

המבקשת : אגודת התעופה הכללית בישראל

עמותה רשומה מס' 580033876
ת.ד. 840 כפר שמריהו 46910
טל': 09-9516660 פקס: 09-95557673
ע"י ב"כ עו"ד אלי גרונדשטיין
מרח' ז'בוטינסקי 7 רמת-גן 52520
טל' 03-6114164 פקס: 03-6114165

בעניין :

העותר: רועי דותן ת.ז. 058758558 מ.ר. טיס 4175

מרח' הרי בשמים 11 חדרה 65000
ע"י ב"כ עו"ד אלי גרונדשטיין
מרח' ז'בוטינסקי 7 רמת-גן 52520
טל' 03-6114164 פקס: 03-6114165

- נ ג ד -

המשיבים: (1) שר התחבורה והבטיחות בדרכים – מר ישראל כץ

קרית הממשלה – רח' בנק ישראל 5
(בנין ג'נרי A) ת.ד. 867 ירושלים 91008

(2) ראש רשות התעופה האזרחית (רת"א) מר גיורא רום

קרית שדה התעופה רח' גולן – בית גולן ת.ד. 1101 מיקוד 70100

(3) ועדת ערר לרישוי

לפי תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) התשמ"א-1981

אצל רשות התעופה האזרחית

בית גולן – קרית שדה התעופה – רח' גולן ת.ד. 1101 מיקוד 70100

כולם ע"י פרקליטות המדינה

משרד המשפטים ירושלים

טל' 02-6466131 פקס: 02-64670110

בקשה להצטרף כצד לעתירה

בית הדין הנכבד מתבקש להורות בזאת על צרוף המבקשת כצד לעתירה.

ואלו נמוקי הבקשה :-

1. אגודת התעופה הכללית בישראל, הינה עמותה העוסקת בקידום ופיתוח נושאי התעופה הכללית בישראל. באגודת התעופה הכללית חברים כ-600 טייסים ובעלי מטוסים, שלכולם עניין רב בתעופה ובמטוסים בכלל.

- בין מטרות העמותה ניתן למנות את השאיפה להרחיב ולפתח את התעופה הכללית והשימוש בכלי טיס פרטיים, ארגון ימי עיון הרצאות והשתלמויות בתחום התעופה בכלל ובתחום בטיחות הטיסה בעיקר, קיום וארגון אירועים תעופתיים, מפגני תעופה, תחרויות טיסה, ימי תעופה, מטסים וכדומה וכן ייצוג וטיפול בנושאים תעופתיים בפני הרשויות והמוסדות ושמירה על זכויות הטייסים באשר הם.
2. אגודת התעופה הכללית פועלת להגן על שדות התעופה ותשתיות התעופה הלאומיות בישראל, בין היתר, בהליכים משפטיים במטרה לאפשר את השימוש בהם גם לטייסי התעופה הכללית. אגודת התעופה מקיימת פעילות התנדבותית לטובת הקהילה במסגרת הידועה בשם "טייסת 10" הכוללת בין היתר הדרכת בני נוער שוליים או חריגים בחוגי העשרה בתחום התעופה, ביצוע טיסות סיור לטובת גורמים רשמיים כגון קרן הקימת לאיתור שרפות, המשרד לאיכות הסביבה ומשטרת ישראל, כמשמר אזרחי מוטס ועוד.
3. אגודת התעופה הינה חברה מן המניין בקלוב התעופה לישראל-מרכז והיא מקיימת קשרים עם ארגונים דומים ברחבי העולם וביניהם FAI, AOPA ואחרים. בעשותה כן פועלת האגודה להרמת קרנה של התעופה הכללית בישראל ושל מדינת ישראל בכלל בקרב העוסקים בתעופה ברחבי העולם.
4. עניינה של אגודת התעופה בעתירה זאת הינה בשני נושאים :
- 4.1 הקלות הבלתי נסבלת בה, משיב 2 ו/או מי מטעמו (להלן: "ר.ת.א"), מבטל רישיונות ו/או הגדרי טיס שלא צורך כעונש על הפרת תקנות הטיס לכאורה, תוך פרוש תקנות הטייס הרלוונטיות באופן בלתי מתקבל על הדעת.
- 4.2 הפרשנות הבלתי מתקבלת על הדעת של משיב 2 ו/או מי מטעמו לתקנות המחייבות כל בעל רישיון טיס לבצע טיסת מבחן רמה תקופתית.
5. עמדת המבקשת היא כי אין לבטל רשיון טיס, מסחרי או פרטי, אלא במקרים חריגים ביותר בהם קיימת סכנה ממשית ומיידית לבטיחות טיסה ברמה החמורה ביותר, וגם זאת לאחר חקירה ודרישה כהלכה.
- תקנה 15 לתקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) התשמ"א-1981 נועדה לספק סעד זמני ומיידית :
- 15 – התליית רשיון**
- (א) היתה רשות הרישוי סבורה, לאחר שחקרה בענין כהלכה, כי כשירותו של עובד טיס לשמש כעובד טיס, או מיומנות הטיסה שלו או מיומנותו המקצועית נפגמו, או כי עובד הטיס חסר ידע מקצועי או כושר ביצוע מספיקים, רשאית היא, בהחלטה מנומקת ולאחר שנתנה לעובד הטיס הזדמנות להביא טענותיו בפניה, להתלות את רשיונו או הגדר שברשיונו, עד שייעבור בדיקות רפואיות, בחינות עיוניות או בחינות להוכחת כושר ביצוע, וימצא מתאים לשמש בתפקידו כעובד טיס, הכל בהתאם לנסיבות הענין."

6. תקנה 16 לתקנות הרשיונות מאפשרת לרשות הרישוי אפילו בטול רשיון :
- "אם שוכנעה כי יש בהמשך הפעלת זכויותיו לפי תקנות אלה משום סכנה לבטיחות הטיס, או כי עובד הטיס אינו מסוגל לשמש בתפקיד מחמת סיבות רפואיות, מחמת כושר ביצוע לקוי, או מחמת היעדר מיומנות וכישורים מתאימים".**
7. המבקשת מתנגדת נמרצות להתליית רשיון טיס כעונש על עבירות על תקנות הטיס ועל עבירות מינהליות בפרט, וזאת כשבעבירות מינהליות לעיתים אין דבר וחצי דבר עם סיכון לבטיחות הטיסה. בכל תקנות הטיס לרבות אילו הנוגעות לרישוי עובדי טיס ו/או להפעלת כל טיס יש סעיפי עונשין . כך למשל בתקנות הטיס רישיונות לעובדי טיס קובעת תקנה 331 את דינו של מי שעובר על תקנה מתקנות אילו.
- ר.ת.א איננה מעוניינת להפעיל את הסנקציות הקבועות בתקנה 331 הנ"ל, ככל הנראה מאחר והן כרוכות בניהול הליך משפטי מתאים בבית משפט מוסמך ועפ"י הוראות כללי הדין בישראל ועל כן רשות הרישוי שלה נוהגת, כש"אצבעה קלה על ההדק " לבטל ו/או להתלות את רישיונות הטיס של הטייסים כעונש, וזאת בהליך מינהלי בלבד !!! .
8. ר.ת.א לא מפעילה את תקנה 545 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס) הקובעת העונש שיוטל על הפרת תקנות ההפעלה או מי מהן, וגם זאת מן הטעם שיש לפנות במקרה כזה לבית המשפט המוסמך שידון עפ"י כללי הדין בישראל. בעתירה מפרט העותר כי ר.ת.א יחסה לו עברות של הפרת תקנות ההפעלה 318 (ב), 78, ו 232 ועוד בטרם נבחן הענין ע"י בית המשפט המוסמך, מיהרה וביטלה ביטול מוחלט את הגדרי הטיס שלו למטוסים מקבוצות א' וב' והתלתה את רשיונו השלישי הגדר למטוסים מקבוצה ג', לתקופה ארוכה .
- ר.ת.א לא מפעילה את סעיף 28(3) לחוק הטיס 1927, לרבות במקרה של העותר.
- ר.ת.א יחסה לעותר הפרה של חוק רישוי שירותי תעופה והענישה אותו מיידית בעונשי ביטול והתליית רשיונותיו שכן היא איננה מעוניינת להפעיל נגדו את הסנקציות הקבועות בסעיף 11 לאותו חוק, ככל הנראה מאחר והן כרוכות בניהול הליך משפטי מתאים בבית משפט מוסמך שידון עפ"י כללי הדין בישראל.
- יש להדגיש כי בחוק זה אין כל אפשרות לבטל את רישיון הטיס של הטייס, אפילו אם יקבע בית משפט מוסמך את אשמתו על פי חוק זה !!!
9. המבקשת בדעה כי ר.ת.א מעדיפה לבטל ו/או להתלות את רישיון הטיס על מנת שלא להיזקק להגשת כתב אישום ולנהל משפט פלילי כנגד כל טיס החשוד בביצוע עבירות, שכן בבית משפט יש להוכיח אשמתו של אדם עפ"י כללי הראיות בישראל. . יתכן גם שר.ת.א איננה מעוניינת לערב את בית המשפט בעניין , מהלך שישמוט ממנה את השליטה הבלעדית על כל תעופה האזרחית בישראל ויכפוף אותה לפיקוח משפטי ראוי.
10. התליית רשיון טיס כשמה – כן היא. הפסקה של שמוש זמני עד לקיומו של תנאי ובמשמעות זו מדובר באמצעי של תיקון בלבד – ולא בסנקציה עונשית.
- עפ"י תקנה 59 לתקנות הרשיונות :
- "החלטת ועדת ערר תהיה החלטת גמר כאמור בסעיף 29 (1) לחוק הטיס – 1927".**
- וסעיף 29 (1) לחוק הטיס קובע :
- "כל תעודה שניתנה במדינה עפ"י תוספת א' וכל רשיון שניתן במדינה עפ"י תוספת ה' של חוק זה, יכול שר התחבורה לבטלם, להפסיקם או לאשרם על יסוד נימוקים מספיקים כדי הנחת דעתו לאחר שיחקור בדבר כהלכה, והחלטתו תהא**

החלטת גמר; ובמקרים מיוחדים יכול שר התחבורה להפסיק את תוקפו של רשיון כזה לזמן מה עד שתיערך חקירה".

יצא איפוא שלפחות מהטעם של מינהל תקין והרצון להימנע מלהדרש לעתירות כנגד שר התחבורה (משיב מס' 1) לענין החלטות גמר של משיבה מס' 3 – יש לקבוע אחת ולתמיד **את סבירות התקנה לאור המושג "התלייה"**, ודומה כי אין מתאים לכך מאשר בית משפט נכבד זה.

להחלטה בדבר התליית רשיון טיס ישנה חשיבות לעתיד ענף התעופה האזרחית כולו בישראל.

התליית רשיון טייס, לטייס מסחרי בעיקר, לתקופה ממושכת הינה מהלך חמור ומסוכן. כשירותו של טייס נגזרת בעיקר מביצוע טיסות באופן שוטף והתרגול משפר את רמת הביצוע ועימה את הבטיחות.

זאת הסיבה לכך שתקנות הטיס השונות דורשות מטייס בכלל ומטייס מסחרי בפרט, לקיים שיגרת טיסות ולמעשה מתנות את זכותו לעשות שימוש ברשיון הטיס שלו בכך שיטוס בפועל.

עונש של התליית רשיון לתקופה ממושכת מנוגד לתפיסת בטיחות הטיסה ולפיה הנסיון המעשי משפר את בטיחות הטיסה.

11. התנהלותם של משיב מס' 2 ואנשיו המשמשים, תחת כובע אחד, הן כמחוקק המנסח ומתקין את התקנות הן כמפקח המאשר את הטייס העברייני, הן כרשות שופטת והן כרשות מינהלית המתלה ו/או מבטלת רשיונות טיס, הינה **פגיעה בכללי מינהל תקין וכן בכללי צדק טבעי**.

12. **הקלות הבלתי נסבלת של התליית ו/או ביטול רשיונות טיס ע"י המשיבים תוך התנהלות שטחית ובלתי מקצועית**, כבמקרה של העותר, מלמדים כי התנהלות המשיבים עפ"י חוק הטיס ותקנותיו הינה **בלתי תקינה תוך שמוש בענישה בלתי מידתית**. את ההכרעה בדבר פגיעה בזכויותיו של טייס ורשיונותיו, המהווים את קניינו ופרנסתו עפ"י **חוק יסוד; חופש העיסוק וחוק יסוד; כבוד האדם וחירותו**, יש להעביר להכרעת בית המשפט, שיתנהל עפ"י חוקי מדינת ישראל לרבות בהליכי חקירה ו/או שימוע ו/או דיון משפטי ולא גוף מינהלי כרת"א המנהל עניינו, שלא בסמכות ושלא-כדין, תוך נצול לרעה של כוח השררה בידיו.

13. מקרהו של העותר, נבחר ע"י משיב מס' 2 (עפ"י הודאתו במכתבו מיום 18/11/2010) לשמש כדוגמה לענישה ולהרתעה לכלל טייסי התעופה האזרחית. זה בדיוק המקום שבו על בית המשפט לבחון את הפעלת הסמכות בידי ר.ת.א ולפקח על החלטותיה החורגות לחלוטין ממתחם הדין והסבירות.

14. פרשנות ר.ת.א להוראות תקנות הטיס המחייבות כל טיס בביצוע מבחן רמה תקופתי איננה מתקבלת על הדעת ואיננה מקובלת במדינות דומות בעולם. לפי פרשנות זאת על הטיס המוסמך לטוס על סוגי ודגמים שונים של מטוסים לבצע מבחן תקופתי על כל אחד מהמטוסים עליהם הוא מוסמך שאותה התקופה המוגדרת בתקנות.

מכאן, שטייס שיש לו רשיונות טיס והגדרים על מספר כלי טיס (ולעיתים אף על עשרות) יבלה את מרבית זמנו בבחינות רמת-תקופתיות (אחת ל-6 חודשים כטייס מסחרי ואחת ל-12 או 24 חודשים כטייס פרטי, לפי העניין) וכן יכלה את ממונו באגרות, שסכומיהן יגיעו לאלפי ₪ בשנה !!!

15. העותר ביצע את הארוע נשוא התלונה בטיסה במטוס מסוג צ'יפטיין 4X-CCJ (להלן: **"המטוס"**), לגביו נדרש רשיון טיס מקטגוריה ב' (דו-מנועי בוכנה).

אם כך דומה כי העונש **איננו מידתי ו/או סביר**, שכן מדוע ייענש ויבוטל רשיון הטיס שלו למטוס מקטגוריה א' (חד-מנועי בוכנה) – שהרי לא הפר את תנאי ההגדר הספציפי שלו !!?

16. לא זו אף זו, מדוע ייענש ויותלה רשיון הטיס שלו מקטגוריה ג' על מטוס "בואינג" (רב-מנועי סילון), אותו הוא מטיס בחב' "אל-על" לפרנסתו – שהרי לא הפר את תנאי ההגדר הספציפי שלו?! מה גם שרשיון הטיס שלו לקטגוריה ג' היה בעל תוקף!!!

17. לא זו אף זו, הנוהל בחברות התעופה האזרחיות היה שבצוע מבחן רמה תקופתי על הגבוה מבין קטגוריות רשיונות הטיס של הטיס – מכשיר את כל רשיונות הטיס מקטגוריות פחותות. כך נהגו מאז ומעולם גם בוחני משיבה 2 בעצמם, שהם טייסים מסחריים.

18. שינוי פתאומי שנעשה באופן חד-צדדי ע"י משיב מס' 2, מבלי שפורסם ודווח כנדרש עפ"י החוק – גורם לכל הטייסים הללו להיות עבריינים בדיעבד.

19. ויצויין, שחרף העובדה שתקנות הטיס בישראל הינן בד"כ העתקה של התקנות האמריקאיות (FAR), הרי שפרשנותן ע"י אנשי משיב מס' 2 שגויה ובלתי סבירה וגורמת עוול לכלל טייסי התעופה הכללית בישראל.

במצב שנוצר בתחום התעופה האזרחית בישראל יש צורך בפיקוח שיפוטי על החלטות ר.ת.א בתחום רישוי עובדי טיס כי על ועדת הערר לא ניתן לסמוך - החלטתה הינה שיטחית ביותר ונראה כי היא מבוססת על אמוציות, ולא על ניתוח מעמיק של המצב המשפטי והמקצועי הנכון.

20. מכל הטעמים הללו, כ"א בנפרד וכולם במצטבר, מבקשת המבקשת להצטרף כצד לעתירה.

אלי גרונדשטיין, עו"ד
ב"כ המבקשת