

שלמה זלקין מוכר לרבים כטייס מסחרי ומדריך טייס. בשל היכרותו הטובה עם התקנות מסייע זלקין מדי פעם לחברים בעומדם בפני ויכוחים עם רת"א. כך היה גם במקרה שהתברר לאחרונה. וכמו בכל החלטה של ועדת ערר, או החלטה של רת"א, יש גם להחלטה הזו השפעה על כל הטייסים.

בטרם נעסוק במקרה הספציפי ובתוצאותיו, נקדים ונסביר מספר דברים הנוגעים לרישיונות טיס ולשימוש בהם. ניגש אדם, למד, השלים את הבחינות והוא אוחז ברישיון טיס. מרגע שיש לאדם רישיון, הוא נדרש למלא דרישות מסוימות בכדי לשמור על זכויותיו על פי הרישיון. למשל, טייס האוחז ברישיון פרטי שרוצה לקחת איתו חברים לסיבוב בשמי הארץ (לא בתשלום כמובן, כי הרי מדובר בטייס פרטי ולא מסחרי), צריך למלא אחרי מספר תנאים. ב-90 הימים שקדמו לטיסה הוא היה צריך לבצע לפחות שלוש המראות ונחיתות, היה צריך לצבור מינימום של 10 שעות בשנתיים האחרונות, הוא צריך שהתעודה הרפואית שלו תהיה בתוקף, היה צריך לעבור מבחן רמה (אחת לשנתיים אצל טייס פרטי), שילם את האגרה וכו'. לכל רישיון יש את הדרישות שלו. היה והוא לא מילא אחר אחת הדרישות, אזי למרות שרישיונו בתוקף הוא לא יכול לנצל את זכויות המוקנות לו מתוקף היותו אוחז באותו רישיון. הדבר השני שחשוב להסביר, ושעולה גם מהאמור לעיל, הוא שלרישיון של טייס פרטי או מסחרי אין תאריך פקיעת תוקף. הרישיון לא יכול לפוג, מה שכן יכול זה, כפי שהוסבר, רק הזכויות העולות ממנו. ישנם רישיונות להם תוקף מוגבל בזמן. רישיון מתלמד ורישיון מדריך הם שתי דוגמאות לכך שכן לשניהם תוקף של שנתיים, ולאחריהם פג תוקפם ויש לחדשם.

ועכשיו למקרה הספציפי נשוא הערעור. המדובר בפלוני שהוא טייס פרטי. מסיבות שונות אותו פלוני לא נגע במטוס ב-10 השנים האחרונות. כעת הוא רוצה לשוב ולטוס, מה עליו לעשות? אליבא דה רשות התעופה האזרחית (קב' אדוארד שטיין, כמובן) כעולה מתכתובת בין שני הצדדים – רת"א והטייס – לא יכול זה האחרון לחדש את רישיונו ולקבל את זכויותיו בחזרה, אלא הוא נדרש לעבור מחדש את כל מבחני התיאוריה, לעבור מבחן מעשי אצל בוחן מטעם המנהל, ורק אז יוכל לקבל את רישיונו בחזרה. הטייס טען מנגד, כי ישיון טיס אינו מסמך שתוקפו פג, וכל שעליו לעשות בכדי לשוב ולממש את זכויותיו על פי הרישיון, זה לעבור מבחן רמה דו שנתי (על ידי מדריך או על ידי בוחן של המנהל – הדבר נתון לבחירת הטייס), לשלם את האגרה בגין הרישיון ולצבור 10 שעות טיסה. סביב הנקודה הזו נסב הויכוח. בנקודה הזו חשוב להסביר עוד דבר. טייסים רבים חושבים, ובטעות, שעליהם "לבחון" את העתיד. כלומר, אם ארצה לטוס מחר עם חברים האם אני עומד בדרישות (3 המראות ונחיתות, בדיקה רפואית וכו'). ולא כך הוא הדבר שכן הבחינה הנכונה, על פי התקנות, היא לאחר: כשאני בא לטוס אזי אני צריך ללכת אחורה בזמן ולבדוק מה עשיתי בעבר – האם ב-90 הימים האחרונים המראתי ונחתתי שלוש פעמים? האם בשנתיים האחרונות עברתי מבחן רמה? האם עברתי בדיקה רפואית? וכו'. לכן, כשאנחנו בא לטוס היום כל מה שעליך לעשות הוא להוכיח שעמדת בדרישות העבר. על זה התבססה טענתנו בועדת הערר – הרישיון לא פג תוקף אלא, אם נבחן את העבר נראה שהטייס לא יכול לממש את זכויותיו, ומכאן שכל שעליו לעשות זה למלא אחרי הדרישות ואז זכויותיו יחזרו. תוקף. כפי שניתן לראות ועדת הערר קיבלה את טענתנו במלואן (למרות שפתיח נכתב כי "הועדה מקבלת חלקית את בקשת המערער")

אם בוחנים את החלטת ועדת הערר רואים כי נכתב שם... "לצורך חידוש הרישיון..". והרי טענתם שהוא לא צריך לחדש אתהרישיון. מה פשר הדבר?

צודק. הניסוח הזה בא בכדי לסתום פרצות אפשריות, שהרי המנהל טען כי הרישיון לא מחודש ובכדי לחדש אותו צריך הטייס לעשות כך וכך. לו כתבה הועדה כי לצורך חידוש זכויותיו... היה בא המנהל וטוען – בסדר, זה תקף לחידוש הזכויות, אבל לפני זה שיחדש את הרישיון ואז

שיחדש את זכויותיו. בצורת הניסוח הזה נסתמה גם הפרצה שהמנהל היה עלול למצוא או להמציא. אז נכון שהביטוי "לחדש את הרישיון" אינו ביטוי נכון אבל לאור התוצאה, דיינו .

אגב, מה מקור סמכות ועדת הערר?

כל נושא ועדת הערר וסמכותה מופיע בתקנות הטיס (רישיונות לטייסים). על פי התקנות ממונה הוועדה על די שר התחבורה על פי המלצות הגורמים המקצועיים – רת"א.. ראש רת"א, אודי זוהר במקרה זה, המליץ על האנשים והשר אישר. בכל מחלוקת בנוגע להחלטה של רת"א, ניתן לפנות לוועדת הערר ובסמכותה לקבל את החלטת המנהל, לא לקבל את החלטתו או לשנות את החלטתו. בכל מקרה, החלטת ועדת הערר היא סופית ולא ניתן לערער עליה, ואפילו לא לפנות לבג"ץ בבקשה לשנותה. כל מה שניתן לעשות הוא לעתור לבית המשפט בבקשה לחייב את הוועדה להתייחס למידע מסוים. למשל, אם יש לי עדות או תמונות היכולות להכריע טובתי, והוועדה סירבה להתבונן באותן תמונות, יכול בית המשפט לחייב את הוועדה להתבונן בחומר החדש במטרה להתחשב בו .

בעקרון המצב קצת בעייתי. כי ראש רת"א יכול להמליץ על אנשים שנוחים לו, על אנשים שהוא יודע יקבלו את פסיקותיו ולא ינסו לשנותם. בקיצור, יסמנים.

בעקרון נכון. אבל במקרה של ראש רת"א הנוכחי ושל ועדת הערר הנוכחית, אודי זהר אמר במפורש שהוא יודע שחברי ועדת הערר לא אוהבים ולא מקבלים רבות מבין ההחלטות שלו, אבל הוא בכל זאת ממליץ עליהם שכן הוא סומך על שיקול הדעת המקצועי שלהם. ועל הנקודה הזו מגיע לו תיסלם ענק .

בכנס אגודת התעופה הכללית קמת וטענת כי יש צורך להקים "ועדת חוק" במסגרת אגודת התעופה. למה?

נכון, טענתי זאת מזמן. אני בעקרון לא עורך דין ולא עוסק בייצוגם של אנשים בפני ועדות הערר. כל מה עשיתי עד כה היה במסגרת עזרה לחברים מתוקף ההכרות שלי עם התקנות בארץ. טענתי, ולא בפעם הראשונה, כי יש להקים "ועדת חוק" שתסייע לחברים במסגרת "המלחמה" עם רת"א. קח לדוגמא את

הערר הזה. מי שהרוויח ממנו זה לא רק אותו טייס פלוני שייצגתי. תוצאות הערר הזה מסיעות לכל אחד מהטייסים בארץ שיקלע למצב הזה. אין כאן מקרה בעבור טייס ספציפי. היום זה הוא מחר זה מישהו אחר. כל החלטה של ועדת ערר משרתת את כל הטייסים, ולכן אני מאמין כי מתפקידה של אגודת התעופה הכללית לייצג את הטייסים בפני ועדת הערר. הפתרון הוא להקים ועד שיורכב ממשפטנים (ולא חסרים כאלה בין חברי האגודה) שיתנו סיוע בכל מקרה כזה .

ועדת ערר לרישוי - לפי תקנות הטיס(רישיונות לעובדי טיס)התשמ"א – 1981

בפני חברי ועדת ערר
קב' קימחי אברהם – יו"ר הועדה
עו"ד גל פלג
ערן דובדבני

העורר :
XXXXXXXXXX מיוצג ע"י זלקין לשלמה

המשיב :
רשות התעופה האזרחית

החלטה

הועדה מקבלת חלקית את בקשת המערער.

הועדה קובעת כי לצורך חידוש הרישיון, על המערער לצבור את הניסיון הדרוש לחידוש רישיון טיס פרטי, ע"פ תקנה 105א'(4), להיות בעל תעודה רפואית בת-תוקף ולעמוד במבחן רמה לטיס פרטי, ע"פ תקנה 37, לבחינת מיומנות בטיסה במבחן מעשי."

קימחי אברהם- יו"ר הועדה
עו"ד גל פלג
ערן דובדבני

העתק:
מר אודי זהר – מנהל רת"א
עו"ד עדי שפיר – יועמ"ש רת"א
מר שלמה זלקין
תיק אישי – רישוי