



לכבוד:
מר עופר גלבוע
מנהל בעל אחריות כוללת
ק.א.ל קווי אוויר למטען בע"מ
הירדן 1

XXXXXXXXXXXXX באמצעות דואר רשום ודוא"ל

קרית שדה התעופה 70100

הנדון: דרישה לתשלום עיצום כספי

בתוקף סמכותי לפי סעיף 153 לחוק הטיס, התשע"א – 2011 (להלן – "חוק הטיס"), לאחר ששקלתי את טענות חברת ק.א.ל קווי אוויר למטען (להלן – "החברה"), החלטתי להטיל על החברה עיצום כספי בשל שתי הפרות של תקנה 127(א)(1) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן – "תקנות ההפעלה"), מן הנימוקים שלהלן:

1. לרשות התעופה האזרחית (להלן – "רת"א") התגלה, במסגרת ביקורת שנערכה בחברה ביום 20.9.16, כלהלן:

א. עבודת אחזקה (ביקורת A2) על מטוס מסוג בואינג 747-400 בעל סימני לאומיות ורישום 4X-ICA, בוצעה שלא לפי מרווחי הזמן הקבועים בתוכנית האחזקה של החברה (MP) - עבודת האחזקה הייתה צריכה להתבצע ביום 28.4.16 ובוצעה בפועל ביום 20.9.16. בתקופה זו (142 ימים) ביצע המטוס 828 שעות טיסה ב-187 טיסות.

ב. עבודת אחזקה (ביקורת A2) על מטוס מסוג בואינג 747-400 בעל סימני לאומיות ורישום 4X-ICB בוצעה שלא לפי מרווחי הזמן הקבועים בתוכנית האחזקה של החברה (MP) - עבודת האחזקה הייתה צריכה להתבצע ביום 16.9.16 ובוצעה בפועל ביום 20.9.16. בתקופה זו (4 ימים) ביצע המטוס 10 שעות טיסה ב-7 טיסות.
(להלן – "האירועים").

2. בעקבות האירוע, ביום 7.2.17 נשלחה לחברה הודעה לפיה רת"א מבררת את האירועים וכי ביכולת החברה להגיב על נסיבותיהם. ביום 16.2.17 החברה שלחה את התייחסותה לנסיבות האירועים, כלהלן:



- א. מתחקיר מקיף של האירועים נמצא כי אי ביצוע הביקורות במועד נגרם בשל טעות נקודתית, בתום לב, מצד הממונה על הכשירות האווירית הנמשכת בחברה (להלן- "הממונה", שאירעה בשל הדרכה שגויה שהוא קיבל על מערכי האחזקה של החברה. מדובר בממונה חדש שמונה לתפקידו זמן קצר לפני האירוע.
- ב. עם סיום הביקורת של רת"א בה נתגלו האירועים, וטרם קבלת כל הודעה מרת"א בנושא, החברה קרקעה באופן מיידי ויזום את המטוסים נשואי האירועים לשם ביצוע ביקורות A2. הביקורות הושלמו באופן מיידי וללא כל ממצאים.
3. תגובת החברה נבדקה ונמצא כי אין בה בכדי להפסיק את הליך האכיפה. בהתאם, ביום 25.7.17 נשלחה לחברה הודעה על כוונת חיוב, עליה הגיבה החברה ביום 3.9.17.
4. בהתייחסותה להודעה על כוונת החיוב, החברה לא התייחסה כלל לגופם של האירועים, אלא ביקשה כי אפחית את סכום העיצום הכספי, וזאת מכוח סמכותי לפי סעיף 154 לחוק הטיס ולתקנות הטיס הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסת תשלומים), התשע"א-2011 (להלן- "תקנות הפחתה"), כלהלן:
- א. החברה לא הפרה את הוראות תקנה 127 לתקנות ההפעלה בשלוש השנים שקדמו להפרות;
- ב. החברה נקטה בפעולות למניעת הישנות ההפרה, כלהלן:
1. החברה הכשירה אדם נוסף למערך הכשירות האווירית הנמשכת בחברה, שמונה לתפקיד ה-PMRM (Planning, Monitoring And Reliability Manager).
 2. החברה הנהיגה נוהל בקרה יומי על מערך האחזקה, לפיו ה-PMRM בודק ומוודא מדי יום עבודה, כי כל סעיף במערך האחזקה מבוצע במועדו. ספר בקרת האחזקה של החברה (MCM) אף עודכן על מנת לשקף נוהל זה.
 3. החברה התקשרה עם יועץ חיצוני בעל מומחיות בתחום ניהול תחזוקת מטוסים, המשמש כגורם בודק ומבקר של תכניות העבודה שמכין הממונה. בנוסף, ניתנה ליועץ נגישות למערכת ה-CAMP של החברה ופעם בשבוע, וכן בתדירויות נוספות עפ"י בקשת הממונה, בודק היועץ את דיווחי המערכת ומוודא כי כל פעולות התחזוקה הנדרשות מבוצעות במועדן.
 4. על מנת להעמיק ולבסס את הידע המקצועי של הממונה, עבר הממונה לאחר האירוע קורסים והשתלמויות שונים. בנוסף, בוצעו הדרכות אישיות לממונה ולגורמים נוספים במערך



התחזוקה של החברה, בנושאים השונים שבתחום אחריותם וזאת ע"י יועצים חיצוניים בעלי מומחיות, ידע וניסיון בתחום ניהול כשירות אווירית נמשכת של מטוסים.

ג. לחברה מערכת נהלים פנימית שנועדה להבטיח כי כלי הטיס המופעלים על ידי החברה מתוחזקים לפי מערך האחזקה, וכפי שציינה החברה בתגובתה לבירור האירועים, מדובר בכשל נקודתי שנבע מטעות בתום לב בכל הנוגע למועד ביקורות ה-A2.

5. לאחר ששקלתי את כל המידע המונח בפניי, אני קובע כי במעשי החברה באירועים היא הפרה, פעמיים, את הוראות תקנה 127(א) לתקנות ההפעלה- עת החברה לא הבטיחה כי כלי הטיס המפורטים בסעיף 1 לעיל מתוחזקים לפי מערך אחזקה כמפורט בתקנה 131.

חישוב סכום העיצום הכספי

6. לפי סעיף 144(4)(א) לחוק הטיס, "הסכום הבסיסי" הרלבנטי, לפיו מחושב העיצום הכספי שיוטל על החברה הינו 78,040 ₪, זאת מאחר והחברה הינה בעלת רישיון הפעלה אווירית, המורשית להפעיל כלי טיס להובלת נוסעים או מטען בטיסה בין-לאומית שאינה טיסת שכר לשימוש עצמי, והיא מפעילה פחות מ-15 כלי טיס.

7. יוער כי בעת שנשלחה לחברה ההודעה על כוונת חיוב, הסכום הבסיסי עמד 77,800 ₪ 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).

8. סעיף 147(7) קובע כי העיצום הכספי שיוטל על בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 19(3) הוא בשיעור של 50 אחוזים מהסכום הבסיסי.

9. סעיף 150(א) לחוק הטיס קובע כי בהפרה נמשכת, ייוסף על סכום העיצום הכספי החלק החמישים שלו לכל יום שבו נמשכת ההפרה. בהתאם, לסכום העיצום הכספי יתווספו 2% לכל יום שבו נמשכה ההפרה, קרי- 780.4 ₪ לכל יום בו נמשכה ההפרה (142 ימים לגבי ההפרה שביצעה החברה כאמור בסעיף 1א. לעיל ו-4 ימים לגבי ההפרה שביצעה החברה כאמור בסעיף 1ב. לעיל).

הכרעה בטענות החברה לעניין הפחתת סכום העיצום הכספי-

10. לפי סעיף 154 לחוק הטיס, מנהל רת"א מוסמך להפחית מסכום העיצום הכספי בהתאם לעילות ההפחתה ולשיעורי ההפחתה שנקבעו בתקנות ההפחתה.
11. תקנה 1(א)(3) לתקנות ההפחתה קובעת עילת הפחתה לפיה "המפר נקט פעולות למניעת הישנות ההפרה, והכל להנחת דעתו של המנהל – עד 25 אחוזים"
- הפעולות המתקנות בהן נקטה החברה לשם מניעת הישנות ההפרה, כאמור בסעיף 4ב. לעיל, מניחות את דעתן. **בהתאם, הריני קובע כי לגבי כל ההפרות המיוחסות לחברה יופחת שיעור הפחתה המלא בעילה זאת – 25%.**
12. תקנה 1(א)(4) לתקנות ההפחתה קובעת עילת הפחתה לפיה "למפר מערכת נהלים פנימית, שנועדה לאתר ולמנוע ביצוע של ההפרה, וההפרה מעידה על כשל נקודתי ולא על כשל מערכתי- עד 25 אחוזים".
- אני מקבל את טענת החברה כאמור בסעיף 4ג. לעיל לפיה יש ברשותה מערכת נהלים פנימית שנועדה להבטיח כי כלי הטיס המופעלים על ידי החברה מתוחזקים לפי מערך האחזקה, וכן את טענת החברה לפיה המדובר בכשל נקודתי. **בהתאם, הריני קובע כי לגבי כל ההפרות המיוחסות לחברה יופחת שיעור הפחתה המלא בעילה זאת – 25%.**
13. תקנה 1(ב) לתקנות ההפחתה קובעת כלהלן: "התקיימו לגבי מפר כמה נסיבות כאמור בתקנת משנה (א), רשאי המנהל להפחית למפר מסכום העיצום הכספי את השיעורים המנויים לצד אותן נסיבות במצטבר, **ובלבד שסכום ההפחתות המצטבר לא יעלה על 50 אחוזים מסכום העיצום הכספי**". (ההדגשה אינה במקור).
14. מאחר והחלטתי, כאמור בסעיפים 11 ו-12 לעיל, להפחית לחברה במצטבר 50 אחוזים מסכום העיצום הכספי, הרי שלא מצאתי מקום להתייחס לטענות החברה בעניין תקנה 1(א)(1) לתקנות ההפחתה.
15. אשר על כן, בשל הפרת דיני הטיס שביצעה החברה כמפורט בסעיף 5 לעיל, ולאחר הפחתת הסכומים בהתאם לסעיף 154 לחוק הטיס, אני מטיל על החברה לשלם עיצום כספי בסך של **95,989.2 ₪** (50% מהסכום הבסיסי + 50% * (142*780.4) + 50% * (4*780.4)).
16. 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.



17. 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.

18. מצ"ב שובר לתשלום העיצום הכספי.



בברכה,
יואל פלדשו
מנהל הרשות

העתקים:
מר רמי ליבלינג- רא"ג פיקוח אווירי;
עו"ד דנה גליק- לשכה משפטית;
מר מיכה גיל- מנהל מח' מובילים אוויריים;
מר דוד גרוס- מפקח כשירות כלי טיס;
תיק חברה- אגף פיקוח אווירי.