שתאמנו על הקרקע ובאוויר בין הבקר למטוס. כל המטוסים האזרחיים בעולם טסים עם מכשיר כזה. הסוגיה במקרה דנן זה רק המרססים. בעתיד, אם נצטרך לדברים נוספים, נבקש. היום אנחנו מתעסקים רק עם מטוסי הריסוס שמפעילה "כימניר". לזכותה יאמר שבתקופת המלחמה פנינו אליהם וביקשנו להתקין כאלה מכשירים והם התקינו ולאחר מכן, מכיוון שזה לא הופיע בתקנות, הם התבקשו להסיר את המכשירים על ידי רשות התעופה האזרחית ולכן אנחנו יושבים כאן.

אתי בנדלר:

למה ביקשו מהם להסיר?

מאיר בן שיה:

כי זה לא מותקן בתקנות.

היו"ר משה כחלון:

מה עמדתכם?

איתן שטרקמן:

ראשית, חבל של נערך דיון מקדים. נערך דיון אחד עם ראש המבצעים שלנו, שמצד אחד התנגד ואנסו אותו לשים בזמן המלחמה או קצת לפני המלחמה. במלחמה שמנו את זה כמובן, כי טסנו די קרוב לגבול ולפעמים גם מעבר לגבול והיו גם בקשות של הצבא שנטוס לצד שני - -

מאיר בן שיה:

איזה צבא?

איתן שטרקמן:

שלך.

מאיר בן שיה:

מכיוון שאני אמון על הבקשות האלה, לא ביקשתי שיטוסו מרססים מחוץ לגבול. לא טסים מטוסים אזרחיים מעבר לגבול.

איתן שטרקמן:

זה לא נעשה אבל היו פניות. כשאנחנו טסים בכיבוי שריפות אנחנו עושים את זה על פי בקשות וכמה שיותר מהר. הנושא השני זה שאנחנו טסים יחסית מאוד נמוך והרבה פעמים קשה מאוד לקלוט ואני לא יודע איך זה נראה על המכ"מים שלכם ואיך זה נראה פה.

יש מספר אלמנטים בנושא הזה: ראשית, ביקשתי שלא יחייבו את כולם. מי שטס ליד גבול, ליד נקודות שיש טעם לעשות זע"ט, אז בוודאי שכן. אבל למטוסים שמרססים ליד אשדוד ותל אביב, פתח תקווה, אין צורך.

היו"ר משה כחלון:

אתה אומר לא לעשות את זה בצורה גורפת...

יצחק גלנטי:

יש בעיה מה זה גבול. מבחינת המרחקים של המדינה, הכל זה גבול. אבל יחד עם זאת, חייבים להגדיר את זה, כי אי אפשר יהיה לטוס ללא מכשיר זיהוי כזה.

דרך אגב, כמה זמן לקח לכם לזהות את המקרה הזה?

מוטי שמואלי:

במקרה הזה היה מטוס יירוט באוויר וזה לקח דקות. במקרים אחרים זה לוקח יותר זמן.

היו"ר משה כחלון:

מאיר, מה אתה עונה לאתי?

מאיר בן שיה:

מכיוון שמכשיר הזע"ט משדר, בניגוד למכ"ם רגיל שהוא רק קולט, סבירות הגילוי שלי לזע"ט היא הרבה יותר גדולה. בכך אני מגדיל את אחוזי הגילוי ויש לזה יתרון גדול.

לגבי האזורים, כמו שאצר חבר הכנסת גלנטי, בואו נבין מה זה מדינת ישראל. כשממריא משהו מטול כרם או מקלקיליה כדי לעשות פיגוע דרך האוויר בנתניה או באזור חדרה, אני אראה פה דוגמה של אולטרלייט שנראה אותו דבר. הוא המריא מעפולה, חתך דרך ג'נין וטול-כרם בגלל בעיות דלק כאלה ואחרות. גם פה, אם ימריא מטוס ריסוס, (הקלטת בקר היירוט) אנחנו יכולים למצוא איום אווירי גם בתוך המדינה וזה נראה אותו דבר. המטוס שבדיעבד התברר שזה אולטרלייט עשה את הנתיב הזה, הוא המריא מבית שאן, והוא חצה דרך יו"ש. זה לא גבול, אבל האיום דומה. לכן, אנחנו מתעסקים עם זה באזור מטחים, באזור הטיסות שאנחנו חוששים מהם באזור איו"ש ועזה. לגלות כלי טייס שאתה לא מכיר באזור אשדוד ואשקלון זה איום שיכול לצאת מעזה. צריך להבין שבהיבט של האיום, ככל שנושא ההפרדה הקרקעית או גדר הביטחון הקרקעית יהיה חזק יותר, כך הם ינסו למצוא פתרונות גם מתחת לקרקע ובאוויר.

עמרי טלמון:

יש פה שתי שאלות עקרוניות לפני שדנים בתקנה. אחת מהן נדונה בוועדה הזו אין ספור פעמים והיו"ר הקודם התבטא על זה בחריפות רבה, לא לבוא הנה עם שליפות מהמותן. אם יש בעיה, צריכים הגופים הנוגעים בדבר, רשות התעופה האזרחית, חיל האוויר, ציבור הצרכנים והמשתמשים, לשבת ולראות מה העניין. אם כולם מסכימים לאיזה פיתרון, התהליך בוועדה הוא פשוט. אם לא מסכימים, צריך לפתוח לדיון את נקודות המחלוקת. אני נתתי דוגמאות לפני הישיבה לאנשי חיל האוויר על נושא אחר וגמרנו עניין בשעתיים. אני לא מבין למה לא יושבים ודנים. אני מציע לך אדוני, לומר להם: תלכו הביתה, תעשו שיעורי בית ותבואו לכאן מוכנים, כמו שאתה לא מוכן לשמוע פה, בוועדה, שני נציגים של הממשלה שמתכתשים ביניהם. אתה אומר: אני רוצה לדעת מה עמדת הממשלה. צריכה להיות גזירה שווה.

דבר שני, אמרו פה: גדר ביטחון אווירי. אני לא נגד גדר ביטחון אווירית, אבל אם זה כך, דינה כדין גדר ביטחון קרקעית. הואיל והמפעל שבו עבדתי עשה את משיבי המכ"ם הראשונים בצה"ל שמבוססים על מחשב, גם בנה את גדר הביטחון בצפון ולא שלמו את החשבון רביבים, מרגליות, משגב, מנרה ומטולה אלא מדינת ישראל. אז אם זה ענין ביטחוני, זה תפקידה של המדינה ולא של "כימניר", להתעסק עם גדר ביטחון אלקטרונית.

יואב לבנה:

ראשית, טרנספונדר זה אמצעי אלקטרוני-אזרחי, שקיים בכל התעופה כהתקנת חובה, בכל המטוסים. יש מספר מטוסים - -

עמרי טלמון:

מאיזו סיבה?

יואב לבנה:

אל תפריע לי. יש מספר כלי טייס שהתקנות פוטרות אותם מההתקנה הזאת. הבקשה מחיל האוויר הגיעה לרשות התעופה לפני שנה וחודשיים. נתנו לכל בעלי העניין לדעת מזה וישבנו אתם וליבנו אתם. היתה אז חברה בהקמה, חברת "תלם", שיש לה 4,5 מרססים והם מסיימים היום את ההתקנה במטוס הרביעי או החמישי. "כימניר" בהתארגנות והיא החברה הגדולה. כולם יודעים מזה בהתראה של שנה. אנחנו במקרה זה מסכימים עם חיל האוויר, שאלה צורכי ביטחון ואני מציע להתחשב, למרות שהמחיר ידוע לנו. אם 1200 דולר במערך ההתקנה - -

איתן שטרקמן:

זה הרבה יותר מ-1200 ומי כמוכם יודע שלעשות התקנה ולעבור את הפרוצדורות ואז אנחנו מקבלים - -

יואב לבנה:

לא עושים את זה מהיום למחר.

היו"ר משה כחלון:

מר לבנה, אולי תקצר להם את ההליכים שם?

יואב לבנה:

אנחנו מסכימים להכפיל את זה מ-30 יום ואפילו יותר.

איתן שטרקמן:

אמרו לנו להוריד את זה אחרי המלחמה...

היו"ר משה כחלון:

אנחנו הולכים לאשר את התקנה הזאת ואני מתרשם שכך גם חבר הכנסת גלנטי.

יואב לבנה:

למרות שהמכשיר הזה הוא 1200, שמענו על כוונות להתפרס על יותר כלי טייס וזה הרבה כסף לכלי טייס פרטיים ולכלי טייס של חובבים. אני מביא לידיעתכם את הכוונות שלהם, שלא באופן אוטומטי אנחנו שמחים לאשר דבר כזה.

עמרי טלמון:

זה לא מדויק, מפני שכלי הטייס האזרחיים, כמו המטוסים שלי, נושאים את המכשירים האלה בלי שום סיבה של ביטחון אלא לפי סטנדרט, בקרה אווירית בינלאומית, שייך לתחום אזרחי לחלוטין.

איתן שטרקמן:

אנחנו מבקשים לדחות את זה קצת - -

לאה ורון:

כמה זה קצת?

איתן שטרקמן:

6 חודשים זה בסדר. יש אלמנט שפוגע בביזנס והעלויות זה לא הסיבה.

היו"ר משה כחלון:

אבל אם יתנו לך 90 יום, אתה יכול לתכנן?

איתן שטרקמן:

בסדר.

אתי בנדלר:

בסדר, 3 חודשים.

איתן שטרקמן:

יש עוד מספר דברים שצריך לדון עליהם פה. העניין הגורף כדוגמה. כשעושים בכל המטוסים ואתן לכם דוגמה, שלחברת "כימניר" יש 34 מטוסים שמתוכה אנחנו מפעילים כ-22 מטוסים. אז אין טעם שעל כל המטוסים יהיה זע"ט, מהסיבה שזה סתם לבזבז כסף.

היו"ר משה כחלון:

אבל צריך לעשות התאמות וכולי.

איתן שטרקמן:

לא, ניתן להרכיב את זה בצורה שהמכשיר יהיה נשלף ואפשר יהיה להעביר אותו בדקות.

היו"ר משה כחלון:

חייל האוויר רוצה שכל מטוס שעולה לאוויר יהיה לו המכשיר. אתה יכול להתחייב לזה?

איתן שטרקמן:

בסדר. יש עוד נושא שרציתי להעלות אותו כאן: רוצים לשים את זה על כל כלי הטייס. יהיה לכם מסך אחד גדול ירוק, כשכל המטוסים יהיו באוויר. הסיכון היחיד שאני רואה פה זה אחד הדברים שמשגיחים כל הזמן, שלא ייגנב מטוס וזה הפחד הגדול מבחינה ביטחונית. כשייגנב מטוס כזה עם זע"ט, הוא יהיה ירוק ויוכל לעשות כל מה שהוא רוצה.

מאיר בן שיה:

יירטו אותו. אפשר לשים "איתוראן" כמו שיש במסוקי המשטרה אבל זה לא הדיון. מדברים רק על מטוסי הריסוס.

יצחק גלנטי:

צר לי לומר, אבל חייבים למצוא מצב שיאפשר גם לטוס וגם ביטחון. נכון לרגע זה, אני יודע שללא שום מצב למחמה, קו הרוחב עכו וצפונה, קושרים ידיים מבחינת אזורי טיסה.

יואב לבנה:

זה דיון אחר.

יצחק גלנטי:

זה לא דיון אחר כי אתה מכניס פה את כל מערכת התעופה הזעירה לתוך סד. הבעיה שלי היא שהיום זה עם מטוסי ריסוס ומחר זה יזלוג לייתר כלי הטיס השונים והמשונים. ברור שאם ממריא אפילו "בקאי", אז הוא כבר בחזקת חשוד, כי הוא מאוד קרוב לגבול. אז מחר תגיד שהוא לא ימריא משם כי אין לו את מכשיר הזיהוי?

מאיר בן שיה:

חבר הכנסת גלנטי, הדוגמה שנתת מצוינת, כי דרך מכשיר הזע"ט הזה, זה יאפשר לנו לפתוח את המגבלות שאנחנו מגבילים היום על אזורים מסויימים, ולו היה לכל האולטרלייטים הקטנים אמצעי איכון, שיכולנו לראות אותם בוודאות ולא בהכרח מכשיר זע"ט, אני לא חושב שהוא מתאים לכלים האלה והיה לנו אמצעי איכון אחר, היינו יכולם לאפשר להם לטוס יותר.

יצחק גלנטי:

תן דוגמה לאיזה מכשיר אתה מתכוון?

מאיר בן שיה:

מכיוון שהדיון פה רק על מטוסי הריסוס - -

אתי בנדלר:

אנחנו מדברים על כלי טייס המופעל בחקלאות. אני מניחה, שאלה המרססים.

עמרי טלמון:

חבר הכנסת גלנטי, יש מכשיר איתור נהדר עם קוד אישי בפלאפון.

מאיר בן שיה:

על מסוקי המשטרה מותקנת מערכת "איתוראן" ומפקד יחידת המשטרה פותח את הלפטופ שלו ברכב ורואה בדיוק איפה המסוקים שלו נמצאים. זו דוגמה למערכת שאפשר להתקין על האולטרלייט.

יצחק גלנטי:

אתה יודע שהתקינו "איתוראן" גם על חמור.

מאיר בן שיה:

גם את זה אפשר לעשות אבל היום אנחנו דנים רק על מטוסי הריסוס.

יצחק גלנטי:

אז בואו נכתוב פה: "מטוסי ריסוס" ולא "כלי טייס".

מאיר בן שיה:

כתוב: כלי טייס שמופעלים לצורכי חקלאות. זה רק מטוסי ריסוס.

אתי בנדלר:

אז אולי כדאי שעורכת דין בלאו תסביר מה התקנות האלה עושות.

צביה בלאו:

תקנה 201 לתקנות ההפעלה מגדירה מהי הפעלת כלי טייס בחקלאות.

אתי בנדלר:

שזה אומר?

צביה בלאו:

"הפעלת מטוס לחקלאות או הפעלת כלי טייס לשם ריסוס, לשם פיזור כל חומר אחר המיועד לדישון, עיסוק בפעילויות פיזור חומרים הקשורים לחקלאות וכיבוי שריפות. אלה הפונקציות.

אתי בנדלר:

כיבוי שריפות נחשב גם לחקלאות.

צביה בלאו:

בתקנות הטייס, בתקנות ההפעלה, יש את החובה להתקין טרנספונדר, בתקנה 21. תקנה 24 מחריגה כמה כלי טייס מהחובה להתקין טרנספונדר, כשסעיף קטן (3) קובע כלי טייס המופעל בחקלאות. חיל האוויר רוצה להוריד את הפטור שנקבע בסעיף קטן (3) ולהחיל עליהם את חובת התקנת הטרנספונדר.

אתי בנדלר:

וזה משמעות התקנות. דהיינו, שאר ההחרגות שקיימות היום בתקנה 24,לרבות גלשון, מצנח ממונע, אווירון זעיר ואווירון הדרכה זעיר, אלה ממשיכים להיות פטורים עדין מהתקנת טרנספונדר.

יצחק גלנטי:

אבל גם הם מהווים סיכון ביטחוני.

לאה ורון:

אז צריך לבקש מחיל האוויר לבוא עם תקנות נוספות.

מאיר בן שיה:

אני חושב שזה צריך להיות אינטרס הדדי של כולם.

היו"ר משה כחלון:

תודה. הדברים ברורים. בהמשך לבקשתו של חבר הכנסת גלנטי, לפני שאתם באים עם התקלות הבאות, תשבו עם הגורמים המוסמכים שאתם חושבים שצריכים להתקין את היחידה הזאת, על מנת שנגיע לדיון פה לא יהיו ויכוחים על גבול הגזרה ולא ויכוחים אם מטוס מקורקע כן צריך או לא צריך.

טוביה יעקובי:

במכתב של כבוד שר התחבורה, בהסבר, הם כותבים שאם הם יהיו בסדר ויתקינו את המכשיר הזה, הם יאפשרו לחקלאים, ויש לנו הרבה שטחים בארץ, שחיל האוויר לא נותן לנו לרסס. השנה שנת בצורת ולא עובדים קשה.

היו"ר משה כחלון:

ושנה הבאה היא שנת שמיטה וגם לא עובדים.

טוביה יעקבי:

אני לא בטוח שהגיס שלך ישמח לשמוע את זה אבל אם הגשם יהיה קשה בסביבת פברואר, מרץ, כמו שהיה בשנת 1992, אנחנו צריכים את הכלים האלה ברוב הגידולים. יש המון אזורים שחיל האוויר לא נותן. אני מבקש את סיוע הכנסת בכך שהמלל הזה יהיה אוהד באיזה שהוא אופן...

לאה ורון:

דברי ההסבר הם לא חלק מהתקנות.

טוביה יעקבי:

אני רוצה עד הגדר.

מאיר בן שיה:

תבינו שהמכשיר הזה, ברגע שהוא מאפשר לנו רמת ודאות יותר גדולה לדעת איפה כלי הטייס, זה מאפשר לנו להוריד הרבה מאוד מגבלות. ציינתי זאת לגבי המרססים ואנחנו דנים רק על מרססים. נעזוב את האולטרלייטים. נגיע אליהם בצורה מסודרת אחרי שנשב עם כל הגורמים, אנחנו מבטיחים.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת גלנטי, חשוב שתראה את המסמך הזה. ..."דרישה זו הוצגה בפני חברות התעופה הרלבנטיות על ידי מנהל רת"א והתקבלה על ידיו".

יצחק גלנטי:

שלא תבין לא נכון, אני לא אנטי חיל אוויר...

איתן שטרקמן:

זה לא נכון. אני לא שומע על זה פעם ראשונה. דיברתי בדיון ואמרתי שאולי אני לא יודע, יכול להיות שאנשים שלי עשו משהו ולא הביאו את זה לידיעתי. דיברתי עם מנהל מבצעים והוא אמר שהוא היה בדיון אחד והתנגד נחרצות. זה מה שדב פלג אמר וכמו שאני מכיר אותו, זאת האמת. אני לא ראיתי שום פרוטוקול או נייר. אני לא יודע מזה בכלל.

היו"ר משה כחלון:

אני הקראתי מה שכתוב.

אתי בנדלר:

מה ששר התחבורה העביר לוועדה.

איתן שטרקמן:

הנקודה היא שונה, לא באתי להתווכח. בדיונים הקודמים עלה לנו הרבה יותר ויש עכשיו כל מיני דברים שמינהל התעופה ואנחנו צריכים לעשות. הבאנו מטוסים קצת יותר גדולים והם צריכים לעבור גרופ D וכל מיני מערכות שאנחנו צריכים להשקיע השקעות. משרד החקלאות אמר שזה בסדר וחייל האוויר צודק בדרישתו אבל מעמיסים כל הזמן - -

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא מעלים לכם אגרות יותר. פה הרבה יותר קל לי לאשר את התקנות מאשר את התקנות הקודמות, שהרגשנו מאוד לא נוח וניסינו למצוא דרכים כדי להקל על החברות.

אתי בנדלר:

אני מבקשת בתקנה 2, תיקון תקנה 1 בתקנה 24 לתקנות הטייס, הפעלת כלי טייס וכללי טיסה התשמ"ד-1981, פיסקה 3 היא הפסקה שקראנו קודם תמחק. 2. תחילת תחילתן של תקנות אלה, במקום 30 ימים, יבוא: 3 חודשים מיום פרסומן. 3 חודשים זה המועד האחרון וזה אומר שעד 3 חודשים צריכים להשלים את ההתקנה על כל המטוסים.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש להצביע. מי בעד, עם התיקון של התקנה עם התיקון המוצע - 2

עבר פה אחד.

אני מבקש מעורכת הדין בלאו וממר יואב לבנה להפנות את תשומת ליבו של השר שדברי ההסבר שהובאו לוועדה לא תואם את מה שנאמר על ידי מר שטרקמן, מנכ"ל "כימניר". הדברים נאמרו לפרוטוקול. אני מקווה שלהבא זה יהיה יותר מסודר.

יואב שטרקמן:

ראש הרשות עדכן אותי, הוא בתאילנד והחברות יודעות מזה, ידעו מזה והסכימו לזה.

היו"ר משה כחלון:

תעדכנו את השר והשר ידבר עם המנכ"ל והמנכ"ל ידבר עם איתן. אנחנו הערנו על זה היות וזו לא פעם ראשונה שזה קורה. בדיונים הקודמים זה קרה ואני חושב שזה צריך להגיע לרמת השר. אחרי שהוא יברר את הענין, לכאן צריכים להגיע מגובשים. אנחנו צריכים להכריע במחלוקות ולא בהסכמות.

אני מודה לכולם. הישיבה נעולה.

(הישיבה ננעלה בשעה 11:10)