

קלוב התעופה לישראל- טיסנאות (ע"ר)

ועדת ספורט- רכז ערעורים / יו"ר

הועד המנהל

**הנדון : ערעור השגה על תוצאת תחרות גמר ראשון ד2 שהתקיימה ב- 1.7.2017**

הנושא שבנדון הועבר אלינו לדיון כצוות בוררים, להלן התייחסותנו :

מסמכים ישימים :

- ערעור מיום 09.07.17
- בקשת רשות ערעור מיום 10.07.17
- הודעת מינוי צוות בוררים מיום 10.07.17
- נוהל הגשה וניהול ערעורים (מהדורה מיום 15.03.15)
- מכתבו של רני אלטמן ליו"ר העמותה מיום 11.07.17
- מכתבו של מר גיל חגי מיום 16.07.17
- התכתבות עם מר איאן קיינס- יו"ר ועדת CIAM
- הפניה לערעור מאת רם זהבי מיום 27.09.13 והחלטה בנושא.
- החוקה הספורטיבית המעודכנת ליום תחרות גמר ראשון ד2 שנערכה ביום 1.7.2017

**מסגרת:**

עם קבלת המינוי יחד עם שיחות הבהרה שנערכו הן עם נציג מחלקות חופשיים בוועדת ספורט (שנבחר לטפל בנושא מטעם יו"ר הועדה) והן עם יו"ר העמותה, צוות הבוררים מצא כי עליו לבחון את הנושאים הבאים :

1. האם יש מקום לערעור ו/או בקשת רשות לערעור במקרה הנדון ומכאן האם החלטה למנות את צוות הבוררים תקינה.
2. במידה וימצא כי ש מקום לערעור ו/או בקשת רשות ערעור, האם קמה עילה אשר מאפשרת לצוות הבוררים לבטל החלטת הבורר בשטח.
3. האם החלטת הבורר בשטח לאפשר ניסיון טיסה נוסף היתה נכונה.
4. המלצות לוועדת ספורט ולועד המנהל של העמותה.

**דיון כללי:**

ככלל, צוות הבוררים סבור שעל תחרות להיות מוכרעת בשטח ורק במקרים בלתי סבירים ובהתאם לנוהל הגשה וניהול ערעורים, יש מקום להתערב בהחלטות ספורטיביות שנתקבלו בשטח ע"י צוות השיפוט (מודדי זמן, בורר ו/או צוות בוררים). צוות הבוררים הח"מ בחר לבחון את כלל נקודות המבט הרלוונטיות למקרה זה.

**1. ערעור :**

ע"פ נוהל הגשה וניהול ערעורים (להלן מעתה : "הנוהל") ערעור על אירוע ספורטיבי במהלך תחרות יש להגיש באתר התחרות וללא כל דיחוי לאחר קרות האירוע הספורטיבי (מתוך סעיף 2.2.1 לנוהל). לא פנה המערער לבורר / צוות הבוררים במועד כאמור, ידחה הערעור על הסף (סעיף 2.2.2).

ע"פ הנוהל- די באלה בכדי לדחות את הערעור על הסף ולא היה מקום למנות צוות בוררים לדון בערעור.

## 2. בקשת רשות ערעור:

ע"פ סעיף 2.3.3 לנוהל, ניתן במקרים חריגים לתת רשת ערעור על החלטה של בורר דן יחיד בערעור אם סבור יו"ר ועדת ספורט (או מי מטעמו) שנתגלתה בהחלטה (של ערעור) טעות מהותית ביישום חוקת הטיסנאות הספורטיבית.

צוות הבוררים סבור כי מאחר ולא הוגש כל ערעור בשטח אשר נידון ע"י בורר דן יחיד, הנוהל איננו מאפשר כלל בקשת רשות ערעור שכן לא ניתן לבקש לערער על החלטה בערעור אם לא הוגש ערעור מלכתחילה. למען הספר ספק, ההחלטה של בורר התחרות לאפשר לרני אלטמן לבצע ניסיון טיסה נוסף איננה החלטה בערעור שהוגש בשטח כי אם החלטה של בורר תחרות בסוגיה שהועלתה בפניו ע"י המתחרה וצוות המדידה.

## 3. לא הוגש ערעור בשטח

למרות שדי באמור לעיל בכדי לדחות את הערעור ו/או בקשת הערעור על הסף, בחן צוות הבוררים את הטענה של המערערים כי לא היה בידם להגיש את הערעור בשטח ולכן יש לאפשר בכל זאת את הדיון בערעור.

בשיחות שקיימו צוות הבוררים ו/או מי מיחידיו עם אנשים אשר נכחו בשטח, יחד עם כתב הערעור עצמו וכן מהיכרות צוות הבוררים את הדינמיקה שקיימת בתחרויות מסוג זה, איננו מקבלים את הטענה שלא היתה אפשרות להגיש את הערעור בשטח- מספיק שלמתחרה אחד בלבד מתוך 6 המתחרים החתומים על הערעור נודע במהלך התחרות על המקרה בכדי שתחול עליו החובה להגיש ערעור בשטח בהתאם לנוהל. מאחר והמערערים לא טענו כי אף אחד מהם לא ידע ו/או לא שמע על המקרה במהלך התחרות, אנו מסיקים כי לפחות חלקם (אחד או יותר), ידע על המקרה "בזמן אמת" ובחר שלא להגיש ערעור מייד- וסיבותיו עמו.

## 4. נניח שאף אחד מהמערערים לא ידע על המקרה "בזמן אמת":

צוות הבוררים, על אף שלא מקבל את טענת המערערים שהדבר נודע להם רק לאחר פרסום התוצאות באתר קה"ל- טיסנאות, בחר לבחון את טענות המערערים לגופן בהנחה שאכן אף אחד מהם לא ידע על המקרה בזמן אמת.

צוות הבוררים נתלה לצורך כך בסעיף 2.3.3 לנוהל, בו מצוין כי במקרים חריגים שמתגלה טעות מהותית ביישום חוקת הטיסנאות הספורטיבית והביאה לקיפוח מהותי של מבקש רשות הערעור. אנו בוחרים להדגיש כי מדובר בבקשת רשות ערעור על החלטה בערעור של בורר דן יחיד- אשר איננו המקרה שלפנינו, אולם לצורך הדיון והבחינה הרעיונית של טענה זו, בחרנו לבחון את המקרה מתוך הנחה שההחלטה של בורר התחרות לאפשר ניסיון נוסף היתה החלטה שקמה מתוך ערעור שהוגש- האם החלטה שכזו הנה החלטה שבבחינת טעות מהותית ביישום חוקת הטיסנאות הספורטיבית. בחינת טענה זו מצריכה דיון ענייני בהחלטת הבורר בהתאם לחוקת הטיסנאות הספורטיבית ועל כך בהמשך.

## 5. החלטת הבורר בשטח:

המתחרה, הבורר בשטח וכן נימוקיו של מר גיל חגי, רובם ככולם נסמכים על פערים בפרשנות המילולית של חוקת הטיסנאות הספורטיבית. אנו מזהים פער מילולי בחוקת הטיסנאות אשר מחד מתייחס לזמן טיסה ומאידך על רישום תוצאה. צוות הבוררים איננו מקבל פרשנות זו לחוקה- צוות הבוררים סבור שיש לראות בתוצאת הסיבוב כזמן הטיסה. מר גיל חגי הביא כחיזוק לטענתו זו את הנימוקים שהביאו לשינוי הסעיף המקביל בחוקת הטיסנאות הספורטיבית, אולם גם הדוגמא שהובאה בנימוק עצמו מדבר על פערים בין 2 תוצאות "שלמות ומעוגלות"- 179 שניות ו-180 שניות- הדבר נולד כמובן למנוע פגיעה במתחרה כתוצאה מעיוות בעיגול תוצאה. בכדי להבהיר את טענתנו, נביא כדוגמא מקרה אפשרי דומה שמדידת שעוני עצר אצל 2 מודדים בטיסה היתה 179.97 שניות ו- 179.75 שניות- ברור כי זמן הטיסה הנו פחות מ-180 שניות כלומר פחות ממקסימום אולם המתחרה עדין יקבל מקסימום באותו סיבוב- על אף "רוח החוקה" שבאה להיטיב עם המתחרה, לא ניתן לפרש את החוקה בכל פעם בצורה שונה, ע"פ המקרה אלא יש לבצע פרשנות זהה- יש לזכור שלהיטיב עם מתחרה אחד באה תמיד ע"ח מתחרה אחר או יותר.

בכך אנו מקבלים את טענתם הרעיונית של המערערים וכן את דעתו של איאן קיינס לחוקה כי הפרשנות שבוצעה בשטח ע"י הבורר היתה שגויה ולא היה מקום לאפשר לרני אלטמן לבצע ניסיון טיסה נוסף.

למרות דעתנו לעיל ומאחר והדבר נתון לפרשנות, אנו לא יכולים לראות בפרשנות של הבורר בשטח כ"טעות מהותית ביישום חוקת הטיסנאות הספורטיבית". אנו מבינים כי הפרשנות הזו הביאה לקיפוח מהותי של המערערים אולם קיפוח זה איננו נובע כאמור מ"טעות מהותית" אלא מפרשנות של החוקה (פרשנות שכאמור איננו מקבלים) כתוצאה מפערים מילוליים אשר קיימים בחוקה.

## סיכום והמלצות:

1. ראשית, ובהתאם למפורט לעיל, אנו נאלצים לדחות את הערעור על הסף- לא היה מקום להגישו ולא היה מקום כלל להעבירו לדיון בפני צוות בוררים זה.
2. בנוסף, אנו ממליצים לכלל הספורטאים ובעלי התפקיד, להכיר את נוהל הגשה וניהול ערעורים- לו המערערים היו מכירים נוהל זה היטב, יתכן והיו מגישים ערעור בשטח והיה משאירים בידם סיכוי להפוך את החלטת הבורר, שכאמור, **אנו קובעים כי היתה שגויה.** יחד עם זאת, על בעלי התפקיד בקלוב התעופה גם הם להכיר נוהל זה שכן לו היו מכירים אותו, היו מוצאים כי היה לדחות ערעור זה על הסף ולא להעבירו לבירור. בכדי להבהיר נקודה זו ועד שלא ישונה נוהל זה, **לא ניתן לערער על אירוע ספורטיבי שהתרחש בתחרות לאחר התחרות אלא באמצעות הגשת בקשת ערעור על החלטה בערעור שהוגש ונדון בשטח ע"י בורר דן יחיד.**
3. כדי למנוע הישנות מקרים מסוג זה בעתיד ועד שלא תתוקן חוקת הטיסנאות הבינלאומית, אנו ממליצים **לקבוע כי זמן הטיסה הנו התוצאה של הטיסה**-כך אנו מפרשים את לשון החוקה ומקבלים גם את פרשנותו של יו"ר ה-CIAM. ע"פ קביעה זו תמנע פרשנות שונה ע"י מודדים /או בוררים שונים בתחרות (וזאת מתוך חשש שבורר אחד יבחר לפרש את החוקה בצורה אחת ובורר אחר באותה תחרות על מקרה דומה יפרש אותה אחרת). משעלתה סוגיה זו, יש למצוא דרך למנוע החלטות הפוכות בשטח על אותה סוגיה- יש לתדרך את המודדים בשטח בנושא זה בכל תחרות בתדריך המודדים.
4. אנו ממליצים לוועדת ספורט לפנות בצורה רשמית לCIAM ולבקש ו/או להמליץ על הבהרה של נושא זה בחוקה וזאת באמצעות תיקון נוסח החוקה הקיים.

ההחלטות וההמלצות לעיל התקבלו פה אחד וללא דעת מיעוט.

בברכה,

מיקי פורמן, יוני שגב, יובל איתן