

טייסים יקרים

מידי פעם בפעם אני נשאל ע"י טייסים וותיקים, "מהו הדין כלפי טייס שלא טס שנים רבות, אולם מחזיק ברישיון טיסה כחוק".

היות וסוגיה זו עולה על הפרק מידי שנה כמה וכמה פעמים, החלטתי להעלות בפניכם את השתלשלות העניינים בעניין זה, שסופה ניתן בפסק דין ע"י וועדת ערר שנתכנסה לדון בסוגיה זו.

פסק הדין של וועדת הערר הינו סופי.

37. מבחן רמה תקופתי לטייס פרטי

(א) לא ישמש אדם כטייס מפקד של כלי טיס אלא אם עמד במבחן רמה תקופתי, תוך 24 החודשים שקדמו לאותה טיסה, הכולל מבחן בידע מקצועי ומבחן מעשי, כאמור בתקנה זו. המבחן ייערך על ידי בוחן או **על ידי מחזיק ברישיון מדריך טיס לפי בחירת הטייס.**

(ב) טייס פרטי הזכאי להטיס כלי טיס שצוותו המיזערי המורשה הוא לפחות שני טייסים, יעמוד במבחן רמה תקופתי בשנים עשר החודשים האחרונים שקדמו לחודש בו משמש הטייס הפרטי כטייס מפקד על אותו כלי טיס.

(ג) המבחן בידע המקצועי יכלול את הנושאים המפורטים להלן:

(1) דיני התעופה האזרחית והוראות המינהל המתייחסות לזכויות מחזיק ברישיון טייס פרטי ולהגבלות החלות עליו, לרבות הנהלים וההליכים של שירותי התעבורה האווירית;

(2) הבנת פרסומי מידע תעופתי לפי פרסומי טיס פנים ארציים והודעות לאנשי תעופה (נוטאם);

(3) הכרת כלי הטיס עליו יתבצע מבחן הרמה התקופתי.

(ד) המבחן המעשי יכלול את הנושאים המפורטים להלן:

(1) הליכים, תרגילים ותימרונים בטיסה רגילה ובטיסה במצבי חירום המתאימים לסוג כלי הטיס בו מבוצע המבחן, לביצועיו ולמגבלותיו, לרבות שימוש במערכות כלי הטיס, הכל כמפורט בתוכנית הבחינה שפירסם המנהל;

(2) הטסה מדוייקת וחלקה של כלי הטיס, לרבות בנתיבים;

(3) יכולת שליטתו של הטייס כטייס מפקד על כלי הטיס.

(ה) היו ברישיון הטייס הפרטי הגדרי טיפוס קבוצות שונות - מבחן הרמה ייערך על כלי טיס מהקבוצה הגבוהה ביותר מבין הקבוצות המפורטות ברישיונו כפי שתקבע רשות הרישוי; אולם אם בחר הטייס להיבחן בכלי טיס מקבוצה נמוכה יותר, הוא יהיה רשאי להטיס כלי טיס מהקבוצה הגבוהה יותר אם עבר מבחן רמה על כלי טיס מאותה קבוצה.

(ו) עמידה במבחן תרשם על ידי הבוחן או המדריך המוסמך ביומן הטיסות האישי של הטייס ותאושר בחתימת ידו בציון פרטי רשיונו והגדריו של הבוחן.

105. שמירת זכויותיו של טייס פרטי (תיקון: תשמ"ג, תשמ"ח)

(א) טייס פרטי יהא זכאי להפעיל את הזכויות המפורטות בתקנה 103, אם מילא אחר כל אלה:

(1) עמד בתנאי הכשירויות לקבלת רישיון טייס פרטי כמפורט בפרק זה;

(2) עמד בדרישות המפורטות בתקנה 22 הישימות לאותה טיסה;

(3) עמד במבחן רמה שנערך על ידי בוחן או מדריך מוסמך כמפורט בתקנות 36(ד)

ו-37 ובתקנה 218ח א אם הוא בעל הגדר לטיסות מרחב בלילה בתנאי כטר"מ;

(4) **צבר נסיון של עשר שעות טיסה**, עשרים זינוקים או שעתיים ריחוף, הכל בהתאם לכלי הטיס שלגביו נקבע ההגדר שברשיונו, **בעשרים וארבעת החודשים שקדמו לאותה טיסה** ומהן לפחות שש שעות טיסה, ששה זינוקים או שעת ריחוף כטייס מפקד. לא צבר נסיון כאמור יהא רשאי להשלים את הנסיון בהתאם לזכויותיו של טייס מתלמד.

מלאו למבקש ארבעים שנה בעת ביצוע הטיסה - יוכיח כי צבר חמישים אחוזים מהנסיון המפורט בפסקה זו, בשנים עשר החודשים שקדמו לאותה טיסה.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) זכאי בעל רשיון טייס פרטי ובו הגדר אוירון זעיר, להפעיל את הזכויות המפורטות בתקנה 103(ג), אם מילא את כל אלה:

(1) עמד בתנאי הכשירות הישימים לקבלת רשיון טייס פרטי כמפורש בפרק זה;

(2) ביצע שלוש המראות ושלוש נחיתות באוירון זעיר מאותו דגם בתשעים הימים שקדמו לאותה טיסה;

(3) עמד במבחן רמה שערך בוחן **או מדריך מוסמך** כמפורש בתקנות 36(ד) 371-;

(4) צבר נסיון של עשר שעות טיסה בעשרים וארבעת החודשים שקדמו לאותה טיסה, ומהן שש שעות טיסה לפחות כטייס מפקד; לא צבר נסיון כאמור, יהא רשאי להשלים את הנסיון בהתאם לזכויותיו של טייס מתלמד; מלאו למבקש ארבעים שנים בעת ביצוע הטיסה - יוכיח כי צבר חמישים אחוזים מהנסיון המפורש בפסקה זו, בשנים עשר החודשים שקדמו לאותה טיסה.

בברכה

יוסי כהן - מדריך טיסה
www.agur4u.co.il

052-3658700
02-5361668

13/02/08

בניגוד לעמדת רת"א קבעה ועדת הערר: תוקף רשיון טיס פרטי לא פג

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 לרשיונות טיס ולשימוש בהם. ניגש אדם, למד, השלים את הבחינות והוא אוחז ברשיון טיס. מרגע שיש לאדם רשיון, הוא נדרש למלא דרישות מסוימות בכדי לשמור על זכויותיו על פי הרשיון. למשל, טייס האוחז ברשיון 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 רשיון יש את הדרישות שלו. היה והוא לא מילא אחר אחת הדרישות, אזי למרות שרשיונו בתוקף הוא לא יכול לנצל את זכויות המוקנות לו מתוקף היותו אוחז באותו רשיון. הדבר השני שחשוב להסביר, ושעולה גם מהאמור לעיל, הוא שלרשיון של טייס פרטי או מסחרי אין תאריך פקיעת תוקף. הרשיון לא יכול לפוג, מה שכן יכול זה, כפי שהוסבר, רק הזכויות העולות ממנו. ישנם רשיונות להם תוקף מוגבל בזמן. רשיון מתלמד ורשיון 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 רשיונו 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 רשיונו בחזרה. הטייס טען מנגד, כי ישיון טיס אינו מסמך שתוקפו פג, וכל שעליו לעשות בכדי לשוב ולממש את זכויותיו על פי הרשיון, זה לעבור מבחן רמה דו שנתי (על ידי מדריך או על ידי בוחן של המנהל – הדבר נתון לבחירת הטייס), לשלם את האגרה בגין הרשיון 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 לאחור: 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, כשאתה בא לטוס היום כל מה שעליך לעשות הוא להוכיח שעמדת בדרישות העבר. על זה התבססה טענתנו בועדת הערר – הרשיון 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 הרשיון...". והרי טענתם שהוא לא צריך לחדש אתהרשיון. מה פשר הדבר?

צודק. הניסוח הזה בא בכדי לסתום פרצות אפשריות, שהרי המנהל טען כי הרשיון 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 הרשיון 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 שנחיים 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 שפירר – יועמ"ש רת"א
מר שלמה זלקין
תיק אישי – רישוי