



כ"ב אלול תשע"ח  
02 ספטמבר 2018  
15138118

לשכת המנהל  
טל. 03.9774555  
פקס. 03.9774599  
feldschuhj@mot.gov.il  
לכבוד:

מר גוגן אוסישקין  
מנהל בעל אחריות כוללת  
חברת אל-על נתיבי אוויר בע"מ  
ת.ד. 41  
נתב"ג

XXXXXXXXXXXXXXXXX : באמצעות דואר רשום ודוא"ל

### הנדון: דרישה לתשלום עיצום כספי

בתוקף סמכותי לפי סעיף 153 לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן - **חוק הטיס**), החלטתי להטיל על חברת אל-על נתיבי אוויר בע"מ (להלן - **החברה**) עיצום כספי בשל 21 הפרות של סעיף 11 לחוק הטיס, מן הנימוקים שלהלן:

1. במהלך חודש דצמבר 2017, בעת בדיקה תקופתית של רשות התעופה האזרחית (להלן - **רת"א**) נתגלה כי בין התאריכים 05.01.2017-27.04.2017 (להלן - **התקופה הרלוונטית**) לא הייתה ברשותו של קב' XXXXX, אשר משמש כטייס בחברה, תעודה רפואית תקפה (להלן - **האירוע**).
2. בעקבות האירוע, נשלחה לחברה ביום 11.01.18 הודעה לפיה רת"א מבררת את האירוע וכי ביכולתה להעביר את התייחסותה לנסיבותיו. כמו כן, נתבקשה החברה להמציא פירוט של כלל הטיסות שביצע קב' XXXX בתקופה הרלוונטית.
3. ביום 17.1.18 העבירה החברה לרת"א את פירוט הטיסות שביצע קב' XXXX בתקופה הרלוונטית, ממנו עולה כי בתקופה הרלוונטית ביצע קב' XXXX 21 טיסות, וזאת מבלי שהייתה ברשותו תעודה רפואית תקפה. להלן פירוט הטיסות:

מספר טיסה	תאריך טיסה
LY0611	08/01/2017
LY0612	08/01/2017
LY0029	09/01/2017
LY0030	12/01/2017
LY0095	14/01/2017
LY0096	17/01/2017
LY0051	22/01/2017



LY0052	23/01/2017
LY0323	25/01/2017
LY0326	26/01/2017
LY0015	30/01/2017
LY0016	03/02/2017
LY0323	15/02/2017
LY0324	15/02/2017
LY0395	10/04/2017
LY0396	10/04/2017
LY0007	18/04/2017
LY3566	20/04/2017
LY0560	21/04/2017
LY0315	25/04/2017
LY0316	25/04/2017

4. ביום 05.02.18 התקבלה תגובת החברה ביחס לאירוע. תגובת החברה נבחנה ונמצא כי אין בה בכדי לשנות את הליך האכיפה בעניינה.

5. בהתאם, ביום 24.4.2018 נשלחה לחברה הודעה על כוונת חיוב לפי סעיף 151 לחוק הטיס (להלן - **ההודעה**). בהודעה ניתנה לחברה ההזדמנות לטעון טענותיה לעניין כוונה זו, וזאת עד ליום 24.6.18.

6. על ההודעה הגיבה החברה בכתב ביום 24.6.2018. להלן תמצית טענות החברה בתגובתה:

א. יש לתת משקל מכריע לכך שהטעות בבסיס האירוע הינה טעות אנוש, ואין מקום להטיל עיצום כספי על החברה בגינה. כן אין מקום להטיל עיצום כספי על החברה בנסיבות המקרה דן ויש להסתפק במכתב תיעוד הפרה:

(1) מדובר בטעות אנוש של קב' XXX שהקליד בטעות תאריך תוקף של שנה במקום חצי שנה. מקורה של הטעות כאמור בשינוי הפורמט של התעודה הרפואית הכולל כעת שלושה תאריכים שונים



- (במקום תאריך תוקף אחד). קב' XXXX לא שם לב להבדלים בין התאריכים, ייתכן והתבלבל בין הספרה "1" ל-"7", ובכל מקרה הקליד מועד תוקף שגוי.
- (2) עובר להפעלת כל אחת מהטיסות של קב' XXXX, נבדקו פרטיו במערכת ה-EFOS (מערכת אשר "מקובלת" על ידי רת"א בהתאם להוראות תקנה 545ד לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן- **תקנות ההפעלה**)), ונמצא כי הוא כשיר להפעיל את כלי הטיס אליו שובץ.
- (3) החברה סברה כי לאור העבודה שישנם שני גורמים שבודקים את התאריכים במערכת- הן הטייס שמזין את הנתונים, והן המזכירה שמוודאת כי התוקף שהוקלד במערכת תואם את התוקף שבתעודה, די בכך כדי להבטיח שלא תהיינה טעויות בהקלדת התאריכים.
- (4) לפיכך, יש לתת משקל מכריע לכך כי מדובר בטעות אנוש ואין מקום להטיל על החברה עיצום כספי בגינה.
- (5) לעניין זה הפנתה החברה להוראות פרק 7 לתוכנית האכיפה של רשות התעופה האמריקנית הפדרלית (להלן- ה-FAA), שם, בסעיף 4(b), נכתב כי כאשר בכוונת הרשות לנקוט בסנקציה בקשר להפרה שבוצעה, יש להביא בחשבון, בין היתר, האם ההפרה נעשתה בטעות, ואם כן, יש לנקוט בסנקציה פחות חמורה.
- (6) על פי נוהל מדיניות האכיפה של רת"א (סעיף 4.2.2.1.3) (להלן- נוהל מדיניות האכיפה) ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה, חלף הטלת עיצום כספי בנסיבות המקרה, מהסיבות המפורטות להלן:
- א. החברה הינה בגדר מפר "נורמטיבי";
- ב. החברה לא הייתה מודעת להפרה- מדובר בטעות אנוש עליה החברה לוקחת אחריות מלאה;
- ג. אין אף צורך במכתב תיעוד הפרה כדי להטמיע אצל החברה את החשיבות בציות לדיני הטיס;
- ד. החברה לקחה אחריות מלאה על ההפרה ופועלת למניעת הישנות הפרה מעין זו בעתיד.
- (7) הטלת עיצום כספי- המצוי במדרג הגבוה של הסנקציות כאמור, מבלי לפנות קודם לאמצעי אכיפה פחות מחמיר, אינה עומדת בעיקרון הסבירות, וכפועל יוצא אינה עומדת בכללי המשפט המינהלי. תימוכין לכך ניתן למצוא בסעיף 146 לחוק הטיס, לפיו המנהל רשאי להטיל עיצום כספי. קרי- הטלת העיצום נתונה לשקי"ד המנהל, ולכן רשאי הוא שלא להטיל עיצום כספי בנסיבות המקרה דנן.



(8) כמו כן, בכפוף לעיקרון המידתיות, בדין אין הוראה לגבי "עליונות" אמצעי אכיפה אחד על משנהו, ועל כן התראה מנהלית (בצורה של מכתב תיעוד הפרה) הוא ההליך המידתי והפחות מחמיר. זאת בשים לב לשיעור העיצום הכספי הגבוה אותו שוקל מנהל רת"א להטיל.

(9) בהתאם למדיניות האכיפה של רת"א, לנקיטת פעולות אכיפה מספר מטרות. במקרה דנן, המטרה הרלוונטית היא "הרתעה מפני הפרות עתידיות". עם זאת, אין צורך להרתיע את החברה מפני הפרות עתידיות, שכן לא רק שהחברה מודעת לחשיבות התעודות רפואיות, אלא שהסיבה לקרות האירוע הינה טעות אנוש, ממנה לא ניתן להרתיע.

(10) עיצום כספי גם מהווה תמריץ להפסקת ההפרה ותיקון ליקויים- החברה אינה זקוקה לתמריץ להפסקת ההפרה, והיא פועלת למיגור טעויות אנוש. כך למשל, החברה הטמיעה פיתוח למערכת ה-EFOS, אשר יכניס הגבלה טכנולוגית למערכת, שימנע אפשרות להזין תאריכי תוקף של תעודה מעל לשנה (עבור טייסים עד גיל 60) ותוקף של חצי שנה (עבור טייסים מעל גיל 60). כן החברה תחקרה את האירוע, הפיזה את התחקיר, וערכה תדרכים לכל הגורמים הרלוונטיים בחברה. בנוסף, רא"ג מבצעי אוויר בחברה הפיץ איגרת לכל הטייסים בחברה, וביקש, בין היתר, מכל אחד מהטייסים לבדוק את תוקף התעודות הרפואיות שלו.

(11) לאור כל האמור לעיל, החברה טענה כי הטלת עיצום כספי על החברה, בנסיבות המקרה, הוא בניגוד למדיניות האכיפה של רת"א. כמו כן, גובה העיצום הכספי מהווה הליך אכיפה לא מידתי העולה על הצורך שיש להפעיל לטובת הרתעת החברה מטעויות אנוש.

ב. ככל שטענת החברה להפעלת אמצעי אכיפה מנהלי חלופי (מכתב תיעוד הפרה) לא תתקבל, הרי שיש להטיל על החברה עיצום כספי אחד בלבד בגין הטיסה הראשונה שבוצעה ללא תעודה רפואית ולהתייחס אל יתר הטיסות כהפרה נמשכת, מן הסיבות שלהלן:

(1) החלטה המטילה עיצום כספי בגין כל אחת מהטיסות שבוצעו על ידי קב' XXXX, אינה סבירה בנסיבות העניין (בפרט שהחברה לא יכלה לדעת עובר לכל טיסה כי התעודה אינה בתוקף).

(2) כלל המעשים מקורם באירוע אחד, שיסודו בטעות אנוש של ההזנה השגויה של הנתונים במערכת, ולכן יש לראות בכל האירועים כאירוע אחד. עצם ההפרה התגבשה עת הוכנס התאריך השגוי ל-EFOS, הרכיב ההתנהגותי לא יכול היה להתמצות כי לא הייתה כל אלטרנטיבה אחרת לעצירת ההפרה אלא עד שזו נעצרה על ידי אירוע מפסיק שקטע תהליך התמשכותה.



3) לאור האמור, אין המדובר בהפרות רבות של אותו סעיף אלא בהפרה אחת ולכל היותר בהפרה נמשכת שמקורה באירוע אחד.

ג. קיומן של נסיבות להפחתה של העיצום הכספי, ככל שיוטל, לפי תקנות הטיס (הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסת תשלומים), התשע"א-2011 (להלן - **תקנות ההפחתה**), כלהלן:

א. תקנה 1(א)(3) לתקנות ההפחתה- החברה נקטה ונוקטת בפעולות למניעת הישנות מקרים דומים בעתיד- על ידי ביצוע שיפורים במערכת המחשב שנועדה למנוע ולאתר מקרים מסוג זה, שיפור מערכת הנהלים הפנימיים בחברה והדרכות מקצועיות לעובדיה (הצבת צוותים ומבצעים).

ב. תקנה 1(א)(4) לתקנות ההפחתה- לחברה מערכת ממוכנת המאושרת על ידי רת"א ומערכת נהלים פנימיים אשר נועדו לאתר ולמנוע ביצוע הפרות נוספות ובעצם העובדה שמדובר בטעות אנוש יש כדי להצביע על כך שמדובר בכשל נקודתי ולא כשל מערכתי.

#### **7. להלן התייחסותי לטענות החברה:**

א. לעניין טענות החברה לפיהן אין מקום להטיל עיצום כספי על החברה בנסיבות המקרה דנן ויש להסתפק במכתב תיעוד הפרה:

1) ראשית יצוין כי תמוהה טענת החברה לפיה מקורה של הטעות נעוץ במבנה החדש של התעודה הרפואית, הכוללת כעת שלושה תאריכים שונים. שכן, לגישת החברה קב' XXXX הזין מועד תוקף שגוי של התעודה "היות ולא שם לב לתאריכים וכן ייתכן כי התבלבל בין הספרה "1" לספרה "7". מדובר בטענות עובדתיות חלופיות ולא בטענות משלימות אותן יכולה החברה לטעון בד בבד. ככל שקב' XXXX התבלבל בהקלדה והזין את הספרה "7" במקום הספרה "1", כפי שנטען על ידי החברה, הדבר מעיד על כך שלא "ריבוי התאריכים" במבנה התעודה החדש הוא שהביא את קב' XXX להזנה שגויה של התאריכים, אלא חוסר תשומת לב גרידא של הטייס בהזנתם.

2) כך או כך, בקשת החברה כי לא יוטל עליה עיצום כספי היות שההפרות בוצעו בשל טעות אנוש אינה יכולה להתקבל. ראשית, מן הבחינה המשפטית, זאת מאחר שלצורך הטלת עיצום כספי לפי פרק י' לחוק הטיס, לא נדרש ממילא התקיימותו של יסוד נפשי (של ידיעה או כוונה) או הלך רוח מסוים של המפר כתנאי או יסוד של ההפרה, לצורך הטלת העיצום כאמור.

3) מעבר לכך, משנמצא כי החברה ביצעה עשרות של הפרות שעניינן הצבת טייס לא כשיר לתפקיד, על פני מספר חודשים, הרי ש"השגגה" של החברה, מצביעה על התנהלות שיטתית לא מקצועית,



שאינה עולה בקנה אחד לא עם הוראות החוק, לא עם תכליתו ולא עם התנהלות סבירה של מפעיל אווירי המוליך נוסעים בשכר.

(4) לעניין הפניית החברה להוראות פרק 7 לתוכנית האכיפה של ה-FAA, לפיה, יש לשקול, בין היתר האם ההפרה נעשתה בטעות, ואם כן, יש לנקוט בסנקציה פחות חמורה- ראשית, אציין כי נהלי ה-FAA שהוצגו על ידי החברה, אינם חלים בישראל, שכן רת"א פועלת להוראות חוק הטיס ובהתאם לנוהל מדיניות האכיפה, המפורסם באתר האינטרנט של רת"א ופתוח לעיון הציבור. עם זאת ולמעלה מן הצורך, אציין כי החברה מפרשת באופן שגוי את הוראות פרק 7 לנוהל ה-FAA, תוך ציטוט מגמתי וחלקי של פסקה 4(b). ויובהר כדלקמן: אף במסגרת נוהל ה-FAA אליו הפנתה החברה, השיקול באם ההפרה נעשתה בטעות, הינו **שיקול אחד מתוך רשימה של שיקולים שעל הרשות לשקול בבואה לבחור בסנקציה המתאימה להפרה**, כאשר יש לשקול על כפות המאזניים, בין היתר, גם את אופי ההפרה ("Nature of the Violation" ר' 4(a) סעיף לנוהל), היסטוריית ההפרות של המפר ("Violation History" ר' 4(h) סעיף לנוהל), רמת הסיכון מההפרה ("Degree of Hazard" ר' 4(e) סעיף לנוהל), וכיוצ"ב. וכך נכתב מפורשות בסעיף 4 להוראות פרק 7 בעמ' 165 (4-7) בנוהל ה-FAA:

**"4. Mitigating or Aggravating Factors and Elements. The factors in chapter 7, subparagraphs 4.a. through m. have been developed over years of policy making and case adjudication. They have proven useful and appropriate for determining the seriousness of a violation and for selecting an appropriate sanction. Elements for evaluating and weighing each factor are also described. These factors and elements provide a framework for determining sanctions for violations specifically listed in the table as well as those not specifically listed. All the factors and elements, however, may not apply to each violation. Only those factors and elements that are relevant to a violation are considered in determining a sanction for the violation. This list of factors and elements is not intended to be exhaustive; other factors may be relevant as well."**

(ההדגשות אינן במקור).

(5) זאת ועוד, אף במסגרת סעיף 4.11.9.4 לנוהל מדיניות בירור אירוע מס' GEN 3.0.202 של רת"א, המפורסם באתר רת"א, אשר נועד להגדיר את שלבי תהליך בירור האירוע, החל מגילוי ועד לגיבוש תוצאותיו והבאת המלצה בנוגע לבירור על ידי מפקח רת"א בפני בעל הסמכות- נקבע כי בכדי להסתפק במכתב תיעוד הפרה על המפקח לבחון כי מתקיימים התנאים המצטברים הנקובים בסעיף כאמור, עליהם נמנה התנאי כי המפר ביצע את ההפרה בשגגה. יחד עם זאת, ובדומה לנוהל



ה-FAA, ביצוע ההפרה בשגגה הינו תנאי אחד מתוך רשימה של תנאים מצטברים שעל המפר לעמוד בהם. כפי שיפורט בהרחבה להלן, החברה אינה עומדת בתנאים הנדרשים לקבלת מכתב תיעוד הפרה בנסיבות המקרה דנן.

(6) טענת החברה כי הטלת עיצום כספי בנסיבות המקרה דנן, היא בניגוד לנוהל מדיניות האכיפה של רת"א, שגויה מיסודה. על פי סעיף 4.2.2.1.1. לנוהל מדיניות האכיפה של רת"א, לגבי כל אירוע יש לבחון תחילה האם התקיימו התנאים בהם ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה חלף פעולות אכיפה לפי חוק הטיס. התקיימו התנאים (המצטברים) כאמור, יש לבחור במכתב.

(7) להלן התנאים המצטברים בהן ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה בהתאם להוראות סעיף 4.2.2.1.4 לנוהל מדיניות האכיפה של רת"א:

- א. מדובר במפר "נורמטיבי"- מפר שביצע הפרה חד פעמית, שאין לו היסטוריה של הפרות או מגמה שלילית בציות לסטנדרטים הרלוונטיים;
- ב. לגבי מפעיל אווירי- אם הפרה קודמת שלהם טופלה באמצעי מכתב תיעוד הפרה בחמש השנים האחרונות, יש לבחון האם נסיבות ההפרה הנוכחית מעידות על כך שמכתב תיעוד הפרה לא השיג את ההרתעה הרצויה;
- ג. המפר לוקח אחריות מלאה על ההפרה;
- ד. מבחינת ההפרה, חומרתה ונסיבותיה- ככל שהתנהגות המפרה קרובה יותר אל ליבת הסיכון לבטיחות התעופה, כך יש צורך בהרתעה ממשית ואין להסתפק במכתב תיעוד הפרה. יש לתת משקל לכך שלמפר הספציפי אחריות מוגברת מיוחדת מתוקף תפקידו.
- ה. יש לתת משקל לכך שהמפר דיווח על ההפרה מיוזמתו (ככל ששאר התנאים כאמור לעיל מתקיימים).

(8) במקרה דנן, החברה אינה עומדת בתנאים הנקובים בהוראות הסעיף האמור, בהם ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה, וזאת מן הטעמים המפורטים להלן:

א. החברה איננה מפר "נורמטיבי" כנטען בהתייחסותה, שכן בשלוש השנים האחרונות, הפרה החברה, במועדים שונים, את הוראות החיקוק שלהלן<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> יצוין כי בגין הפרות שביצעה החברה, במועדים שונים, בשנת 2012 החליטה רת"א להסתפק (בשלוש הזדמנויות שונות ונפרדות), במכתב תיעוד הפרה חלף נקיטת אמצעי אכיפה אחר. ולכן בגין ההפרות שבוצעו בשלוש השנים האחרונות, כאמור בסעיף זה, הוחלט להטיל על החברה עיצום כספי.



1. הוראות תקנות 411 ו- 538 לתקנות ההפעלה- בגין הפרות אלה הוטל על החברה עיצום כספי בסך של 45,521 ₪.
  2. הוראות תקנה 31 לתקנות הטיס (מכוני בדק), התשע"ג-2013. בגין הפרות אלה הוטל על החברה עיצום כספי בסך של 233,215 ₪.
  3. הוראת סעיף 11 לחוק הטיס, עת העסיקה החברה טייס שמבלי שהייתה ברשותו תעודה רפואית תקפה, כאשר הוטל על החברה בגין הפרה זו, עיצום כספי בסך של 26,021 ₪.
  4. 18 הפרות של הוראות תקנה 3(א) לתקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה), התשל"א-1971. בגין הפרות אלה הוטל על החברה עיצום כספי בסך של 350,122 ₪.
  5. 7 הפרות של תקנה 393(ה) לתקנות ההפעלה, בגין הוטל על החברה עיצום כספי ע"ס של 129,675 ₪.
- ב. במקרה דנן לחברה אחריות מוגברת מכוח היותה מפעיל אווירי המוליך נוסעים בשכר.  
ג. הגם שממילא חלק מהתנאים להסתפקות במכתב תיעוד הפרה, לא מתקיימים בעניין החברה, וזאת בהתאם לאמור לעיל, יצוין כי החברה לא דיווחה על האירוע מיוזמתה.
- (9) כפי שהובא לעיל, החברה אינה עומדת בתנאים הנקובים בהוראות נוהל מדיניות האכיפה בהם ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה. משכך, ובהתאם למדרג כלי האכיפה, על פי הוראות נוהל מדיניות האכיפה, "מכשיר" האכיפה בנסיבות המקרה, הינו הטלת עיצום כספי על החברה. על כן, טענת החברה כי הטלת עיצום כספי בנסיבות המקרה אינה סבירה, נדחת על ידי.
- (10) בהקשר זה יודגש כי במכתב תיעוד הפרה, רת"א נמנעת מלמצות את אמצעי האכיפה שהעניק לה הדין, מתוך אמון כי די בכך כדי להטמיע במפר את החשיבות שבציות לדיני הטיס. כלי זה הוא לפני משורת הדין. על כן, וכפי שצוין לעיל, שעה שאין המדובר במקרה חד פעמי שבו הפרה החברה את הוראות דיני הטיס, קל וחומר כאשר בשנת 2015, הפרה החברה את אותה הוראת החיקוק הספציפית נשוא החלטתי זן- הצבת טייס מפקד ללא תעודה רפואית תקפה, נהיר כי בנסיבות המקרה דנן, ההרתעה מחייבת הפעלת סנקציה ממשית, וזאת בהלימה לנוהל מדיניות האכיפה של רת"א.
- (11) עוד יצוין כי בניגוד לטענת החברה, הרי שמטרת האכיפה של הרתעה מהפרות עתידיות אינה פועלת רק בהקשר של המפר המסוים. להרתעה יש אפקט רוחבי כללי, שכן אכיפה עקב הפרת דיני הטיס נועדה להשיג הרתעה הן ביחס למפר המסוים (הרתעה ספציפית) והן הרתעה רוחבית ביחס לגורמים דומים הכפופים לדיני הטיס (הרתעה כללית) (ר' בעניין זה סעיפים 2.2.3.1 ו- 4.2.1.1 למדיניות האכיפה של רת"א). משכך, אין די בכך שלטענת החברה היא הורתעה דיה מעצם קיום ההליך עד כה.





ב. לעניין טענת החברה לפיה יש להטיל עיצום כספי אחד בלבד בגין הטיסה הראשונה שביצע קב' XXXX ללא תעודה רפואית תקפה ולהתייחס אל יתר הטיסות כהפרה נמשכת:

(1) "הפרה נמשכת" היא הפרה שיש לה נקודת תחילה מוגדרת ונקודת סיום מוגדרת, ובין שתי הנקודות הללו היא נמשכת מאליה, ברציפות, מבלי שיקרה אירוע המפסיק את ההפרה. המניין הטבעי של משך זה הוא בימים, וזאת להבדיל מהתנהגות בעלת אופי "חד-פעמי", גם כאשר התנהגות זאת חוזרת על עצמה מספר פעמים (כלשון סעי' 150(א) לחוק הטיס: "בהפרה נמשכת ייוסף על סכום העיצום הכספי החלק החמישים שלו **לכל יום שבו נמשכת ההפרה**").

(2) בעניין זה יש להקיש מהמשמעות שיוחסה לתיבה "עבירה נמשכת" בהקשר הפלילי, שם נקבע, בין היתר, כי: "עבירה נמשכת על-פי מהותה היא עבירה שבה הרכיב ההתנהגותי לא התמצה ולא הושלם עם ביצוע מעשה העבירה והוא מתאפיין בהמשכיות עד לעצירתו על ידי אירוע מפסיק הקוטע את תהליך התמשכותו... סיווגה של עבירה כנמשכת אינו מותנה באמירה מפורשת של החוק. הוא נגזר מאופייה של העבירה ובמיוחד ממהות הרכיב ההתנהגותי שבה..." (ראו, למשל, רע"פ 11476/04 מ"י נ' **חברת השקעות דיסקונט בע"מ** (פסה"ד מיום 21/02/2012) בפסקאות 260-266 ובכלל).

(3) סעיף 11(ב) לחוק הטיס קובע, בין היתר, כי: "בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א) [והחברה הינה בעלת רישיון כאמור - ע"ג] ... לא יציב עובד טיס לתפקידו אלא לאחר שוודא כי עובד הטיס מקיים את החובות, ההגבלות והתנאים החלים עליו לפי סעיף 9..." (כפי שיובהר בסעיפים 10-12 להלן, חובת תעודה רפואית תקפה היא הגבלה ותנאי החלים לפי סעיף 9).

(4) בליבת איסור ה"הצבה" כטייס מפקד בסעיף 11(ב) מצויה התכלית של הבטחת הפעלה אווירית - כל הפעלה אווירית - בטוחה, שהיא תכלית דיני הטיס ככלל; פרשנות זו עולה בקנה אחד עם לשון הסעיף ועם תכליתו.

(5) לאיסור ההצבה לתפקיד לפי סעיף 11(ב) לחוק הטיס, יש נקודות ברורות ומוגדרות של התחלה וסיום - והן נקודות ההצבה לתפקיד טייס מפקד החל מההמראה ועד לנחיתה, החל מתחילת התפקיד ועד לסיומו **ביחס לכל טיסה בנפרד**. במקרה זה, החל מיום 05.01.2017 ועד ליום 25.04.2017, בכל טיסה שהחברה הציבה את קב' XXXX, היא ביצעה הפרה נפרדת של הוראות סעיף 11 לחוק הטיס בכל פעם מחדש.



6) לפיכך, אין בידי לקבל את טענת החברה לפיה "כלל המעשים מקורם באירוע אחד, שיסודו בטעות אנוש של ההזנה השגויה של הנתונים במערכת, ולכן יש לראות בכל האירועים כאירוע אחד...." זאת משום שאין אותה מערכת ממוכנת שהוזכרה על ידי החברה, מורידה מהחובות הרובצות לפתחו של המפעיל האווירי לעמידתו בהוראות דיני הטיס בכלל, והוראת סעיף 11 לחוק הטיס בפרט. החובה חלה על החברה, מחדש, לעניין כל טיסה וטיסה, כאשר כל טיסה מובחנת מרעותה בצורה ברורה מבחינה התנהגותית, וממילא כל אירוע של "הצבה" בטיסה, בניגוד לסעיף 11(ב), עומד בפני עצמו.

7) התייחסות רק לטיסה הראשונה בה הוצב הטייס המפקד לתפקידו בניגוד להוראת הסעיף כאל "הפרה" של סעיף 11 לחוק הטיס, כאשר כל "הצבה" שבאה אחריה היא בגדר "הפרה נמשכת" (אף שאינה רצופה אחריה מבחינת ציר הזמן, ויכול ונעשתה כמה וכמה ימים לאחר שהסתיימה (בנחיתה) הטיסה הראשונה), כפי שמבקשת החברה לעשות, אינה עולה בקנה אחד עם אופייה וטיבה של ההפרה שמתרחשת בהצבת טייס לא כשיר, פעם אחר פעם, לכל טיסה בנפרד, ואף אינה הפרה רצופה שניתן למנות את משכה בימים, כפי שמבקש סעיף 150(א) לחוק הטיס לקבוע. משכך, ובהמשך לאמור לעיל, פרשנות החברה לעניין זה אינה עולה בקנה אחד, לא עם לשון סעיף 150(א) לחוק הטיס ולא עם תכליתו.

8) בהתאם, אינני מקבל את טענת החברה בעניין זה.

8. לאור האמור לעיל, ובהתאם להוראות סעיף 153(א)1 לחוק הטיס, אני קובע כי החברה הפרה את הוראות סעיף 11 לחוק הטיס - עת הציבה החברה 21 פעמים לטיסות, את קב' XXXX, מבלי שהייתה בידו תעודה רפואית תקפה.

#### חישוב סכום העיצום הכספי

9. לפי סעיף 144(4)(א)1 לחוק הטיס, "הסכום הבסיסי" הרלבנטי, לפיו מחושבים העיצומים הכספיים שיוטלו על החברה הינו 104,050 ₪; זאת שכן החברה הינה בעל רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס להובלת נוסעים או מטען בטיסה בין-לאומית שאינה טיסת שכר לשימוש עצמי, והיא מפעילה 15 כלי טיס לפחות.

10. סעיף 11(ב) לחוק הטיס אוסר על בעל רישיון הפעלה אווירית להציב עובד טיס לתפקידו אלא אם כן וידא כי עובד הטיס מקיים את החובות, ההגבלות והתנאים החלים עליו לפי סעיף 9 – שהם חובות, הגבלות



ותנאים שנקבעו בתקנות הטיס, לשימוש ברישיון עובד טיס או בהגדר הקבוע ברישיון כאמור, שמטרתם להבטיח שמירה על הכשירות, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי הנדרשים מעובד הטיס.

11. תקנה 425(א) (2) לתקנות ההפעלה אוסרת על בעל רישיון הפעלה אווירית הפועל לפי הפרק השלושה עשר לתקנות ההפעלה, להעסיק עובד טיס אלא אם כן הוא בעל תעודה רפואית מתאימה ותקפה.

12. הנה כי כן, תעודה רפואית בתוקף לכל המועסק כטייס, היא תנאי לשימוש ברישיון של אותם עובדי טיס, שנקבעו במטרה להבטיח את השמירה על הכשירות והמיומנות שלהם.

13. העיצום הכספי בגין הפרת הוראת סעיף 11 לחוק הטיס, הוא 50% מהסכום הבסיסי, וזאת בהתאם לסעיף 147(2) לחוק הטיס, הקובע כי המנהל רשאי להטיל עיצום כספי בגובה האמור לעיל במקרים בהם בעל רישיון הפעלה אווירית, הציב עובד טיס לתפקידו בניגוד להוראות סעיף 11 לחוק הטיס.

#### הכרעה בטענות החברה לעניין הפחתת סכום העיצום הכספי

14. לפי סעיף 154 לחוק הטיס, מנהל רת"א מוסמך להפחית מסכום העיצום הכספי בהתאם לעילות ההפחתה ולשיעורי ההפחתה שנקבעו בתקנות ההפחתה.

15. 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 6(ג)1. לעיל, מניחות את דעתי. **בהתאם, הריני קובע כי לגבי כל ההפרות המיוחסות לחברה יופחת שיעור הפחתה המלא בעילה זאת – 25%.**

16. 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 6(ג)2. לעיל לפיה יש ברשותה מערכת ממוכנת ומערכת נהלים פנימיים אשר נועדו לאתר ולמנוע ביצוע הפרות נוספות וכי המדובר בכשל נקודתי. **בהתאם, הריני קובע כי לגבי כל ההפרות המיוחסות לחברה יופחת שיעור הפחתה המלא בעילה זאת – 25%.**



17. אשר על כן, בשל הפרת דיני הטיס שביצעה החברה כמפורט בסעיף 8 לעיל, ולאחר הפחתת הסכומים בהתאם לסעיף 154 לחוק הטיס, אני מטיל על החברה לשלם עיצום כספי בסך של **546,262.5 ₪** (50% מהסכום הבסיסי\* 21 הפרות\* 50% הפחתה).
18. 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.
19. בהתאם להוראות סעיפים 156 ו-157 לחוק הטיס, העיצום הכספי ישולם בתוך 30 ימים מיום מסירת דרישת התשלום. על עיצום כספי שלא ישולם במועד, ייוספו הפרשי הצמדה וריבית.
20. מצ"ב שובר לתשלום העיצום הכספי.

בברכה,  
  
יואל פלדשו

מנהל רשות התעופה האזרחית

העתקים:

מר רמי ליבלינג- רא"ג פיקוח אווירי ;  
עו"ד דנה עסיס-שנער- לשכה משפטית ;  
מר אלון בירנבוים- מפקח מבצעים ;  
עו"ד שרון בראונסטון- ב"כ החברה ;  
תיק אישי- אגף פיקוח אווירי.