



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 36506-11-14

ס"ק 36513-11-14

1 12 יולי 2015
2

לפני:

כב' השופט ד"ר יצחק לובוצקי-אב"ד
נציגת ציבור עובדים גב' חנה קפלניקוב
נציגת ציבור מעסיקים גב' מאירה עזר

המבקשת חברת אל על בע"מ
ע"י ב"כ עו"ד אפרת בירן

-

המשיבים 1. הסתדרות העובדים הכללית החדשה בא"י

ע"י ב"כ עו"ד קארין איילון

2. ועד עובדי אל על

3. ניר צוק

4. שמעון שפרינג

5. ערן פורת

3 נתבעים 3 עד 5 ע"י ב"כ עו"ד אפרת דויטש

4

פסק דין

5

6 הסתדרות העובדים הכללית החדשה- איגוד עובדי התחבורה (להלן: "המבקשת" או
7 "ההסתדרות") פנתה לבית דין זה בבקשת "צד בסכסוך קיבוצי" כנגד אל על נתיבי
8 אוויר לישראל בע"מ (להלן: "המשיבה" או "אל על"). אל על מצידה פנתה אף היא
9 בבקשת צד בסכסוך קיבוצי כנגד ההסתדרות, נציגות עובדי אל על ושלושה מנציגי
10 אנשי צוות אוויר (אצ"א) בנציגות העובדים (קברניט ניר צוק, קברניט שמעון שפרינג
11 וקצין ראשון ערן פורת). במרכזן של הבקשות ההדדיות, עומדת שאלה מרכזית אחת
12 והיא גורל תעסוקתם של הטייסים הוותיקים באל על, המצויים בטווח הגילאים 65-
13 67 (להלן ייקראו: "הטייסים הוותיקים"), זאת לאור יישום אמנה בינלאומית (להלן:
14 "אמנת שיקגו" או "האמנה").
15



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 36506-11-14

ס"ק 36513-11-14

להלן העובדות הצריכות לעניין:

- 1
- 2
- 3 1. יחסי הצדדים מוסדרים באמצעות שורה של הסכמים קיבוציים וביניהם
- 4 ההסכמים הרלוונטיים לענייננו- ההסכם הקיבוצי המיוחד משנת 1999 (ת/1
- 5 להלן: "הסכם 99" או "ההסכם הבסיסי"), הסכם קיבוצי מיום 1.9.08 (ת/2
- 6 להלן: "הסכם 9/08") והסכם קיבוצי נוסף מיום 2.11.08 (ת/3 להלן: "הסכם
- 7 11/08").
- 8 2. בהתאם להוראות ההסכם הבסיסי העסקתם של הטייסים הסתיימה בגיל 60.
- 9 בעקבות זאת נחתם ביום 29.8.90, הסכם קיבוצי מיוחד שאפשר לאצ"א
- 10 שפרשו מעבודתם בגיל 60 לחזור לעבודה עד גיל 65 במעמד של "אצ"א
- 11 פורשים" (ת/6 להלן: "אצ"א פורשים"). ואולם בהמשך, בעקבות הליכים
- 12 משפטיים (דב"ע נו/3-306-318 ברזילי ו-13 אחרים נ' אל על בע"מ) הוחלט על המשך
- 13 העסקה רציפה, ללא צורך לפרוש, עד גיל 65, בהתאם להוראות ההסכם
- 14 הבסיסי. בשלב זה למעשה התייתר הסכם אצ"א פורשים.
- 15 3. חקיקת חוק גיל פרישה, התשס"ד-2004 (להלן: "חוק גיל פרישה") הובילה
- 16 לסתירה בין הוראות תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס (תיקון), התשמ"ה-
- 17 1984 (להלן: "תקנות הטיס"), אשר קבעו כי גיל טייס לא יעלה על גיל 65 בעוד
- 18 שחוק גיל פרישה קבע את גיל 67 כגיל פרישת חובה.
- 19 4. אשר לתקופה שבין חקיקת חוק גיל פרישה בשנת 2004 ועד לחתימת הסכם
- 20 9/08 קיימת מחלוקת עובדתית בין הצדדים: לטענת ההסתדרות, בתקופה זו
- 21 הוחרגו הטייסים הוותיקים מתנאי ההסכם הקיבוצי הבסיסי והמשיכו לטוס
- 22 עד גיל 67, בהתאם לחוק גיל פרישה. לטענת אל על, בשל פקיעת תוקף רישיונם
- 23 של הטייסים הוותיקים בגיל 65 הציעה אל על לטייסים הוותיקים שלוש
- 24 חלופות: 1. פרישה בגיל 65 תוך זכאות לקבלת מחצית שכר קרקעי עד לגיל
- 25 הפרישה החוקית; 2. המשך עבודה בחברה בתפקיד ובשכר קרקעי בנוכחות
- 26 מלאה עד גיל הפרישה החוקי; 3. פרישה מוקדמת בתשלום פנסיה חודשית,
- 27 הנגזרת משכר קרקעי.



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 14-11-36506

ס"ק 14-11-36513

- 1 5. בשל שינוי במדיניות רשות התעופה האזרחית (להלן: "רת"א") שאפשרה
- 2 המשך העסקתם של הטייסים הוותיקים כטייסי משנה (קצינים ראשונים),
- 3 נחתם הסכם 9/08 אשר הסדיר את תנאי העסקתם של הטייסים הוותיקים.
- 4 6. בחודש 11/08 נחתם הסכם נוסף, החל על כלל עובדי אל על, שקבע כי גיל סיום
- 5 ההסכם הבסיסי יעמוד על הגיל המוגדר בחוק, קרי, גיל 67.
- 6 7. ביום 13.11.04 נכנס לתוקף תיקון 172 לאמנת שיקגו, על פיו חל איסור של
- 7 טיסת טייסים וותיקים. איסור זה חל על כלל המדינות החתומות על האמנה,
- 8 ובכלל זה ישראל.
- 9 8. בהתאם, וביום 13.8.14 הודיעה רת"א על עדכון מדיניות רת"א, לעניין הגיל
- 10 המירבי לטייסים, כך שהגיל יעמוד על 65, עפ"י הסטנדרטים הבינלאומיים
- 11 שנקבעו באמנת שיקגו. כמו כן הוחלט ברת"א כי החל מיום 13.11.14 (מועד
- 12 כניסת תיקון אמנת שיקגו לתוקף), יבוטלו פטורים קיימים שניתנו בעבר
- 13 לטייסי משנה ולא יינתנו פטורים חדשים לטייסים ותיקים.
- 14 9. ביום 13.11.14 ניתן פסק דין של בית משפט לעניינים מינהליים, בעתירה שהגיש
- 15 האיגוד הארצי של טייסי נתיבי אויר בישראל, אשר קבע כי החלטת רת"א על
- 16 ביטול פטורים ואי מתן פטורים חדשים, בטלה. כפי העולה מסיכומי הצדדים,
- 17 נכון למועד כתיבת פס"ד זה, לא חל שינוי במצב המשפטי ופסק דינו של בית
- 18 המשפט המחוזי עודנו בתוקף.
- 19 עם זאת, הצדדים חלוקים באשר למצב העובדתי הקיים בשטח. לטענת
- 20 המבקשת, רת"א לא שינתה מהוראותיה ולפיכך הטייסים הוותיקים, עדיין
- 21 מנועים מלהמשיך לטוס, דהיינו, מקורקעים. לטענת אל על, מאחר והחלטת
- 22 רת"א אינה בתוקף, הטייסים הוותיקים עדיין מחזיקים בפטורים המתירים
- 23 להם להמשיך לטוס כטייסי משנה.
- 24 עם זאת, כאמור, מעשית גם הטייסים הוותיקים שעדיין אווזים ברישיון
- 25 ובפטור בני תוקף לטיסות בינלאומיות לא משובצים לטיסות, בשל אמנת
- 26 שיקגו.
- 27
- 28
- 29



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 14-11-36506

ס"ק 14-11-36513

1
2 לטענת ההסתדרות, "פרק הקרקוע" שבהסכם הקיבוצי הבסיסי חל גם על הטייסים
3 הוותיקים, באשר הם עונים להגדרת "איש צוות אויר" כהגדרתו בפרק א' להסכם
4 הבסיסי, שכן הם מחזיקים ברישיון צוות אוויר בר תוקף. סעי' 2 לפרק הקרקוע מגדיר
5 "קרקוע" כ"כל מקרה בו אצ"א מאבד את כשירותו ו/או את זכותו לעבוד בחברה
6 בתור שכזה... קברניט יראה כבלתי כשיר לצרכי קרקוע רפואי או קרקוע מקצועי
7 כמוגדר להלן, אך ורק אם הוא בלתי כשיר לעבוד כקצין ראשון". "קרקוע זמני"
8 פירושו "קרקוע לפרק זמן שאינו עולה על 24 חודשים מיום תחילת הקרקוע הזמני"
9 ו"קרקוע מקצועי" "אי כשירות של אצ"א לעבוד בתור שכזה במקצוע צוות אויר בו
10 פעל ערב קרקועו, מחמת סיבות מקצועיות...".
11 לאור החלטת רת"א, מפאת גילם, נשללת מהטייסים הוותיקים האפשרות לטוס
12 כקצינים ראשונים, כאשר עפ"י פרק הקרקוע, קרקוע זמני אינו יכול להימשך מעל 24
13 חודשים, פרק הזמן הרלוונטי כאן.
14 יתר על כן, החלטת הסטנדרט החדש נבדקה ע"י אל על, מול רשויות התעופה
15 הבינלאומיות, אך רק בפני קומץ זעיר של מדינות. בעוד שיתכנו מדינות שיחליטו
16 להנהיג Difference, ובהם יוכלו חלק מהטייסים הוותיקים לשמש כטייסי משנה. כמו
17 כן, התנאים בעולם עשויים להשתנות וקיים סיכוי שמדינות נוספות יחליטו להנהיג
18 Difference ובכך עשויות להיפתח אפשרויות טיסה נוספות לטייסים וותיקים. לאור
19 האמור מדובר בקרקוע פרטני, אשר פרק הקרקוע נותן לו פתרון, ואין מדובר בפתרון
20 אחיד לכלל הטייסים הוותיקים.
21 פרק הקרקוע מעניק פתרונות נוספים להעסקה ופרישה של טייסים שאיבדו את
22 יכולתם לטוס כטייסים פעילים, והחלתו תוביל לצמצום הפגיעה בתנאי העסקתם
23 ושכרם של הטייסים הוותיקים ומאפשר המשך העסקתם עד לגיל הפרישה החוקי.
24 עוד נטען, כי החלטת רת"א על ביטול הפטור באופן גורף, כאשר הסיבה נעוצה בגילם
25 של הטייסים, מהווה "אפליה פסולה מחמת גיל". על המשיבה מוטלת החובה לפעול
26 לשיבוץ חלופי של כל אחד מהטייסים הוותיקים, תוך שמירה על מעמדו ושכרו
27 במלואם.
28
29 אל על טוענת מנגד, כי פרק הקרקוע שבהסכם הקיבוצי אינו חל על הטייסים
30 הוותיקים. עוד בשנים 2004-2008, כאשר התעוררה סוגיית העסקתם של הטייסים



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 14-11-36506

ס"ק 14-11-36513

1 הוותיקים, לא החילו הצדדים את פרק הקרקוע והוצעו לטייסי החלופות שהוזכרו
2 לעיל (סעי' 4 לפרק העובדות). עוד נטען, כי גם לשיטת המבקשת בשנים אלו חל ההסכם
3 הבסיסי על עובדי החברה, רק עד גיל הפרישה הקבוע בהסכם הבסיסי ומועד זה ועד
4 להגיעם לגיל פרישת חובה, לא חל כל הסכם שהוא. לפיכך, טענה בדבר תחולת פרק
5 הקרקוע לא עלתה בהמשך תקופה זו. מכל מקום, משעה שההסכם הבסיסי המשיך
6 לחול ברציפות לאחר גיל 60, משמעות הדברים היא כי הוא גם המשיך לחול על
7 הטייסי הוותיקים, ברציפות, ואין כל בסיס למסקנה אחרת.
8 לפי אל על, עם חקיקת חוק גיל פרישה והארכת תקופת העסקתם של הטייסי עד גיל
9 67, המשיך לחול עליהם ההסכם הבסיסי, עד להגיעם לגיל פרישת חובה. גם עפ"י
10 התנהגות הצדדים בתקופה שמשנת 2008 והחתימה על הסכם 9/08, מעידה על כך
11 שפרק הקרקוע אינו חל בענייננו. העובדה שהסכם 9/08 בא לעולם מלמדת
12 שההסתדרות עצמה סברה כי פרק הקרקוע אינו חל על הטייסי ולפיכך נוצר הצורך
13 בחתימה על הסכם חדש שיסדיר את סוגיית הטייסי, הוותיקים. כך גם לאחר
14 חתימת הסכם 11/08 לא הועלתה כל טענה לעניין תחולת פרק הקרקוע.
15 לחלופין טוענת אל-על, הטייסי הוותיקים אינם עונים להגדרת אצ"א שכן אינם
16 ממלאים אחר שניים מתוך שלושת התנאים המצטברים, שכן אינם עובדים כאצ"א
17 פעילים ואינם משמשים כאצ"א.
18 עוד נטען, כי עניינם של הטייסי הוותיקים אינו בגדר "קרקוע" או "קרקוע זמני"
19 כמשמעותם בהסכם. לעניין טענת המבקשת על "אפליה מחמת גיל", הרי שטענה זו
20 נדונה ונדחתה בעבר בפסיקה. הוכח כי פרק הקרקוע אינו חל מקום שבו קבוצה של
21 טייסי אינה יכולה להמשיך ולטוס בשל שינויי חקיקה בארץ ובעולם. כמו כן, אין
22 מקום לקבל את טענת המבקשת כי מדובר בקרקוע פרטני ולא קולקטיבי. המדובר
23 בנסיבות של חוסר יכולת לשבץ את הטייסי הוותיקים לטיסות, בשל מגבלות
24 רגולטוריות, ולא יתכן כי אותה מסכת עובדתית תוביל למסקנות משפטיות שונות
25 באשר לכל טייס וטייס. אין הצדקה להמשיך ולשלם לטייסי הוותיקים שכר של
26 קברניטים או קצינים ראשונים, לנוכח המגבלה החוקית שנוצרה ושביינה אינם
27 יכולים עוד לשמש בתפקיד טיסתי כלשהו.
28 לשיטת המשיבה, אין כל אפשרות מעשית להיעתר לבקשת ההסתדרות לפעול להשבת
29 היתרי העסקת הטייסי ולנהוג בהם כפי שנהגו טרם השינוי בהנחיות רת"א.
30



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 14-11-36506

ס"ק 14-11-36513

דיון והכרעה:

ביום 13.11.14 נפל דבר, עם החלטת רת"א ליישום התיקון לאמנת שיקגו שמשמעותה המעשית היא העדר אפשרות הטייסים הוותיקים להמשיך בתפקיד טיסה כלשהו. נכון למועד כתיבת שורות אלה, וכפי שעדכנו הצדדים את ביה"ד במסגרת סיכומיהם, חרף החלטת בית המשפט לעניינים מנהליים, בפועל, הטייסים הוותיקים אינם משובצים לטיסות.

דומה, כי גם ההסתדרות עצמה אינה טוענת כנגד יישום אמנת שיקגו ומבקשת במצב משפטי-עובדתי זה להחיל על הטייסים הוותיקים את "פרק הקרקוע" שבהסכם הקיבוצי הבסיסי המעניק פתרונות חלופיים לטייסים הוותיקים, כאלה שימנעו פגיעה בשכרם ובתנאי העסקתם. עם זאת, אנו נוטים להסכים עם עמדת אל על כי אין זה מצב של "קרקוע" או "קרקוע זמני" עפ"י ההסכם הבסיסי.

פרשנות תכליתית של הסכמים קיבוציים צריכה להביא בחשבון את הדינאמיות שביחסי עבודה, ושינויים אחרים חיצוניים ליחסי הצדדים. "קרקוע" הוא מצב דווקני שבו טייס מאבד את כשירותו, את רישיונו. אין הדבר דומה למצב מפעלי שבו המעביד אינו יכול להעסיק טייס וותיק כטייס, מאחר ולקוחותיו (היינו, המדינות אליהן המעביד מבצע טיסות), אינם מוכנים שהטייס יטוס אליהם. אין מדובר ב"קרקוע" טייס, כי אם במצב של "כשל שוק" אליו נקלע המפעל, שלא באשמתו.

במצב דברים זה שנוצר, אנו סבורים כי יש מקום להשלים את ההסכם הקיבוצי "בקירוב". לעניין יישום דוקטרינת ה"ביצוע בקירוב" של הסכמים קיבוציים, ר' פסק דינה של כבי' הש' דוידוב-מוטולה בע"ע 10-141 ג'קי רבח - דן חברה ציבורית לתחבורה בע"מ מיום 6.12.12 שקבעה כי:

"חובתה של המשיבה לעשות מאמץ באיתור תפקיד חלופי נובעת גם מדוקטרינת ה'ביצוע בקירוב', מכוחה מחויב צד לחוזה – במקרים בהם הביצוע הפך בלתי אפשרי – לתחליף הקרוב ככל האפשר' למה שהובטח בחוזה..."



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 14-11-36506

ס"ק 14-11-36513

1 (ר' גם ע"ע 137/08 מטין אילינדז נ' פרידמן חכשורי חברה להנדסה ולבנין בע"מ, מיום 22.8.10).

2
3 אמנם הכרעת בית הדין הארצי בעניין רבח דנה בהקשר של חוזה עבודה אישי של
4 העובד. ואולם, הדברים שנקבעו בו יפים הם גם לענייננו, שעה שמדובר בפרשנות
5 ויישום הסכם קיבוצי.

6 לעניין פרשנות הסכם קיבוצי שעה שהשתנו הנסיבות החיצוניות, השווה: עניין ידיעות
7 אחרונות (עס"ק 54/09 ידיעות אחרונות בע"מ נ' הסתדרות העובדים הכללית החדשה איגוד עובדי
8 הדפוס (מיום 2.7.09).

9 שם נקבע כי:

10 "התרחשויות חיצוניות שהן בעלות השלכה על ביצוע ההסכם, יכול שיהיו מנת חלקו של
11 כל הסכם קיבוצי. לטעמי, בהתקיים 'אירוע חיצוני' שהוא בעל השלכה על ביצוע הסכם
12 קיבוצי, אין להכריז באופן מיידי על פקיעתו של ההסכם. חלף זאת, יש לקבוע את האיזון
13 הראוי של זכויותיהם וחובותיהם של הצדדים להסכם בפריזמה של אותה התרחשות".

14
15 ה"ביצוע בקירוב" בענייננו, משמעו חיוב אל על לפנות בתום לב לרת"א בבקשה לאשר
16 את המקרים החריגים, בהתאם לפסיקת בית המשפט המחוזי הרלוונטית (שכאמור,
17 נכון להיום, טרם השתנתה), זאת בהתייחס לאותם טייסים שהדבר מתאפשר לגביהם.
18 בנוסף, על אל על לפעול למציאת אלטרנטיבות ראויות לעבודה על פני הקרקע,
19 לטייסים הוותיקים הנותרים.

20 לעניין השכר- הדרשה מאל על להותיר את אותו השכר שהטייסים הוותיקים
21 השתכרו מעבודה באוויר, עת יעבדו על פני הקרקע, אינה סבירה, שכן אז יהיה בכך גם
22 משום אפליה כלפי עובדים ותיקים אחרים באותם התפקידים. לכן, שומה על אל על
23 לפעול ולשאוף להענקת שכר "שווה ערך לבעל ותק דומה המשמש בתפקיד קרקעי",
24 תוך הותרת כל תוספות השכר שנצברו לטייסים הוותיקים ושאינן תלויות במילוי
25 תפקיד אווירי. כמו כן, על המעביד לפעול בתום לב ולהציע לטייסים הוותיקים
26 תפקידי קרקע בכירים בהתאם לכישוריהם, ולא לדחוק את רגליהם מכל תפקיד בכיר
27 קרקעי.

28 ככל שאל על לא תפעל באופן הולם ולשביעות רצונו של טייס זה או אחר, פתוחה דלתו
29 של ביה"ד בפני טייס שחש כי נפגע, לפנות לביה"ד ולעתור למתן סעד משפטי במסגרת
30 תביעה אישית.



בית דין אזורי לעבודה בתל אביב - יפו

ס"ק 36506-11-14
ס"ק 36513-11-14

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

סוף דבר:

הבקשה מתקבלת כמפורט לעיל.

בנסיבות העניין, ובשים לב למהות ההליך, אין צו להוצאות.

ניתן היום, כ"ה תמוז תשע"ה, (12 יולי 2015), בהעדר הצדדים.

יצחק לובוצקי, שופט