



לכבוד:

מר גונן אוסישקין

מנהל בעל אחריות כוללת

חברת אל על נתיבי אוויר בע"מ

ת.ד. 41

נתב"ג 70100

באמצעות דואר רשום ודוא"ל לXXXXXXXXXXXX

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 הפרת סעיף 73(א) לחוק הטיס, מן הנימוקים שלהלן:

1. לרשות התעופה האזרחית (להלן – "רת"א") נודע כי ביום 11.11.18, עת הפעילה החברה כלי טיס מסוג B747, בעל סימני לאומיות ורישום 4X-ELB, בטיסה מספר LY001 מנתב"ג לנמל התעופה קנדי בניו יורק, כלי הטיס הופעל באופן שגרם לרעש העולה על מפלס הרעש שקבע שר התחבורה (להלן – "האירוע").

2. בעקבות האירוע, נשלחה לחברה ביום 18.12.18 הודעה לפיה האירוע נבדק ע"י רת"א ובהמשך אותו היום שלחה החברה את התייחסותה. התייחסות החברה נבחנה ולא נמצא שיש בה בכדי לשנות את המשך הטיפול בהפרה. בהתאם, ביום 28.3.19 נשלחה לחברה הודעה על כוונת חיוב. החברה הגיבה על ההודעה ביום 17.4.19.

3. בתגובתה, החברה טענה כי היא פועלת תוך ציות והקפדה מלאים לדיני הטיס וכי כל חריגה ממפלס הרעש מתוחקרת ברצינות רבה לצורך איתור וניתוח הסיבות שהובילו לחריגה ומניעת חריגות דומות בעתיד.

החברה לא טענה לעניין עצם ההפרה או לעניין הטלת העיצום הכספי, אלא ביקשה כי אשתמש בסמכותי לפי תקנות הטיס (הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסה לתשלומים), התשע"א-2011 (להלן – "תקנות ההפחתה"), לאור התקיימות הנסיבות הבאות:

א. כאמור לעיל, החברה ביצעה תחקיר ע"מ לבדוק כיצד ומדוע אירעה החריגה, תוך כוונה להפיק מסקנות ולקחים שימנעו חריגות דומות בעתיד. תוצאות התחקיר לא הצביעו על סיבה מסוימת שגרמה לחריגה ממפלס הרעש באירוע ועל כן מסקנת החברה היא כי מדובר בכשל נקודתי.

ב. לחברה מערכת נהלים מסודרת שתכליתה למנוע ולאתר חריגות ממפלס הרעש. מערכת נהלים זו כוללת, בין היתר, קביעת מעטפת הפעלה באופן שתמנע חריגה ממפלס הרעש במסגרתה נקבעו גם הוראות בקשר לאופן ביצוע ההמראה ונתיבי טיסה.

4. לאחר שבחנתי את כל החומר המונח בפניי, הנני קובע כי החברה הפרה באירוע את הוראות סעיף 73(א) לחוק הטיס- עת הפעילה ביום 11.11.18 כלי טיס בשטח ישראל באופן העולה על מפלס הרעש שקבע שר התחבורה.

חישוב סכום העיצום הכספי

5. לפי סעיף 144(4)(א)(1) לחוק הטיס, "הסכום הבסיסי" הרלבנטי, לפיו מחושב העיצום הכספי שיוטל על החברה הינו 105,290 ₪, זאת מאחר שהחברה היא בעלת רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס להובלת נוסעים או מטען בטיסה בינלאומית שאינה טיסת שכר לשימוש עצמי, והיא מפעילה לפחות 15 כלי טיס.

6. סעיף 149(4) לחוק הטיס קובע כי העיצום הכספי שיוטל על מפעיל אווירי שכלי הטיס המופעל מטעמו גרם לרעש העולה על מפלס הרעש או על מכסת הרעש שקבע השר לפי סעיף 73(א)- הוא בגובה 10% מהסכום הבסיסי, קרי- 10,529 ₪ להפחה.

7. סעיף 150(ב) לחוק הטיס קובע כלהלן: "בהפרה חוזרת ייוסף על העיצום הכספי שהיה ניתן להטיל בשלה אילו היתה הפרה ראשונה, סכום השווה למחצית העיצום הכספי כאמור; לעניין זה- "הפרה חוזרת"- הפרת הוראה מההוראות לפי חוק זה כאמור בסימן זה, בתוך שנה וחצי מהפרה קודמת של אותה הוראה שבשלה הוטל על המפר עיצום כספי או שבשלה הורשע".

8. ביום 17.12.18 קבעתי כי ביום 5.6.18 הפרה החברה את הוראות סעיף 73(א) לחוק הטיס. קרי- במקרה דנן מדובר בהפרה חוזרת שכן זוהי הפרה של אותה הוראת דין בתקופה של פחות משנה וחצי מביצוע ההפרה הקודמת. בהתאם, על סכום העיצום כאמור בסעיף 6 לעיל, יש להוסיף סכום השווה למחצית אותו הסכום, ובסה"כ סכום העיצום עבור ההפרה החוזרת דנן הינו 15,793.5 ₪.

הכרעה בטענות החברה לעניין הפחתת סכום העיצום הכספי-

9. לפי סעיף 154 לחוק הטיס, מנהל רת"א מוסמך להפחית מסכום העיצום הכספי בהתאם לעילות ההפחתה ולשיעורי ההפחתה שנקבעו בתקנות ההפחתה.
10. תקנה 1(א)(3) לתקנות ההפחתה קובעת עילת הפחתה לפיה "המפר נקט פעולות למניעת הישנות ההפרה, והכל להנחת דעתו של המנהל- עד 25 אחוזים".
הנני מקבל את טענות החברה לעניין הפעולות בהן היא נוקטת למניעת הישנות ההפרה. **לפיכך, יופחת שיעור ההפחתה המלא בעילה זאת- 25%.**
11. 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".
הנני מקבל את טענות החברה לעניין מערכת הנהלים הפנימית שברשותה שמטרתה איתור ומניעת חריגות ממפלס הרעש ואת הטענה כי מדובר בכשל נקודתי ולא בכשל מערכתי. **לפיכך, יופחת שיעור ההפחתה המלא בעילה זאת- 25%.**
12. אשר על כן, בשל הפרת דיני הטיס שביצעה החברה כאמור בסעיף 4 לעיל ולאחר הפחתת הסכומים בהתאם לסעיף 154 לחוק, אני מטיל על החברה לשלם עיצום כספי בסך **7,897 ₪** (10% מהסכום הבסיסי+ מחצית מסכום זה עקב ההפרה החוזרת* 50% הפחתה).
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 לב החברה 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 מיכה גיל- רמ"ח מובילים אוויריים;
מר אברהם תירוש- מפקח מובילים אוויריים;
תיק חברה- אגף פק"א.