

תעופה ומשפט

הקלות בלתי נסבלת של התלית הרשיון

מעשה בטייס פרטי שהיה טס מעת לעת, במשך שנים רבות ללא ארועים מיוחדים.

יום אחד יצא ידידנו הטייס לטיסה בצסנה ולא שב אלא לעת ערבית. השעה היתה שעת האשמורת האחרונה של דמדומי הערב, תקופה שהיא כבר לא בדיוק אור יום ועדיין לא לילה. הטייס העריך כי הוא רואה את המסלול מספיק טוב וכי אין צורך עדיין באור נחיתה והתארגן לנחיתה מבלי להדליק אורות אילו. **שגיאה!!**

הטייס התקשה לזהות כראוי את גובה הצ'ק ונחבט במסלול די בחוזקה תוך שהוא קופץ חזרה לאוויר. הטייס החליט ללכת סביב, והפעם עשה הקפה וגישה "לפי הספר" הדליק אור נחיתה ונחת יפה וחלק.

אלא שכאן חכתה לטייס הפתעה. המטוס נטה על צידו באופן בלתי ידידותי בעליל. לאחר הנחיתה התברר כי כן נסע ימין התכופף כתוצאה מהנחיתה הכבדה הראשונה והותיר את המטוס בתצורת צולע. הטייס דווח למשרד החוקר הראשי על האירוע והלך לביתו.

למחרת קיבל הטייס פקס מרשות התעופה האזרחית לחברה ממנה שכר את המטוס כי רשיונו הותלה לאור המקרה וכי הוא מוזמן לשימוע בעניין.

ידידנו מהר להתקשר לרשות (ר.ת.א.) על מנת לתאם את השימוע אך התברר לו שמדובר במשימה מאד סבוכה. השימוע נקבע ונדחה כמה פעמים וכאשר הטייס התרעם על כך נענה בתשובה "מה אתה חושב, יש לנו הרבה נושאים חשובים יותר מאשר לדון בשימוע שלך ואין לנו יכולת לקיים אותו בהקדם". (כך פחות או יותר). בינתיים עברו ימים, שבועות וגם חודשים השימוע לא התקיים אך התלית הרשיון נותרה שרירה וקיימת.

בשנים האחרונות היו מקרים נוספים בהם ראש ר.ת.א. בשבתו כרשות הרישוי התלה רשיון טייס בזריזות יתרה על סמך מידע שקיבל מהחוקר הראשי או ממפקח אוירי או ממקורות אחרים. לפיכך החליט המדור לבדוק את הסוגיה.

המינהל טען במרבית המקרים כי הוא מוסמך להתלות רשיון טייס של מי שהיה מעורב בתקרית מכח תקנה 11 לתקנות הטייס חקירת תאונות ותקריות (תקנות החקירה) וגם מכח תקנה 13 לתקנות הטייס רשיונות (תקנות הרישוי).

להלן המצב המשפטי כפי שנבדק על ידי המדור.

אכן תקנה 11 לתקנות החקירה מסמיכה את המנהל להתלות רשיון טייס של מי שהיה מעורב בתקרית עד להשלמת החקירה אבל אך ורק "אם הדבר חיוני לדעתו לבטיחות הטיסה". כלומר על המינהל להיות משוכנע שאם הוא לא יתלה את רשיונו של הטייס והוא ימשיך לטוס תגרם בוודאות תאונה או אירוע בטיחות חמור. ניסוח התקנה מצביע על כך שהמחוקק הגביל את השימוש בסמכות ההתליה רק למקרים קיצוניים בלבד ולגבי טייסים עבריינים ממש, שוורים מועדים, המהווים סכנה ברורה ומוחשית לציבור שאם לא יותלה רשיונם ברור כי יקומו למחרת ויפגעו בכוונה ובזדון בבטיחות הטיסה.

ניתן להבין שימוש בהתליה מנהלית כאמור גם במקרה של אירוע שמקורו בבעיה רפואית חמורה אצל הטייס כמו התקף אפילפסיה בזמן טיסה למשל.

אין שום הצדקה לעשות שימוש בסמכות שנועדה למקרים חריגים וקיצוניים במקרים של טעויות אנוש שיכולות לפקוד כל טייס. השימוש בתקנה 11 צריך להיות מתון ושמור למקרים הקשים ביותר מבחינה בטיחותית ולתאונות קשות. תקופת ההתליה על פי תקנה 11 לתקנות החקירה חייבת להיות קצרה ככל שניתן לצורך הקפאת המצב ובשום מקרה איננה יכולה להמשך לאחר סיום החקירה ע"י החוקר הראשי.

אז האם נכונים טיעוני המנהל כי תקנה 13 לתקנות הרישוי מסמיכות אותו להתלות רשיונות טייס לתקופות ממשוכות לפי ראיות עיניו?

או, אז זהו שלא!

תקנה 13 מונה 4 מקרים שבהם רשאית רשות הרישוי בהמלצת החוקר הראשי או מפקח **לשקול** אם להתלות רשיון טייס. תקנה זו איננה קובעת כיצד ניתן להתלות רשיון טייס, מהו הנוהל הנכון לעשות זאת אלא רק את הנסיבות הראויות לשקול זאת.

מניין לנו כי כך הם פני הדברים? - או בדיוק על זה ברצוני לכתוב כעת!

הדרך להתלות רשיון טייס קבוע בתקנה 15 לתקנות הרישוי ורק על פי הקבוע בתקנה הנ"ל רשאית רשות הרישוי התעופתי להתלות רשיון. תקנה 13 איננה גוברת על תקנה 15 ואיננה מעניקה סמכות נוספת להתלות רשיון הפטורה מהתנאים המפורטים בתקנה זו.

ומה קובעת תקנה 15 לתקנות הרישוי? היא קובעת כמה תנאים מצטברים שרק כאשר כולם מתקיימים במצטבר קמה לרשות הרישוי הסמכות להתלות רשיון ואלה הם: -

1. עמדת הרשות התקבלה לאחר שחקרה בענין **כהלכה!**
 2. מסקנת הרשות לאחר החקירה כאמור הינה כי כשירותו של הטייס לשמש בתפקידו נפגמה או מיומנותו, הידע המקצועי שלו וכושר הביצוע אינם מספיקים.
 3. החלטת הרשות בדבר ההתליה תהיה **מנומקת.**
 4. ההחלטה תתקבל **לאחר שנתנה לטייס הזדמנות להביא את טענותיו בפני רשות הרישוי.**
- הכללים כאמור עולים בקנה אחד עם הדין הכללי החל בעניין החלטות הרשות המנהלית כלפי האזרח בכלל ולעניין שלילת רשיונות בפרט.
- המשמעות של ביצוע חקירה כהלכה היא כי לא תתקבל החלטה שרירותית המושפעת מנימוקים זרים שאינם ממין העניין. ובעברית - יש לבצע חקירה של ממש לפני כל התלית רשיון.
- חובת ההנמקה מחייבת את רשות הרישוי לבסס היטב את עמדתה ומקטינה את החשש להחלטות חסרות בסיס או שרירותיות - כמובן שעל ההנמקה להמסר לטייס בכתב.
- אי מתן הזדמנות לטייס להביא את טענותיו בפני רשות הרישוי מהווה פגיעה בכללי הצדק הטבעי ופוסלת כל התליה מניי וביי.
- בג"צ חזר על כך באין ספור מקרים. הרשות השלטונית אינה רשאית לפגוע באזרח, ולהגבילו והתלית רשיון בכלל זה, אלא אם נתנה לו קודם לכן הזדמנות הוגנת לפרוש את טענותיו בפניה. בחוקי הטייס מעוגנת זכות השימוע בכמה וכמה מקומות.
- מדובר בזכות יסוד ופגיעה בה שוללת את הבסיס החוקי מכל החלטה שלטונית הפוגעת באזרח.

מסקנות

אין להתלות רשיון טייס אלא בהתקיים כל התנאים כאמור לעיל. במיוחד חשוב להדגיש – **אין שלילת רשיון ללא מתן הזדמנות לאזרח לטוען בפני הרשות!!**

לקחו לכם את הרשיון לפני שהיתה לכם הזדמנות להשמיע את דבריכם בפני הממונה - הפעולה פסולה!

מטרת ההתליה הינה תמיד למנוע תקלות בעתיד, כלומר למנוע ארועי בטיחות בהמשך. אין להתלות רשיון טייס "כעונש על החשבון" או כאמצעי משמעת.

טעות בשיקול דעת ואפילו עבירה לא חמורה אינם מצדיקים בדרך כלל התלית רשיון לאלתר. דחיית מועד שימוע באופן בלתי סביר מחייבת את ביטול ההתליה.

לא יתכן כי התליה תתקבל במהירות ואילו השימוע, החקירה והדרישה יתמשכו על פני שבועות רבים בנימוק של עומס עבודה על הרשות.

רשות הרישוי הנכבדה: יש לך עומס עבודה? אין לך כח אדם מספיק לקיים שימוע מידי - אל תתלי את הרשיון!!

יש להדגיש – התלית רשיון לתקופה ממושכת פוגעת ברמת הטיסה של הטייס ומהווה גורם סיכון מיותר. זהו מתכון בדוק לפגיעה בבטיחות הטיסה. בחיל האוויר למשל היה נהוג במשך שנים שטייס שהיה מעורב בתאונה עולה לאוויר מיד לאחר הארוע ככל שניתן!

והעצה הטובה ביותר?

טוסו כחוק ובזהירות ולא תזדקקו לשום שימוע!

בברכת התעופה

ירון אפרת, עו"ד
יו"ר אגודת התעופה