



לכבוד :

מר אודי טמיר

מנהל בעל אחריות כוללת

טמיר נתיבי אוויר בע"מ

ת.ד 48036

תל אביב 6148001

באמצעות דואר רשום ודוא"ל operation@tamir-air.co.il

הנדון: דרישה לתשלום עיצום כספי

בתוקף סמכותי לפי סעיף 153 לחוק הטיס, התשע"א – 2011 (להלן – "חוק הטיס"), החלטתי להטיל על חברת טמיר נתיבי אוויר בע"מ (להלן – "החברה") עיצום כספי בשל הפרות של תקנות 78א(א) ו-78א(ו) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן – "תקנות הפעלה"), מן הנימוקים שלהלן:

1. לרשות התעופה האזרחית (להלן – "רת"א") נודע כי ביום 3.4.16, בעת תרגול אימוני הקפות בשדה התעופה דב, בכלי טיס מסוג שאיין בעל סימני לאומיות ורישום 4X-CMD (להלן – "המטוס"), אשר הופעל על ידי החברה, כבו שני המנועים עקב אזילת דלק והמטוס נחת בים. כתוצאה מכך, המטוס ניזוק באופן חמור ובהמשך נמחה (להלן – "האירוע").

2. בעקבות האירוע, נשלחה לחברה ביום 27.7.16 הודעה לפיה רת"א מבררת את האירוע. ביום 9.8.16 התקבלה תגובתה הכתובה של החברה וביום 14.9.16 נערכה שיחת בירור במשרדי רת"א עם הממונה על המבצעים בחברה. במסגרת בירור האירוע, נתגלה כי בתקופה שמיום 26.8.15 ועד ליום 31.3.16, הפעילה החברה את המטוס במספר טיסות שפורטו בטבלה שנשלחה לחברה, מבלי שפרטיהן נרשמו באופן מלא ביומן המסע, מבלי שנחתמה תכנית הטיסה המבצעית על ידי הטייס המפקד ומבלי שבוצע רישום מעקב דלק במהלך אותן הטיסות (להלן – "האירועים הנוספים"). בהתאם, נשלחה לחברה ביום 14.12.16 הודעה על בירור האירועים הנוספים, להודעה זו השיבה החברה ביום 30.1.17.

3. תגובת החברה נבדקה, והוחלט לקבל את טענותיה ביחס לטיסות מהימים 14.3.16 ו-15.3.16, מאחר שהוברר לרת"א כי המדובר בטיסות פנים ארציות שבוצעו בתנאי כט"ר או כטר"ם. כמו כן, הוחלט לקבל באופן חלקי את טענות החברה ביחס לביצוע מעקב דלק בטיסות קצרות, באופן בו הטענה התקבלה רק לגבי טיסות שארכן שעה ומטה. שאר טענות החברה נבחנו ונמצא כי אין בהן בכדי להפסיק/לשנות את הליך האכיפה. לגבי יתר הפרות שיוחסו לחברה נשלחה לחברה ביום 6.4.17 הודעה על כוונת חיוב. בעקבותיה שלחה החברה תגובה בכתב ביום 18.6.17 ולאחר מכן נערך לחברה, לבקשתה, שימוע בעל פה ביום 1.10.17, בפני רא"ג פיקוח אווירי ברת"א.

4. בתגובתה הכתובה ובשימוע בע"פ, טענה החברה כלהלן:

א. לעניין יומן המסע- החברה כופרת בטענה כי היא הפרה את הוראות תקנה 28א(א) לתקנות הפעלה, עת לא הבטיחה כי ירשמו ביומן המסע פרטי הטיסות של המטוס. לטענת החברה, על פי הוראות התקנה האמורה חובתה היא להבטיח כי מצוי בכלי הטיס יומן מסע, זאת עשתה החברה



ועל כן עמדה בהוראות התקנה. כמו כן, בנוסף ליומן המסע המצוי בשימוש בכל המטוסים המופעלים בחברה, הרי שהחברה מנפיקה לכל טיסה דף שיגור במתכונת של הצהרה כללית (General Declaration), הכוללת את כל הפרטים הנדרשים בתקנה 28א. היות והונפק דף שיגור שכזה לכל הטיסות לגביהן נטען כי לא נרשמו הפרטים ביומן המסע, הרי שממילא נרשמו לגבי כל הטיסות כל הפרטים הנדרשים בתקנה 28א ומשכך לא החברה לא הפרה את הוראות התקנה.

עוד טענה החברה בעניין זה כי מאחר שעפ"י סעי"מ החברה, אשר נבדק ואושר ע"י רת"א והיה בתוקף בחודשים פברואר-אפריל 2016, האחריות לרישום כל פרטי הטיסה, לרבות כל הפרטים הנדרשים עפ"י תקנה 28א לתקנות ההפעלה, היא אחריות בלעדית של הטייס המפקד וכן מאחר שבביקורות השוטפות שביצעה רת"א בחברה, היא מעולם לא טענה כל טענה שהיא לעניין הרישום ביומן המסע, הרי שבכל מקרה אין להטיל על החברה אחריות בעניין זה.

ב. לעניין מעקב הדלק-

1. לעניין הטיסות מהימים 26.8.15 ו-31.3.16, מאחר ומדובר בטיסות בנתיב ת"א-קהיר, הרי שמדובר בטיסות שהינן קצרות מידי לביצוע רישומי וחישובי דלק. תקנה 78א(ד) לתקנות ההפעלה, פוטרת מן החובה "פריטים אשר אינם ישימים לסוג ההפעלה". לטענת החברה, בטיסה כה קצרה אין זה ישים לבצע רישומי וחישובי דלק ומשכך אין להטיל על החברה כל אחריות בגין העדר רישום בדיקות הדלק בתוכנית הטיסה.
2. היות והחובה לבצע רישומי וחישובי דלק מופיעה בתקנה 78א(ג)(14) לתקנות ההפעלה, רת"א מנועה מלהשתמש ב"תקנת הסל" 78א(ו) הקובעת חובה כללית, מקום בו ישנה התייחסות ספציפית לנושא חישובי הדלק. כלל ידוע הוא כי תקנה ספציפית גוברת על תקנה כללית, ומשכך החברה רואה עצמה פטורה מלהתייחס לאישום זה.
3. עם זאת ולמען הזהירות בלבד, טוענת החברה כי כל נושא חישובי ורישומי הדלק אינו מוגדר במפורש כמטלה אשר באחריות המפעיל, ולכן, משקבעה החברה בסעי"מ כי נושא זה נמצא באחריותו הבלעדית של הטייס המפקד, יצאה החברה ידי חובתה בעניין זה.
4. עוד טענה החברה כי בשלבי הטיפול וההנמכה, לרבות פרקי הזמן של מיד לאחר ההתיישרות לפני תחילת ההנמכה, קיימת מניעה לבצע כל מטלה שאינה קשורה במישרין להטסת המטוס וזאת מטעמי בטיחות טיסה. קרי- לא רק שחישובי דלק אינם ישימים בטיסות אלה, אלא שהם גם אסורים.
5. בפיקוחים שערכה רת"א לחברה לאורך השנים, לא התקבלה מעולם כל הערה על אופן ביצוע חישובי ורישומי הדלק.

ג. לעניין תכנית הטיסה המבצעית-

תקנה 78א(א) מטילה את החובה על הטייס המפקד, ועל כן נקט המחוקק בלשון "לא יפעיל אדם...". בהתאם, הרי שלא ניתן לייחס לחברה אחריות לכך שהטייס המפקד לא חתם על תוכנית הטיסה המבצעית.



ד. התנהלות גורמי רת"א:

1. החברה הגיעה לשימוע תחת מחאה, זאת מאחר שהשימוע בע"פ שנערך לחברה נערך ע"י רא"ג פיקוח אווירי בר"א ולא ע"י מנהל רת"א. זאת בניגוד לסעיף 162 לחוק הטיס אשר אוסר על מנהל רת"א לאצול את סמכויותיו בכל הקשור להטלת עיצומים כספיים. חוסר היכולת של החברה לשכנע את מנהל רת"א באופן ישיר, פוגע בכשרותו של השימוע ודינו להתבטל.
2. לאחר התאונה נשוא האירוע, התחיל בירור של רת"א, בו החברה יצאה "נקייה כשלג". רק לאחר מכן, נשלח מפקח רת"א האחראי על החברה להשיג ראיות. זה מוכיח לטענת החברה כי היה לרת"א חשד כי החברה הפרה את הוראות הדין. עפ"י סעיף 2.2.2.2 למדיניות האכיפה של רת"א, במידה שלמפקח רת"א נודע על הפרה אפשרית המהווה עילה לפעולה כנגד הרישיון, עליו, בין היתר, ליידע באופן המהיר ביותר את המפר הפוטנציאלי על מנת שיוכל לנקוט בפעולה מיידית כדי למנוע את ההפרה. זאת לא עשה מפקח רת"א כאשר הגיע לחברה במטרה לתפוס ראיות. זאת ועוד. מפקח רת"א נכנס למשרדי החברה ותפס מסמכים, וזאת מבלי שענד באופן גלוי תג המזהה אותו ובכך חרג מתפקידו. כמו כן, מאחר ומפקח רת"א לא הוסמך ע"י השר לביטחון פנים, אסור לו כלל לתפוס מסמכים. בהתאם, החברה סבורה כי התוצאה של תפיסת המסמכים האסורה היא בטלות מוחלטת של כל הממצאים שנתפסו בתפיסה זו. זאת ועוד. אף לא אחד מהמסמכים המהווים את הראיות להפרות הנטענות הינו מסמך אשר חלה על החברה חובה לשמרו על פי הוראות הדין, קל וחומר שלא לפרק הזמן שחלף בין תאריכי ההפרות לבין תפיסתו או מסירתו לידי רת"א. לטענת החברה, רת"א אינה יכולה לנקוט בהליך אכיפה בהסתמך על מסמכים אשר המפעיל אינו מחויב לשמורם או שחלף המועד החוקי לשמירתם. פעולה שכזאת גם תגרום ליתר בעלי הרישיונות לא לשמור מסמכים שאינם מחויבים לשמור, מה שיאיין את יכולת האכיפה של רת"א.
3. עוד טענה החברה כי עפ"י סעיף 4.2.2.1.2 למדיניות האכיפה של רת"א, גם באם רת"א רצתה להתחיל בהליך אכיפה כנגד החברה, הרי שהיה עליה להסתפק בתיעוד הפרה שכן החברה עומדת בכל התנאים לקבלת מכתב תיעוד הפרה.
4. החברה טוענת כי לרת"א אחריות לא מבוטלת לאירועים. כל הטענות שהועלו כנגד החברה, מקורן בדרישות חדשות אשר תוקנו באמצעות תיקון תשע"ד-2014 לתקנות ההפעלה ונכנסו לתוקף במחצית שנת 2014. על כן, מצופה היה מרת"א כי עם כניסתן לתוקף של חובות חדשות ומהותיות על מפעילים אוויריים, היא תנקוט בפעולה אקטיבית יזומה ע"מ לוודא כי הציבור הרלבנטי מודע לשינויים, או לכל הפחות תוודא, במסגרת היחסים השוטפים עם המפעיל, כי הוא מודע לחובותיו החדשות. זאת רת"א לא עשתה למרות שהיו בפניה הזדמנויות רבות לעשות כן. כך לדוגמה, סע"מ החברה אשר אושר על ידי רת"א לא הכיל כל התייחסות לחובת הטייס המפקד לחתום על תכנית הטיסה. ככל שרת"א בדקה ואישרה את הסע"מ ללא כל התייחסות כאמור, הרי שאינה יכולה כעת להלין על החברה בעניין זה.



זאת ועוד. במהלך הרישוי מחדש שעברה החברה, הגישה החברה לרת"א טבלת ישימות תקנות המפרטת את כל התקנות החלות על החברה, לרבות האופן בו עומדת החברה באותן התקנות. רת"א קיבלה את רשימה זו, על אף שהרשימה לא הכילה כל התייחסות לתקנות אשר כעת טוענת רת"א כי החברה הפרה.

5. החברה טוענת כי מדובר באכיפה בררנית- מאחר והפרת התקנות האמורות לא נאכפה באופן דומה על מפעילים אחרים .

6. העובדה כי אחד מהטייסים הקבועים על המטוס, שגם שימש כאיש צוות פעיל במרבית הטיסות לגביהן מיוחסות לחברה ההפרות היה מפקח רת"א, הינה בעלת רלבנטיות הן לגבי עצם ביצוע ההפרות והן לגבי הליך האכיפה.

ה. לרת"א אין סמכות להטיל עיצום כספי במקרה דנן-

סעיף 148(14) לחוק הטיס הינו "סעיף סל" המאפשר למנהל רת"א להטיל עיצום כספי על מי שהפר הוראה שנחקקה לפי סעיף 166 לחוק הטיס. סעיף זה מאפשר לשר לקבוע הוראות לשם החלה או יישום של אמות מידה, נהלים או הליכים שארגון התעופה הבינלאומי קבע או המליץ עליהם לפי סעיף 37 לאמנת שיקגו. סעיף 37 האמור מגדיר את חובת המדינות החברות לשתף פעולה באמצעות אימוץ כללים אחידים במגוון נושאים המפורטים בסעיף, אשר אף אחת מההפרות המיוחסות לחברה אינו נכנס תחת הנושאים הללו. זאת ועוד. רת"א לא הראתה מהן אותן ההוראות שקבע השר בהסתמך על אותו סעיף. משכך, לרת"א אין סמכות להטיל עיצום כספי במקרה דנן. עוד טענה החברה כי העובדה שאין בחוק הטיס סעיף מתאים המאפשר להטיל עיצום כספי בגין ההפרות הנטענות מוכיח יותר מכל שהמחוקק כלל לא התכוון להטיל עיצומים כספיים בגין הפרות מינוריות שאינן תפעוליות או משפיעות על בטיחות הטיסה.

ו. לעניין כמות ההפרות-

כטענה חילונית לטענות האמורות לעיל, טענה החברה כי בשל העובדה כי ההפרות בוצעו זמן קצר לאחר תיקון התקנות בנושא ולאור האמור בסעיף 1.74 לעיל, הרי שלכל היותר רשאית רת"א להאשים את החברה בביצוע הפרה אחת בלבד של כל תקנה.

ז. עוד טענה החברה כי ככל שיוטלו עליה עיצומים כספיים, היא מבקשת כי אפחית את סכום העיצום הכספי, וזאת מכוח סמכותי לפי סעיף 154 לחוק הטיס כלהלן:

1. עפ"י תקנה 1(א) לתקנות הטיס (הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסה לתשלומים), התשע"א-2011 (להלן- "תקנות הפחתה") – שכן החברה לא הפרה כל הוראה מהוראות החוק או לפיו בשלוש השנים שקדמו להפרות.

2. כמו כן, החברה נקטה בפעולות התיקון הבאות, מיד לאחר שהובא לידיעתה כי רת"א סבורה כי החברה ביצעה הפרות:

- הוצאת עדכון לסעי"מ אשר אושר על ידי רת"א ועסק בכל ההערות;

- העברת הנחיות לטייסי החברה;

- העברת הדרכה לכלל גורמי החברה באשר להתנהלות בכל הנוגע לרישומי יומן מסע, חתימה על תוכנית טיסה וביצוע מעקב דלק.

5. להלן התייחסותי לטענות החברה:

א. לטענות החברה לגבי אי רישום זמני הטיסות ביומן המסע- אני מקבל את טענות החברה לעניין אחריות הטייס המפקד וקובע כי מרגע שהחברה הבטיחה את קיומו של יומן המסע בכלי הטיס, כפי שעשתה בפועל, הרי שהאחריות למילוי מוטלת על הטייס המפקד.

ב. לטענות החברה לגבי אי ישימות מעקב דלק בטיסות קצרות-

1. החברה טענה כי הטיסות מהימים 26.8.15 ו-31.3.16 שהיו בנתיב ת"א- קהיר כי הן קצרות מידי לביצוע רישומי וחשובי דלק:

א. לעניין הטיסה מיום 26.8.15 – עפ"י הנתונים המונחים בפניי- טיסה זו ארכה 89 דקות ובמהלכה התבצעו טיפוס במשך 20 דקות והנמכה במשך 21 דקות. קרי- היו בטיסה 48 דקות של שיוט, שזהו זמן די והותר במהלכו יכול היה הטייס לבצע רישומי וחשובי דלק ולכן טענת החברה לפיה חישוב דלק בטיסה זו אינו ישים לסוג ההפעלה נדחית בזאת.

ב. לעניין הטיסה מיום 31.3.16- יצוין כי הטענה כנגד החברה בעניין זה היא רק בעניין הטיסה חזור (מקהיר לשדה דב) זאת מאחר ובטיסה הלוך (שדה דב-קהיר) כן בוצעו רישומי וחשובי דלק. מאחר ומדובר בטיסות הלוך וחזור לאותו היעד, שאורכן מטבע הדברים זהה, הרי שתמוהה בעיני טענת החברה לפיה ביצוע רישומי וחשובי דלק אינם ישימים בטיסה חזור, בעוד שרישומים אלה היו ישימים בטיסה הלוך. לא זאת אף זאת. עפ"י הנתונים המונחים בפניי - זמן השיוט בטיסה זו עמד על 39 דקות, זמן די והותר במהלכו יכול היה הטייס לבצע רישומי וחשובי דלק. לאור כל האמור לעיל, טענת החברה לפיה חישוב דלק בטיסה זו אינו ישים לסוג ההפעלה נדחית בזאת.

ג. לטענת החברה לפיה רת"א השתמשה בתקנת סל (תקנה 78א(ו) לתקנות ההפעלה), מקום בו יש תקנה ספציפית הקובעת את החובה לבצע רישומי וחשובי דלק (תקנה 78א(ג)(14) לתקנות ההפעלה)- הסיבה שתקנה 78א(ו) יוחסה לחברה היא משום שתקנה זו היא שקובעת את חובת החברה לוודא כי כל הרישומים בתוכנית הטיסה יהיו מעודכנים ואילו תקנה 78א(ג)(14)קובעת את החובה לבצע רישומי וחשובי דלק, חובה אשר חלה על הטייס המפקד ולא על המפעיל האווירי. משכך, טענת החברה בעניין זה נדחית אף היא.

ד. טענת החברה לפיה בפיקוחים שערכה רת"א לחברה לאורך השנים לא התקבלה מעולם כל הערה על אופן ביצוע חישובי ורישומי הדלק אינה ברורה לי. האם למעשה



החברה טוענת כי היא פטורה ממילוי כל חובה הקבועה בדין שלגביה (כך לטענת החברה), לא העירו לה מפקחי רת"א במהלך הפיקוחים שבוצעו בחברה? ככל שלכך התכוונה החברה בטענתה האמורה, הרי שמדובר בטענה המוכיחה יותר מכל את חוסר אחריותה של החברה, כמפעיל אווירי, לעניין מילוי הוראות הדין החלות עליה ועדיף היה כי כלל לא הייתה מועלית על ידי מפעיל אווירי. ויובהר. על המפעיל האווירי ורק עליו מוטלת האחריות למילוי הוראות הדין החלות בעניינו. כל ניסיון להסיט את האחריות בנושא לפתחה של רת"א או הטייסים מהווה, למצער, ניסיון לא מוצלח לחמוק מאימת הדין ותו לא.

ג. המונח "אדם" בתקנות ההפעלה, מתייחס לכל מי שעוסק בהפעלה של כלי טיס, בין אם המדובר באדם ובין אם מדובר במפעיל אווירי. ויודגש. כאשר המחוקק מבקש להתייחס באופן ספציפי לטייס עצמו בלבד או למפעיל האווירי בלבד, הרי שהוא עושה זאת מפורשות. ר' לדוגמה הוראות תקנה 30 לתקנות ההפעלה: בעוד שתקנה 30(א) אוסרת על אדם (קרי – הן על הטייס והן על המפעיל האווירי) להפעיל כלי טיס שאינו במצב כשיר לטיסה, תקנה 30(ב) קובעת כי הטייס המפקד הוא האחראי לקביעה אם כלי הטיס הוא במצב כשיר לטיסה. תקנה 30(א) קובעת כי המפעיל האווירי הוא האחראי לדווח על תקלות ותפעוליות בכלי הטיס. זאת ועוד. סעיף 4 לחוק הפרשנות, תשמ"א-1981 קובע כלהלן "מקום שמדובר באדם- אף חבר –בני-אדם במשמע, בין שהוא תאגיד ובין שאינו תאגיד". לאור כל האמור לעיל, הנני דוחה את טענת החברה לפיה תקנה 78א(א) מטילה את החובה על הטייס המפקד בלבד.

ד. לטענות החברה לעניין "התנהלות רת"א"

1. לעניין טענת החברה כי היא הגיעה לשימוע תחת מחאה, מאחר שהשימוע בע"פ שנערך לחברה נערך ע"י רא"ג פיקוח אווירי ברת"א ולא ע"י מנהל רת"א כאמור בסעיף 1.14. לעיל ועל כן דין השימוע להתבטל-

מטרת טענה זו אינה ברורה לי, שכן הייתה בפני החברה האפשרות להשמיע את טענותיה בכתב בלבד, ואלו היו מובאות כלשונן בפניי. איש לא כפה על החברה להשמיע טענותיה גם בעל פה. עם זאת, לבקשת החברה, נערך בעניינה שימוע בעל פה (בנוסף לטענותיה הכתובות). ויודגש. מלבד העובדה כי שימוע זה נערך, כאמור, לבקשת החברה, הרי שאף רת"א קיימה את השימוע בעל פה לפני משורת הדין.

כבר נקבע בפסיקה פעמים רבות כי הרשות יוצאת ידי חובתה (ליתן זכות טיעון) כאשר היא מאפשרת שימוע בכתב ואילו רק בנסיבות מיוחדות, עשויה חובת השימוע לחייב את הרשות המנהלית לקיים שימוע בעל פה¹. זאת ועוד. משנערך שימוע בעל פה, הרי ששימוע זה אינו חייב להתקיים דווקא בפני מקבל ההחלטה. זאת מאחר ולכל רשות מנהלית מוקנות על פי סעיף 17(ב) לחוק הפרשנות, התשמ"א-1981, סמכויות עזר הדרושות במידה המתקבלת על הדעת להפעלת סמכותה, והפסיקה קבעה פעמים רבות כי סמכויות

¹ בג"צ 10307/08 איגוד חברות הפרסום נ' הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו (פורסם בנבו, 2008).



העזר, לרבות קיום שימוע, יכולות להיות מוטלות על ידי הרשות על עובדי ציבור אחרים במסגרת אותה יחידה מנהלית, מבלי שהדבר ייחשב אצילת סמכות שלא כדין.

כך קבע ביהמ"ש העליון בבג"צ פיליפוביץ²:

"יש להבחין בין האצלה (delegation) של סמכות לאחר לבין קבלת עזרה מאחר לביצוע הסמכות. ... מבדילים בין ביצוע פעולות מסוימות באמצעות אחרים לבין העברת התפקיד, אותו חייב למלא מי שהחוק הסמיכו לכך" (המשנה לנשיא, השופטת בן-פורת בבג"צ 136/84 [11], בעמ' 270). בעוד שחזקה היא על חוק כי תכליתו אינה להסמיך את בעל הסמכות לאצול את סמכותו לאחר, אין חזקה כי תכלית החוק היא למנוע מבעל הסמכות לקבל מאחר סיוע לביצוע הסמכות. **נהפוך הוא: חזקה על החוק שהעניק את הסמכות, כי תכליתו הינה לאפשר לבעל הסמכות להיעזר באחרים לביצוע סמכותו. חזקה זו נובעת ממצאות החיים והשלטון.** ריבוי הפעילות השלטונית, הסיבוך שבה, התשתית העובדתית המקיפה המשמשת לה בסיס, כל אלה מחייבים, למען יעילות פעולת השלטון, כי הרשות השלטונית תוכל להיעזר באחרים בביצוע תפקידיה ותוכל להפעיל את סמכותה באמצעות זולתה. חזקה על המחוקק, שעה שהוא מעניק סמכות לרשות שלטונית, כי הוא מניח שסיוע זה יתבקש ויתקבל..." (ההדגשה אינה במקור).

לאור האמור לעיל- טענת החברה כי דין השימוע להיפסל נדחית בזאת.

2. טענתה של החברה לפיה החל בירור לאחר התאונה בו החברה יצאה "נקייה כשלג" ורק לאחר מכן נשלח מפקח רת"א "להשיג ראיות" אינה ברורה. לאחר התאונה נשוא האירוע, הגיעו שני מפקחי רת"א למשרדי החברה וזאת ע"מ לבדוק את כשירויות הטייסים שהיו מעורבים באירוע. אכן, נמצא כי הטייסים היו כשירים אך בין ממצא זה לבין קביעת החברה לפיה היא נמצאה "נקייה כשלג" הדרך ארוכה. במהלך הביקור האמור, לא נלקח כל מסמך מהחברה. ביום 27.7.16 הגיע מפקח רת"א למשרדי החברה, בתיאום עם מנהליה, ולקח את שני תיקי הטייסים בלבד. יתר המסמכים שבידי רת"א, נשלחו לרת"א ע"י החברה בקבצים דיגיטליים באמצעות הדוא"ל - קרי- מלבד תיקי הטייסים שנלקחו בהסכמה, מפקח רת"א לא "תפס" כל מסמך ולכן טענת החברה בעניין זה נדחית.

לעניין הזדהותו של המפקח- מבירור שערכתי עולה כי המפקח אכן ענד את תג המפקח שלו וזאת על תופסן שנמצא על חגורת מכנסיו. סעיף 95(1) לחוק הטיס קובע כי מפקח יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו, באם הוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו. קרי- המפקח אכן הזדהה כדין ומשכך גם טענה זו נדחית.

לטענת החברה בעניין סעיף 2.2.2.2 למדיניות האכיפה של רת"א:

סעיף זה עוסק בהפרות או ליקויים פוטנציאליים, קרי- כאלו שטרם בוצעו, והוא קובע כלהלן:

² בג"צ 2303/90 פיליפוביץ נ' רשם החברות, פ"ד מו(1), 410 בעמ' 429.



2.2.2.2. דיווח על הפרות או על ליקויים פוטנציאליים - במקרה שלמפקח רת"א

נודע על הפרה אפשרית של דיני הטיס או על ליקוי המהווה עילה לפעולה כלפי הרישיון, עליו, בין היתר, ליידע באופן המהיר ביותר את המפר הפוטנציאלי / בעל הרישיון על מנת שיוכל לנקוט פעולה מיידית כדי למנוע את ההפרה או לתקן הליקוי.

מאחר והמפקח בירר **הפרות עבד** ולא הפרות פוטנציאליות, הרי שסעיף זה אינו רלבנטי. מעבר לנדרש אציין כי בעניינינו, חל סעיף 2.2.2.3 המדבר על הפרות שכבר התרחשו והקובע כי:

2.2.2.3. אכיפה - כאשר מתגלה כי התרחשה הפרה של דיני הטיס, או כאשר

מתגלה ליקוי לגבי בעל רישיון המהווה עילה לפעולה כלפי הרישיון, רת"א מוסמכת לנקוט בפעולת אכיפה.

קרי- עפ"י מדיניות האכיפה של רת"א, רת"א מוסמכת הייתה לנקוט בפעולות אכיפה כלפי החברה בעניינים האמורים לעיל.

לטענת החברה לפיה הליך האכיפה מתבסס על מסמכים שלא חלה על החברה חובה לשמור על פי הוראות הדין, הרי שכאמור לעיל- מסמכים אלו הועברו לרת"א על ידי החברה. משגילתה רת"א הפרות שבוצעו על ידי החברה, אין רת"א יכולה להתעלם מביצוע ההפרות הללו ואין זה מעניינה האם החברה מחויבת לשמור מסמכים אלה ולא יזו תקופה. משכך, גם טענה זו נדחת על ידי.

3. לטענת החברה כי עפ"י סעיף 4.2.2.1.2 למדיניות האכיפה של רת"א, היה על רת"א להסתפק בתיעוד ההפרות בלבד ולא להטיל על החברה עיצום כספי- הרי שהחברה אינה עומדת בתנאים הנדרשים לצורך קבלת מכתב תיעוד הפרה- ראשית, אין המדובר בהפרה חד פעמית אלא בצבר הפרות ושנית, החברה מעולם לא קיבלה את האחריות על מעשיה באירועים. לא במהלך בירור האירוע, לא במסגרת התגובות הכתובות ששלחה ואף לא במסגרת השימוע בע"פ שנערך לחברה לבקשתה. ההפך הוא הנכון, החברה טענה לאורך כל הדרך, כפי שמפורט בהרחבה בהחלטה זו, כי היא אינה אחראית לאירועים, תוך ניסיון להסיט את האחריות על גורמים שונים (טייסי החברה, רת"א וכיו"ב). משכך, אני דוחה את טענות החברה בעניין זה.

4. ניסיונה של החברה להטיל על רת"א את האחריות לאירועים מוכיח יותר מכל את חוסר הבנתה ואת חוסר קבלת האחריות שלה על האירועים כאמור לעיל. עצם העובדה כי מדובר בדרישות "חדשות" אינה מעלה ואינה מורידה מחובתה של החברה לפעול בהתאם להוראות הדין. לא זאת אף זאת. היה לחברה משך של שנה "להתכונן" לדרישות



החדשות, זאת מאחר ותקנה 78א. לתקנות ההפעלה אכן פורסמה ביום 9.3.14, אך נכנסה לתוקף רק שנה לאחר מכן, ביום 9.3.15. מאחר שהדין הוא מן המפורסמות ומאחר שהחברה היא האחראית הבלעדית לוודא שהיא פועלת בהתאם להוראות הדין, הרי שככל שהחברה אכן לא הכירה את הוראות התקנה, הרי שאין לה להלין בעניין זה אלא על עצמה.

5. טענת החברה לפיה היא עברה רישוי מחדש אינה נכונה מבחינה עובדתית. רישוי מחדש נערך לפני מספר שנים רק לחברות הפועלות תחת הפרק השלושה עשר לתקנות ההפעלה. מאחר שהחברה אינה פועלת במסגרת פרק זה אלא במסגרת הפרק השנים עשר, הרי שטענה זו אינה נכונה והיא נדחית על ידי.

6. לטענת החברה לאכיפה בררנית- מדובר בטענה שהועלתה בעלמא והיא אינה נכונה מבחינה עובדתית. רת"א אכן אכפה את הפרת התקנה האמורה גם על מפעילים אוויריים אחרים. משכך, טענה זו נדחית.

7. לטענת החברה כי אחד מטייסי החברה הקבועים על המטוס אשר שימש כאיש צוות פעיל במרבית הטיסות לגביהן מיוחסות לחברה ההפרות היה מפקח רת"א- ראשית, הטענה שגויה מבחינה עובדתית. הטייס אמנם היה בתקופה הרלבנטית עובד רת"א אך הוא לא שימש כמפקח אלא בתפקיד מנהלתי (ניהול שירותי המידע התעופתי). הגם שהחברה לא פירטה מדוע לדעתה העובדה שהטייס עבד ברת"א היא רלבנטית, הרי שמאחר שהוא לא עסק כמפקח בכלל, ו לא פיקח ו/או היה בקשר עם החברה במסגרת עבודתו ברת"א בפרט, הרי שאני דוחה גם את טענת החברה בעניין זה.

ה. רת"א מייחסת לחברה הפרות של תקנה 78א. לתקנות ההפעלה.

אין ספק כי תקנה זו הותקנה מכוח סעיף 166 לחוק הטיס. מבחינה פורמלית- ר' הפתיח לתיקון לתקנות ההפעלה במסגרתו נקבעה תקנה 78א (פורסם ק"ת התשע"ד, מיום 9.3.2014, עמ' 764), וכן תקנה 545א(1) לתקנות ההפעלה, הקובעת במפורש כי תקנה 78א הותקנה מכוח סעיף 166 לחוק הטיס.

לגופו של עניין, בסעיף 37 לאמנת שיקגו (להלן- "האמנה") הוסמך ארגון התעופה האזרחית הבינ"ל (להלן- "ICAO") לקבוע סטנדרטים, המלצות ונהלים בינ"ל, בשורה של עניינים, כאשר באמנה פורטו נושאים תעופתיים מרכזיים שאפיינו את שנת 1944 (השנה בה נכתבה האמנה). בנוסף, בסוף רשימת נושאים זו, נקבעה הוראת סל לפיה ICAO מוסמך לקבוע סטנדרטים, המלצות ונהלים בכל נושא אחר הקשור לבטיחות, סדירות ויעילות הטיס, כפי שיראה ראוי מזמן לזמן:

"...and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate."



זאת שכן, כבר בשנת 1944 הובן היטב כי מדובר ברשימת נושאים חלקית אשר יכול ותשתנה ותתפתח עם השנים.

בנוסף, יצוין כי לפי סעיף 54 לאמנה, המונה את תפקידיה של מועצת ICAO, נקבע כי המועצה היא זו שנושאת בתפקיד גיבוש הסטנדרטים וההמלצות הבינלאומיים, ולשם הנוחות תגבש אותם כנספחים לאמנה.

תקנה 78א. מיישמת, בין השאר, את הסטנדרט הקבוע בסעיף 4.3.3 לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה, שעניינו הפעלת מטוסים בתובלה אווירית מסחרית בינ"ל. ממילא ברור כי סטנדרט זה נקבע לפי סעיף 37 לאמנה. לאור האמור לעיל, טענות החברה בעניין זה נדחות.

1. לטענת החברה לעניין כמות ההפרות - החברה טענה כי בשל העובדה כי ההפרות בוצעו זמן קצר לאחר תיקון התקנות בנושא ומאחר ורת"א מעולם לא העירה לחברה בעניין זה בפיקוחים השוטפים שנערכו לחברה, הרי שלכל היותר רשאת רת"א להאשים את החברה בביצוע הפרה אחת בלבד של כל תקנה. עם זאת, החברה לא הפנתה לכל מקור חוקי התומך בטענתה והקובע כי עת עסקינן בתקנות חדשות או עת המאסדר לא העיר לגורם המפוקח על ידו כי הוא פועל בניגוד להוראות הדין, ניתן לייחס רק הפרה אחת של כל תקנה. ויודגש. תקנה 78 לתקנות ההפעלה מחילה את החובה לחתום על תכנית טיסה מבצעית וכן את החובה לוודא כי הרישומים בתכנית הטיסה (ולענייננו – חישוב הדלק כולל רישומי בדיקות הדלק במהלך הטיסה) יהיו מעודכנים, על כל טיסה וטיסה. משכך, טענה זו נדחית אף היא.

6. לאור האמור לעיל ולאחר ששקלתי את כל המידע המונח בפניי, אני קובע כי במעשי החברה באירוע היא הפרה את הוראות הדין כלהלן:

א. 27 הפרות של תקנה 78א(א) לתקנות ההפעלה - עת הפעילה החברה, ב-27 טיסות (בתאריכים 26.8.15, 30.8.15 (שתי טיסות), 31.8.15, 27.9.15, 10.10.15 (3 טיסות), 10.11.15 (שתי טיסות), 24.11.15 (3 טיסות), 9.12.15 (שתי טיסות), 31.12.15 (שתי טיסות), 18.1.16 (שתי טיסות), 7.2.16 (שתי טיסות), 11.2.16, 13.2.16, 16.3.16 (שתי טיסות), 31.3.16 (שתי טיסות)) מטוס בתובלה אווירית מסחרית מבלי שנחתמה תכנית הטיסה המבצעית בידי הטייס המפקד.

ב. 3 הפרות של תקנה 78א(ו) לתקנות ההפעלה - עת לא וידאה החברה, כמפעיל אווירי, ב-3 טיסות (בתאריכים 26.8.15, 31.8.15 ו-31.3.16) כי כל הרישומים בתוכנית הטיסה יהיו מעודכנים (בפרט חישובי דלק, כולל רישומי בדיקות הדלק במהלך הטיסה, לפי תקנה 78א(ג)(14) לתקנות ההפעלה).

חישוב סכום העיצום הכספי

7. לפי סעיף 144(4)(ב)1 לחוק הטיס, "הסכום הבסיסי" הרלבנטי, לפיו מחושב העיצום הכספי שיוטל על החברה הינו 26,010 ₪, זאת מאחר והחברה הינה בעלת רישיון הפעלה אווירית, המורשית להפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית שאינה הפעלה כאמור בפסקת משנה (א) והיא מפעילה יותר משבעה כלי טיס בינוניים.
8. יוער כי בעת שנשלחה לחברה ההודעה על כוונת חיוב, הסכום הבסיסי עמד 25,930 ₪ ואולם סכום זה עודכן בהתאם לשיעור שינוי המדד. העיצום הכספי שיוטל על החברה יהיה לפי הסכום הבסיסי המעודכן ביום מסירת דרישת התשלום (ר' בעניין זה הוראות סעיף 155 לחוק הטיס).
9. סעיף 148(14) לחוק הטיס קובע כי העיצום הכספי שיוטל על מי שהפר הוראות שנקבעו לפי סעיף 166, הוא בשיעור של 25 אחוזים מהסכום הבסיסי, קרי- 6,502.5 ₪ עבור כל הפרה.

הכרעה בטענות החברה לעניין הפחתת סכום העיצום הכספי

10. תקנה 1(א) לתקנות ההפחתה קובעת עילת הפחתה כלהלן:
- "המפר לא הפר כל הוראה מהוראות החוק או לפיו בשלוש השנים שקדמו להפרה- עד 50 אחוזים ; לא הפר את אותה הוראה בשלוש השנים שקדמו להפרה- עד 25 אחוזים" (ההדגשה אינה במקור).**
- אכן החברה לא הפרה כל הוראה מהוראות הדין בשלוש השנים שקדמו להפרות, עם זאת, מטבע הדברים, עילה זו יכולה לחול רק לגבי **ההפרה הראשונה** של כל תקנה. בהתאם, הנני קובע כי לגבי ההפרה הראשונה של תקנה 78א(א) לתקנות ההפעלה (מיום 26.8.15) ולגבי ההפרה הראשונה של תקנה 78א(ו) לתקנות ההפעלה (אף היא מיום 26.8.15) - **יופחת שיעור ההפחתה המלא כאמור ברישה של תקנה זו- 50%.**
11. החברה טענה כי היא נקטה בפעולות התיקון הבאות, מיד לאחר שהובא לידיעתה כי רת"א סבורה כי החברה ביצעה הפרות:

- הוצאת עדכון לסעי"מ אשר אושר על ידי רת"א ועסק בכל ההערות;
- העברת הנחיות לטייסי החברה;
- העברת הדרכה לכלל גורמי החברה באשר להתנהלות בכל הנוגע לרישומי יומן מסע, חתימה על תוכנית טיסה וביצוע מעקב דלק.

הגם שהחברה לא הפנתה לתקנה ספציפית בתקנות ההפחתה, אני מניח שהיא התכוונה להפנות לתקנה 1(א)3 לתקנות ההפחתה הקובעת עילת הפחתה כלהלן:

"המפר נקט פעולות למניעת הישנות ההפרה, והכל להנחת דעתו של המנהל- עד 25 אחוזים".



לאחר שבחנתי את הפעולות שביצעה החברה, הנני קובע כי הן מניחות את דעתי כפעולות שביצעו למניעת הישנות ההפרה (ואכן ממבחן התוצאה עולה כי פעולות אלה הוכחו כיעילות שכן החברה לא הפרה שוב את הוראות הדין האמורות) - **הנני קובע כי לגבי כל ההפרות המיוחסות לחברה, יופחת שיעור ההפחתה המלא כאמור בעילה זו - 25 אחוזים** (זאת למעט ההפרות מיום 26.8.16 לגביהן החלטתי כאמור בסעיף 10 לעיל, להפחית את שיעור ההפחתה המקסימלי (50%). ר' בעניין זה הוראות תקנה 1(ב) לתקנות ההפחתה).

12. אשר על כן, בשל הפרת דיני הטיס שביצעה החברה כמפורט בסעיף 6 לעיל, ולאחר הפחתת הסכומים בהתאם לסעיף 154 לחוק הטיס, אני מטיל על החברה לשלם עיצום כספי בסך של **130,050 ₪** (25% מהסכום הבסיסי* 50% עבור ההפרה הראשונה מיום 26.8.15 + 25% מהסכום הבסיסי* 26 הפרות* 75%) לגבי ההפרות המיוחסות לחברה בסעיף 6א. לעיל וכן עיצום כספי בסך **13,005 ₪** (25% מהסכום הבסיסי* 50% עבור ההפרה הראשונה מיום 26.8.15 + 25% מהסכום הבסיסי* 2 הפרות* 75%) לגבי ההפרות המיוחסות לחברה בסעיף 6ב. לעיל, **ובסה"כ אני מטיל על החברה עיצום כספי בסך של 143,055 ₪**.

13. על פי סעיף 159(א) לחוק הטיס, על דרישת התשלום, רשאית החברה לערער בפני בית משפט השלום, בתוך 30 ימים מיום מסירת הדרישה. שימת לבך כי סעיף 159(ב) לחוק הטיס קובע כי אין בהגשת הערעור בכדי לעכב את תשלום העיצום הכספי, אלא בהסכמת מנהל רת"א או אם בית המשפט הורה על כך.

14. בהתאם להוראות סעיפים 156 ו-157 לחוק הטיס, העיצום הכספי ישולם בתוך 30 ימים מיום מסירת דרישת התשלום. על עיצום כספי שלא ישולם במועד, יווספו הפרשי הצמדה וריבית.

15. מצ"ב שובר לתשלום העיצום הכספי.

בברכה,

יואל פלדמן
מנהל הרשות.

העתקים:
מר רמי ליבלינג- רא"ג פיקוח אווירי;
עו"ד דנה גליק- לשכה משפטית;
מר חיים טוויג ומר אורן רימוק- מפקחי מבצעים;
עו"ד גל פלג- ב"כ החברה;
תיק אישי- אגף פיקוח אווירי.