

לחץ כאן לאתר המשרד באינטרנט

ג' סיון תשס"ג
23 יוני 2003

תיק : 208.118

אל : רשימת תפוצת פסקי-דין

שלום רב,

הנדון: הודעה על פסק דין בעניין בג"צ שדה התעופה בהרצליה

1. להלן הודעה על פסק-דין שניתן ביום 12.5.03 בבית משפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק, מפי כבוד השופטים : ט' שטרסברג-כהן, ד' ביניש וא' גרוניס.

2. **ההליך ושמות הצדדים** : בפסק הדין אוחדו שתי עתירות - בג"ץ 5598/00 ובג"ץ 5744/00 .

בג"צ 5598/00 – העותרות הן שלוש הרשויות המקומיות אשר השדה נמצא בשטח שיפוטן או בסמוך לו (הרצליה, רעננה וכפר שמריהו) אליהן הצטרפה העמותה לשמירת איכות החיים בכפר שמריהו והסביבה וכן תושבים המתגוררים בשלוש הרשויות הנ"ל. המשיבים כוללים גופים ממשלתיים בהם המשרד לאיכות הסביבה, משרד התחבורה ומשרד הפנים. עמותת אדם טבע ודין וחברות פרטיות העוסקות בלימודי תעופה במסגרת מינהל התעופה האזרחית. כן משיבים בעתירות רשות שדות התעופה בישראל ומינהל התעופה האזרחית.

5744/00 – עותרות שלוש הרשויות המקומיות הנ"ל כאשר המשיבים זהים למשיבים בבג"צ 5598/00 אך נוספו להם גם הממשלה והוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל-אביב.

3. **העובדות**: בשתי העתירות מדובר על שדה תעופה אזרחי הקיים מאז שנות ה-50, ונמצא ברובו בתחום השיפוט של עיריית הרצליה ומקצתו בתחום השיפוט של המועצה המקומית כפר שמריהו. בשדה מתבצעות עשרות המראות ונחיתות מידי יום, כאשר עיקר הטיסות שייכות לבית ספר ללימודי הטייס הפועל בשדה.

בבג"ץ 5598/00 - טוענים העותרים כי הרשויות המופקדות על פעילות שדה התעופה והמפקחות על פעילותו, פועלות שלא כדין בכך שמתירות הן את המשך פעולתו של השדה. זאת לנוכח מפגעי הרעש והסכנות הבטיחותיות שבפעילותו של השדה בלב אזור מיושב בצפיפות, ולנוכח המלצות של גורמים מקצועיים להעתיק את השדה לאתר אחר.

בעתירתה זו מתבקשים המשיבים (א) "לפעול לסיום כל הפעילות בשדה התעופה ולסגירתו של השדה" ו- (ב) להפסיק (לא יאוחר מדצמבר 2000) את פעילות בתי הספר לטיסה בשדה התעופה הרצליה והעברתה לשדה תעופה אחר. זאת מהטעם כי השדה מהווה מוקד "סכנות בטיחותיות חמורות" וגורם למפגעי רעש "בלתי נסבלים" לתושבי האזור.

בג"ץ 5744/00 - עיקרי העתירה מבוססים על הטענה כי ההחלטה לעגן בתוכנית מתאר ארצית – תמ"א 15 את שדה התעופה הרצליה, החלטה שקיבלה תוקף של החלטת ממשלה, הנה בלתי חוקית לנוכח העובדה כי לא הוכן תסקיר השפעה על הסביבה כמתחייב על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965, בטרם אישור תמ"א. כמו כן, ההחלטה לוקה על פניה



E-MAIL

מופץ באמצעות הדואר האלקטרוני

בחוסר סבירות קיצוני משום שהיא מנציחה ומקבעת במקומו שדה תעופה המהווה סיכון בטיחותי ומטרד רעש חמור לסביבתו.

4. פסק הדין:

בג"ץ 5598/00 - העתירה התקבלה בחלקה.

מפגע הרעש

ביהמ"ש קבע כי שאלת קיומו של מפלס רעש בלתי סביר באזור שדה התעופה טעונה הכרעה עובדתית שמקומה בבתי המשפט האזרחיים.

השאלה היחידה שבג"צ דן בה בהקשר זה היתה "האם הוכח שמפלסי הרעש שנמדדו בקרבת שדה התעופה הם "בלתי סבירים" עד כי מתחייבת מכך המסקנה כי המשך פעילותו של שדה התעופה נגועה בחוסר סבירות קיצוני מצד הרשויות המוסמכות ולפיכך יש להורות על הפסקתה".

ביהמ"ש אימץ את חוות הדעת של המשרד לאיכות הסביבה, לה בחר ביהמ"ש לתת "משקל מיוחד", ממנה עולה כי מפלסי הרעש שנמדדו אינם חורגים מהערכים המקובלים באזור עירוני, אלא שהם בולטים מעל רעשי הרקע של הסביבה השקטה יחסית שבה נערכו המדידות. ביהמ"ש מציין את ההשוואה שנערכה בחוות הדעת של מידת הרעש הנגרמת ממעבר מטוס, לרעש שגורם מעבר של אוטובוס באזור שקט.

ביהמ"ש קובע כי לא ניכר שמפלסי הרעש חורגים במידה בלתי סבירה עד כי מחייבת התערבותו של ביהמ"ש לסגירת שדה התעופה.

בשולי הדברים מעיר ביהמ"ש כי "על הרשויות המוסמכות לכך לתת דעתן למצב הבלתי ראוי לפיו בעניין רעש הנגרם ממטוסים טרם נקבעה בתקנות הגדרה לרעש ברמה "בלתי סבירה", על פי הוראות החוק למניעת מפגעים, התשכ"א – 1961".

הסיכון הבטיחותי

נקבע כי חובתה של המדינה לפעול באופן נחרץ יותר להקטנת היקף הפעילות האווירית נוכח פוטנציאל הסיכון הקיים בשדה התעופה. על המדינה לאזן בין השיקולים והאינטרסים שיש להביא בחשבון לעניין הפעלת השדה, ובהם, מחד גיסא, פוטנציאל הסיכון בהפעלת שדה התעופה – ומאידך גיסא, הצורך להכשיר טייסים למערך התעופה האזרחית בישראל.

עד לקבלת הכרעה על ידי מוסדות התכנון באשר לגורלו של השדה, מוטל על רשות שדות התעופה, מינהל התעופה האזרחית, משרד התחבורה ומנהל שדה התעופה בהרצליה, להביא לצמצום פעילות ההדרכה בשדה התעופה כך שייקבעו כללים חדשים להפעלתו, עד ליום 1.6.2004.

עוד ציין ביהמ"ש כי מובן כי על גורמי התכנון להביא במסגרת החלטתם בדבר מעמדו של שדה התעופה, את המלצות הגורמים הסביבתיים והמלצות הצוות הבינמשרדי לעניין הסיכון הבטיחותי הנשקף מן הפעילות בשדה.

בג"ץ 5744/00 - העתירה נדחתה.

אמנם בהליך אישור תמ"א 15 נפל פגם בשל היעדרו של תסקיר השפעה על הסביבה, אולם ביהמ"ש השתכנע כי פגם זה אינו יורד לשורשו של ההליך ואין בו כדי להוביל לבטלות החלטת האישור או לבטלותה של התמ"א כולה.

תמ"א 15 התקבלה לאחר דיונים שנמשכו החל מ-1972, תוך שהיא מותירה אפשרות של שינויה עד כדי גריעתו של שדה התעופה הנדון מהתוכנית. הכללתו בתוכנית כפופה

לאישורה של תוכנית מפורטת שתוכן על ידי הועדה המחוזית. לצורך הכנת תוכנית כזו מתחייבת הזמנת תסקירי השפעה על הסביבה. מכאן שהתוכנית לגבי השדה איננה סופית, אלא היא "תכנית על תנאי" אשר תלויה בתוכנית הועדה המחוזית ובתסקירי השפעה על הסביבה שיוגשו לה ושיבחנו על ידי המועצה הארצית. ביהמ"ש שוכנע כי אין לומר כי המתכונת האמורה שנקבעה בתמ"א לוקה באי סבירות קיצונית.

ב ב ר כ ה,

לימור גתי, עו"ד