



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

לפני כבוד השופט עדי הדר

עש"א 51031-06-20 פרג נ'
רשות התעופה האזרחית ואח'

המערער: ליאור פרג

נגד

1. רשות התעופה האזרחית
2. משרד התחבורה/המשרד הראשי

עש"א 61041-06-20 טמיר
נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת
ישראל

המערערת: טמיר נתיבי אויר בע"מ

נגד

המשיבה: מדינת ישראל

פסק דין

לפני בימ"ש ערעור בגין הטלת עיצומים מינהליים על חברת תעופה ובעל תפקיד בה בגין ביצוע הדרכות שלא כדין.

ערעור בעל התפקיד

1. המערער, ממונה המבצעים אצל חברת "טמיר נתיבי אוויר בע"מ" (להלן: "המערערת"), חברת תעופה, הגיש ביום 22.6.20 ערעור על החלטת רשות שדות התעופה (להלן: "המשיבה") מיום 10.9.19 להטיל עליו עיצום כספי בסך של 3,333.8 ₪, ולאחר הפחתה, סך של 2,785.2 ₪.

2. המערער טען כי שימש כממונה המבצעים בין השנים 2011-2019 וזאת עד לדרישת אגף הפיקוח האווירי אצל המשיבה, לסיום מינויו כממונה על המבצעים אצל המערערת.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

3. בחודש ינואר 2019, הוחלף המפקח על המערערת מטעם המשיבה. המערער טען כי ממועד זה ואילך, עלו חילוקי דעות רבים בין הגורמים השונים, בעיקר על רקע טענות לא מוצדקות שהיו למפקח כלפיו. כאשר סיומו של עניין זה היה בהודעת המשיבה מיום 8.9.19 אל המערערת לפיה הינה נדרשת לסיים התקשרותה עמו.
4. ביום 23.1.20 פנה המערער במכתב דרישה אל המשיבה בקשר עם האירועים המדוברים בכלל והוראת המשיבה למערערת כי תפסיק התקשרותה עמו. המשיבה מצידה ענתה במכתב מטעמה מיום 18.2.20.
5. חילופי הדברים העמיקו את המחלוקות בין הצדדים ולטענת המערער, אין זה מן הנמנע, כי הטלת העיצום דן הינה אך חלק ממסכת זו.
6. לטענת המערער מנהל המשיבה הטיל עליו עיצום כספי בגין הפרה לכאורה של תקנה 332(א)(4) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב-1981, (להלן: "**תקנות ההפעלה**"), בקשר עם שלוש הדרכות שאותן ביצע על מטוס מסוג HAWKER 800XP.
7. המערער טען שמנהל המשיבה טען כי על אף היות המערער בעל הגדר מאמן למטוס HAWKER 800XP, לא נכללה בזכויותיו ההרשאה להדריך טייסים בעלי רישיון טייס תובלה בנתיבי אוויר. עוד טען שמנהל המשיבה הסיק מתקנה 198(א) **לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס)**, תשמ"א-1981, (להלן: "**תקנות הרישיונות**"), שהמערער זכאי להדריך טייסים המתעתדים לקבל רישיון, אך לא טייסים שהם כבר בעלי רישיון. לכן, לעמדתו, עצם היות המערער בעל רישיון מאמן לא הקנה לו את ההרשאה לבצע את ההדרכות שביצע, והדרך היחידה שהייתה מאפשרת לו לבצע את ההדרכה באופן חוקי הייתה לעמוד בתקנה 332(א)(4) לתקנות ההפעלה, לפיה "**עמד בהצלחה בדרישות האימונים כאמור בתקנה 333**".
8. לטענת המערער מסקנה זו בטעות יסודה. בעוד שזכויותיהם של מדריך טייס ומאמן טיס מעוגנות בתקנות הרישיונות (תקנה 198 זכויות מאמן טיס, ותקנה 140 זכויות מדריך טיס) – אין בתקנות כל הגדרת זכויות של מדריך טיס שקיבל את הכשרתו בחברת התעופה.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

9. היות ואין בתקנות הגדרת זכויות למדריך טיס שקיבל הכשרה במסגרת חברה, הרי שזכויותיו חייבות להיות דומות/זהות לזכויות מדריך בעל רישיון, או לזכויות מאמן בעל הגדר.

10. לטענת המערער, דווקא ממאמן טיס נדרש הרישיון הגבוה ביותר וניסיון הטיסה הרב ביותר (טייס תובלה בנתיבי אויר), בעוד שהן מדריך טיס בעל רישיון והן מדריך שהוכשר במסגרת חברה- יכולים להיות בעלי רישיון מסחרי בלבד. בנוסף, שעל מנת לקבל רישיון מדריך טיס בעל רישיון- נדרשת הכשרה רבה יותר והוכחת ידע משמעותית יותר.

11. מאחר והכשרתם של מאמן טיס בעל הגדר ומדריך טיס שהוכשר בחברה מתבצעות אך ורק במסגרת פעילות של מפעיל אווירי, ומאחר והכשרתם זהה (תקנה 333 ותקנה 439 לתקנות ההפעלה זהות), ניתן להסיק שזכויותיו של מדריך טיס שהוכשר בחברה יהיו שוות או פחותות מזכויותיו של מאמן טיס בעל הגדר, אך בשום אופן לא רבות יותר.

12. המערער טען שהואיל ובהכשרתו כמאמן טיס, הוא ביצע את האימונים המפורטים בתקנה 333 לתקנות ההפעלה, שהם זהים לאימונים המפורטים בתקנה 439 לתקנות ההפעלה, הוא אינו נדרש לחזור עליהם פעם נוספת, וזאת בדיוק לפי לשון תקנה 332(א)(4) לפיה- **"עמד בהצלחה בדרישות האימונים כאמור בתקנה 333"**.

13. משכך, טען, הואיל ועמד בסעיפי תקנה 332(א)(1), (2) ו-(3), הרי שההדרכה שביצע לטייסים הייתה על פי כל דין, וזאת גם אם נלך לשיטתו (השגויה, לטענת המערער) של מנהל המשיבה.

14. לטענת המערער העיצום הוטל עליו בגדר זמן בלתי סביר. האירועים נשוא העיצום אירעו בין התאריכים 4.5.19 ועד 25.7.19 וההודעה בדבר כוונת החיוב נשלחה אליו ביום 10.9.19. בסופו של דבר נמסרה ההודעה על העיצום רק ביום 24.5.20 חודשים רבים לאחר הודעתה של המשיבה.

15. המערער טען שהרשות המנהלית חייבת לפעול בזמנים קצובים בחוק לשם עשיית פעולה כלשהי מצידה, ואם לא נקבע זמן קבוע לעשיית הפעולה- אזי עליה לעשות כן בתוך זמן סביר. משחלף זמן כה רב בין האירועים עצמם, ההודעה על הכוונה לחייב בעיצום- ועד להטלת העיצום עצמו, הפרה המשיבה את חובתה לפעול במסגרת זמן פעולה סביר. לטענתו, די בהפרתה של המשיבה כלל זה, כדי לבטל את החלטתה.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

16. עוד טען שהעיצום הוטל בחוסר תום לב בשל שיקולים זרים וחוסר הגינות קיצוני מצידה של המשיבה כלפיו. לטענתו עם החלפת המפקח על המערערת, הוערמו קשיים רבים על התנהלותה ועל התנהלותו, תוך מסע הכפשות נגדו על ידי מר מיכאל גיל, ראש תחום מובילים אוויריים. בד בבד עם הכפשות נגדו, נעשתה התנכלות של ממש מצידה של המשיבה כנגדו, מה שהוביל בסופו של דבר להפסקת עבודתו אצל המערערת לאלתר ועתה גם הטלת עיצום כספי נגדו תוך שהינו חסר בסיס ונובע משיקולים זרים של המשיבה בחוסר תום לב מוחלט. המערער טען שאין להרשות התנהגות פסולה ואסורה מצידה של המשיבה.

17. עוד טען המערער, כי כפל העיצום איננו מצוי בתחום הסבירות. ההחלטה בדבר העיצום הינה בלתי סבירה, בשים לב לעובדה כי ניתנו עיצומים הן למערערת והן לו בגין אותם מעשים. הוא טען שבשום מקום לא הסבירה המשיבה את ההיגיון בכפל העיצום.

18. המערער הוסיף וטען, שהסמכות לפרש את הוראות החוק מסורה לביהמ"ש. עוד טען, שהמשיבה מנעה ממנו את השלמת הטיעונים ומנעה ממנו את השלמת זכות הטיעון העומדת לו.

ערעור חברת התעופה

19. חברת התעופה הגישה ביום 25.6.20 ערעור על החלטת המשיבה להטיל עליה עיצום כספי מיום 25.5.20 בסך של 38,280 ש"ח בשל אותן שלוש הדרכות ועיקר טענותיה דומות עד זהות, לרבות לעניין חוסר תום לב, כפל עיצום הן עליה והן על המערער ובגין שלוש הפרות, תחת עיצום אחד בגין כל שלוש ההפרות וכי לא נגרם נזק.

20. לטענת המערערת, המשיבה מעולם לא יזמה וביצעה הדרכות לבעלי תפקיד בחברות התעופה כיצד להתנהל בנפתולי הוראות החוק והתקנות, ועתה היא מטילה עיצומים כספיים בגין פרשנות לא נכונה, כביכול, של התקנות.

21. כפועל יוצא מפסילתן של ההדרכות על ידי המערער, המשיבה ביטלה את מפרטי ההפעלה של המטוס, ביטול שגרם לאי יכולתה של המערערת לעשות כל שימוש במטוס.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

22. לטענת המערערת, טיסות ההדרכה, היו טיסות שנועדו אך ורק להדרכה ולא טיסות מסחריות. משהמשיבה פסלה את ההדרכות, הרי שדבר לא ארע, אף טייס לא הוכשר על בסיס הדרכה בלתי מוסמכת וכל נזק לא נגרם.
23. עוד טענה שפרט לכך שהיא הוציאה כספים רבים לחינם בביצוע טיסות ההדרכה, שנפסלו כאמור, לא הייתה כל נפקות להדרכה "הפסולה". לטענתה, להשית עליה עיצום כספי, בנוסף להפסד עלות טיסות ההדרכה, זוהי התעמרות לשמה.
24. עוד טענה, שהחלטת מנהל המשיבה מבוססת מקצועית מקריאה שגויה של חוק הטיס על תקנותיו. לטענתה, היא התנהלה בשקיפות מלאה, תוך דיווח כנדרש על כל פעולה שננקטה במסגרת הדרכתם של הטייסים. המשיבה החלה את "הבירור" בעקבות דיווח של המערערת על ההדרכה מיום 14.5.19.
25. עוד טענה, שמר הנסון, שהיה הטייס הראשי של המערערת ומי שהמערער ערך לו הדרכה, פנה למפקח זיו רייש בשאלה לגבי הרשאתו של המערער להדריך אותו. המפקח לא השיב לפנייה ועל כן הטייס הראשי שלח למפקח הודעת ווטסאפ ובה כתב לו שבכוונתו לבצע את ההדרכה ואם יש לו הסתייגות- שיאמר זאת. המפקח לא השיב להודעה. גם מנהל המשיבה פנה בווטסאפ למפקח זיו רייש, אך לא זכה לכל תגובה עניינית.
26. המערערת הלינה על תשובת המשיבה לפיה "המפקח איננו יועצה המקצועי או המשפטי של החברה...".
27. עוד טענה שאין בתקנות כל הגדרת זכויות של מדריך טיסה שקיבל את הכשרתו בחברת התעופה. לכן, היות ואין בתקנות הגדרת זכויות למדריך טיס שקיבל הכשרה במסגרת חברה, הרי שזכויותיו חייבות להיות דומות/זהות לזכויות מדריך בעל רישיון או לזכויות מאמן בעל הגדר.

תשובת המשיבה

28. המשיבה הגישה ביום 19.8.20 תשובה לשני הערעורים במאוחד. לטענתה, פעלה כדין, וכי לא נפל פגם בשיקול דעתה כרשות מנהלית.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

29. לטענת המשיבה, המערערת לא עמדה בתנאים לקבלת מכתב תיעוד הפרה, ולכן הוטלו עליה עיצומים כספיים. ראשית- משום שאין המדובר בהפרה חד פעמית, אלא בשלוש הפרות נמשכות. שנית- משום שהמערערת לא קיבלה את האחריות למעשיה באירוע וטענה כי פעלה כחוק. שלישית- המשיבה הסתפקה במכתב תיעוד הפרה בעניין אחר בשנת 2019 לעניין הפרה שבוצעה על ידי המערערת בשנת 2018.

30. כך גם בעניין המערער- אין המדובר בהפרה חד פעמית וכן המערער לא קיבל את האחריות למעשיו. על כן, גם המערער לא עמד בתנאים הקבועים לעניין מכתב תיעוד הפרה, ובדין הוטל גם עליו העיצום הכספי.

31. לטענת המשיבה, העיצום הכספי אינו מותנה ב"נזק" שנגרם בהתנהגות האסורה. עצם ההפרה היא המקנה למשיבה זכות להטיל עיצום כספי כחוק, וכך הוא ביחס לכל הפרה והפרה. אילו על ריבוי הפרות ינתן רק עיצום כספי אחד, כטענת המערערת והמערער, כי אז יהא בכך לעודד הפרות רבות של חוק הטיס ותקנות ההפעלה.

32. המשיבה טענה כי לפי חוק הטיס, האחריות להפרה היא לחוד למערערת ולחוד למערער, שכן כל אחד ביצע ההפרה מטעמו ועל ידו, ואין בכך כפל עיצום כנטען וכמוכחש.

33. עוד טענה שאין לה כל חובה שבדין לבצע הדרכות שמטרתן לימוד הציבור את הוראות החוק, ולא בכדי לא ציינה המערערת כל חובה שכזו. ככל שהמערערת מצהירה כי אינה מכירה או לחילופין אינה מבינה את הוראות הדין החלות עליה, הרי שאין לה להלין אלא על עצמה.

34. לטענת המשיבה, באופן שיטתי פעל המערער שלא כמצופה ממונה על המבצעים במוביל אווירי. בעקבות כך, הודיעה המשיבה לחברה בתוקף סמכותה בחוק, כי הוא אינו עומד בתנאים הנדרשים ממנו כ"ממונה על המבצעים בחברה", וכי על המערערת למנות ממונה על המבצעים אחר. המשיבה הסבירה שנושא זה נמצא בדיון משפטי נפרד, בו המערער הגיש תביעה נזיקית כנגד המשיבה וחלק מעובדיה.

35. לטענת המשיבה, מפרטי ההפעלה של מטוס ההוקר אכן בוטלו, אך מסיבות רבות ושוונות (אי עמידה בדרישות הדין, היעדר כוח אדם הנדרש על פי הדין לצורך הפעלת המטוס וכיו"ב), ולא כפועל יוצא מפסילתן של ההדרכות שערך המערער.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

36. המשיבה טענה שביצוע הדרכות על ידי מי שאינו מוסמך לבצען הינה הפרה חמורה של חוק הטיס והתקנות מכוחו, אשר מסכנת באופן מהותי את בטיחות הטיסה והציבור. הטענה שבסופו של יום לא נגרם נזק אינה מעלה ואינה מורידה לעניין ביצוע ההפרות, וטענות המערערים להתעמרות, מוכיחה יותר מכל את חוסר הבנתה של המערערת לעניין המצופה ממנה כבעלת רישיון מונית אוויר.

37. עוד טענה, כי המפקח השיב לפניית מר הננסון, עוד באותו היום שבה נשלחה ההודעה וזאת אחרי שחלק מן הטיסות כבר בוצעו. כמו כן, המפקח קיים עם מר הננסון, אשר שימש באותה העת כטייס הראשי של החברה, שיחת טלפון ארוכה בה הוא הסביר לו מהן זכויותיו של המערער כמאמן טייס בהתאם לדיני הטיס, ואף אמר לו בצורה חד משמעית שהמערער אינו עומד בדרישות הדין לצורך ביצוע הדרכה כאמור.

38. המשיבה תהתה, מדוע אם סברה המערערת כי קיימת אי בהירות בנושא, נחפזה להתחיל בביצוע שורה ארוכה של הדרכות, שנמשכו לאורך חודשיים, רק משום שלטענתה המפקח לא השיב לפנייתה, ומבלי לקיים בירור נוסף עם המשיבה או מי מטעמה. התשובה היחידה לכך היא כי המשיבה ידעה כי מדובר בהדרכה שאינה חוקית, אך בחרה להתעלם מעמדת המשיבה בנושא.

39. לטענת המשיבה, הזכות היחידה המוקנית למדריך טיסה הפועל במסגרת תכנית אימונים של מפעיל אווירי, כאמור בתקנה 332(א) לתקנות ההפעלה מפורטת בתקנה עצמה והיא- לעסוק כמדריך טיסה לדגם כלי טיס מסוים, במסגרת תכנית אימונים מאושרת של אותו המפעיל. הא ותו לא.

40. המשיבה אישרה כי זכויותיהם של מדריך טיסה בעל רישיון ושל מאמן טיס מפורטות במסגרת תקנות הרישיונות. עם זאת, מדריך טיסה, הפועל במסגרת מפעיל אווירי, לא מקבל רישיון לכך מתוקף תקנות הרישיונות, אלא מתוקף תקנות ההפעלה ותכנית האימונים של המפעיל המסוים בו הוא מועסק. על כן מטבע הדברים, זכויותיו אינן יכולות להיות לפי תקנות הרישיונות ומשכך לא מפורטות בהן זכויותיו, אשר מפורטות כאמור בתקנה 332(א) הנ"ל. לכן דחתה טענות המערערים המתבססות על תקנות הרישיונות, שכן אין כל קשר בין הזכויות שמוקנות למאמן טיסה או למדריך בעל רישיון מדריך טיס, ובין מדריך הפועל במסגרת מפעיל אווירי.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

41. לטענת המשיבה, ההכשרה הנדרשת למדריך הפועל במסגרת מפעיל אווירי מפורטת בתקנות 332 ו-333 לתקנות ההפעלה והינה הכשרה מסוימת לעניין דגם כלי טיס מסוים עליו הוא מתעתד להדריך או לשמש כבוחן טיסה. זאת לא בוצע במקרה דנן ולכן לא התקיימו הוראות התקנות.

42. המשיבה טענה שהמערער לא עמד בדרישות התקנות ולא קיבל הכשרה לעניין דגם המטוס המסוים. לכן לא יכול היה לשמש, לגבי דגם המטוס המסוים, כמדריך אצל המערער.

43. עוד טענה שמכיוון שהמערער ביצע את ההדרכה לא במסגרת היותו מדריך במערער (משום שלא הוכשר על המטוס המסוים) ולא במסגרת הגדר מאמן שלו (משום שההדרכות שנערכו אינן במסגרת הזכויות המוקנות לו כמאמן טיסה), הרי שהוא ביצע את ההדרכות האלה בניגוד להוראות הדין, ולכן הוטלו העיצומים הכספיים עליו ועל החברה.

44. עוד טענה שהמערער הדריך בטיסה, על מטוס סילון, תוך ביצוע תמרונים שונים ותרגולי חירום, וזאת מבלי שהוכשר לכך כמדריך. מדובר בהפרה חמורה מאוד, בעלת סיכון גבוה לתקרית או תאונה אווירית.

45. לטענת המשיבה, היא נקטה בפרשנות מקלה עם המערער עת קבעה כי מדובר רק בשלוש הפרות נמשכות ולא ב-17 הפרות נפרדות, שכן בכל טיסה וטיסה המערער למעשה הועסק על ידי המערער לביצוע הדרכה בטיסה מסוימת זו, ויכולה הייתה להפסיק את העסקתו של המערער בכל טיסה וטיסה וכתוצאה מכך להפסיק/למנוע את ההפרה.

46. התוצאה היא כי יש לראות בעצם העסקתו של המערער בהדרכת כל טייס וטייס לפי תוכנית האימונים המתאימה כהפרה העומדת בפני עצמה, כאשר ביחס לכל טייס ולכל תוכנית אימונים בנפרד, יש לראות כל יום נוסף בו הוא הועסק ביישום תוכנית האימונים תוך הפרת תקנה 332(א) (4) לתקנות ההפעלה, כהפרה נמשכת לעניין חישוב העיצום הכספי.

47. ביחס למועד משלוח ההודעה למערער, המשיבה טענה, שההודעה בדבר כוונת החיוב נשלחה תוך פחות מארבעה חודשים מרגע שהתגלתה ההפרה נשוא העיצום הכספי. למרות שדרישת התשלום נמסרה בחלוף שנה מיום תחילת האירוע, לפי הנחיית יועץ



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

משפטי לממשלה מספר 1.0003 שעניינה משך הזמן באכיפה חלופית (עיצומים כספיים),
הזמן העומד לרשות המשיבה הינו 18 חודשים, כך שאין לומר כי היה שיהוי כלשהו.

הדיון הראשון

48. ביום 25.10.20 התקיים הדיון הראשון. בימ"ש הורה למשיבה להגיש הבהרות לשאלותיו.

הגשת הבהרות ותגובה

49. המשיבה הגישה הבהרות והמערערות הגישו תגובתן.

הדיון השני

50. ביום 23.11.20 התקיים הדיון השני.

דיון והכרעה

51. על בימ"ש לקבוע האם הטילה המשיבה עיצום כדין עקב הפרת תקנה 332 לתקנות ההפעלה.

52. להלן נוסח התקנה העוסקת בכישורי בוחן טיסה ומדריך טיסה:

332. (א) לא יעסיק רמ"א אדם, ולא יעסוק אדם, כבוחן טיסה או כמדריך טיסה במסגרת

תכנית אימונים כאמור בסימן זה, אלא אם, בקשר לדגם כלי טיס מסויים, אותו אדם –

(1) מחזיק ברשיון טייס ובהגדרים שיש להחזיקם כדי לשרת כטייס מפקד בהפעלה לפי

פרק זה;

(2) סיים בהצלחה את כל שלבי האימון המתאימים לאותו כלי טיס, לרבות אימון חוזר,

הנדרשים כדי לשרת כטייס מפקד בהפעלה לפי פרק זה;

(3) סיים בהצלחה את מבחני הכשירות הנדרשים כדי לשרת כטייס מפקד בהפעלה לפי

פרק זה;

(4) עמד בהצלחה בדרישות האימונים כאמור בתקנה 333;

(5) מחזיק בתעודה רפואית סוג 1 או סוג 2 הנדרשת כדי לשרת כטייס מפקד בהפעלה לפי

פרק זה;

(6) במקרה של בוחן טיסה, הוא אושר לכך על ידי המנהל;



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

(7) במקרה של בוחן טיסה המועסק במדמה טיסה בלבד, הוא מחזיק בתעודה רפואית סוג 3.3

53. המשיבה טענה כי המערער לא עמד בהוראת ס"ק 4. לכן יש לבחון גם תוכן תקנה 333 :

- (א) אימון ראשוני ואימון הסבה קרקעיים לבוחן טיסה יכללו כל אלה:
- (1) חובות בוחן טיסה, תפקידיו ואחריותו;
 - (2) הוראות מתאימות של תקנות אלה וכן מדיניות מחזיק הרשיון ונוהליו;
 - (3) השיטות, הנהלים והטכניקות לביצוע המבחנים;
 - (4) הערכה נכונה של ביצועי הטייס, לרבות אבחנה של –
א. אימון בלתי נכון ובלתי מספיק;
 - ב. איפיונים אישיים העלולים להשפיע לרעה על בטיחות הטיסה;
 - (5) פעולה מתאימה לתיקון מבחנים לא מספיקים;
 - (6) שיטות, נהלים ומגבלות מאושרים לביצוע הנהלים הרגילים והמיוחדים ונהלי החירום בכלי טיס.

- (ב) אימון ראשוני ואימון הסבה קרקעיים למדריך טיסה, למעט למחזיק בהגדר הדרכה תקף, יכללו כל אלה:
- (1) עקרונות בסיסיים של תהליך לימוד ההדרכה;
 - (2) שיטות ונוהלי הדרכה;
 - (3) יחסי מדריך-מתלמד.

(ג) אימון ראשוני ואימון הסבה בטיסה לבוחן טיסה ולמדריך טיסה, יכללו כל

אלה:

- (1) אימון בטיסה וביצועי מבחני טיסה ממושבי הטייס משמאל ומימין, בביצוע התמרונים הרגילים והמיוחדים ותמרונים החרום, הנדרשים על מנת להבטיח את כשירותו של אותו אדם לבצע מבחני טיסה ואימוני טיסה כאמור בסימן זה;
- (2) אמצעי הבטיחות המתאימים שיש לנקוט בהם מכל אחד ממושבי הטייס במצבי חרום העלולים להתפתח בעת האימון;
- (3) התוצאות האפשריות מנקיטת אמצעי בטיחות בלתי מתאימים בעת האימון.
- (ד) ניתן לעמוד בדרישות תקנת משנה (ג), פסקאות (2) ו-(3), על ידי ביצוע בטיסה או במדמה טיסה מאושר.

54. המשיבה הסבירה בסעיף 4 להבהרותיה כי אופן אישור מדריכי המערער קבוע בתכנית האימונים של המערער, והחובה של מחזיק רמ"א לקבוע תכנית אימונים קבועה בתקנה 334. להלן תוכן תקנה 334 :



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

334" (א) מחזיק רמ"א יקיים תכנית אימונים לטייסים, ואם הוא מעסיק דיילים, יקיים מחזיק רמ"א גם תכנית אימונים לדיילים, המתאימות להפעלה שכל טייס או דייל אמורים לבצע, ויבטיח שכל אחד מהם יאומן כראוי כדי לעמוד בדרישות הישימות של מבחני הידע המקצועי והביצוע כאמור בתקנות 318 עד 322, אולם המנהל רשאי להתיר חריגה מהוראות תקנה זו, אם מצא שהדבר מוצדק מפאת היקפה המוגבל של ההפעלה.

(ב) מחזיק רשיון הנדרש לקיים תכנית אימונים לפי תקנת משנה (א) יכלול בתכנית זו תכניות לימודים לאימוני קרקע ואימונים לטיסה לגבי –

- (1) אימון ראשוני;
- (2) אימון הסבה;
- (3) אימון קידום;
- (4) אימון שינויים;
- (5) אימון חוזר.

(ג) מחזיק הרמ"א יספק חומר לימודים עדכני ומתאים לשימוש כל טייס ודייל.

(ד) עותקי תכניות האימונים, וכל שינוי או תוספת להם, יומצאו למנהל לפני התחלת השימוש בהם ויאושרו על ידו. משתמש מחזיק הרשיון במתקני אימון של בני אדם אחרים, יומצאו גם עותקי תכניות אימונים של אותם מתקנים למנהל."

55. המשיבה הסבירה כי תקנה 325 (א) קובעת תכולת תכנית אימונים:

325" (א) מחזיק רמ"א הנדרש בתקנה 334 לקבוע תכנית אימונים –

- (1) יקבע תכנית אימונים כאמור בסימן זה ויגרום לאישורה; תכנית האימונים תבטיח שכל איש צוות, מדריך טיסה, בוחן טיסה וכל אדם שמונה לתפקידים הקשורים בהובלת חמרים מסוכנים יהיה מאומן לביצוע תפקידיו;
- (2) יספק למטרת האימונים מתקני קרקע, מתקני טיסה ומדריכי קרקע מוסמכים;
- (3) יספק חומר אימונים, בחינות, טפסים, הוראות ונהלים עדכניים לשימוש בעת ביצוע אימונים ומבחנים כאמור בסימן זה;
- (4) יספק מדריכי טיסה, בוחני טיסה ומדריכי מדמה טיסה במספר מספיק לביצוע קורסים של אימוני טיסה, מבחני טיסה ואימוני מדמה טיסה כאמור בסימן זה."

56. המשיבה טענה כי משמעות ההוראות לגבי המערערת שהיא שמסמיכה/מאשרת מי מטייסייה לשמש בתור מדריך טיסה לטייסים אחרים שהיא מעסיקה, וזאת לפי תוכנית האימונים שלה.

57. המשיבה טענה שהמערער לא הוכשר/הוסמך/אושר לשמש בתור מדריך טיסה לפי תכנית האימונים של החברה על מטוס ההוקר ולכן אסור היה לו לשמש ככזה.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

58. כאמור לעיל, המערערים טענו כי על בימ"ש להעדיף את טענתם כי יש ללמוד מתקנות הרישיונות כי המערער היה רשאי לשמש כמדריך מכח רישיון בו הוא מחזיק לפיו הוא מדריך על מטוס הוקר וטענו שעקב הדמיון בהוראות התקנות, הגיוני לתמוך בעמדה זו.

59. אולם, בימ"ש קובע כי לעניין מוביל אווירי יש לפעול בהתאם לתקנות ההפעלה, ולא לפי תקנות הרישיונות. זאת, מכיוון שתקנות ההפעלה מסדירות את פעילות המובילים, לרבות הסדרת ההדרכה והבטיחות בהם.

60. כאמור לעיל, המערערים טענו שאין הגיון בכך שתקנה 198 לתקנות הרישיונות לא תסמיק המערער להכשיר קברניטים ובוחן, אם היא מקנה לו זכות להדריך מי שמתעתד לקבל רישיון בדרגה גבוהה יותר או להוסיף לו הגדר לכלי טיס נוסף. אולם, זו קביעת התקנות ואם מצא מתקין התקנות לקבוע הסדר מסוים, בימ"ש לא אמור לחלוק על קביעתו.

61. לכן, יש לבחון, בהתאם לתקנות ההפעלה, אם המערער עמד בתכנית האימונים שהוגשה ע"י המערער לאישור המשיבה ואושרה.

62. סעיף 4 לתוכנית האימונים של המערער שהמשיבה אישרה, עוסק בהכשרת מדריכי טיסה מטעם המערער וסעיף 4.4 קובע תכולת ההכשרה. כפי שהמשיבה טענה בהבהרותיה יש דימיון בין תכנית האימונים שאושרה ובין הוראת תקנה 333. ראו הזהות בין סעיף 4.4.1 לתכנית ובין תקנה 333 (ג)(1).

63. מכאן שעמידה בתכנית האימונים במסגרת המערער גוברת על הכשרה או רישוי של המערער, לעניין ביצוע הדרכות לטייסיה של המערער. מכאן גם שהרישיונות וההגדרים הם תנאי נדרש, אך אין בהם די לעניין הדרכת טייסים במוביל אווירי.

64. נוסף לאמור לעיל, ואולי אף חשוב מכך, היא העובדה שתכנית האימונים שאושרה ע"י המשיבה קובעת במפורש שהדרכת המדריך תערך על ידי מדריך אחר. מעיון בתכנית האימונים של המערער עולה בברור שתכנית ההדרכה למדריך טיסה כוללת מבחנים ובקרה ע"י מדריך אחר. מכאן שהתכנית שוללת מצב דברים בו מדריך ידריך כביכול את עצמו.

65. העיקרון שגלום בתכנית האימונים לעניין הדרכת המדריך ע"י מדריך אחר מעוגן בתוכנית ואף הגיוני שהרי אין אדם אמור להדריך את עצמו או לבחון ולנקד את ביצועיו.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

66. לכן, יהיו אשר יהיו הסיבות שלא נמצא בעל רישיון או הגדרים שידריך את המערער כמדריך בהתאם לתכנית האימונים המאושרת, אסור היה למערער ולמערער לפסוח על עמידת המערער בתכנית האימונים המאושרת באמצעות מדריך אחר.

67. הן למערער והן למערער אחריות נפרדת לביצוע ההדרכות ללא שהמערער עמד בתכנית האימונים ולכן אין בהטלת עיצום על כל אחד בנפרד כפל עיצום.

68. בימ"ש דוחה טענת המערערים שהיה על המשיבה להסתפק בהטלת עיצום אחד בגין שלוש הדרכות שונות. כל הדרכה אסורה הייתה הפרה לכשעצמה.

69. בימ"ש דוחה טענת המערערים לפיה מבחן ההפרה הוא תוצאתי כביכול על פי הנזק שנגרם, אם נגרם. המבחן הוא התנהגותי שכן המטרה היא למנוע אסון ע"י הרתעה ולא המתנה לקרות אסון.

70. לעניין הטענה לשיהוי, גם אם אפשר היה לפעול באופן זריז יותר, בימ"ש לא מצא שלוח הזמנים של פעולת האכיפה מעלה הצורך לקבוע בטלות האכיפה.

71. בימ"ש דוחה הטענה של המערערים שאי מתן תשובה כביכול לפנייתם, והמשיבה חולקת על כך, הצדיק ביצוע ההפרות.

סוף דבר

72. אשר על כן, בימ"ש דוחה הערעורים ומחייב כל אחד מהמערערים בנפרד בתשלום שכ"ט ב"כ המשיבה בסך של 7,500 ₪.

ניתן היום, ז' כסלו תשפ"א, 23 נובמבר 2020, בהעדר הצדדים.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

עש"א 51031-06-20 פרג נ' רשות התעופה האזרחית ואח'
עש"א 61041-06-20 טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' מדינת ישראל

עדי הדר, שופט