



בבית המשפט העליון

בר"ם 7936/20

לפני: כבוד השופטת ד' ברק-ארז

המבקשות: 1. TVPX AIRCRAFT SOLUTIONS LLC
2. M&N EQUIPMENT LLC

נגד

המשיבים: 1. רשות התעופה האזרחית
2. מנהל רת"א - מר יואל פלדשו

בקשת רשות ערעור על החלטתו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים מיום 15.11.2020 בעת"ם 30398-11-20 שניתן על-ידי כבוד השופט העמית א' ש' שילה

בשם המבקשות: עו"ד אבנר (נרי) ירקוני, עו"ד גד אלבוז,
עו"ד דנה יאראק-זהרוביץ

בשם המשיבות: עו"ד ענת גולדשטיין

החלטה

1. זוהי בקשת רשות ערעור על החלטתו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים מיום 15.11.2020 (עת"ם 30398-11-20, השופט העמית א' ש' שילה). בית המשפט המחוזי דחה בקשה למתן צו ביניים שהגישו המבקשות בגדרה של עתירה מינהלית.

2. המבקשות הן חברות תעופה אמריקניות. ההליך נסב על החלטתה של המשיבה 1, רשות התעופה האזרחית (להלן: הרשות), בעניינו של מטוס המצוי כבעלות המבקשת 1 ומופעל על-ידי המבקשת 2 (להלן: המטוס או כלי הטיס). הרשות הורתה לאסור על הפעלתו של המטוס בישראל ולהוציאו ממנה לתקופה של חצי שנה. המטוס רשום בארצות הברית, ועל כן נחשב לכלי טיס זר.

3. בהחלטה מושא ההליך שניתנה ביום 20.10.2020 נקבע כי המטוס מופעל בישראל תוך חריגה מהוראותיה של תקנה 42 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן: תקנות הטיס) שקובעת מגבלות ביחס להפעלתו של כלי טיס זר בישראל דרך קבע. זאת, בהתחשב בכך שהחל מחודש ינואר 2020 שהה המטוס בישראל 219 ימים במצטבר, באופן שחורג ממגבלת הזמנים הקבועה בתקנות הטיס ביחס לשהייה רצופה של כלי טיס זר בישראל. בהתאמה, המבקשות נדרשו להוציא את המטוס מישראל לתקופה של חצי שנה החל מיום 28.10.2020 או להימנע כליל מהפעלתו בישראל.

4. להשלמת התמונה יצוין כי ברקע להחלטה האמורה מצוי הליך אחר המתנהל בבית המשפט המחוזי בעניינו של מטוס אחר הרשום מחוץ לישראל ומופעל אף הוא על-ידי המבקשת 2, שהרשות הוציאה דרישה דומה לאיסור על הפעלתו בישראל בשל הפרה של תקנה 42 לתקנות הטיס. המבקשת 2 ובעלת הזכויות באותו מטוס הגישו עתירה כנגד ההחלטה לבית המשפט המחוזי, וזו עודנה תלויה ועומדת (עת"ם 61646-09-20, להלן: העתירה האחרת). אף באותו הליך התבקש צו ביניים שיאפשר לבעלות הזכויות במטוס להתיררו בישראל עד להכרעה בעתירה, אך לאחר שהתקיים דיון בבקשה במעמד הצדדים הורה בית המשפט המחוזי על מחיקתה. יצוין עוד כי באי-כוח המבקשות בהליך דנן מייצגים אף את העותרות בעתירה האחרת, וכי שתי העתירות נדונות בפני אותו מותב.

5. המבקשות פנו לרשות בטענה כי יש להשהות את ההחלטה בעניין המטוס עד שתוכרע העתירה האחרת, אשר על-פי הנטען הועלו בה טענות רלוונטיות להחלטה בעניינן של המבקשות. מבלי לגרוע מטענות אחרות, המבקשות אף הגישו לרשות בקשה לפטור מהוראות תקנה 42 לתקנות הטיס ביחס למטוס. פניה זו של המבקשות נדחתה על-ידי הרשות ביום 9.11.2020. בהחלטה זו נקבע כי הפעלתו של מטוס בריחוק ממדינת הרישום שלו צופנת בחובה פוטנציאל מתמיד לפגיעה בבטיחות הטיסה. עוד נמסר למבקשות כי עליהן להוציא את המטוס מישראל לא יאוחר מיום 11.11.2020 לתקופה של חצי שנה לפחות.

6. בעקבות זאת, כבר ביום 12.11.2020 הגישו המבקשות עתירה מינהלית לבית המשפט המחוזי כנגד החלטתה של הרשות, ובצדה בקשה למתן צו ביניים. הבקשה כוונה לכך שיתאפשר למבקשות להמשיך ולהפעיל את המטוס עד להכרעה בעתירה.

7. ביום 15.11.2020 דחה בית המשפט המחוזי את הבקשה לצו ביניים, מבלי להידרש לתשובה. בית המשפט המחוזי קבע כי יש לדחות את הבקשה מן הנימוקים

שצוינו במהלך הדיון בבקשה שהוגשה בגדרה של העתירה האחרת ובסופו הוחלט על מחיקתה. בית המשפט המחוזי ציין בהקשר זה כי באי-כוח המבקשות מייצגים אף את העותרות בעתירה האחרת, והוסיף כי המבקשות עצמן משוות את עניינן לעתירה האחרת. בית משפט המחוזי הוסיף וציין כי החלטת הרשות מבוססת על טענה בדבר הפרה של הוראת תקנה מפורשת.

8. הבקשה שבפני נסכה על החלטתו זו של בית המשפט המחוזי. לטענת המבקשות, הרשות מפרשת את הוראות תקנה 42 לתקנות הטיס באופן שגוי, וכי בהמשך לכך שגה בית המשפט המחוזי בקבעו שהחלטה מבוססת על הפרה של הוראת תקנה מפורשת. המבקשות אף טוענות כי הרשות נוקטת אכיפה בררנית, בהתחשב בכך שעל-פי הנטען ישנם מטוסים של חברות תעופה אחרות אשר נמצאים בישראל לתקופה ארוכה הרבה יותר מאשר המטוס מושא ההליך דנן. יתר על כן, המבקשות טוענות כי לרשות אין כלל סמכות להורות על הוצאת המטוס מישראל, וכי בית המשפט המחוזי לא ייחס כל משקל לטענה זו. לנוכח כל האמור לעיל, טוענות המבקשות כי סיכויי העתירה שהוגשה על-ידם הם גבוהים, ובכל מקרה אינם מבוטלים.

9. באשר למאזן הנוחות, נטען כי זה נוטה במובהק לטובת המבקשות, בהתחשב בכך שבמשך שנתיים וחצי הן הפעילו את המטוס בידיעתה המלאה של הרשות ומבלי שהועלתה ביחס לכך כל טענה הנוגעת לבטיחות. כמו כן נטען כי קיימים עשרות אם לא מאות מטוסים שלהם רישום זר ושוהים בישראל פרק זמן ארוך בהרבה ממגבלת הזמן שלה טוענת הרשות, אך ממשיכים לפעול. המבקשות מוסיפות כי מניעת האפשרות להמשיך ולהפעיל את המטוס תגרום להן לא רק נזק כלכלי משמעותי כתוצאה מביטול טיסות שכבר נקבעו, אלא גם לפגיעה אנושה ובלתי הפיכה במוניטין העסקי. המבקשות מדגישות גם כי המבקשת 2 מפרנסת מפעילותה כ-20 משפחות אשר אף הן נפגעות כלכלית מההחלטה.

10. בתגובת המשיבים, שהוגשה בהתאם להחלטתי, נטען כי דין הבקשה להידחות – על הסף ולגופה.

11. בפתח הדברים טוענים המשיבים כי על אף שהחלטה מושא העתירה נמסרה למבקשות ביום 9.11.2020 בשעות הצהריים, המטוס יצא באותו יום מישראל לקפריסין, בשעות אחר הצהריים, ושב לישראל באותו יום בשעות הלילה. לשיטת המשיבים, די בכך לדחות את הבקשה דנן, מטעמים של חוסר ניקיון כפיים.

12. יתר על כן, המשיבים טוענים כי אין מדובר במקרה חריג המצדיק התערבות בהחלטתה של הערכאה הדיונית בעניין סעד זמני, בשים לב לשיקולים של סיכויי ההליך ומאזן הנוחות.

13. לגוף הדברים, ולמעלה מן הצורך לשיטתם, המשיבים טוענים כי סיכויי העתירה שהגישו המבקשות נמוכים מאד. המשיבים טוענים בהקשר זה כי תקנה 42א לתקנות הטיס היא ברורה ומפורשת, וכי בנסיבות העניין משך הזמן שבו שהה המטוס מושא ההליך בישראל חורג מהמגבלה הקבועה בה. המשיבים מדגישים כי תכליתה של התקנה היא דאגה לבטיחותו של כלי הטיס כאשר בהפעלתו מעורבות מספר מדינות. למעשה, כך מטעימים המשיבים, טענות המבקשות נסבות על חוקיות התקנה ולא על פרשנותה, ועל כן גם אינן מועלות בהליך המתאים ובפני הערכאה המתאימה. עוד נטען כי המבקשות לא עמדו בתנאים לקבלת פטור מהמגבלות הקבועות בתקנה 42א לתקנות הטיס.

14. באשר למאזן הנוחות, טוענים המשיבים כי טענותיהן של המבקשות באשר לנזק הכלכלי שייגרם להן הועלו בעלמא, מבלי שסופקו אסמכתאות באשר לטיסות שנקבעו לתקופה הקרובה. כמו כן, כך צוין, לא הוסבר מדוע המבקשת 2, שהיא בעלת רישיון הפעלה לתשעה מטוסים, אינה יכולה להסב טיסות מסוימות למטוסים אחרים המופעלים על-ידה. מכל מקום, הואיל והמבקשות עוסקות בפעילות מסחרית, המשיבים טוענים כי כל נזק לכאורה שייגרם להן הוא נזק בר פיצוי כספי – ובכלל זאת אף נזק למוניטין.

15. המבקשות הגישו בקשה להגיב לתגובת המשיבים, וביום 22.11.2020 הוריתי כי יוכלו לעשות כן בקצרה. בהמשך לכך, הגישו המבקשות תגובה ובה טענו בין היתר כי הטיסה לקפריסין וחזרה מיום 9.11.2020 התקיימה בתיאום מלא ובאישור של רשויות התעופה. כמו כן חזרו המבקשות על טענתן לאכיפה בררנית, וציינו כי בישראל מצויים עשרות מטוסים זרים שאינם עומדים בהוראות תקנה 42א לתקנות הטיס ואשר לא ננקטו כנגדם פעולות דומות. המבקשות הוסיפו כי המשיבים לא הציגו כל חשש קונקרטי לבעיה בטיחותית במטוס המצדיקה את השבתתו המיידית.

16. לאחר שעיינתי בטענות הצדדים הגעתי לכלל מסקנה שיש לדחות את הבקשה. כידוע, התערבות של ערכאת הערעור בהחלטותיה של הערכאה הדיונית הנוגעות לסעדים זמניים תיעשה במקרים חריגים בלבד (ראו: בר"ם 8325/14 בן רז השקעות ופיתוח בע"מ נ' ועדת הערר לתכנון ולבניה - מחוז צפון, פסקה 15 (29.12.2014); בר"ם 7480/15 אבו ליל נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה, פסקה 11 (18.11.2015)). לא מצאתי כי המקרה דנן מצדיק התערבות כאמור.

17. בעיקרו של דבר, ומבלי לנקוט כל עמדה בנוגע לטענות הצדדים בדבר תקנה 42א לתקנות הטיס, אני סבורה כי מאזן הנוחות אינו תומך במתן הצו בנסיבות שבהן עומד על הפרק יישומה של תקנה שתכליתה היא הבטחת התקינות והבטיחות של כלי טיס (ראו והשוו: בר"ם 3900/17 דאמו הנדסה אזרחית בע"מ נ' מועצה מקומית שיבלי אום אל ג'נם, פסקה 14 (16.5.2017)). כמו כן, נתתי משקל לכך שהמטוס מושא הבקשה אינו המטוס היחיד המופעל על-ידי המבקשת 2, כפי שאף הודגש בתגובת המשיבים. מכל מקום, לא השתכנעתי כי הנזק שייגרם למבקשות במידה שעתירתן תתקבל לא יהא בר פיצוי כספי.

18. למותר לציין, מבלי שאני נוקטת כל עמדה בעניין זה, כי כלל טענות המבקשות לגופה של ההחלטה מושא ההליך שמורות להן, ובכלל זה טענותיהן לאכיפה בררנית שאינן מתאימות לבירור בהליך שבפני.

19. סוף דבר: הבקשה נדחית. המבקשות יישאו בהוצאות המשיבים בסך של 2,000 שקלים.

ניתנה היום, ח' בכסלו התשפ"א (24.11.2020).

ש ו פ ט ת