

בעניין שבין:

העותרות:

1. עיריית הרצליה
2. עיריית רעננה

שתייהן ע"י ב"כ עו"ד ליאור כץ
מגדל ב.ס.ר. 3, רח' כינרת 5, בני ברק 5126237
טל' 03-670.9060; פקס: 03-670.9020
דוא"ל: Lior@Lkatz.co.il

3. מועצה מקומית כפר שמריהו

ע"י ב"כ עו"ד אבנר (נרי) ירקוני
דרך מנחם בגין 7, בית גיבור ספורט, רמת גן 5268102
טל': 03-6290780; פקס': 03-6830789
דוא"ל: yarkony@bezeqint.net
וכן ע"י עו"ד ליאור כץ, מהמען לעיל

- נ ג ד -

המשיבים:

1. רשות התעופה האזרחית

רחוב גולן ת.ד. 1101 (בית גולן), קרית שדה התעופה בן גוריון 70100
טל. (לשכה משפטית) 03-7950065, פקס. 03-9731819
ע"י פרקליטות מחוז מרכז (אזרחי)
דרך מנחם בגין 154 תל-אביב-יפו 6492107 ת"ד 33260
טל. 073-3924700, פקס. 02-6468017
דוא"ל: mazkirut-merkaz-ezra@justice.gov.il

2. אגודת התעופה הכללית בישראל

שדה תעופה הרצליה, ת.ד. 324, הרצליה 46103
טל. 09-9516660 פקס. 09-9553517

3. מונאייר

בי"ס לטיסה, טיסות מסחריות, השכרת מטוסים והפעלת מכון בדק
שדה תעופה הרצליה, ת.ד. 324, הרצליה 46103
טל. 09-9587280, 1800-456666 פקס. 09-9509694 דוא"ל
moonair@netvision.net.il

4. פ.נ. תעופה (FNA)

בית ספר לטיסה, מוניות אויר וטיסות כ"ף בשמי הארץ
שדה תעופה הרצליה, הרצליה 4691000
טל. 09-9577717 פקס. 09-9548691

5. חברת SkyTrip – Sky

בי"ס לטיסה, טייס ליום אחד, טיסה רומנטית, אטרקציות ליום הולדת
שדה תעופה הרצליה, שדרות מנחם בגין 1, הרצליה 46103
טל. 09-7990088, 050-5518080 דוא"ל info@skytrip.co.il

6. א.י.מ תעופה בע"מ (AIM Aviation)

החכרת מטוסים לטיסות, הטסת מטענים, הטסת נוסעים (מוניות אוויר)

שדה תעופה הרצליה, ת.ד. 869, כפר שמריהו 46910
 טל. 09-9550148, 0544-260494 פקס. 09-9557861, aim@012.net.il

7. אילן ארז תעופה (Arad Aviation)

בי"ס לטיסה במסוקים, טיסות תובלה, צילומי אוויר
 שדה תעופה הרצליה, ת.ד. 857, כפר שמריהו 46910
 טל. 09-9550095 פקס. 09-9550095

8. ישראל פלייט תעופה

לימודי טיס, טיסות היכרות, טייס ליום אחד
 שדה תעופה הרצליה, ת.ד. 324, כפר שמריהו 46910
 טל. 1599-500767, 1599-500747, israflight.aviation@gmail.com

סכום אגרת בית המשפט שיש לשלם: סך 2,014 ₪ בהתאם לפרט 20 בתוספת לתקנות בתי המשפט (אגרות), תשס"ז-2007.

יפויי כוח של העותרות – מצורפים בסוף נספחי העתירה.

עתירה מינהלית

העותרות מתכבדות להגיש בזה עתירה מינהלית מטעמן, ובה מתבקש בית המשפט הנכבד להורות למשיבה 1 לאכוף את הוראות הדין בשדה התעופה הרצליה, ולאסור הפעלת פלי טיס אשר לא קיימת לגביהם תעודת רעש תקפה.

תמצית העתירה

1. שדה התעופה 'הרצליה' (להלן: "שדה התעופה" או "השדה") ממוקם בלב שכונות מגורים ומוקף בתי תושבים של הרשויות המקומיות העותרות, באופן שהמטוסים הפועלים בו עוברים בשמיהן תוך גרימת רעש מטריד ומזיק בריאותית. להלן, למען הנוחות – תרשים של תחום השדה (HERZLIA CTR מגובה פני הקרקע ועד 2000 רגל), בפרסום הרשמי של המשיבה (להלן: "הפמ"ת"):



2. היקף הפעילות בשדה לעת הזאת הנה כ-180,000 'תנועות' (מעברי מטוסים מעל העותרות) בשנה, שהן כ-495 תנועות בממוצע ביממה. ראו נספח 3/ע לעתירה. לאור העובדה שהשדה פתוח לטיסות בשעות האור בלבד במשך כ-10 שעות ביום, מדובר הלכה למעשה במעבר של מטוס מעל ראשי תושבי העותרות בכל כדקה – דקה וחצי!
3. הפעילות האווירית הסואנת בשדה, הולכת וגוברת בשנים האחרונות. היקפי הפעילות, התדירות והאינטנסיביות של הטיסות, בכל רגע ורגע בשעות הפעילות, גורמים למפגעי רעש וסבל רב יומיומי ומתמשך, עד כדי פגיעה בריאותית של ממש לעשרות-אלפי תושבים המתגוררים סביב השדה, בשכונות המגורים בהרצליה, ברעננה ובכפר שמריהו.
4. אחד האמצעים הבסיסיים להפחתת הרעש, המהווה אף תנאי למתן תעודת כושר טיסה לכל כלי טיס הנו "תעודת רעש" המתחייבת לפי סעיף 64 לחוק הטיס, תשע"א – 2011 (להלן: "חוק הטיס" או "החוק"). סעיף 64(א) וסעיף 71(א) לחוק הטיס אוסרים הפעלת כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי **כלי הטיס תעודת רעש תקפה**.
5. הגורם המוסמך להנפקת תעודת רעש לכלי הטיס הוא מנהל רשות התעופה האזרחית המשיבה 1 (להלן: "רת"א"), בהתאם לסעיף 64 לחוק הטיס ולתקנה 4 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס), תשל"ז-1977 (להלן: "תקנות רעש כלי טיס" או "התקנות").
6. סעיף 79(א) לחוק מסמיך את מנהל רת"א להורות למנוע הפעלת כלי טיס, בין היתר, כאשר לא קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה לפי סעיף 64(א) לחוק.
7. נוכח היקפי הפעילות האווירית בשדה ומפגעי הרעש האינטנסיביים הנגרמים לתושבים סביב השדה, ניתן היה לצפות, כי מנהל רת"א יקפיד על תעודות רעש תקפות לכל כלי טיס הפועל בשדה בהרצליה, וימנע טיסות של פְּלִי טיס שאין להם תעודת רעש.
8. דא עקא, ולרוב המכריע כ-75% (!) של פְּלִי הטיס הפועלים בהרצליה (75 מתוך כ-100 פְּלִי טיס) אין כלל תעודת רעש, על פי החלטת, בידיעת ובאישור המשיבה 1 רת"א. ודוק – אין חולק על עובדה זו שפורסמה בידי רת"א.
- # העתק מסמך רת"א – רשימת פְּלִי הטיס בשדה ללא תעודת רעש – שצורף לדוא"ל מיום 25.4.2021, מצורף 1/ע.
9. העותרות פנו בפניות מוקדמות, עקב מפגעי הרעש הקשים לתושבים סביב השדה, וביקשו לאכוף ולקיים את הוראות החוק והתקנות האוסרות הפעלת כלי טיס שלא ניתנה לגביו תעודת רעש. הפניות יתוארו בהמשך. ואולם, פניות העותרות לא הועילו. זו עילת העתירה.

סמכות בית המשפט הנכבד

10. לבית משפט נכבד זה הסמכות המקומית והעניינית לדון בעתירה, על-פי הוראות סעיף 15(1) לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס - 2000 וסעיף 14(ד) לתוספת הראשונה לחוק, וכן בהתאם לתקנה 2 לתקנות בתי משפט לעניינים מינהליים (סדרי דין), תשס"א-2000.

הצדדים

11. העותרות:

- 1) העותרות 1-3 הן הרשויות המקומיות – עיריית הרצליה, עיריית רעננה, והמועצה המקומית כפר שמריהו - אשר שדה התעופה נמצא בתחומיהן ו/או גובל באזורי מגורים בתחומיהן.
- 2) על פי פקודת העיריות וצו המועצות, שלושת הרשויות המקומיות העותרות, מוסמכות ומחויבות, בין היתר, לפעול לשם שמירה על בריאות הציבור וביטחון הציבור (סעיף 249(29) לפקודת העיריות, סעיף 146 לצו המועצות). הרשויות המקומיות העותרות, מוסמכות גם לבצע כל סמכות מסמכויותיהן ולמלא כל תפקיד מתפקידיהן יחד או בשותפות עם רשויות מקומיות אחרות (סעיף 249(31) לפקודת העיריות, סעיף 151 לצו המועצות).
- 3) שדה התעופה הרצליה מצוי בלב שכונות מגורים בתחומי עיריית הרצליה ומועצה מקומית כפר שמריהו, ומוקף סביבו בשכונות מגורים של הרצליה, רעננה וכפר שמריהו ומהווה מוקד למפגעי רעש, בריאות ואיכות חיים לתושבים סביבו.

12. המשיבים:

- 1) המשיבה מס' 1, רשות התעופה האזרחית (להלן: "רת"א"), היא רשות סטטוטורית במשרד התחבורה, הפועלת בהתאם לחוק רשות התעופה האזרחית, תשס"ה-2005 (להלן: "חוק רת"א"), אשר תפקידה לפי סעיף 4(א) לחוק רת"א (בין היתר): "... לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובין-לאומיים על פי דיני הטיס; ... להעניק רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס, ובכלל זה לאלה: ... כלי טיס וציוד תעופתי; ..."
- [ההדגשים בכל הציטוטים בעתירה, אלא אם כן ייאמר אחרת – נעשו ע"י הח"מ].
- מנהל רת"א הוא הרשות המוסמכת למתן תעודת רעש לכלי טיס, בהתאם להוראות חוק הטיס ותקנות הטיס.
- 2) המשיבים 2-8 הם גופים הפועלים בשדה התעופה הרצליה, לפי נתונים שמציגה רת"א באתר האינטרנט שלה. גופים אלה מצורפים כמשיבים לעתירה, שתוצאותיה עשויות להשליך לגביהם.
- 3) לעותרות אין ידיעה לגבי גופים נוספים הפועלים בשדה. ככל שקיימים גופים נוספים הפועלים בשדה והעלולים להיפגע מעתירה זו, תתבקש רת"א להביא לידיעת העותרות דבר קיום הגופים הנוספים, על מנת שהעותרות תוכלנה לבקש לצרף גם אותן כמשיבות לעתירה.

הטיעון העובדתי והמשפטי

שדה התעופה הרצליה נמצא בלב שכונות מגורים, היקף טיסות רב ומפגעי רעש לתושבים

13. שדה התעופה הרצליה הוקם בלב שכונות מגורים, מכוח צו שפרסם שר התחבורה ביום 1.6.1978 ואשר הכריז על המקום – שמקודם היה מינחת חקלאי למטוסי ריסוס – כשדה תעופה ברשימת שדות התעופה בתוספת לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ח-1978.

14. השדה בהרצליה נוצר במיקומו, מבלי שקדם לכך הליך תכנוני, כתוצאה מהחלטה לא-תכנונית של שר התחבורה. האתר החל לשמש כשדה תעופה עם ההכרזה ביום 1.6.1978, כאשר סביבו שכונות מגורים בהתאם לתכנון בנין עיר (תב"עות) שהיו קיימות עוד מקודם.
15. במשך השנים התפתחה הפעילות בשדה התעופה בהרצליה. עד שלהי שנות ה-70' עיקר הפעילות היתה חקלאית ומטוסי ריסוס, בהמשך החלה פעילות לימוד טיסה, וכיום פועלים בשדה בתי ספר פרטיים ללימוד טיסה, מוסכים למטוסים, טיסות פרטיות ועוד. השדה גם משמש כמגרש חניה למטוסים פרטיים. רוב הפעילות האווירית בשדה היא פעילות עסקית של בתי ספר ללימודי טיס, תחביב שעלותו הכספית גבוהה, ושניתן לקיימו גם בשדות תעופה אחרים.
16. פעילות לימודי הטיס, שכאמור היא רוב הפעילות האווירית בשדה, מתאפיינת באימוני "הקפות" של המתלמדים, כאשר בכל "הקפה" המטוס חג סביב השדה ואז מגיע לקראת נחיתה ומיד ממריא וממשיך שוב לחוג סביב השדה, וכך שוב ושוב. חלק נכבד ממטוסים אלה עוברים בגובה נמוך מעל בתי התושבים.
17. מכאן שהתושבים המתגוררים סביב השדה סובלים מריבוי תנועות מטוסים החגים שוב ושוב מעל ראשיהם, זאת בשונה משדות תעופה אחרים בהם המטוס ממריא ומפליג הלאה לדרך.
18. חשוב לציין, כי טיסות הדרכה גורמות לרעש גדול יותר מטיסות 'רגילות' של טייסים מנוסים, הן בשל התירגולים הייחודיים ללימוד טיס – נחיתות אונס, הקפות לא סטנדרטיות, המראות חוזרות (טרם נגיעה במסלול) ועוד.
19. הפעילות האווירית בשד"ת הרצליה, הולכת וגוברת דרמטית בשנים האחרונות.
20. בחמש השנים לפני 2015 היקף התנועות השנתי היה כ-70,000 תנועות **בממוצע** בשנה, ועד כ-75,000 היקף תנועות **מרב** בשנה.
- # העתק עמודים רלוונטיים מתסקיר השפעה על הסביבה לתכנית לשדה תמ"א 15/ב מצורף **ע/2**.
21. לאחרונה נפח הפעילות זינק. כפי שעולה מנתוני רשות שדות התעופה, בשנת 2020 התקיימו כבר כ-130,000 תנועות בשדה, ובשנת 2021 התקיימו כבר כ-180,000 תנועות וכנראה שעוד היד נטויה.
- # העתק מכתבי רשות שדות התעופה עם נתוני תנועות בשדה בשנים 2020 ו-2021 כולל מכתב הבהרה של רש"ת לגבי ספירת הנתונים, מצורף **ע/3**.
22. התנועות הנספרות כוללות המראות ונחיתות (טיסות), ואימוני הקפות; בכל הקפה יש שתי תנועות – **נחיתה**, נגיעה במסלול ללא עצירה (Touch and Go) **והמראה**.
23. היקפי הפעילות הגדולים, התדירות והאינטנסיביות של הטיסות, בכל רגע ורגע בשעות הפעילות, גורמים סבל רב יומיומי ומתמשך, ופוגעים באיכות חייהם ובבריאותם של עשרות-אלפי תושבים המתגוררים סביב השדה, בשכונות המגורים בהרצליה, ברעננה ובכפר שמריהו.
24. לאורך השנים מתקבלות במוקדים העירוניים תלונות רבות של תושבים עקב המטוסים שמעירים אותם מהשינה החל מהשעה שבע בבוקר ועד הערב, כאשר בממוצע כל דקה או דקה-וחצי עובר מטוס מעל ראשיהם, כולל ימי שישי ושבת.
- תושבים מתלוננים על קושי לקיים התנהלות יום-יומית רגילה, למשל: קושי לעבוד מהבית, קושי לקיים שיחה, לדבר בטלפון, קושי להתרכז בלמידה (הילדים), לצפות בטלוויזיה או לנוח, שלא לדבר

על ישיבה/אירוח בחצר/מררפסת, כאשר חייהם מתנהלים תחת רעש מחריש אוזניים שאינו נותן מנוח ואין לאן לברוח ממנו. אין שקט ואין מנוח. מטריד הרעש הוא קשה ופוגע משמעותית באיכות החיים ואף עלול לפגוע בבריאות התושבים.

בעתירה קודמת שהגישו הרשויות המקומיות לביהמ"ש העליון בנושא שדה התעופה (בג"ץ 6110/21) הוצגו עיקרי התלונות לאורך מספר עמודים בכתב העתירה. על מנת לקצר, לא יוצגו כאן התלונות עצמן, ויובהר כי התיעוד המפורט של תלונות התושבים נמצא בידי העותרות ויוגש ככל הצורך.

25. והנה, כאמור, לפי נתוני רשות התעופה האזרחית, מתוך 98 קלי טיס (מטוסים ומסוקים) בשדה התעופה הרצליה, ל-75 קלי טיס לא קיימת תעודת רעש!.. בנוסף יש 3 קלי טיס ברישום אמריקאי אשר ל-רת"א אין נתונים לגביהם (אשר מחוייבים אף הם בתעודת רעש). כלומר – ליותר מ-75% מכלי הטיס בשד"ת הרצליה אין תעודת רעש! (נספח ע/1).

26. לו נמנעה הפעלתם של קלי טיס ללא תעודת רעש, היה הדבר מביא להקטנת מפגעי הרעש והבריאות הבלתי נסבלים הנגרמים לאלפי התושבים הגרים סביב השדה.

27. להשלמת התמונה, חשוב לציין, כי בנוסף לנדבך הבסיס של תעודת רעש כתנאי להפעלת מטוסים בישראל, נדרשת גם קביעת מפלסי/מכסות רעש לשדה (רעש מירבי בלי קשר לסוג המטוס), כאמור בסעיף 73 לחוק הטיס, על ידי שר התחבורה. אלה טרם נקבעו ואינם נשוא עתירה זו. ודוק, בקביעת ערכם של סיפי הרעש, להבדיל מתעודות רעש, שהן 'דיגיטליות' (יש או אין) - מדובר בתהליך מורכב יותר, שסופו בקביעת ערכים שונים.

28. בהינתן פעילות הטיסות האינטנסיבית ומיקום השדה בלב שכונות מגורים, ועל רקע אי-קביעת מגבלות רעש (סיפי רעש) לשדה התעופה בכללו (נושא שכאמור אינו מעניינה של עתירה זו), ניתן היה לצפות, לכל הפחות, כי המטוסים עצמם בשדה התעופה הרצליה יהיו בעלי תעודת רעש תקפה.

29. כאמור פניות מוקדמות שנעשו בידי העותרות, לא הועילו, הפירוט יובא בהמשך.

סעיף 64 לחוק – איסור הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש

30. חוק הטיס מורה, בסעיף 64(א), בהקשר דנא, כהאי לישנה:

"לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה שניתנה לפי סעיף זה, המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – דירוג הרעש), ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה; השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם, בהתאם להוראות האמנה האמורות."

31. 3 נדבכים להוראה והדברים פשוטים:

- (1) הכלל הוא שאין להפעיל כלי טיס בישראל בלי תעודת רעש תקפה ובהתאם לתנאיה.
- (2) התעודה תאשר את דירוג הרעש בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (להלן: "האמנה"). כרך זה הינו בן כ-220 עמודים ולכן לא יצורף לעתירה במלואו (מה גם שאין חולק באשר לתוכנו), אלא רק בחלקו הרלוונטי, כנספח ע/4, ובתרשים שלהלן המפשט את ההגדרות. יצוין, כי ממילא "עותק ממנו מופקד לעיון במינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה" כאמור בתקנות.

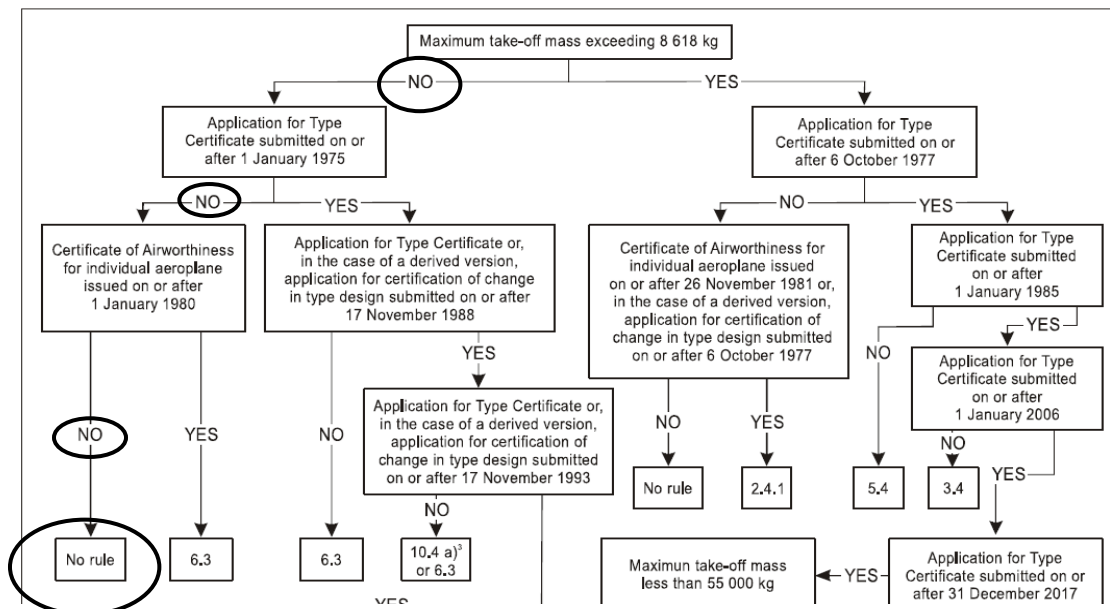
העתק הפרק הרלוונטי מהכרך הראשון לנספח 16 לאמנה וכן התרשים הרלוונטי, נספח E לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, מצורפים ע/4.

3) שר התחבורה רשאי לפטור סוגי כלי טיס מהוראה זו, וגם זאת בהתאם להוראות האמנה.

32. דא עקא ואין כל קביעה באמנה באשר לאופן חישוב תעודת הרעש ככל הנוגע לאותם 75 כלי טיס, וזאת פשיטא - מפאת גילם. ודוק – האמנה אינה קובעת שאין צורך בתעודת הרעש לגבי כלי טיס כאלה, אלא פשיטא אינה מנחה כיצד 'לחשב' אותה. ובשפתה (ציטוט) - "No Rule".

33. העתירה נסובה אפוא סביב המשמעות (המעשית והחוקית כאחד) של היעדר הקביעה באמנה (no "rule") בנוגע לאופן חישוב תעודת רעש למטוסים ישנים במיוחד, וביתר דיוק – האם היעדר קביעה זו משמעה ביטול/איון הצורך בתעודות רעש לכל המטוסים הישנים הללו ובאופן גורף, כפי גישת המשיבה 1. למען הנוחיות, להלן החלק הרלוונטי מהתרשים הרלוונטי באמנה המבהיר ומפשט את הדברים (ע/4):

ATTACHMENT E. APPLICABILITY OF ANNEX 16 NOISE CERTIFICATION STANDARDS FOR PROPELLER-DRIVEN AEROPLANES¹



מכלול הוראות החוק והתקנות – אוסרות הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש

34. סעיף 64 לחוק הטיס הוא חלק ממכלול ההוראות שנקבעו בחוק ובתקנות, לענין תעודת רעש, אשר יתוארו להלן.

35. כידוע, לא ניתן לקיים פעילות תעופתית של כלי טיס בשדה תעופה מבלי לגרום לרעש. היות ומדובר במאפיינים ייחודיים הנגזרים משעות פעילות רבות, מרעש חוזר ונשנה מדי דקות ספורות ובצורך ליתן את הדעת גם על בטיחות הטיסה, קבע המחוקק, הסדרים ייחודיים למגבלות רעש בפעילות כלי טיס, תוך החרגתם מהסדרי החקיקה ה'ריגילים' הנוגעים למפגעי רעש – החוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961 ותקנותיו.

36. ההסדרים הייחודיים לכלי טיס בשדות תעופה נקבעו בחוק הטיס, תשע"א-2011, שחוקק אך ב-2011, לבקשת שר התחבורה עצמו. אחד המנגנונים שנקבעו בחוק הטיס ואשר אמור להגביל את הרעש הנגרם, הוא באמצעות תעודת רעש לכל כלי טיס, אשר אמורה להוות תנאי מקדים לרישוי והפעלתו, בהתאם לסעיפים 64, 65 ו-71 לחוק הטיס.

37. בהתאם לסעיף 64(ד) לחוק, הותקנו תקנות הטיס (רעש כלי טיס), תשל"ז-1977, ובהן שר התחבורה קבע הוראות "לעניין ההליכים לקבלת תעודת רעש... והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת עמידתו בתקני הרעש החלים לגביו".

38. בתקנות 3 ו-4 לתקנות רעש כלי טיס, נקבע איסור הפעלת כלי טיס אלא אם כן ניתנה לגביו תעודת רעש.

39. תקנה 3(א) לתקנות רעש כלי טיס קובעת:

"לא יפעיל אדם כלי טיס שלגביו קיימים כללי רישוי רעש בחלק II לדרך הראשון לנספח 16 לאמנה, בישראל, אליה או ממנה, אלא אם כן ניתנה לגביו תעודת רעש לפי תקנות אלה, או לפי דיני מדינת חוץ שבה רשום כלי הטיס והעונים על הוראות נספח 16 לאמנה, או על הוראות חלק 36 לפ.א.ר."

40. תקנה 4(א) לתקנות מסמיכה את מנהל רת"א, כלהלן –

"המנהל רשאי לתת תעודת רעש לכלי טיס הרשום בפנקס רישום כלי הטיס בישראל, אם כלי הטיס עונה על הדרישות הישימות של תקנות אלה."

41. תעודת רעש לכלי טיס, בהתאם להוראות הללו בחוק ובתקנה 3 לתקנות רעש כלי טיס, מעידה כי אותו כלי טיס עומד בכללים שנקבעו באמנות בינלאומיות לטיס ועניין תקני רעש – נספח 16 לאמנת התעופה האזרחית הבין-לאומית שנחתמה בשיקגו (לעיל ולהלן: "אמנת שיקגו" או "האמנה"), או חלק 36 ל-פ.א.ר. – תקנות התעופה הפדרליות של ארה"ב (להלן: "פ.א.ר").

42. סעיף 65 לחוק ותקנה 5 לתקנות מסמיכים את מנהל רת"א להכיר בתעודת רעש שניתנה לכלי טיס על ידי מדינת חוץ, אם הדינים שלפיהם ניתנה התעודה עונים על הוראות נספח 16 לאמנה, או על הוראות חלק 36 לפ.א.ר.

43. לשון תקנה 5 לתקנות, אשר מסמיכה את מנהל רת"א –

"להכיר בתעודת רעש שניתנה על ידי מדינת חוץ בעלת האמנה, אם הדינים שלפיהם ניתנה התעודה עונים על הוראות נספח 16 לאמנה, או על הוראות חלק 36 לפ.א.ר."

44. תקנה 7 לתקנות קובעת כי –

"הוראות נספח 16 לאמנה או חלק 36 לפ.א.ר, על עדכוניהם מזמן לזמן, בדבר רמות הרעש, מדידתן והערכתן יחולו, בהתאמה, על כלי טיס שלגביו מבוקשת תעודת סוג, תעודת כושר טיסה או תעודת רעש כאמור בתקנות 2 ו-4."

45. סעיף 79(א) לחוק מסמיך את מנהל רת"א להורות למנוע הפעלת כלי טיס, בין היתר כאשר לא קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה.

46. סמכויות פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק הטיס ניתנו למנהל רת"א, אשר רשאי למנות מפקחים לצורך כך, כאמור בסעיף 94 לחוק הטיס.
47. העולה ממקבץ הוראות החוק והתקנות הללו, הוא שבהתאם לסעיף 64 לחוק ולהוראות תקנות רעש כלי טיס, תעודת רעש תינתן לכלי טיס העומד בהוראות בדבר רמות הרעש לפי נספח 16 לאמנה או חלק 36 לפ.א.ר. (למטוסים ברישום זר).
48. לפיכך, על מנהל רת"א להבטיח קיום תעודת רעש תקפה לכל כלי הטיס בשדה התעופה הרצליה, ולמנוע טיסות של כלי טיס שאין להם תעודת רעש תקפה, וזאת לפי בדיקה בדבר עמידת כלי הטיס בהוראות רמות הרעש לפי נספח 16 לאמנה או חלק 36 לפ.א.ר. (אם מדובר ב-3 המטוסים הזרים הפועלים בהרצליה).
49. להשלמת התמונה – גם חלק 36 לפ.א.ר. אינו פוטר מטוסים ישנים מתעודת רעש. ההיפך הוא הנכון. הוא קובע כי קיימת הגבלת רעש (ונדרשת תעודה) גם למטוסים אשר הוצאה לגביהם בקשה לתעודת סוג לפני 10.10.1973. זאת אם המטוס הספציפי (לא הסוג) טס לראשונה לאחר 1.1.1980. מלים אחרות – כל המטוסים שגילם הספציפי קטן מ-42 (!) שנה מחוייבים בתעודת רעש, גם אם הדגם ('סוג') המדובר 'עתיק' יותר (עד אין קץ...).

פניות מוקדמות ועמדת המשיבה 1

50. העותרות פנו בנושא במכתב בא-כוחן הח"מ מיום 21.10.2020 למנהל רת"א ולגורמים נוספים, תיארו את הוראות החוק והתקנות וביקשו לקבל את רשימת כלי הטיס הפועלים בשדה תוך ציון לאיזה מהמטוסים ניתנה תעודת רעש ולאיזה מהמטוסים לא קיימת תעודת רעש.
- # העתק מכתב פניית ב"כ העותרות למנהל רת"א מיום 21.10.20 מצורף ע/5.
51. בעקבות זאת התקבלה מרת"א רשימת 82 כלי טיס בלבד, אך הרשימה היתה לגבי כלי טיס החונים בשדה, בעוד שהתבקש לקבל רשימת כלי טיס הפועלים בשדה. לפיכך נשלח מכתב פניה נוסף מיום 1.4.21 אל רת"א, בבקשה לקבל את המידע לגבי כלל כלי הטיס הפועלים בשדה כשדה הבית שלהם.
- # העתק פניה נוספת מיום 1.4.21 של ב"כ העותרות ל-רת"א, אליה צורפה הרשימה הראשונית שהתקבלה מ-רת"א, מצורף ע/6.
52. בעקבות הפניה הנוספת, התקבלה מרת"א רשימה נרחבת יותר של כלי הטיס בשדה ולאיזה מהם יש/אין תעודת רעש. הרשימה צורפה לעיל ע/1.
53. העותרות פנו בנושא זה במכתב בא-כוחן הח"מ מיום 10.6.2021 וביקשו ממנהל המשיבה 1 להפעיל סמכויותיו ולמנוע בשדה התעופה הרצליה הפעלת כלי טיס שאין להם תעודת רעש תקפה, ובכך יצומצמו מפגעי הרעש לתושבים סביב השדה.
- # העתק מכתב פניית ב"כ העותרות למנהל רת"א מיום 10.6.21 מצורף ע/7.
54. המשיבה 1 לא השיבה לפנייה, וזאת בהנחיית מנהל רת"א: "למכתב הזה של העורך דין בהנחיית יואל לא יצא מענה". ודוק - מדובר בהנחייה בעייתית וחמורה כשלעצמה (המגעת כדי הפרת הדין המינהלי) כשלעצמה מצידו של מנהל המשיבה 1.
- # העתק דוא"ל מיום 21.7.21 של יועצת למנהל רת"א מצורף ע/8.

55. ראשי שלושת הרשויות המקומיות פנו במכתב מיום 6.2.22 לשרת התחבורה ובסעיפים 12-14 למכתב ביקשו לאכוף את ההוראות המחייבות תעודת רעש לכלי טיס. סעיפי המכתב הנוספים הם בנושא שאינו נכלל בעתירה זו (בקשה לקבוע מפלסי/מכסות רעש כאמור לעיל).

העתק מכתב פניית ראשי הרשויות המקומיות מיום 6.2.22 לשרת התחבורה מצורף 9/ע.

56. שרת התחבורה הפנתה את הטיפול למשיבה 1 רת"א, וביום 10.3.22 נשלח מכתב תשובת הגב' ורד מנדיל יועצת למנהל רת"א ובסעיפים 5-6 למכתב ניתנה התייחסות רת"א לנושא תעודות הרעש, ולפיה כלי הטיס בשדה אינם נדרשים לתעודת רעש כי אין להם דירוג רעש בנספח 16 לאמנה.

העתק מכתב תשובת יועצת למנהל רת"א מיום 10.3.22 מצורף 10/ע.

57. למכתב היועצת למנהל רת"א מיום 10.3.22 צורף כנספח מכתב מר שאול פסקל מרת"א מיום 12.3.2014 ובו צוינו קטגוריות של כלי טיס שלטענת רת"א חייבים תעודת רעש לפי נספח 16 לאמנה.

העתק מכתב מר שאול פסקל מרת"א מיום 12.3.14 אשר צורף כנספח לתשובת רת"א מיום 10.3.22 לראשי הרשויות המקומיות, מצורף 11/ע.

58. העותרות חזרו ופנו בסוגיה זו הן למשיבה והן לשרת התחבורה (שהפנתה את הטיפול למשיבה 1 במסגרת אחריות המשיבה). ביום 13.3.22 פנה ב"כ העותרות למשיבה 1, ומאז התנהלה מסכת התכתבויות ארוכה למול המשיבה 1, אשר הצריכה אף תזכורות, בניסיון לשכנע את המשיבה כי לא נכונה פרשנותה לסעיף 64 לחוק הטיס. לא נלאה את בית המשפט הנכבד בפרטי חילופי התכתובות המצורפות כנספח 12/ע, אלא רק בשורתה התחתונה" אשר התקבלה אך ביום 3/7/22 מהיועצת המשפטית של רת"א, כהאי לישנה :

"סעיף 64 לחוק הטיס, הן על פי לשונו (תעודת רעש תקפה... המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה)" והן על פי תכליתו (לאמץ את נספח 16 לאמנה) אינו קובע חובת תעודת רעש לכלי טיס שלא נקבעו לגביו כללי רישוי רעש בכרך הראשון לנספח 16 לאמנה. ...

... מטוסים שאין לגביהם כללי רישוי רעש אינם טעונים תעודת רעש לפי דיני הטיס בישראל, ממילא לא היה צורך "להחריגם" מחובה זו בתקנות."

העתק חילופי תכתובות בין ב"כ העותרות ל-רת"א החל מיום 13.3.22 ועד לתשובת רת"א האחרונה מיום 3.7.22 מצורף 12/ע.

59. מלים אחרות :

- (1) המשיבה מודעת למצב העובדתי (ל-75% מכלי הטיס בשדה אין כלל תעודת רעש!);
- (2) המשיבה סבורה ש-75% מכלי הטיס בשדה אינם נדרשים כלל לתעודת רעש, היות ופשיטא אין באמנה הנחיה/כלל כיצד 'לחשב' אותה (מה שמוגדר, כ-"no rule") בנוגע למטוסים אלה, **מפאת גילם המופלג.**
- (3) המשיבה ממילא אף לא הוציאה כל פטור למי מבין 75 פְּלֵי הטיס הנ"ל (שכן לדבריה אין הדבר נדרש כלל).

חוסר סבירות קיצונית בעמדת המשיבה 1 ובפרשנותה לסעיף 64 לחוק הטיס

60. אם להיות זהירים, מדובר בפרשנות 'מוזרה' משהו של המשיבה 1, שכן משמעותה המהותית/מעשית - כְּלִי הטיס **היותר ישנים ומרעישים** דווקא, בני מעל 42(!) שנה או מעל 47(!) שנה, כמפורט בתרשים נספח 4/ע, הם הם אלה שאינם נזקקים כלל לגישתה לתעודת רעש ואפילו לא לפטור ממנה. ודוק – מדובר כאמור ב-75% מכלי הטיס הפועלים בשדה. עמדה זו של רת"א היא בלתי-סבירה באופן קיצוני.

61. המשיבה נעזרת בפרשנותה זו אף בתקנה 3 לתקנות, הקובעת לענייננו כך:

"לא יפעיל אדם כלי טיס שלגביו קיימים כללי רישוי רעש בחלק II לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, בישראל, אליה או ממנה, אלא אם כן ניתנה לגביו תעודת רעש לפי תקנות אלה.."

62. המשיבה טוענת כי מלשון התקנה עולה שאיסור ההפעלה של מטוס ללא תעודת רעש חל רק אימתי שקיימים כללי חישוב רעש לגביו באמנה. לא ניתן לקבל בכל הכבוד פרשנות זו, שכן מעבר למשמעותה המעשית מרחיקת הלכת, האיסור בסעיף 64 לחוק הנו גורף - "לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה..". ורק לאחר מכן מפורט הכיצד זו תחושב.

63. את התקנה יש לפרש לפי החוק, ולא להיפך.

64. ודוק – לא רק שכל פרשנות צריכה להיעשות בהתאם לחוק הטיס ולא להיפך (שאם לא כן אנו מצויים 'עמוק' בסטטוס של *ultra vires*), אלא שגם מעשית לא ניתן לקבל מצב בו כ-75%(!) מכלי הטיס בשדה, אלה הישנים והמרעישים יותר – הינם חסרי הנדבך הבסיסי למניעת מפגעים – תעודת רעש. ובאנלוגיה – האם ניתן יהיה לקבל מצב בו 75% מכלי הרכב הנעים בכביש יוגדרו כ"רכבי אספנות", אשר פטורים מהוראות החלות לגבי כלי רכב רגילים?..

65. זאת ועוד, סעיף 66 לחוק הטיס קובע כך:

"השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ובאישור הוועדה, רשאי לקבוע איסור הפעלה בשטח ישראל של כלי טיס המדורגים בדירוגי רעש שקבע, גם אם ניתנו לגביהם תעודת רעש לפי סעיף 64 או אישור לפי סעיף 65."

66. חשיבות סעיף זה ככל הנוגע לפרשנות (השגויה) של המשיבה, נובעת גם מדברי ההסבר לסעיף:

"המגמה שמתווה ICAO היא להוציא משימוש כלי טיס ישנים שהם רועשים יותר מכלי טיס חדישים, ובהתאם לכך נקבעות הוראות שלפיהן לא תותר עוד הפעלה של כלי טיס מדירוגי רעש נמוכים... מוצע להסמיך את השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, לאסור, בתקנות, הפעלת כלי טיס, המדורגים בדירוגי רעש שקבע, בישראל; כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי תהיה קיימת סמכות לקבוע הסדר כזה גם לגבי כלי טיס שניתנה או אושרה לגביהם תעודת רעש לפי סעיפים 61 או 62, לפי העניין."

[סעיף 61 לדברי ההסבר הנו סעיף 64 לחוק – הח"מ].

[ICAO – הגוף האחראי והחתום על חלק II לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה – הח"מ].

67. מכאן אנו למדים מדוע באמנה לא נקבעו מלכתחילה 'כללי חישוב' לגבי כלי טיס ישנים (כי פשיטא "הם רועשים יותר מכלי טיס חדשים"). כן מובהר, כי הסטיה האפשרית מבחינת הדין בישראל הנה אך ורק להחמרה ולא להקלה או פטור.
68. המצב העובדתי אינו נתון למחלוקת ואלפי תושבים המתגוררים סביב שדה התעופה הרצליה, סובלים מנזקי רעש קשים. זאת עקב צירוף הנסיבות:
- א. שדה תעופה שהוכרז בלב שכונות מגורים סביבו;
- ב. פעילות אינטנסיבית של כלי הטיס בשדה, בהיקף ותדירות ההולכים וגדלים בשנים האחרונות;
- ג. להבדיל משדות תעופה אחרים בהם כלי הטיס הממריאים עוזבים את מתחם השדה ומפליגים ליעדם, הרי בשדה בהרצליה רוב הפעילות האווירית הן טיסות אימון של מתלמדי טיס, ואימוני ה'הקפות' כוללים תרגולים רבים של המראות ונחיתות ובין לבין הקפה סביב השדה, תוך כדי 'פתיחת וסגירת' מצערת המנועים, באופן שהמטוס חג מעל ראשי התושבים באזור השדה שוב ושוב, ללא הפסק, דקה אחר דקה, לאורך כל היום.
69. 'בועת הרעש' החמורה הזו, מתנהלת במצב ובו כ-75% מכלי הטיס בשדה התעופה הרצליה חסרי תעודת רעש. מדובר בכלי טיס ישנים, שהם אף אליבא דברי ההסבר ה"רועשים יותר". סעיף 64 לחוק אוסר על כלי הטיס האלה לטוס ללא תעודת רעש.
70. המדובר במחדל הולך ונמשך, מדי יום ביומו, אשר הולך וגדל עם הגידול בהיקף הפעילות האווירית בשדה ובמפגעי הרעש הנגרמים לתושבים סביב השדה.
71. פרשנות המשיבה לסעיף 64 לחוק הטיס – בלתי סבירה באופן קיצוני בכלל, ובנסיבות מקרה זה בפרט.
72. **ראשית**, פרשנות המשיבה 1 בלתי-סבירה באופן מהותי, כי אינה עולה בקנה אחד עם לשון הוראת החוק, המחייבת מנדטורית קיומה של תעודת רעש תקפה לכל כלי טיס, ורק לאחר מכן מבהירה את אופן חישובה.
73. **שנית**, פרשנות המשיבה 1 בלתי-סבירה, כי היא ניתנה בהתעלם מן 'הסביבה החוקית' של סעיף 64 לחוק – הן דברי ההסבר לסעיף המשקפים מגמה שנועדה להוציא משימוש כלי טיס ישנים שהם רועשים יותר מכלי טיס חדישים; והן ההוראות הנוספות בחוק ובתקנות, לפיהן תעודת רעש תינתן לכלי טיס העומד בהוראות בדבר רמות הרעש לפי נספח 16 לאמנה או חלק 36 לפ.א.ר.
74. **שלישית**, פרשנות המשיבה 1 בלתי-סבירה באופן קיצוני, כי לא ניתנה לגבי אי-אלו פְּלִי טיס יחידים ובודדים (משעול צדי המסתעף מדרך המלך), אלא ניתנה לגבי מקרה קונקרטי זה, ולפיה אליבא ד'משיבה 1 לרוב המכריע 75% של פְּלִי הטיס בשדה התעופה הרצליה (דרך המלך), לא צריכה להיות תעודת רעש, וזאת בניגוד הן ללשון הוראת סעיף 64 לחוק והן להגיון של הוראות החוק והתקנות.
75. בהקשר לכך, שהפרשנות השגויה לחוק מיושמת כאן לגבי 75% (!) מכלי הטיס בשדה התעופה (להבדיל ממצב בו היתה מיושמת לגבי כמה כלי טיס בודדים), נראה כי לחלופין יש ליישם את **תורת הצבירה**.

על פי תורת הצבירה, במידה והשלם גדול מסך חלקיו והפגיעה הכוללת שנוצרת מהצטברות של כמה פגיעות עולה על סך הפגיעה שנוצרת מכל פגיעה בנפרד, תוטה הכף על פי השלם, הגם אם לא הייתה כן על פי כל חלק בנפרד.

כך למשל ברע"פ 6477/20 **שחם נ' מדינת ישראל** (נבו, 15.11.21), אומצה תורת הצבירה בהקשר של הפרת אמונים, שם הורשע הנאשם בביצוע עבירה שכללה מעשים שונים, שכל אחד מהם כשלעצמו לא חצה את הרף הפלילי ולא גיבש עבירה עצמאית, אך הצטברותם יחד של כל המעשים, הפכה למצבור שלם שחצה את הרף.

כמו כן, אומצה תורת הצבירה במקרה של טענות הגנה מן הצדק אותן מעלה נאשם לאור מספר מחדלים של הרשויות בעניינו. כך, בע"פ (ת"א) 8934-02-19 **משה דן נ' פרקליטות מחוז תל אביב מיסוי וכלכלה** (נבו, 6.4.22), נקבע כי ייתכן שנכון הוא שבית המשפט יבחן את מכלול השיקולים ולא יזדקק להיתלות בפגם אחד, חמור ומשמעותי ככל שיהיה, שכן נקודת המבט היא האינטרס הציבורי לשמור על טוהר המידות של הרשות עצמה.

בענייננו, כמתואר, מכלול הנסיבות העובדתיות – היקפי הטיסות הרבים, מפגעי הרעש לתושבים, והעובדה שמדובר ב-75% מכלי הטיס בשדה שהם דוקא הישנים שבהם – מורה כי זה המקום לעשות שימוש בתורת הצבירה, ולפיה לקבוע כי שגויה פרשנות המשיבה 1 לחוק וכי עליה לאסור הפעלת כלי טיס בשדה התעופה הרצליה אשר אין לגביהם תעודת רעש תקפה.

76. **רביעית**, פרשנות המשיבה 1 בלתי-סבירה באופן קיצוני, גם כי הפרשנות יוצרת ריק (ואקום) וזאת דוקא לגבי קבוצת פְּלִי הטיס הישנים, שהם לפי דברי ההסבר לחוק ה"רועשים יותר".

77. **חמישית**, פרשנות המשיבה 1 בלתי-סבירה באופן קיצוני, כי ניתנה תוך התעלמות מהיקפי הטיסות הרבות וממפגעי הרעש הקשים הנגרמים לאלפי תושבים סביב השדה, כאילו כל אלה – לא היו.

78. המשיבה 1 היא רשות מינהלית, וכידוע על רשות מינהלית להפעיל את שיקול דעתה בסבירות, תוך הערכת האינטרסים השונים הרלוונטיים ונתינת משקל ראוי לכל ערך ולכל אינטרס רלוונטי בנסיבות אותו עניין. ראו למשל: בג"ץ 6163/92 **אייזנברג נ' שר הבינוי והשיכון**, פ"ד מז (2) 229, 263; בג"ץ 935/89, 940, 943 **גנור ואח' נ' היועץ המשפטי לממשלה ואח'**, פ"ד מד (2) 485 (נבו, 10.5.1990), בעמ' 513; בג"ץ 156/75 **פאוזי דקה ואח' נ' שר התחבורה**, פ"ד ל (2) 94 (נבו, 27.1.1976), בעמ' 105.

79. שאלת הסבירות תיבחן תמיד על רקע כפול: **המטרה החקיקתית** שביסוד החוק המקנה את הסמכות, ומאידך, **הנסיבות המיוחדות של המקרה** הבא בפני בית המשפט. עמד על כך כבוד השופט (כתארו אז) שמגר בפסק הדין בבג"ץ **דקה**, בהתייחסו לבדיקת סבירותה של תקנה:

"כאשר בוחנים את שאלת סבירותה של תקנה נוצר מעין משולש, אשר שלוש צלעותיו הן הוראותיה של התקנה, המטרה אותה מבקשת התקנה להגשים והמקרה הקונקרטי בו יש ליישם את הוראותיה של התקנה": בג"ץ **דקה**, בעמ' 106.

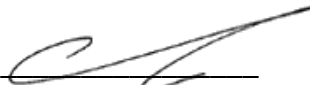
80. בענייננו, ההחלטה שלא לאסור טיסות פְּלִי טיס ללא תעודת רעש תקפה, היא החלטה הלוקה באי-סבירות קיצונית, המצדיקה ומחייבת התערבות בית משפט זה, כפי שתואר.

לסיכום

81. עתירה זו נתמכת בתצהירו של מר סרג' קורשיא, ראש המועצה המקומית כפר שמריהו.
82. על יסוד כל האמור מתבקש בית המשפט הנכבד להורות כמבוקש ברישא לעתירה זו, לשים קץ להפרת החוק והתקנות, ובכך לצמצם את היקף מפגעי הרעש הבלתי נסבלים לתושבי העותרות.
83. כבוד בית המשפט יתבקש ליתן כל צו או סעד כפי שיראה לנכון וצודק בנסיבות הענין.
84. בנסיבות העניין **נבקש לקיים דיון בכל הדחיפות**. [הסוגיה אינה מורכבת, משפטית ועובדתית].
85. כמו כן יתבקש בית המשפט הנכבד לפסוק לעותרות הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד.
86. מן הדין ומן הצדק להורות כמבוקש.



אבנר (נרי) ירקוני, עו"ד
ב"כ העותרת 3



ליאור כץ, עו"ד
ב"כ העותרות 1,2

היום, 14 ספטמבר 2022

תצהיר

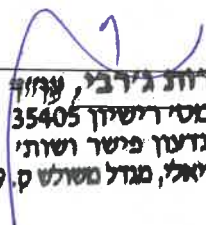
אני הח"מ, סרג' קורשיא, ת.ז. 067432534, לאחר שהוזהרתי כי עליי לומר את האמת וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמור:

1. תצהירי זה ניתן בתמיכה לעתירה מינהלית המוגשת לבית המשפט המחוזי בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים, מטעם עיריית הרצליה, עיריית רעננה ומועצה מקומית כפר שמריהו, כנגד רשות התעופה האזרחית ואחרים, בעניין תעודות רעש לכלי טיס בשדה התעופה הרצליה (להלן: "העתירה").
2. אני מכהן כראש המועצה המקומית כפר שמריהו – העותרת 3 בעתירה.
3. העובדות המתוארות בסעיפים 7-9, 11, 16-19, 21-26, 28-29, 50-58 לעתירה נכונות.
4. העובדות המתוארות ביתר סעיפי העתירה נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי, וכל הטיעונים המשפטיים בעתירה נכונים למיטב ידיעתי לפי ייעוץ משפטי שקיבלתי מעורכי הדין המייצגים את העותרות.
5. המקור לידיעתי ואמונתי הוא תפקידי כאמור כראש המועצה המקומית כפר שמריהו, וכן שיחות ושיבות שקיימתי, תכתובות ומסמכים שקראתי בנושא.
6. אני מאשר כי זהו שמי, להלן חתימתי, ותוכן תצהירי אמת.


סרג' קורשיא
ראש המועצה המקומית
כפר שמריהו

אישור

אני הח"מ, עו"ד ליל קרני, מ.ר. 35708, מאשר/ת כי ביום 14/9/22 הופיע בפני מר סרג' קורשיא, ת.ז. 067432534/ המוכר לי אישית, ולאחר שהוזהרתי כי עליו להצהיר את האמת וכי אם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, אישר את נכונות תצהירו הנ"ל וחתם עליו בפני.


רות גיבני, עו"ד
מס' רישיון 35405
גדעון פישר ושות'
מרכז טריאל, מגדל משולש ק. 39 ת"א

רשימת הנספחים לעתירה

1/ע	רת"א – רשימת כלי טיס ללא תעודת רעש בשד"ת הרצליה, מסמך ודוא"ל מיום 25.4.2021
2/ע	היקפי הטיסות בשנים לפני 2015 בשד"ת הרצליה – עמודים רלוונטיים מתסקיר השפעה על הסביבה לתכנית לשדה תמ"א 15/ב
3/ע	היקפי הטיסות בשדה בשנים 2020 ו-2021 – מכתבי רשות שדות התעופה במענה לבקשות מידע וכן הבהרה לגבי ספירת הנתונים
4/ע	הפרק הרלוונטי מהכרך הראשון לנספח 16 לאמנה והתרשים הרלוונטי נספח E לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה
5/ע	מכתב ב"כ העותרות למנהל רת"א מיום 21.10.2020
6/ע	פניה נוספת מיום 1.4.21 של ב"כ העותרות ל-רת"א, עם רשימה ראשונית שהתקבלה של כלי טיס בשדה עם/ובלי תעודת רעש
7/ע	פניית ב"כ העותרות מ-10.6.21 למנהל רת"א לאסור הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש
8/ע	רת"א לא עונים לפנייה, "בהנחיית יואל לא יצא מענה" – דוא"ל רת"א 21.7.21
9/ע	פניית ראשי הרשויות המקומיות מיום 6.2.22 לשרת התחבורה לאכיפת חובת תעודת רעש לכלי טיס (סעיפים 12-14 למכתב)
10/ע	מכתב תשובת יועצת למנהל רת"א מיום 10.3.22 – כלי הטיס בשדה אינם נדרשים לתעודת רעש (סעיפים 5-6 למכתב)
11/ע	מכתב מר שאול פסקל מ-רת"א מיום 12.3.14 אשר צורף כנספח לתשובת רת"א מיום 10.3.22
12/ע	חילופי תכתובות בין ב"כ העותרות ל-רת"א החל מיום 13.3.22 ועד 3.7.22

ע/1

רת"א – רשימת כלי טיס ללא

תעודת רעש בשדה תעופה

הרצליה, מסמך ודוא"ל מיום

25.4.2021

תעודות רעש לכלי טיס החונים בשדה התעופה הרצליה

לא קיימת תעודת רעש	קיימת תעודת רעש	מספר כלי טיס	מודל	
6		6	C152	1
35	3	38	C172	2
1	1	2	C182	3
	1	1	C206	4
	1	1	C207	5
4		4	C337	6
1		1	C340	7
1		1	C402	8
2		2	PA-18	9
1		1	PA-23	10
3		3	PA-28	11
3	1	4	PA-31	12
2		2	PA-32	13
	1	1	PA-46	14
1		1	PA-601	15
1		1	DA-40	16
	1	1	DA-42	17
	1	1	DA-62	18
3	2	5	SR-22	19
1		1	Z143	20
1		1	Z-242	21
1		1	P2010	22
1		1	B24	23
1		1	B36	24
1		1	Ninga	25
1	1	2	S269	26
2	1	3	B206	27
1		1	F-28	28
1	1	2	R22	29
	5	5	R44	30
	1		A109E	31
	2	2	A350	32
	1	1	A355	33

● שלושה כלי טיס ברישום אמריקאי – אין נתונים לגביהם

מאת:
נשלח:
אל:
עותק:
נושא:
קבצים מצורפים:

חופש המידע <meida@mot.gov.il>
יום ראשון 25 אפריל 2021 10:56
Lior Katz
אפרת קילשטוק
RE: פניית עו"ד ליאור כץ - שדה תעופה הרצליה
תעודות רעש לכלי טיס החונים בשדה התעופה הרצליה (2).pdf

בס"ד

שלום,

במענה לפנייתך הנוספת בנדון, להלן התייחסות היחידה המקצועית:

1. לגבי המידע המבוקש עבור כלי טיס ברישום זר, יש לפנות למדינות רישום של כלי טיס אלה:

- EC-JFZ
- S5-DSD
- N131PC
- N524AM
- M-ISRA (נרשם לאחרונה ככלי טיס ישראלי 4X-BIL) - מופעל בחיפה.

2. להלן התייחסות לפי המפעיל האווירי:

א. חברת א.י.מ תעופה בע"מ:

- 4X-CZZ לא רשום בישראל;
- 4X-IPZ – למטוס אין תעודת כושר טיסה בתוקף מיום 22.10.2020.

ב. לא קיים מפעיל אווירי בשם אווירום שירותי תעופה בע"מ:

- 4X-AQU - לא רשום בישראל;
- 4X-CCV – למטוס אין תעודת כושר טיסה בתוקף מיום 01.09.2003.

ג. לא קיים מפעיל אווירי בשם אומני תעופה ספורטיבית בע"מ:

- 4X-CZR – למטוס אין תעודת כושר טיסה בתוקף מיום 18.04.2017.

ד. חברת אופק צילומי אוויר:

- 4X-CBL לא רשום בישראל (לא קיים כלי טיס כזה).

3. מצ"ב קובץ ובו רשימת תעודות רעש של כלי טיס בש"ת הרצליה בתוספת נתוני מסוקים.

בברכה,
איילה דנינו
חוק חופש המידע

ע/2

**היקפי הטיסות בשנים לפני
2015 בשד"ת הרצליה – עמודים
רלוונטיים מתסקיר השפעה על
הסביבה לתכנית לשדה תמ"א**

15/ב

תכנית מתאר ארצית מפורטת מס' 15/ב שדה תעופה זמני הרצליה תסקיר השפעה על הסביבה



הוכן עבור רשות שדות התעופה

ירושלים

נובמבר 2017

הנתונים וההנחות אשר נלקחו בחשבון במודל האקוסטי תואמים לנהלי שדה התעופה (פמ"ת),

ומפורטים להלן:

• **מספר תנועות:** עפ"י הנחיות התסקיר, בחינת המצב הקיים מתייחסת למצב הקיים טרום 14

אפריל 2015. ממוצע התנועות ב – 5 השנים שקדמו למועד זה הוא כ- 70,000 תנועות בשנה

דהיינו כ- 192 תנועות ביום) ראה בטבלה 1.3.1.1 להלן (התקבל מרש"ת).

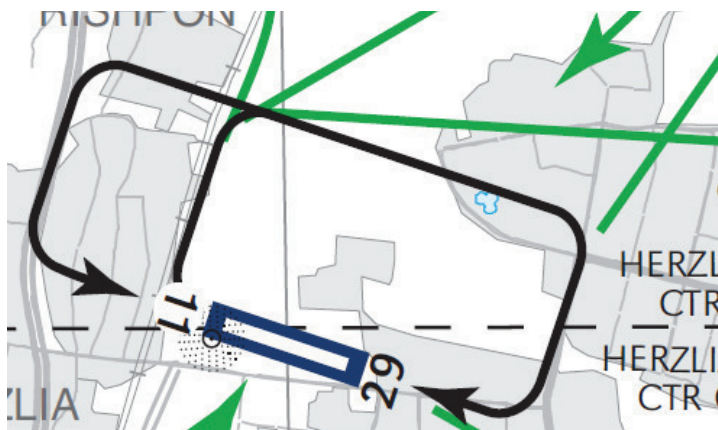
טבלה 1.3.1.1: היקף פעילות בשדה התעופה הרצליה בשנים 2010-2014

שנה	טיסות	הקפות	סה"כ תנועות
2010	39,661	30,765	70,426
2011	39,610	25,788	65,398
2012	41,067	34,175	75,242
2013	42,692	29,727	72,419
2014	39,793	30,189	69,982

• **תנוחת מסלול ונתיבי טיסה:** תנוחת מסלול ונתיבי הטיסה (המראה / נחיתה), התקבלו מרש"ת

ויועץ התעופה בפרוייקט: ראה איור 1.3.1.1. להלן.

על מנת למזער ככל הניתן את רעש המטוסים כלפי הישובים השכנים: מטוסים הממריאים לכיוון מערב חייבים לפנות צפונה לפני מסילת הברזל הקיימת וזאת על מנת למנוע המראות מעל כפר שמריהו. לאחר פנייתם צפונה מבצעים הקפה או מתחברים לרשת נתיבי הטיסה הארצית. לרוב, מטוסים הנוחתים לכיוון מערב, ניגשים לשדה מדרך ירושלים (כביש בין רעננה להרצליה) ופונים מערבה מעל גן רש"ל.



איור 1.3.1.1: נתיבי המראה, נחיתה והקפה של מטוסי האימון

ע/3

היקפי הטיסות בשדה בשנים

2020 ו-2021 – מכתבי רשות

שדות התעופה במענה

לבקשות מידע וכן הבהרה

לגבי ספירת הנתונים

27 יוני, 2021
י"ז תמוז, תשפ"א

- מבלי לפגוע בזכויות -

לכבוד

- באמצעות דוא"ל: lior@lkatz.co.il -

מר ליאור כץ, עו"ד

שלום רב,

הנדון: מענה לבקשת מידע בהתאם לחוק חופש המידע התשנ"ח-1998

1. פנייתך מיום 23.12.2020
2. מענה שלי מיום 15.02.2021
3. פנייתך מיום 10.06.2021

בהמשך לבקשת המידע מיום 23.12.2020 ולמענה שניתן על ידי רשות שדות התעופה (להלן: "הרשות") להלן מענה לפנייתך הנוספת מיום 10.6.2021 בשם עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו (להלן: "מרשותיך"):

1. ראשית, יובהר כי סך התנועות החודשיות בשדה התעופה הרצלייה כולל את כל הטיסות וכל ההקפות.

בנוסף, יש להגדיר את המונחים הבאים כדלהלן:

"טיסה" – הינה המראה משדה התעופה הרצלייה או נחיתה בשדה התעופה הרצלייה בלבד.

"הקפה" – הינה המראה או נחיתה בשדה התעופה הרצלייה לצרכי אימון הכוללת נגיעה במסלול ללא עזירה (Touch and Go). בנוסף להמראה והנחיתה, כל נגיעה במסלול נספרת כשתי תנועות. מכאן שהקפה הכוללת נגיעה אחת במסלול נספרת כארבע תנועות והקפה הכוללת שתי נגיעות במסלול נספרת כשש תנועות וכך הלאה.

2. להלן טבלה המציגה את ההקפות והטיסות בשדה תעופה הרצלייה בחודשים ינואר-דצמבר 2020.

2020		
חודש	הקפות	טיסות
ינואר	2,764	2,791
פברואר	3,470	3,504
מרץ	2,748	2,550
אפריל	1,178	1,400
מאי	4,664	4,024
יוני	5,865	4,230
יולי	5,167	4,991
אוגוסט	4,543	5,427
ספטמבר	3,662	3,874
אוקטובר	3,357	4,069
נובמבר	3,805	4,622
דצמבר	3,006	4,556

3. להלן טבלה המציגה את ההקפות והטיסות בשדה תעופה הרצליה בחודשים ינואר-מאי 2021.

2021		
חודש	הקפות	טיסות
ינואר	1,029	1,670
פברואר	3,607	3,997
מרץ	6,493	4,883
אפריל	5,707	5,173
מאי	5,623	4,076

4. יובהר למען הסר ספק, כי אין באמור לעיל ו/או בהעברת המידע כדי לפגוע במי מטענותיה ו/או זכויותיה של הרשות בעניין זה ובכלל ו/או למצותן.

בכבוד רב,
ענת סתיו, עו"ד
סגן בכיר ליועמ"ש
והממונה על חוק חופש המידע

העתקים:
עו"ד רון חלפון - היועץ המשפטי
עו"ד שרון קנר - עורכת דין בכירה

2 מרץ, 2022
כ"ט אדר א, תשפ"ב

- מבלי לפגוע בזכויות -
- באמצעות דוא"ל: lior@lkatz.co.il -

לכבוד
מר ליאור כץ, עו"ד

שלום רב,

הנדון: מענה לבקשת מיידע בהתאם לחוק חופש המידע התשנ"ח-1998
סימוכין: 1. פנייתך מיום 23.12.2020
2. מענה שלי מיום 15.02.2021
3. פנייתך מיום 10.06.2021
4. פנייתך מיום 1.03.2022

בהמשך לבקשת המידע מיום 1.03.2022 להלן מענה לפנייתך בשם עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו (להלן: "מרשותיך") מאת רשות שדות התעופה (להלן: "הרשות"):

1. ראשית, יובהר כי סך התנועות החודשיות בשדה התעופה הרצלייה כולל את כל הטיסות וכל ההקפות. בנוסף, יש להגדיר את המונחים הבאים כדלהלן:

"טיסה" – הינה המראה משדה התעופה הרצלייה או נחיתה בשדה התעופה הרצלייה בלבד.

"הקפה" – הינה המראה או נחיתה בשדה התעופה הרצלייה לצרכי אימון הכוללת נגיעה במסלול ללא עצירה (Touch and Go). בנוסף להמראה והנחיתה, כל נגיעה במסלול נספרת כשתי תנועות. מכאן שהקפה הכוללת נגיעה אחת במסלול נספרת כארבע תנועות והקפה הכוללת שתי נגיעות במסלול נספרת כשש תנועות וכך הלאה.

2. להלן טבלה המציגה את ההקפות והטיסות בשדה תעופה הרצלייה בחודשים ינואר-דצמבר 2021.

הקפות	כמות טיסות	2021
1,029	1,670	ינואר
3,607	3,998	פברואר
6,793	4,883	מרץ
5,707	5,173	אפריל
5,623	4,076	מאי
6,818	6,075	יוני
6,659	5,785	יולי
7,483	5,939	אוגוסט
4,156	4,542	ספטמבר
5,955	5,284	אוקטובר
5,667	4,825	נובמבר
4,277	4,073	דצמבר

3. יובהר למען הסר ספק, כי אין באמור לעיל ו/או בהעברת המידע כדי לפגוע במי מטענותיה ו/או זכויותיה של הרשות בעניין זה ובכלל ו/או למצותן.

בכבוד רב,

ענת סתיו, עו"ד
סגן בכיר ליועמ"ש
והממונה על חוק חופש המידע

העתקים:
עו"ד רון חלפון - היועץ המשפטי
עו"ד שרון קנר - עורכת דין בכירה

12 אפריל, 2022
י"א ניסן, תשפ"ב

- מבלי לפגוע בזכויות -

לכבוד

- באמצעות דוא"ל: lior@lkatz.co.il -

מר ליאור כץ, עו"ד

שלום רב,

הנדון: מענה לבקשת מידע בהתאם לחוק חופש המידע התשנ"ח-1998

1. פנייתך מיום 23.12.2020 סימוכין:
2. מענה שלי מיום 15.02.2021
3. פנייתך מיום 10.06.2021
4. בקשת מידע מיום 1.03.2022
5. מענה רש"ת מיום 2.03.2022
6. פנייתך מיום 10.3.2022

בהמשך למכתבנו מיום 2.03.2022, ולשאלת ההבהרה שבסימוכין, נבקש להבהיר כי כל הקפה נספרת כתנועה אחת, כאמור במכתב ב"כ רש"ת מיום 17.9.2015 (ה"ש 1).

1. על המסלול בשדה התעופה בהרצליה ישנם, כעקרון, שלושה סוגים של תנועות:

1.1. המראות;

1.2. נחיתות;

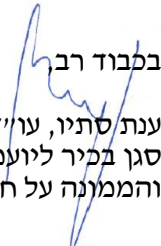
1.3. נגיעות (הקפות);

2. הסיבה להבחנה בין התנועות השונות הינה, תוצאות הרעש השונות ביחס לכל סוג תנועה.

3. לכן, האמור במכתב מיום 2.3.2022 לקה בחוסר דיוק, ועל כך התנצלותי, שכן אמנם בכל נגיעה במסלול יש נחיתה והמראה כפי שצוין במכתב, אך מבחינת הסיווג שלהם, מדובר בנגיעה אחת במסלול, ועל כן בתנועה אחת (הקפה).

4. מעבר לכך יובהר, כי סיכום אריתמטי של מספר התנועות, אינו מדד מדויק לבחינת הרעש, שכן כאמור לסוג התנועה יש משמעות שונה. לכן, גם תמ"א 15/ב קבעה כי הבחינה של רמת הרעש תיעשה באמצעות תחנות ניטור בלבד.

5. יובהר למען הסר ספק, כי אין באמור לעיל ו/או בהעברת המידע כדי לפגוע במי מטענותיה ו/או זכויותיה של הרשות בעניין זה ובכלל ו/או למצותן.


בכבוד רב
ענת סתיו, עו"ד
סגן בכיר ליועמ"ש
והממונה על חוק חופש המידע

העתקים:
עו"ד רון חלפון - היועץ המשפטי
עו"ד שרון קנר - עורכת דין בכירה

4/ע

**הפרק הרלוונטי מהכרך
הראשון לנספח 16 לאמנה וכן
התרשים הרלוונטי, נספח E
לכרך הראשון לנספח 16
לאמנה**

**CHAPTER 6. PROPELLER-DRIVEN AEROPLANES
NOT EXCEEDING 8 618 kg — APPLICATION FOR TYPE CERTIFICATE
SUBMITTED BEFORE 17 NOVEMBER 1988**

6.1 Applicability

Note 1.— See also Chapter 1, 1.10 and 1.11.

Note 2.— See Attachment E for guidance on interpretation of these applicability provisions.

The Standards of this chapter shall be applicable to all propeller-driven aeroplanes, except those aeroplanes specifically designed for aerobatic purposes or agricultural or fire fighting uses, of a maximum certificated take-off mass not exceeding 8 618 kg for which:

- a) the application for the Type Certificate was submitted, or another equivalent prescribed procedure was carried out by the certifying authority, on or after 1 January 1975 and before 17 November 1988, except for derived versions for which an application for a Type Certificate was submitted, or another equivalent procedure was carried out by the certifying authority, on or after 17 November 1988, in which case the Standards of Chapter 10 apply; or
- b) a certificate of airworthiness for the individual aeroplane was first issued on or after 1 January 1980.

6.2 Noise evaluation measure

The noise evaluation measure shall be a weighted overall sound pressure level as defined in International Electrotechnical Commission (IEC) Publication No. 179.¹ The weighting applied to each sinusoidal component of the sound pressure shall be given as a function of frequency by the standard reference curve called “A”.

6.3 Maximum noise levels

For aeroplanes specified in 6.1 a) and b), the maximum noise levels, when determined in accordance with the noise evaluation method of Appendix 3, shall not exceed the following:

- a 68 dB(A) constant limit up to an aeroplane mass of 600 kg, varying linearly with mass from that point to 1 500 kg, after which the limit is constant at 80 dB(A) up to 8 618 kg.

Note.— Where an aeroplane comes within the provisions of Chapter 10, 10.1.2, the limit of 80 dB(A) applies up to 8 618 kg.

1. As amended. Available from the Central Office of the International Electrotechnical Commission, 3 rue de Varembé, Geneva, Switzerland.

6.4 Noise certification reference procedures

The reference procedure shall be calculated under the following reference atmospheric conditions:

- a) sea level atmospheric pressure of 1 013.25 hPa;
- b) ambient air temperature of 25°C, i.e. ISA + 10°C.

6.5 Test procedures

6.5.1 Either the test procedures described in 6.5.2 and 6.5.3 or equivalent test procedures approved by the certifying authority shall be used.

6.5.2 Tests to demonstrate compliance with the maximum noise levels of 6.3 shall consist of a series of level flights overhead the measuring station at a height of

$$300 \begin{matrix} +10 \\ -30 \end{matrix} \text{ m (985 } \begin{matrix} +30 \\ -100 \end{matrix} \text{ ft)}$$

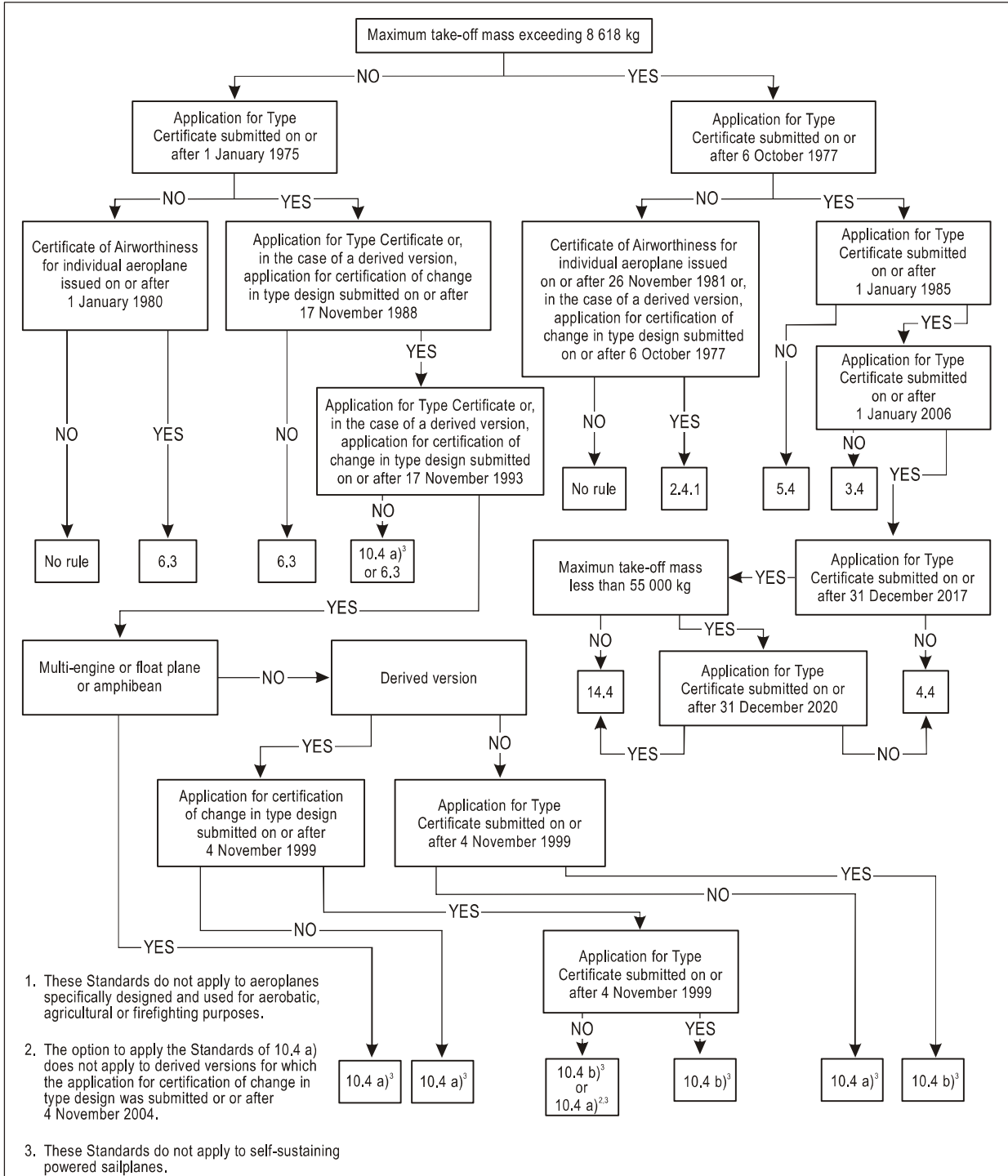
The aeroplane shall pass over the measuring point within $\pm 10^\circ$ from the vertical.

6.5.3 Overflight shall be performed at the highest power in the normal operating range,² stabilized airspeed and with the aeroplane in the cruise configuration.

Note.— Guidance material on the use of equivalent procedures is provided in the Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in the Noise Certification of Aircraft (Doc 9501).

2. This is normally indicated in the aeroplane flight manual and on the flight instruments.

ATTACHMENT E. APPLICABILITY OF ANNEX 16 NOISE CERTIFICATION STANDARDS FOR PROPELLER-DRIVEN AEROPLANES¹



5/ע

מכתב ב"כ העותרות למנהל

רת"א מיום 21.10.2020

ג' חשון, תשפ"א
21 אוקטובר, 2020

לכבוד

מר יואל פלדשו – מנהל רשות התעופה האזרחית (רת"א)
בנין "בית גולן", רח' גולן פינת רח' הנגב, קרית שדה התעופה, ת.ד. 1101, מיקוד 70100
מר יעקב גנות – מנכ"ל רשות שדות התעופה בישראל (רש"ת)
ת.ד. 137 נמל תעופה בן גוריון, 7015001
מר מוטי שמואלי – מנהל אגף תשתיות תעופתיות, רת"א
מר דדי מנשה – מנהל מחלקת שדות תעופה והגבלות בניה, רת"א
מר אדרי פינחס ברגר – מפקח שדות תעופה והגבלות בניה, רת"א
מר חיים אלימלך, מנהל שדה התעופה הרצליה
עו"ד שרון קנר, לשכת היועץ המשפטי, רש"ת

א.נ., שלום רב,

הנדון: רעש מטוסים בשדה תעופה הרצליה, ומגבלות פעילות בתקופת נגיף הקורונה

בשם מרשותינו, עיריית הרצליה והמועצה המקומית כפר שמריהו, נתכבד לפנות כלהלן:

רעש מטוסים בשדה התעופה הרצליה

1. בתקופה האחרונה התרבו תלונות תושבים המתגוררים בשכונות סביב שדה התעופה הרצליה, על מפגעי רעש של מטוסים הטסים מעל ובסמוך לשכונות מגוריהם.
2. חוק הטיס, תשע"א-2011, קובע בסעיף 64 איסור להפעיל כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס **תעודת רעש** בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנת שיקגו ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה (אמנת שיקגו – אמנת התעופה האזרחית הבינ-לאומית שנחתמה בשיקגו לרבות נספחי האמנה והתיקונים שנערכו בה).
3. כמו כן קובע סעיף 64 לחוק הטיס, כי מנהל רת"א יתן תעודת רעש אם כלי הטיס רשום, עומד בכללי הגנת הסביבה שעניינם תקני רעש, וממלא אחר תנאים נוספים שנקבעו.
4. בסעיף 65 לחוק הטיס נקבע כי ניתן להפעיל כלי טיס גם על פי תעודת רעש מקבילה שניתנה לו במדינה חברה, ובלבד שהתעודה אושרה בידי מנהל רת"א ושההפעלה תיעשה בהתאם לתנאי אותה תעודה ולתנאי האישור.
5. תקנות הטיס (רעש כלי טיס), תשל"ז-1977, אוסרות בתקנה 3 להפעיל כלי טיס שלגביו קיימים כללי רישוי רעש בחלק II לכרך הראשון לנספח 16 לאמנת שיקגו, אלא אם כן ניתנה לגביו **תעודת רעש**.
6. תקנה 4 לתקנות הטיס הנ"ל מסמיכה את מנהל רת"א לתת תעודת רעש לכלי טיס העונה על הדרישות הישימות של התקנות, ותקנה 5 מסמיכה את מנהל רת"א להכיר בתעודת רעש שניתנה על ידי מדינת חוץ אם התעודה ניתנה לפי דינים בהתאם להוראות נספח 16 לאמנת שיקגו או להוראות חלק 36 לפ.א.ר. (תקנות התעופה הפדרליות של ארה"ב).

7. תקנה 6 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס) קובעת כי מנהל רת"א ישעה את תקפה של תעודת רעש או יבטלה, אם כלי הטיס חדל מלעמוד בדרישות הרעש הישימות.
8. תקנה 7 לאותן התקנות קובעת כי הוראות נספח 16 לאמנת שיקגו או חלק 36 לפ.א.ר., בדבר רמות רעש, יחולו בהתאמה על כלי טיס שלגביו מבוקשת תעודת רעש.
9. תקנה 20א' לתקנות רעש כלי טיס קובעת כי העובר על הוראות התקנות דינו מאסר ששה חודשים או קנס או שניהם כאחד.
10. כלומר לפי חוק ותקנות הטיס כל מטוס חייב להיות בעל תעודת רעש ולשם כך על המטוס לעמוד בתקני רעש ספציפיים לכל סוג מטוס שנקבעו באמנת שיקגו או ב-פ.א.ר.
11. מאידך התושבים בהרצליה וכפר שמריהו סובלים מרעש המטוסים הפועלים משדה התעופה הרצליה, באופן שקשה ליישבו עם הדרישה שכל מטוס יהיה בעל תעודת רעש שניתנה לו על פי תקני הרעש שנקבעו באמנת שיקגו או ב-פ.א.ר.
12. לפיכך נבקשכם להעבירנו את רשימת המטוסים הפועלים בשדה, תוך ציון לאיזה מהמטוסים ניתנה תעודת רעש כאמור ולאיזה מהמטוסים לא קיימת תעודת רעש.

מגבלות בתקופת הסגר עקב התפשטות נגיף הקורונה

13. כידוע גם לאחר חלוף הסגר נותרו בתוקף מגבלות ונאסרה פעילות עסקים, זולת מקומות עבודה שנקבעו בתקנות כנותני שירות חיוני לציבור, ובתי הספר לטיסה וגורמי התעופה הפועלים בשד"ת הרצליה למיטב ידיעתנו אינם נמנים עליהן.
14. ראו לענין זה את הקבוע בתקנות סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הוראת שעה) (הגבלת פעילות והוראות נוספות), תש"ף-2020.
15. תקנה 7 לתקנות אלה, קובעת מגבלות פעילות ואיסור פעילות מקומות ציבוריים או עסקיים, למעט מקומות שפורטו בתקנה 7, ואשר בתי הספר לטיסה אינם נמנים עליהם.
16. תקנה 5 לתקנות הללו אוסרת שהיית אדם, למעט מפעיל המקום, במקום שפתיחתו אסורה לפי תקנה 7.
17. נוכח זאת, ניתן היה לצפות שלא תתקיים בעת זו פעילות בתי הספר לטיסה וגורמי התעופה הפועלים בשדה התעופה הרצליה.
18. אך כפי שהובהר לנציגת הפיקוח במ"מ כפר שמריהו בבדיקתה היום בשד"ת הרצליה, בתי הספר לטיסה עובדים והטיסות מתקיימות.
19. **נבקשכם להורות על עצירת כל פעילות בתי הספר לטיסה והגופים הפועלים בשדה התעופה הרצליה אשר פעילותם לא הותרה בתקופה זו, בהתאם להוראות התקנות והמגבלות למניעת התפשטות נגיף הקורונה.**



20. אין באמור ובשאינו אמור לעיל כדי למצות את טענות מרשותינו, אשר שומרות על כל זכויותיהן לנקוט בכל הליך ככל שיידרש.

בכבוד רב,

ליאור כץ, עו"ד

העתק: עיריית הרצליה

המועצה המקומית כפר שמריהו

ע/6

**פניה נוספת מיום 1.4.21 של
ב"כ העותרות ל-רת"א, עם
רשימה ראשונית שהתקבלה
של כלי טיס בשדה עם/ובלי
תעודת רעש**

י"ט ניסן, תשפ"א
1 אפריל, 2021

לכבוד

הגב' אפרת קילשטוק, הגב' איילה דנינו
הממונה על חוק חופש המידע – רשות התעופה האזרחית
רחוב גולן (בית גולן), קרית שדה התעופה 70100

בדוא"ל meida@mot.gov.il

ג.נ.,

הנדון: הבהרת המענה לבקשת מידע לפי חוק חופש המידע – רשות התעופה האזרחית

שדה התעופה הרצליה

בשם מרשותינו, עיריית הרצליה, עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו (להלן: "הרשויות המקומיות"), ובהמשך לבקשת מידע שהגשנו ולמידע שמסרתם, נבקשכם להבהיר כלהלן:

1. ביקשנו מידע לגבי רשימת כלי הטיס הפועלים בשדה התעופה הרצליה (להלן: "השדה") תוך ציון לאיזה מכלי הטיס קיימת תעודת רעש ולאיזה מהם לא קיימת תעודת רעש (סעיף 19(ג) למכתבנו מיום 23.12.20).
2. במענה העברתם רשימת תעודות רעש לכלי טיס החונים בשדה התעופה הרצליה, כאשר בסה"כ ברשימה 82 כלי טיס. רצ"ב.
3. לפי נתוני רשות שדות התעופה, קיימים 136 כלי טיס אשר שדה תעופה הרצליה רשום כשדה הבית שלהם. רצ"ב רשימת כלי הטיס של רש"ת.
4. מכיון שהמידע לגבי קיום תעודת רעש התבקש לגבי כלל כלי הטיס הפועלים בשדה – ולא רק לגבי אלה החונים בשדה – נבקש לקבל את המידע לגבי קיום / אי-קיום תעודת רעש לגבי כלל כלי הטיס הפועלים בשדה כשדה הבית שלהם (רשימת 136 כלי הטיס הרצ"ב).

בכבוד רב,



ליאור כץ, עו"ד

העתק: הרשויות המקומיות

תעודות רעש לכלי טיס החונים בשדה התעופה הרצליה

לא קיימת תעודת רעש	קיימת תעודת רעש	מספר כלי טיס	מודל	
6		6	C152	1
35	3	38	C172	2
1	1	2	C182	3
	1	1	C206	4
	1	1	C207	5
4		4	C337	6
1		1	C340	7
1		1	C402	8
2		2	PA-18	9
1		1	PA-23	10
3		3	PA-28	11
3	1	4	PA-31	12
2		2	PA-32	13
	1	1	PA-46	14
1		1	PA-601	15
1		1	DA-40	16
	1	1	DA-42	17
	1	1	DA-62	18
3	2	5	SR-22	19
1		1	Z143	20
1		1	Z-242	21
1		1	P2010	22
1		1	B24	23
1		1	B36	24
1		1	Ninga	25

- שלושה כלי טיס ברישום אמריקאי – אין נתונים לגביהם

רשות שדות התעופה

רשימת כלי טיס- שדה אם הרצליה

קוד שדה אם	שם מפעיל	קוד מפעיל	זיהוי מטוס
LLHZ	EL ROM	ELR	4XCCD
LLHZ	א. א. צידון	362	4XCXM
LLHZ	א.י.מ. תעופה בעמ	52	4XAKZ
LLHZ	א.י.מ. תעופה בעמ	52	4XCZZ
LLHZ	א.י.מ. תעופה בעמ	52	4XIPZ
LLHZ	אזיר רום שרותי תעופה בעמ	58	4XAQU
LLHZ	אזיר רום שרותי תעופה בעמ	58	4XCCV
LLHZ	אומני תעופה ספורטיבית	471	4XCZR
LLHZ	אופק צילומי אזיר	7	4XCBL
LLHZ	איה תעופה בעמ	324	4XCHD
LLHZ	איה תעופה בעמ	324	4XCHV
LLHZ	איה תעופה בעמ	324	4XCMV
LLHZ	איה תעופה בעמ	324	4XCWV
LLHZ	איה תעופה בעמ	324	4XDAV
LLHZ	אייר פאואר	275	4XBEI
LLHZ	אס.פי.סי.אי. בעמ	267	4XCIG
LLHZ	ב.כ.אויאיישן בע"מ	505	4XBHM
LLHZ	גבע תעופה בעמ	45	4XCBQ
LLHZ	גבע תעופה בעמ	45	4XCBT
LLHZ	גבע תעופה בעמ	45	4XCBV
LLHZ	גבע תעופה בעמ	45	4XCBW
LLHZ	הורייזון סקאיליין בעמ	488	4XCHL
LLHZ	הורייזון סקאיליין בעמ	488	4XDAL
LLHZ	הרכבי חנן	101	4XCCZ
LLHZ	כימניר	203	4XBJF
LLHZ	כנפי פז	26	4XCIS
LLHZ	לייודה נכסים ותעופה	477	4XDZJ
LLHZ	מונאייר	83	4XARW
LLHZ	מונאייר	83	4XCDC
LLHZ	מונאייר	83	4XCDK
LLHZ	מונאייר	83	4XCDT
LLHZ	מונאייר	83	4XCGB
LLHZ	מונאייר	83	4XCGK
LLHZ	מונאייר	83	4XCGZ
LLHZ	מונאייר	83	4XCHG
LLHZ	מונאייר	83	4XCSN
LLHZ	מונאייר	83	4XCWK
LLHZ	נשר תעופה ותיירות בעמ	37	4XCGU
LLHZ	סאנאייר	482	4XCWB
LLHZ	סאנאייר סביח	337	4XCWP
LLHZ	סי איי איי	493	ECJFZ
LLHZ	סייטויזן בעמ	326	4XCAR
LLHZ	סימפלקס פתרונות מיפוי שב בע"מ	511	4XDAX
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCAU
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCDO
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCGI
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCGJ
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCGO
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCHA

רשות שדות התעופה

LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCHM
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCWR
LLHZ	סקאי שרותי תעופה	200	4XCWZ
LLHZ	סקיילינאיר בע"מ	507	4XBER
LLHZ	ע.י.נ.ב. יזום ארועים	317	4XCIF
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	S5DSD
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCBK
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCDW
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCGV
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCHF
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCHP
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCHQ
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCHR
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCHS
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCSJ
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCWH
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCXA
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XCXB
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XDAF
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XDAM
LLHZ	פ.נ. תעופה	193	4XDAO
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XAJO
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCAN
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCAS
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCAV
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCDS
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCYB
LLHZ	צוקית תעופה ותיירות	348	4XCYP
LLHZ	רעות נתיבי אוויר	342	4XCHE
LLHZ	שגב נפתלי	329	4XCBA
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBDP
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBDS
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBDY
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBDZ
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBEN
LLHZ	תל אביב אקזקיוטיב	361	4XBHR
LLHZ	א.ט.א. עדן/ארי פנטוס	334	4XCBB
LLHZ	אבורניגה טכנולוגיות	289	4XCBM
LLHZ	אבנר שחם	497	4XCZT
LLHZ	אהרון בן הרוש	459	4XCYK
LLHZ	אוזן מיכאל	265	4XBEU
LLHZ	איזי פליינג	481	4XCXR
LLHZ	אירודרימס בע"מ	508	4XBHY
LLHZ	אירקפט סי.א.א.אל בעמ	452	4XCBJ
LLHZ	אלומיניום קונסטרוקשיין תעשיות	474	4XBIT
LLHZ	אמיר בן דב	353	4XDZD
LLHZ	בידס שלמה	366	4XCWW
LLHZ	גבי אופיר	340	4XCAO
LLHZ	גולן יואב - עץ אשדוד בעמ	134	4XBMF
LLHZ	גורן י.ח. חקלאות בעמ	500	4XAJC
LLHZ	דוד רביב	298	4XANE
LLHZ	דניאל קליין	494	4XBIK
LLHZ	ה.ד. מדיקל סרוויסס בעמ	503	4XBIO

רשות שדות התעופה

LLHZ	הרשקוביץ צבי	167	4XCYY
LLHZ	וי.אי.אס הנדסה	425	4XCHZ
LLHZ	וילדר חיים	495	4XCBI
LLHZ	ורטהימר אבי	490	4XCGR
LLHZ	חנוך לואל	470	N131PC
LLHZ	חנו רמי	466	4XCXX
LLHZ	טמיר נתיבי אוויר בעמ	TMI	MISRA
LLHZ	יאיר גיל מתקני השמל	197	4XCHN
LLHZ	יגלום אלחנן	295	4XCIB
LLHZ	יוני ריבלסקי	319	4XCWY
LLHZ	ילאפר לארה	492	4XCSU
LLHZ	יעד בטיחות בעמ	41	4XAJZ
LLHZ	יעקב כספי ושות	266	4XAAJ
LLHZ	יצחק חזות	498	4XCGW
LLHZ	כהן יוסי	343	4XCDJ
LLHZ	ליכטמן משה	332	4XCXL
LLHZ	מאיר רסין	489	4XCWO
LLHZ	מוני בר	701	N524AM
LLHZ	מייקל ישראל	291	4XARY
LLHZ	נמט ירון	152	4XOYN
LLHZ	עוז אייר שרותי תעופה בעמ	93	4XAJW
LLHZ	עמית שרון	416	4XCDX
LLHZ	עמנואל בן נון	199	4XCWM
LLHZ	פ. נ. תעופה	193	4XCDU
LLHZ	פלייט 67 בעמ	443	4XCYS
LLHZ	פרופלייט בע"מ	516	4XAPX
LLHZ	קורן נועם	445	4XDZZ
LLHZ	קטריבס רוני	486	4XDZM
LLHZ	רוזנבוים אבי	479	4XDAR
LLHZ	שגב נפתלי	329	4XCEH
LLHZ	שגב נפתלי	329	4XDAG
LLHZ	שלמה אלימלך	501	4XDAA
LLHZ	שלמה טובול	472	4XCWT
LLHZ	תחנת תדלוק דוד	309	4XCBN

ע/7

**פניית ב"כ העותרות מיום
10.6.21 למנהל רת"א לאסור
הפעלת כלי טיס ללא תעודת
רעש**

ל' סיון, תשפ"א
10 יוני, 2021

דוא"ל belor@mot.gov.il

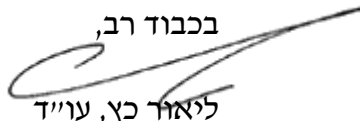
לכבוד
מר יואל פלדשו
מנהל רשות התעופה האזרחית – רת"א
בנין "בית גולן", רח' גולן פינת רח' הנגב
קרית שדה התעופה, ת.ד. 1101, מיקוד 70100

א.נ.,

הנדון: איסור הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש בשדה תעופה הרצליה

בשם מרשותינו, הרשויות המקומיות הרצליה, רעננה וכפר שמריהו, נתכבד לפנות כלהלן:

1. תקופה ממושכת מתלוננים תושבים המתגוררים בשכונות סביב שדה התעופה הרצליה, על מפגעי רעש של כלי טיס הטסים מעל ובסמוך לשכונות מגוריהם. פניות קודמות לא הועילו ולא פסקו מטרדי הרעש לתושבים מדי יום ביומו.
2. לא נקבעו מגבלות רעש בשדה התעופה הרצליה, חרף פנייה בנוגע לכך לשרת התחבורה.
3. **חל איסור להפעיל כלי טיס אלא אם כן קיימת לכלי הטיס תעודת רעש תקפה** שניתנה בידי מנהל רת"א או שקיימת לגבי תעודה מקבילה ממדינה זרה שאושרה בידי מנהל רת"א, ולשם כך על המטוס לעמוד בתקני רעש ספציפיים לכל סוג מטוס שנקבעו באמנת שיקגו או ב-פ.א.ר. תקנות התעופה הפדרליות של ארה"ב. ראו סעיפים 64-65 ו-71 לחוק הטיס, תשע"א-2011, וסעיפים 3-7 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס), תשל"ז-1977.
4. בנסיבות אלה – מפגעי רעש בלתי נסבלים לתושבים מחד, והיעדר מגבלות רעש לשדה התעופה הרצליה מאידך – קיימת חשיבות להקפיד שלכלי הטיס בשדה תהיה תעודת רעש המשקפת עמידה בתקני רעש שנקבעו לכל סוג מטוס.
5. מתברר כי למרבית כלי הטיס בשדה התעופה הרצליה אין תעודת רעש. לפי נתוניכם (רצ"ב), מתוך 98 כלי טיס בשד"ת הרצליה, ל-75 כלי טיס לא קיימת תעודת רעש. לכך נוספים 3 כלי טיס ברישום אמריקאי שאין לכם נתונים לגביהם.
6. סמכויות הפיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק הטיס ניתנו למנהל רת"א, אשר רשאי למנות מפקחים לצורך כך, כאמור בסעיף 94 לחוק הטיס.
7. **בנסיבות אלה נבקש להפעיל סמכויותיך ולאסור לאלתר בשדה התעופה הרצליה הפעלת כלי טיס שאין להם תעודת רעש תקפה, ובכך יצומצמו מטרדי הרעש לתושבים.**
8. ככל שניתן פטור לכלי טיס מסוים ו/או לא נדרש ממנו תעודת רעש תקפה, הנך מתבקש לפרט בדיוק מה הסיבה לכך, ביחס לכל כלי טיס כזה. זאת בשים לב לנסיבות מפגעי רעש המטוסים לתושבים ולאי-קביעת מגבלות רעש לשדה.

בכבוד רב,

 ליאור כץ, עו"ד

העתק: בדף העוקב



shmuelem@mot.gov.il : העתק: מר מוטי שמואלי – מנהל אגף תשתיות תעופתיות, רת"א

levyr@mot.gov.il עו"ד רננה שחר – היועצת המשפטית, רת"א

מר משה פדלון – ראש עיריית הרצליה

מר חיים ברוידא – ראש עיריית רעננה

מר סרג' קורשיא – ראש המועצה המקומית כפר שמריהו

תעודות רעש לכלי טיס החונים בשדה התעופה הרצליה

לא קיימת תעודת רעש	קיימת תעודת רעש	מספר כלי טיס	מודל	
6		6	C152	1
35	3	38	C172	2
1	1	2	C182	3
	1	1	C206	4
	1	1	C207	5
4		4	C337	6
1		1	C340	7
1		1	C402	8
2		2	PA-18	9
1		1	PA-23	10
3		3	PA-28	11
3	1	4	PA-31	12
2		2	PA-32	13
	1	1	PA-46	14
1		1	PA-601	15
1		1	DA-40	16
	1	1	DA-42	17
	1	1	DA-62	18
3	2	5	SR-22	19
1		1	Z143	20
1		1	Z-242	21
1		1	P2010	22
1		1	B24	23
1		1	B36	24
1		1	Ninga	25
1	1	2	S269	26
2	1	3	B206	27
1		1	F-28	28
1	1	2	R22	29
	5	5	R44	30
	1		A109E	31
	2	2	A350	32
	1	1	A355	33

● שלושה כלי טיס ברישום אמריקאי – אין נתונים לגביהם

8/ע

**רת"א לא עונים לפנייה,
"בהנחיית יואל לא יצא
מענה" – דוא"ל רת"א מיום**

21.7.21

Lior Katz

מאת: <anatv@mot.gov.il> ענת ורשיצקי
נשלח: יום רביעי 21 יולי 2021 15:41
אל: Lior Katz; רננה שחר; מוטי שמואלי; רוזי בלוגורודסקי;
נושא: RE: שדה תעופה הרצליה, איסור הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש

למכתב הזה של העורך דין בהנחיית יואל לא יצא מענה למיטב זכרוני(לראש המועצה כן יצא),

ענת ורשיצקי
יועצת למנהל הרשות
[רשות התעופה האזרחית](mailto:anatv@mot.gov.il)
משרד - 039774628
נייד - 050-6214101
anatv@mot.gov.il



powered by admail

From: Lior Katz [mailto:lior@lkatz.co.il]
Sent: Thursday, June 10, 2021 10:42 AM
To: <belor@mot.gov.il>; רוזי בלוגורודסקי; <shmuelym@mot.gov.il>; מוטי שמואלי; <levyr@mot.gov.il>; רננה שחר
Subject: שדה תעופה הרצליה, איסור הפעלת כלי טיס ללא תעודת רעש

שלום רב,

מצורף מכתב פנייתנו, מטעם הרשויות המקומיות הרצליה, רעננה וכפר שמריהו.

בברכה,

ליאור כץ

ליאור כץ, עו"ד

טל. 03-670.9060 | פקס. 03-670.9020

Lior@Lkatz.co.il | www.Lkatz.co.il

רח' כינרת 5 (מגדל ב.ס.ר. 3), בני ברק 5126237



ליאור כץ
משרד עורכי דין

9/ע

**פניית ראשי הרשויות
המקומיות מיום 6.2.22 לשרת
התחבורה לאכיפת חובת
תעודת רעש לכלי טיס
(סעיפים 14-12 למכתב)**

6 פברואר, 2022
ה' אדר א, תשפ"ב

לכבוד :

ח"כ השרה מרב מיכאלי
משרד התחבורה

כבוד השרה,

הנדון : תמ"א 15/ב' - הגבלות רעש בשדה התעופה הרצליה
סימוכין : וועדת שרים לענייני פנים מיום 23/1/22

1. תמ"א 15/ב' אושרה כאמור בסימוכין. הח"מ דרשו עובר לאישור, כי יוחלו מגבלות רעש בתמ"א 15/ב', כמתבקש וכמתחייב מסעיף 73 לחוק הטיס:
"לא יפעיל מפעיל אווירי כלי טיס בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש או מכסת רעש שקבע השר, בהסכמת השר להגנת הסביבה ובאישור הוועדה...; מפלס רעש או מכסת רעש כאמור ייקבעו... בהוראותיה של כל תכנית לפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965, הנוגעת בדבר ובהוראות התעבורה האווירית שעניינן הגישה האווירית לשדה תעופה או למנחת ועזיבתו";
פשוט, נהיר ובהיר.
2. מינהל התכנון סבור היה משום מה שמדובר באיזושהי "טענה" של הח"מ, אשר נדחתה על ידי המועצה הארצית. מדובר בטעות משפטית ועובדתית, היורדת לשורשו של עניין.
3. אין, לא למינהל התכנון, ואף לא למועצה הארצית כל סמכות להתנות על סעיף זה שחוקק אך בשנת 2014, לבקשת שר התחבורה.
4. בנוסף מינהל התכנון גם טעה וגם הטעה את כבודה שעה ש'הסביר' לה שסעיף 6.5 לתכנית מהווה כבר סוג של קביעה של מגבלת רעש. זה נוסחו :
- "עקומה שוות רעש Ldn 65 המסומנת בתשריט הינה גבול הרעש מפעילות המטוסים בתכנית זו."**
5. מדובר כאמור בטעות קשה! "עקומה שוות רעש" אינה מהוות מגבלה ו/או אינדיקציה לרעש מטוסים, אלא קובעת רק את השימוש המותר בתחומה ואת המיגון האקוסטי הנדרש. היא מהווה תוצר של חישוב של רעש ממוצע מצטבר. ולהדיוטות – כמו הקשר בין מהירות הנסיעה הממוצעת המחושבת בכביש למגבלת המהירות המותרת.
6. לעומת זאת, מגבלת הרעש אשר אותה מחויבת כבודה לקבוע בהתאם לסעיף 73 לחוק הטיס, נמדדת ב'פר מטוס' וב'דציבל'. כך למשל, הערכים שנמדדו על ידי המשרד להגנת הסביבה, באותם המקומות המצויים בעקומת ה-65 Ldn, עליהם נסמך מינהל התכנון, הניבו תוצאות של רעש מדוד שבין 65 דציבל ל-88 דציבל. ודוק - זה הרעש שנמדד ונשמע!
7. ורק על מנת לסבר את האוזן, עליה של 10 דציבל, משמעה פי 10 (!) ועליה של 20 דציבל, משמעה פי 100 (!) רעש.
8. לפיכך, גם הניטור עליו מדובר לעת הזאת בתכנית לא נועד לאכוף מגבלות רעש (שממילא לא נקבעו כאמור..!), אלא אך לתקף את אופן חישוב הרעש הממוצע. כך הם פני הדברים גם בנתב"ג. בנתב"ג יש מפת רעש ממוצע מחושב (היא תשריט 3) ויש את מגבלות הרעש, אשר נקבעו על ידי שר התחבורה, אשר אין להו שום קשר לתשריט 3, ושערכיהן אינם קשורים אליו כלל.
9. ובאותה האנלוגיה – כמו לשים מצלמות מהירות בכביש, בלא כל מגבלת מהירות, אלא רק על מנת לתקף את אופן חישוב המהירות הממוצעת בכביש.

10. יו"ר הוועדה, שרת הפנים, הייתה מודעת כנראה לבעיית החוקיות ולכן סיכמה את הישיבה כך: **"סוגיית הרעש תיבחן עם שרת התחבורה והבטיחות בדרכים וככל שיהיה צורך, היא תוסדר בתקנות"**. וזו בדיוק הבעיה, הרי לא מדובר ב"צורך", אלא בחובה על פי חוק.
11. כבודה מתבקשת איפה לפנות בהקדם האפשרי לשרה להגנת הסביבה על מנת שתקבל את הסכמתה לקביעת מגבלות הרעש כאמור לעיל, בהתאם לסעיף 73 לחוק הטיס, אשר לא נקבעו עד כה (כך אף בהצהרות קודמות לבג"צ) רק עקב אי הסדרתו עד כה של השדה והכוונה לסגרו. ודוק - אנחנו הרי כבר לא ישם.
12. זאת ועוד, מברור שערכנו מסתבר שכ-80% (!) מן המטוסים הפועלים בשדה התעופה הרצליה אינם נושאים/זכאים לתעודת רעש כנדרש בסעיף 64 לחוק הטיס:
- "לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה שניתנה לפי סעיף זה, המאשרת את זירוג הרעש של כלי הטיס..."**
13. איננו יודעים מי ומכוח מה פטר את המטוסים מסעיף זה, אך בכל מקרה מדובר בתוצאה בלתי סבירה בעליל, אשר משליכה מראש על בריאותם ואיכות חייהם של התושבים סביב השדה.
14. כבודה מתבקשת איפה לאכוף גם את הסעיף הנ"ל.

לסיכום

1. נבקש מכבודה להורות בהקדם על קביעת סיפי רעש כנדרש בסעיף 73 לחוק הטיס ולהורות בהקדם על אכיפה דווקנית של נשיאת תעודת רעש על ידי כל המטוסים הפועלים בהרצליה כנדרש בסעיף 64 לחוק הטיס.
2. במצב דברים מוזר זה, אליו נקלענו עקב **מחדל של מינהל התכנון** – כל כוונה ו/או ניסיון להפעיל את השדה בהתאם לתמ"א 15 ב', בהיעדר מגבלות רעש ו/או תעודות רעש, בניגוד לחוק, ותוך פגיעה בלתי מיידית בבריאותם ובאיכות חייהם של תושבי הסביבה, יגרו, מעבר לתגובה ציבורית הולמת, גם פניה מיידית לצו מניעה. והנה נאמרים הדברים באופן רם וברור, 'על השולחן'.

בכבוד רב,

חיים ברוידא

סרג' קורשיא

משה פדלון



ראש עיריית רענה

ראש מ"מ כפר שמריהו

ראש עיריית הרצליה

העתקים

השרה להגנת הסביבה
שר הבריאות

ע/10

מכתב תשובת יועצת למנהל

רת"א מיום 10.3.22 – כלי

הטיס בשדה אינם נדרשים

לתעודת רעש (סעיפים 5-6

למכתב)

לכבוד

ר' עיריית הרצליה – מר' משה פדלון
ר' מ"מ כפר שמריהו – מר' סרג' קורשיא
ר' עיריית רעננה – מר' חיים ברוידא

הנדון: תמ"א 15/ב' - הגבלות רעש בשדה התעופה הרצליה
התייחסות לפנייתכם לשרת התחבורה מהתאריך 6.2.22

בהמשך לפנייתכם, בעניין שבנדון, שרת התחבורה ביקשה שמנהל רת"א ישיב בשמה ולהלן תשובתנו:

1. ראשית נבהיר, כי בהחלטת וועדת השרים מיום 23.1.22 לאישור התכנית, הוצגה דרישתכם, ראשי הרשויות הגובלות בשדה לקביעת מפלסי רעש מחייבים כתנאי לאישור התכנית. בסיכום החלטת הוועדה, נקבע כי קביעת מפלס הרעש, תבחן עם שרת התחבורה והבטיחות בדרכים וככל שיהיה צורך היא תוסדר בתקנות.
2. מעבר לכך, נבהיר כי הסמכות הנתונה לשרה בסעיף 73 לחוק הטיס, התשע"א – 2011, לקבוע תקנות לעניין מפלסי רעש או מכסות רעש – היא סמכות רשות, אשר תופעל כאשר הדבר נדרש. מבחינה מקצועית ועניינית; כמובן, משנקבעו בתקנות מפלסי רעש או מכסות רעש, חובה על מפעיל כלי הטיס לציית להם, אלא אם מתקיימים החריגים המצוינים בסעיף 73(א), אך אין פרוש הדבר, כי קיימת חובה לקבוע מפלסי רעש או מכסות רעש לכל המרחב האווירי של ישראל (כלשונו הכללית של סעיף 73).
3. יצוין, כי עד היום נקבעו מפלסי רעש בהמראה מנתב"ג בלבד. כך למשל, בג"ץ דחה את עתירת עיריית כפר סבא ואח' (בגץ 3604/18) ועתירת עיריית ת"א (בגץ 2152/19) כי ייקבעו מפלסי רעש לנחיתת כלי טיס בנתב"ג; בשני פסקי הדין נקבע כי אין להתערב בהחלטה שלא לקבוע מפלסי רעש בנחיתות מטוסים בנתב"ג, בהיותה מבוססת כל כולה על עמדת גורמי המקצוע, וכאשר מדובר בסוגיה מקצועית ובטיחותית במובהק.



4. עוד יצוין, כי התהליך לקביעת הצורך במפלסי רעש או מכסות רעש ורמתם הקונקרטית, מחייב איסוף נתונים לגבי הרעש הנגרם בפועל מכלי טיס בנקודות קרקעיות שונות וניתוחם. לפיכך, עם אישור התוכנית ובמסגרת היערכות גורמי המקצוע ברשות שדות התעופה וברת"א לאחר אישור התמ"א, נקבע כי יאספו נתונים במשך שנה של הפעלה במסגרת התמ"א המאושרת, תנותח תמונת הרעש, וייבחן הצורך בנקיטת אמצעים משלימים, כגון קביעת מפלסי רעש מחייבים או אמצעים אחרים שבסמכות השרה או מנהל רת"א.

בהתאם לכלל הממצאים תגובש המלצה מקצועית משותפת לגורמי המקצוע בתעופה ובמשרד להגנת הסביבה ותועבר לשרות התחבורה והגנת הסביבה.

5. בהתייחס לטענתכם בסעיפים 12 עד 14 לפנייתכם, בנוגע לכלי טיס אשר פועלים בשדה התעופה הרצליה ואינם נושאים או אינם זכאים לתעודת רעש, כביכול בניגוד לסעיף 64 לחוק הטיס נשיב כי סעיף 64(א) לחוק הטיס קובע: "לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה שניתנה לפי סעיף זה, המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – דירוג הרעש), ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה; השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם, בהתאם להוראות האמנה האמורות."

בתקנה 3 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס), התשל"ז – 1977 נקבע כי :

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס שלגביו קיימים כללי רישוי רעש בחלק II לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, בישראל, אליה או ממנה, אלא אם כן ניתנה לגביו תעודת רעש לפי תקנות אלה, או לפי דיני מדינת חוץ שבה רשום כלי הטיס והעונים על הוראות נספח 16 לאמנה, או על הוראות חלק 36 לפ.א.ר.

(ב) תקנת משנה (א) לא תחול על כלי טיס

(1) בעל תעודת כושר טיסה לשימוש ניסיוני לפי תקנה 84 לתקנות התיעוד;

(2) שקיבל הרשאה מיוחדת לטיסה לצורך ביצוע טיסות ניסוי לאחר ייצור לפי תקנה

87(א)(3) לתקנות התיעוד.



6. על פי הנתונים העובדתיים שבידי גורמי המקצוע ברת"א, כל כלי טיס ישראלי הנדרש לתעודת רעש לפי נספח 16 לאמנה, הוא בעל תעודת רעש כנדרש.
(מצ"ב למכתבי זה ביאור לגבי קטגוריות של כלי טיס שאינם טעונים תעודת רעש לפי נספח 16 לאמנה).
לפיכך, טענתכם בסעיפים אלה שגויה, שכן כלל כלי הטיס הנדרשים לכך לפי חוק הטיס והתקנות דלעיל הם בעלי תעודת רעש.

בברכה,

ורד מנדיל
יועצת למנהל הרשות

העתק: שרת התחבורה והבטיחות בדרכים – ח"כ מרב מיכאלי
מנכ"לית משרד התחבורה – גב' מיכל פרנק

11/ע

**מכתב מר שאול פסקל מ-
רת"א מיום 12.3.14 אשר
צורף כנספח לתשובת רת"א
מיום 10.3.22**



לכבוד: מר תמיר ברעם-מנהל מחלקת הנדסה

הנדון: תקנות הטייס-סוגי כלי טייס החייבים בתעודת רעש
סימוכין: סיכום דיון מתאריך 11 מרץ 2014

1. רקע: סעיף 64 לחוק הטייס וסעיף 3 לתקנות הטייס (רעש כלי טייס), תשל"ז-1977 עוסקים באיסור הפעלת כלי טייס ללא תעודת רעש שתקפה לגביה קיימת חובת עמידה ברמות רעש כמפורט ב: ICAO Vol. 1 Annex 16 או FAR 36.

2. מטרת מסמך זה לפרט בסעיפים להלן את סוגי כלי הטייס בחלוקה לפי קבוצות החייבים

בתעודת רעש בהתאם לרמות הנדרשות באמנה ICAO Vol. 1 Annex 16

2.1. קבוצה א:

מטוסים תת קוליים עם מנועי סילון למעט:

- בעלי אפשרות המראה ממסלול בעל אורך קטן מ-610 מטר עבור משקל המראה מקסימלי, או
- בעלי מנועי סילון עם יחס עקיפה מעל 2 אשר תעודת כושר טיסה ראשונה הוצאה לכלי לפני 1 מרץ 1972, או
- בעלי מנועי סילון עם יחס עקיפה מתחת ל-2 שהוגשה עבורם בקשה לתעודת סוג לפני 1 ינואר 1969 ואשר תעודת כושר הטיסה הוצאה לראשונה לכלי לפני 1 ינואר 1976.

2.2. קבוצה ב:

מטוסים עם פרופלור מעל 8618 ק"ג משקל המראה מקסימלי למעט:

- דגמים שהוגשה לגביהם בקשה לתעודת סוג לפני 6 אוקטובר 1977, או,
- אשר הוצאה לראשונה תעודת כושר טיסה לכלי הטייס לפני 6 אוקטובר 1981.

2.3. קבוצה ג:

מטוסים עם פרופלור מתחת ל-8618 ק"ג משקל המראה מקסימלי למעט:

- דגמים שהוגשה לגביהם בקשה לתעודת סוג לפני 1 ינואר 1975, או,



- אשר הוצאה לראשונה תעודת כושר טיסה לכלי הטייס לפני 1 ינואר 1980.

2.4. קבוצה ד:

מסוקים לגביהם הוגשה בקשה לתעודת סוג החל מ 1 ינואר 1985.

הערות:

א. דרישות אלה חלות גם על נגזרת כלי טייס לגביו השינוי בתעודת סוג המקורית הוגש בהתאם לתאריכים המפורטים לעיל.

ב. כל שינוי אקוסטי שבוצע בכלי הטייס החל מתאריכים המפורטים לעיל דורש הוצאת תעודת רעש מעודכנת.

ג. לגבי החרגות/הגבלות מיוחדות יש לעיין בסעיפי חוק הטייס ותקנות הרעש הישימות.

CAA AE-231

בברכה,

שאל פסקל

מנהל תחום מהנדס מערכות מכניות
מחלקת הנדסת כלי טיס

העתק:

מר פוול גרנדל-ראש אגף כשירות אווירית
מר רמי ליבלינג- ראש אגף פיקוח אווירי
גברת רננה שחר-ראש לשכה משפטית
מר אבי נוי- אגף פק"א –תעופה כללית וספורטיבית
מר אמיר פורת- אגף פק"א- מובילים אוויריים

12/ע

**חילופי תכתובות בין ב"כ
העותרות ל-רת"א החל מיום
13.3.22 ועד 3.7.22**

אל: עו"ד ליאור כץ
נושא: שאלות לגבי תעודת רעש
קבצים מצורפים: ATTACHMENT E ANNEX 16VOL. 1.pdf

From: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Sent: Sunday, July 3, 2022 9:09 AM
To: yarkony@bezeqint.net
Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>; מאיה אלטמן <altmanm@mot.gov.il>
Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

בוקר טוב עו"ד ירקוני,

להלן תשובתי **להתייחסותך למטה מכאן** (לפי מספור הסעיפים):

לסעיף 1 – לגבי שם משרתה של גב' מנדיל, הרי שמדובר בטעות שלי, שם משרתה אינו "יועצת מקצועית" והיא אף לא חתמה כך.

לסעיפים 8-2 - הניתוח המשפטי המוצג שגוי. סעיף 64 לחוק הטיס, הן על פי לשונו (תעודת רעש תקפה... המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה") והן על פי תכליתו (לאמץ את נספח 16 לאמנה) אינו קובע חובת תעודת רעש לכלי טיס שלא נקבעו לגביו כללי רישוי רעש בכרך הראשון לנספח 16 לאמנה.

לסעיפים 10-9 - ראה תקנה 7 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס) הקובעת כי "הוראות נספח 16 לאמנה או חלק 36 לפ.א.ר, על עדכוניהם מזמן לזמן, בדבר רמות הרעש, מדידתן והערכתן יחולו, בהתאמה, על כלי טיס שלגביו מבוקשת תעודת סוג, תעודת כושר טיסה או תעודת רעש כאמור בתקנות 2 ו-4". כלומר ניתן לתת תעודת רעש גם לכלי טיס ישראלי, אם הוא עומד בתקינה הקבועה בחלק 36 לפ.א.ר. (אך אשוב ואדגיש כי החובה לשאת תעודת רעש היא רק לכלי שנקבעו לגביו כללי רישוי רעש בכרך 1 לנספח 16 לאמנה).

לסעיפים 12-11 - משהניתוח המשפטי שגוי גם המסקנה המבוססת עליו שגויה. אחזור איפה על עמדתנו כי מטוסים שאין לגביהם כללי רישוי רעש אינם טעונים תעודת רעש לפי דיני הטיס בישראל, ממילא לא היה צורך "להחריגם" מחובה זו בתקנות.

לסעיפים 16-13 – ניסיוני להיכנס בקישור ששלח לך מר פסקל דווקא כן הצליח (דרך גוגל כרום) ניתן לקרוא כל אחד מכרכי הנספח במלואם. כמו כן נספח 16 לאמנה אכן מופקד ברת"א לעיון הציבור. ככל שברצונך להגיע למשרדי רת"א לעיין בנספח 16 לאמנה הנך מוזמן לתאם זאת מול ספרנית רת"א (גב' מאיה אלטמן המכותבת לדוא"ל זה).

לסעיפים 18-17 – על פי סטנדרט 6.1 המצוטט למטה מכאן, פרק 6 לכרך 1 לנספח 16 לאמנה אינו חל כלל על מטוסים מבוססי מדחף שתוכנו ונעשה בהם שימוש למטרות אווירובטיקה, הפעלה חקלאית או כיבוי אש, בלי קשר לשנת התיכון שלהם או שנת הייצור שלהם (השנה בה ניתנה להם לראשונה תעודת כושר טיסה). המלים "having a maximum certified take-off mass not exceeding 8618 kg for which either: all propeller-driven aeroplanes, "certificated take-off mass not exceeding 8618 kg for which either: "all propeller-driven aeroplanes, " ולא על החריג של מטוסי אוירובטיקה, הפעלה חקלאית או כיבוי אש.

פרשנות זו מבוססת גם על צרופה E לכרך 1 לנספח 16 שכותרתה: APPLICABILITY OF ANNEX 16 NOISE CERTIFICATION STANDARDS FOR PROPELLER-DRIVEN AEROPLANES (ראה בין השאר הערת שוליים 1), המצ"ב לנוחיותך.

לגבי שינויים בכלי טיס שעלולים להגדיל את רמת הרעש שלו (דוגמת פירוק האגוז) – על פי תקנות הטיס (נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התש"ז – 1977 כאשר מדובר ב"שינוי אקוסטי", הרי שכנקודת מוצא נדרשת הוכחת עמידה בכללי הרעש התקפים בעת הגשת הבקשה לשינוי האקוסטי (ראה תקנות 34, 38 ו-40 לתקנות התיעוד האמורות).

בברכה,

רננה שחר
היועצת המשפטית
רשות התעופה האזרחית



From: yarkony@bezeqint.net <yarkony@bezeqint.net>
Sent: Monday, April 11, 2022 5:59 PM
To: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>
Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

הי,

נראה לי בתחילה שמבחינתכם הדברים פשוטים למדי...

חג שמייח.

*Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.*



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על הסביבה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

From: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Sent: Monday, April 11, 2022 3:26 PM
To: 'yarkony@bezeqint.net' <yarkony@bezeqint.net>
Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>
Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

אכן, ידוע לי
נשתדל להשיב לפני חופש החג אך לא בטוח שנספיק
בברכה וחג פסח כשר ושמח

רננה שחר, עו"ד
היועצת המשפטית
רשות התעופה האזרחית





powered by admail

From: yarkony@bezeqint.net [<mailto:yarkony@bezeqint.net>]

Sent: Sunday, April 10, 2022 6:30 PM

To: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>

Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>

Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

הי,

עודינו ממתינים.

תודה!

*Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.*



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel

Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789

&

23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel

Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276

E-Mail yarkony@bezeqint.net

⚠️
This E-mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על הסביבה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

From: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>

Sent: Tuesday, March 29, 2022 1:04 PM

To: yarkony@bezeqint.net

Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>

Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

שלום נרי

מאשרת קבלת פנייתך

אשיב לה לאחר שאבחן אותה

בברכה



From: yarkony@bezeqint.net <yarkony@bezeqint.net>
Sent: Tuesday, March 29, 2022 10:55 AM
To: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>
Subject: RE: שאלות לגבי תעודת רעש

שלום רננה,

להלן התייחסותי, בדיוק כפי סדר דבריך (התייחסות הח"מ הנה באדום, למען הנוחיות):

ראשית אזכיר כי מכתבו הפנימי של מר שאול פסקל צורף למכתבה של גבי מנדיל, היועצת המקצועית של מנהל רת"א, מיום 10/3/22 לראש עיריית הרצליה, ראש המועצה המקומית כפר שמריהו וראש עיריית רעננה, ובו מענה לטענות שונות בעניין הגבלות רעש בשדה התעופה הרצליה.

1. ראשית, נבקש לדעת באיזה תחום הגב' מנדיל, שחתומה על מענה בשם שרת התחבורה היא "יועצת מקצועית" (האם ברעש מטוסים, במבצעים, או בחקיקה...?). מעבר לכך, מרגע שצורף המכתב של מר פסקל (מ-2014..?) כאסמכתא לכאורה למענה, 'אבד' לו ה'סטטוס' של "מכתב פנימי".

כפי שהוסבר בסעיפים 5 ו-6 למכתבה של גבי מנדיל, לפי סעיף 64 לחוק הטיס ולפי תקנה 3(א) לתקנות הטיס (רעש כלי טיס), התשל"ז – 1977, חובת תעודת רעש חלה רק לגבי כלי טיס שקיימים לגביהם כללי רישוי רעש בכרך הראשון לנספח 16 לאמנה.

2. זה לא 'מדויק'.

3. להלן הנוסח של סעיף 64 לחוק: "לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה שניתנה לפי סעיף זה, המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – דירוג הרעש), ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה";

4. מלים אחרות – אם אין תעודת רעש (המאשרת את הדירוג בהתאם וגו'...), כי אז אסור להפעיל את כלי הטיס.

5. להשלמת התמונה מצוין כי: "השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם, בהתאם להוראות האמנה האמורות".

6. ומה קבע השר בתקנות (בנוגע למטוסים ברישום ישראלי): "לא יפעיל אדם כלי טיס שלגביו קיימים כללי רישוי רעש בחלק וו לכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, בישראל, אליה או ממנה, אלא אם כן ניתנה לגביו תעודת רעש לפי תקנות אלה".

7. התקנה מנוסחת באופן שונה מן האמור בחוק, כך שאם היו קוראים אותה במנותק מן הסעיף המסמך ניתן היה אולי לקבל את פרשנותך באופן סמנטי (להבדיל מהמהות). דא עקא ופרשנותך לא רק בעייתית מבחינה מהותית, שכן היא מאפשרת להפעיל בישראל מטוסים ישראליים שאין לגביהם סטנדרטים באשר לאופן קביעת רמת הרעש (בנספח), בלא כל מגבלה, אלא שהשר קבע במפורש בהמשך לאותה התקנה גם אילו מטוסים כן יוחרגו, ואלו הם: "תקנת משנה (א) לא תחול על כלי טיס – (1) בעל תעודת כושר טיסה

לשימוש ניסיוני לפי תקנה 84 לתקנות התיעוד; (2) שקיבל הרשאה מיוחדת לטיסה לצורך ביצוע טיסות ניסוי לאחר ייצור לפי תקנה 87(א)(3) לתקנות התיעוד. "הא ותו לא".
8. ולכן, גם משפטית (ולא רק מהותית) מ'כלל הלאו נשמע ההן'. אין כל החרגה/פטור/אי תחולה למטוסים שהנספח אינו מגדיר כיצד לקבוע את רמת הרעש שהם מייצרים. ודוק – הנספח גם הוא לא פטר ו/או החרג אותם, וגם לו עשה כן, ממילא זו אינה לשון החוק בישראל, שהיא ורק היא הקובעת לענייננו.

אבהיר כי על פי תקנה 3(א) האמורה, ככל שקיימים כללי רישוי רעש, הרי שלשם קבלת תעודת רעש ניתן להוכיח עמידה בהם לפי חלק 36 לפ.א.ר.

9. וגם זה לא 'מדויק'.

10. הבהרתך נוגעת לחלקה השני של התקנה העוסק במטוסים שאינם (!) ברישום ישראלי: "או לפי דיני מדינת חוץ שבה רשום כלי הטיס והעונים על הוראות נספח 16 לאמנה, או על הוראות חלק 36 לפ.א.ר."

לעומת זאת, ככל שלא קיימים כללי רישוי רעש בנספח 16 לאמנה, ממילא אין חובת תעודת רעש, הוראות הפ.א.ר אינן רלבנטיות ואין כל צורך בהחרגה (כלשונך) של כלי טיס שהחובה לא חלה לגביהם מלכתחילה.

11. מסקנתך זו, כי אין צורך בהחרגה (ואם תרצי 'היעדר תחולה' כלשון סעיף 64 לחוק הטיס), היות והחובה אינה חלה באמנה מלכתחילה - אינה נכונה איפוא, שכן היעדר פירוט באשר לאופן חישוב הרעש למטוסים מסויימים בנספח, מבלי שהוא פוטר/מחרג מטוס כלשהו מעצם החובה, אינו מעיד ו/או משליך ובוודאי שאינו מוציא מתחולת החובה לעצם קיומה של תעודת רעש, את אותם המטוסים הרשומים ופועלים בישראל רק מכוח חוק הטיס. ודוק – גם לו קבע הנספח כך, הרי שממילא נדרשת היתה חקיקה ישראלית תואמת. דא עקא, ואין, לא את זה ולא את זה.

12. מה שבהחלט נכון בדבריך הוא ש: "הוראות הפ.א.ר אינן רלבנטיות"...

מכתבו הפנימי של מר פסקל צורף ככלי עזר במטרה לסייע לראשי הרשויות להבין לגבי אילו קטגוריות של כלי טיס אין כללי רישוי רעש (ממילא לא נדרשת לגביהם תעודת רעש כפי שהוסבר במכתבה של גבי מנדיל ומוסבר בזאת פעם נוספת).

13. מדובר כאמור במסמך שחדל להיות 'פנימי', והגדרתו כ"כלי עזר במטרה לסייע לראשי הרשויות" לאור המפורט לעיל, היא (בקורטוב של הומר) - אירונית משהו...

במענה לבקשתך מיום 13/3/22, מר פסקל שלח לך קישור המאפשר עיון בנספח עצמו (כרך 1 לנספח 16 לאמנה) ללא צורך בתיווך של רתי"א.

14. בקשתינו היתה להפנותינו לסעיפים הקונקרטיים המאוששים את דבריו ולא לנספח בכללותו. ומה נראה לך, שאין לנו אותו..?

15. ואגב, זו התמונה המתקבלת בלחיצה על הלינק. לידיעה.



בהתאם לסעי' 8(4) לחוק חופש המידע די בכך.

16. כשכתוב בתקנות: "נספח 16 לאמנה כמשמעותה בחוק הטיס, 1927, על תיקוניו, אם ישראל הודיעה לארגון על הצטרפותה לתיקונים אלה, שעותק ממנו מופקד לעיון במינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה"; אין כל מקום והצדקה להפניה לחוק חופש המידע. לא זו תכליתו של החוק הנ"ל.

לפנים משורת הדין ובמטרה להקל על חיפוש אציין כי המענה לשאלתך מצוי בפרק 6 לנספח, סטנדרט 6.1:

6.1 Applicability

Note 1.— See also Chapter 1, 1.10, 1.11, 1.12 and 1.13.

Note 2.— See Attachment E for guidance on interpretation of these applicability provisions.

The Standards of this chapter shall be applicable to all propeller-driven aeroplanes, except those aeroplanes specifically designed and used for aerobatic, agricultural or firefighting purposes, having a maximum certificated take-off mass not exceeding 8 618 kg for which either:

- a) the application for the Type Certificate was submitted on or after 1 January 1975 and before 17 November 1988, except for derived versions for which the application for certification of the change in type design was submitted on or after 17 November 1988, in which case the Standards of Chapter 10 apply; or
- b) a certificate of airworthiness for the individual aeroplane was first issued on or after 1 January 1980.

17. מודה לך על ההפניה לסעיף עליו הסתמכת. מה שכתוב בסעיף זה (בתרגום חופשי) הוא שהסטנדרטים (לקביעת מגבלות הרעש) בפרק זה תחולנה על כל המטוסים מונעי הפרופלור, חוץ מאלה שתוכננו/עוצבו במיוחד לאווירובטיקה, לשימוש חקלאי או למטרות כיבוי אש, שמשקלם פחות מ 8618 ק"ג, אשר... (וכאן מופיעים מועדי TC ו/או COA).

18. מה שלא כתוב הוא, שמטוסים מונעי פרופלור אשר משקלם מתחת 8618 ק"ג (וזה די כבד...), אשר חורגים ממועדי ה-TC ו/או ה-COA הנקובים בסעיף, פטורים מכל מגבלת רעש ורשאים לייצר רעש ללא כל מגבלה, כפי פרשנותך, עד כדי פירוק האגזוסט פשיטא (מה שמוריד משקל, מעלה הספק ומגביר את הבטיחות), ואיך זיל גמור...

19. לא למותר לציין שהחרגה/פטור שכאלה ממילא גם לא נזכרים כאמור בחקיקה הישראלית, שנזכיר - היא ורק היא הקובעת.

נודה להתייחסותך העניינית.

בברכה,

Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על הסביבה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אינך זקוק לו מודפס

From: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Sent: Thursday, March 24, 2022 11:31 AM
To: 'yarkony@bezeqint.net' <yarkony@bezeqint.net>
Cc: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>
Subject: שאלות לגבי תעודת רעש

שלום עו"ד ירקוני,

ראשית אזכיר כי מכתבו הפנימי של מר שאול פסקל צורף למכתבה של גבי מנדיל, היועצת המקצועית של מנהל רת"א, מיום 10/3/22 לראש עיריית הרצליה, ראש המועצה המקומית כפר שמריהו וראש עיריית רעננה, ובו מענה לטענות שונות בעניין הגבלות רעש בשדה התעופה הרצליה.

כפי שהוסבר בסעיפים 5 ו-6 למכתבה של גבי מנדיל, לפי סעיף 64 לחוק הטיס ולפי תקנה 3(א) לתקנות הטיס (רעש כלי טיס), התשל"ז – 1977, חובת תעודת רעש חלה רק לגבי כלי טיס שקיימים לגביהם כללי רישוי רעש בכרך הראשון לנספח 16 לאמנה.

אבהיר כי על פי תקנה 3(א) האמורה, ככל שקיימים כללי רישוי רעש, הרי שלשם קבלת תעודת רעש ניתן להוכיח עמידה בהם לפי חלק 36 לפ.א.ר.

לעומת זאת, ככל שלא קיימים כללי רישוי רעש בנספח 16 לאמנה, ממילא אין חובת תעודת רעש, הוראות הפ.א.ר אין רלבנטיות ואין כל צורך בהחרגה (כלשונוך) של כלי טיס שהחובה לא חלה לגביהם מלכתחילה.

מכתבו הפנימי של מר פסקל צורף בכלי עזר במטרה לסייע לראשי הרשויות להבין לגבי אילו קטגוריות של כלי טיס אין כללי רישוי רעש (ממילא לא נדרשת לגביהם תעודת רעש כפי שהוסבר במכתבה של גבי מנדיל ומוסבר בזאת פעם נוספת).

במענה לבקשתך מיום 13/3/22, מר פסקל שלח לך קישור המאפשר עיון בנספח עצמו (כרך 1 לנספח 16 לאמנה) ללא צורך בתיווך של רת"א.

בהתאם לסעי' 8(4) לחוק חופש המידע די בכך.

לפנים משורת הדין ובמטרה להקל על חיפושך אציין כי המענה לשאלתך מצוי בפרק 6 לנספח, סטנדרט 6.1 :

6.1 Applicability

Note 1.— See also Chapter 1, 1.10, 1.11, 1.12 and 1.13.

Note 2.— See Attachment E for guidance on interpretation of these applicability provisions.

The Standards of this chapter shall be applicable to all propeller-driven aeroplanes, except those aeroplanes specifically designed and used for aerobatic, agricultural or firefighting purposes, having a maximum certificated take-off mass not exceeding 8 618 kg for which either:

- a) the application for the Type Certificate was submitted on or after 1 January 1975 and before 17 November 1988, except for derived versions for which the application for certification of the change in type design was submitted on or after 17 November 1988, in which case the Standards of Chapter 10 apply; or
- b) a certificate of airworthiness for the individual aeroplane was first issued on or after 1 January 1980.

בברכה,

רננה שחר, עו"ד
היועצת המשפטית
רשות התעופה האזרחית



From: yarkony@bezeqint.net <yarkony@bezeqint.net>
Sent: Wednesday, March 23, 2022 5:17 PM
To: רננה שחר <levyr@mot.gov.il>
Subject: FW:

הי,

מעביר לך לבקשת אבישי.

תודה!

*Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.*



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על המייל! אגא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

From: yarkony@bezeqint.net <yarkony@bezeqint.net>
Sent: Wednesday, March 23, 2022 5:14 PM
To: 'שאל פסקל' <pascals@mot.gov.il>
Cc: 'אבישי פדהצור' <pedahzura@mot.gov.il>; 'Baruch Bloch' <blochb@mot.gov.il>
Subject: RE:

שלום רב,

תודה על המענה.

אין כאן שום 'סוגיה משפטית', אלא אך בקשה לפנות אותי לסעיף המחריג את "קבוצה ג" הנזכרת במסמך המצ"ב, מהצורך בתעודת רעש (מטוסים עם פרופלור מתחת ל 8418 ק"ג).

פשוט, קצר וענייני.

תודה!!

(והיועמ"ש לך ממילא מכותב)

Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על הסביבה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

From: 'שאל פסקל' <pascals@mot.gov.il>
Sent: Wednesday, March 23, 2022 3:55 PM
To: yarkony@bezeqint.net
Cc: 'אבישי פדהצור' <pedahzura@mot.gov.il>; Baruch Bloch <blochb@mot.gov.il>
Subject: RE:

שלום רב,

המידע המבוקש מופיע ב Annex 16 Vol1 של אמנת ICAO .
להלן לינק. יש להשלים הליך רישום קצר.

<https://elibrary.icao.int/home>

ניתן לקרוא אבל אין אפשרות להוריד את המסמך .

לעצם העניין מדובר בתקני רישוי רעש לכלי טייס שעבורם בהתאם לסעיף 3 –תקנות הטייס (רעש כלי טייס תשל"ז, 1977)
נדרשת תעודת רעש כפי שרשום במסמך שהגיע לידך.

Saul Pascal
CAAI Project Certification Manager
A/C Systems Engineering
e-mail: pascals@mot.gov.il
phone: +972-50-6212864

From: yarkony@bezeqint.net [<mailto:yarkony@bezeqint.net>]
Sent: Wednesday, March 16, 2022 2:26 PM
To: שאול פסקל <pascals@mot.gov.il>
Subject: RE:

הי,
תזכורת.
תודה!!

*Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.*



7 Menahem Begin Blvd., Givor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

תקף:
This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על המכילה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

From: yarkony@bezeqint.net <yarkony@bezeqint.net>
Sent: Sunday, March 13, 2022 6:14 PM
To: 'pascals@mot.gov.il' <pascals@mot.gov.il>
Subject:

שלום רב,

הועבר לעיוני המסמך המצ"ב.


אודה לך באם תפנה אותי ספציפית ב ANNEX 16 וב FAR 36 לסעיפים המחריגים את "קבוצה ג" הנזכרת במסמך המצ"ב, מהצורך בתעודת רעש (מטוסים עם פרופלור מתחת ל 8418 ק"ג).

Avner (Nery) Yarkoni, Adv.
Aviation expert LLB. LLM.



7 Menahem Begin Blvd., Gibor Sport Building,
Ramat Gan 5268102 Israel
Tel - 972 (0) 3 6290780 Fax - 972 (0) 3 6290789
&
23 Maze St. Tel-Aviv 6521403 Israel
Tel - 972 (0) 3 5254888 Fax - 972 (0) 3 5254901

Mobile -(00) 972 (0) 52 8422276
E-Mail yarkony@bezeqint.net

 This E-Mail may contain confidential and legally privileged information. If you are not the correct addressee or have received it in error, you are on notice of its status. Please notify me immediately by reply e-mail and then delete this message from your system. Copying or using it for any purpose, or disclosing its contents to any other person is not permitted. Thank you

שמור על הסביבה! אנא אל תדפיס מסמך זה על נייר אם אינך זקוק לו מודפס

Email secured by MOT Check Point

Email secured by MOT Check Point

ייפוי-כח

אני הח"מ עיריית הרצליה, עיריית רעננה, מועצה מקומית כפר שמריהו

ממנה בזה את עורך הדין ליאור כץ (להלן: "בא-כחי") להיות בא-כוחי במשפט של:

בג"ץ 2766/21 אגודת התעופה הכללית בישראל נגד המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים, בביהמ"ש העליון בירושלים

בעניין שדה התעופה הרצליה, ובהליכים משפטיים ותכנוניים בנושא שדה התעופה הרצליה

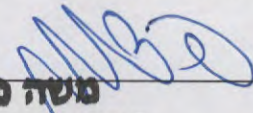
מבלי לפגוע בכלליות המינוי הנ"ל יהיה בא-כחי רשאי לעשות ולפעול בשמי ובמקומי בכל הפעולות הבאות, כולן ומקצתן הכל בקשר לעניין הנ"ל והנובע ממנו כדלקמן:

- 1) לחתום על ולהגיש כל תביעה או תביעה שכנגד, ו/או כל בקשה, הגנה, התנגדות, בקשה למתן רשות לערער, ערעור, הודעה, טענה, תובענה או כל הליך אחר הנוגע או הנובע מההליך הנ"ל ללא יוצא מן הכלל. ומבלי לפגוע באמור גם להודות ו/או לכפור בשמי במשפטים פליליים.
- 2) לחתום על ו/או לשלוח התראות נוטריוניות או אחרות, לדרוש הכרזת פשיטת רגל, או פרוק גוף משפטי ולעשות את כל הפעולות הקשורות והנובעות מהעניין הנ"ל.
- 3) לבקש ולקבל חוות דעת רפואית מכל רופא או מוסד או חוות דעת אחרת הנוגעת לעניין הנ"ל.
- 4) להופיע בקשר לכל אחת מן הפעולות הנ"ל בפני כל בתי המשפט, בתי דין למיניהם או מוסדות אחרים הן ממשלתיים והן אחרים עד לדרגה אחרונה.
- 5) למסור כל עניין הנוגע מן העניין האמור לעיל לבוררות ולחתום על שטר בוררין כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמועיל.
- 6) להתפשר בכל עניין הנוגע או הנובע מהעניינים האמורים לעיל לפי שיקול דעתו של בא-כחי ולחתום על פשרה כזו בבית המשפט או מחוצה לו.
- 7) לגבות את סכום התביעה או כל סכום אחר בכל עניין מהעניינים הנ"ל לרבות הוצאות בית משפט ושכר טרחת עו"ד, לקבל בשמי כל מסמך וחפץ ולתת קבלות ושחרורים כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמתאים.
- 8) להוציא לפועל כל פסק-דין או החלטה או צו, לדרוש צווי מכירה או פקודות מאסר, לעשות את כל הפעולות המותרות על-פי חוק ההוצאה לפועל.
- 9) לנקוט בכל הפעולות ולחתום על כל מסמך או כתב בלי יוצא מן הכלל אשר בא-כחי ימצא לנכון בכל עניין הנובע מהעניין הנ"ל.
- 10) להופיע בשמי וליצגני בפני רושם הקרקעות, בלשכת רישום מקרקעין, לחתום בשמי במקומי על כל בקשה, הצהרה ומסמכים אחרים למיניהם ולבצע בשמי כל עסקה (דיספוזיציה) המוכרת על-ידי החוק וליתן הצהרות, קבלות ואישורים ולקבל כל מסמך שאני רשאי לקבלו על-פי דין.
- 11) ליצגני ולהופיע בשמי בפני רושם החברות, רושם השותפויות, רושם העמותות, רושם המפלגות ורושם האגודות השיתופיות, לחתום בשמי ובמקומי על כל בקשה או מסמך אחר בקשר לרישום גוף משפטי, לטפל ברישומי או מחיקתו של כל גוף משפטי ולטפל בכל דבר הנוגע לו ולבצע כל פעולה בקשר לאותו גוף משפטי.
- 12) לטפל בשמי בכל הקשור לרישום פטנט, סימני סחר וכן בכל זכויות אחרות המוכרות על-ידי החוק.
- 13) לעשות את כל הצעדים שימצא לנכון ומועיל בקשר עם המשפט או עם ענייני הנ"ל והריני מאשר את מעשיו או מעשי ממלאי המקום בתוקף ייפוי-כח זה מראש.

המילים הבאות ביחיד תכלולנה את הרבים ולהפך.

ולראיה באתי על החתום, היום 2 בחודש מאי 2021.



חתימה: 
משה פזלון
ראש עיריית הרצליה

הנני מאשר את חתימת מרשי הנ"ל.

ליאור כץ, עורך-דין

ייפוי-כח

אני הח"מ עיריית הרצליה, עיריית רעננה, מועצה מקומית כפר שמריהו

ממנה בזה את עורך הדין ליאור כץ (להלן: "בא-כחי") להיות בא-כחי במשפט של:

בג"ץ 2766/21 אגודת התעופה הכללית בישראל נגד המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים, בבית המשפט העליון בירושלים

בעניין שדה התעופה הרצליה, ובהליכים משפטיים ותכנוניים בנושא שדה התעופה הרצליה

- 1) מבלי לפגוע בכלליות המינוי הנ"ל יהיה בא-כחי רשאי לעשות ולפעול בשמי ובמקומי בכל הפעולות הבאות, כולן ומקצתן הכל בקשר לעניין הנ"ל והנובע ממנו כדלקמן:
לחתום על ולהגיש כל תביעה או תביעה שכנגד, ו/או כל בקשה, הגנה, התנגדות, בקשה למתן רשות לערער, ערעור, הודעה, טענה, תובענה או כל הליך אחר הנוגע או הנובע מההליך הנ"ל ללא יוצא מן הכלל. ומבלי לפגוע באמור גם להודות ו/או לכפור בשמי במשפטים פליליים.
- 2) לחתום על ו/או לשלוח התראות נוטריוניות או אחרות, לדרוש הכרזת פשיטת רגל, או פרוק גוף משפטי ולעשות את כל הפעולות הקשורות והנובעות מהעניין הנ"ל.
- 3) לבקש ולקבל חוות דעת רפואית מכל רופא או מוסד או חוות דעת אחרת הנוגעת לעניין הנ"ל.
- 4) להופיע בקשר לכל אחת מן הפעולות הנ"ל בפני כל בתי המשפט, בתי דין למיניהם או מוסדות אחרים הן ממשלתיים והן אחרים עז לדרגה אחרונה.
- 5) למסור כל עניין הנוגע מן העניין האמור לעיל לבוררות ולחתום על שטר בוררין כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמועיל.
- 6) להתפשר בכל עניין הנוגע או הנובע מהעניינים האמורים לעיל לפי שיקול דעתו של בא-כחי ולחתום על פשרה כזו בבית המשפט או מחוצה לו.
- 7) לגבות את סכום התביעה או כל סכום אחר בכל עניין מהעניינים הנ"ל לרבות הוצאות בית משפט ושכר טרחת עו"ד, לקבל בשמי כל מסמך וחפץ ולתת קבלות ושחרורים כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמתאים.
- 8) להוציא לפועל כל פסק-דין או החלטה או צו, לדרוש צווי מכירה או פקודות מאסר, לעשות את כל הפעולות המותרות על-פי חוק ההוצאה לפועל.
- 9) לנקוט בכל הפעולות ולחתום על כל מסמך או כתב בלי יוצא מן הכלל אשר בא-כחי ימצא לנכון בכל עניין הנובע מהעניין הנ"ל.
- 10) להופיע בשמי וליצגני בפני רושם הקרקעות, בלשכת רישום מקרקעין, לחתום בשמי במקומי על כל בקשה, הצהרה ומסמכים אחרים למיניהם ולבצע בשמי כל עסקה (זיספוזיציה) המוכרת על-ידי החוק וליתן הצהרות, קבלות ואישורים ולקבל כל מסמך שאני רשאי לקבלו על-פי דין.
- 11) ליצגני ולהופיע בשמי בפני רשם החברות, רשם השותפויות, רשם העמותות, רשם המפלגות ורשם האגודות השיתופיות, לחתום בשמי ובמקומי על כל בקשה או מסמך אחר בקשר לרישום גוף משפטי, לטפל ברישומו או מחיקתו של כל גוף משפטי ולטפל בכל דבר הנוגע לו ולבצע כל פעולה בקשר לאותו גוף משפטי.
- 12) לטפל בשמי בכל הקשור לרישום פטנט, סימני סחר וכן בכל זכויות אחרות המוכרות על-ידי החוק.
- 13) לעשות את כל הצעדים שימצא לנכון ומועיל בקשר עם המשפט או עם ענייני הנ"ל והריני מאשר את מעשיו או מעשי ממלאי המקום בתוקף ייפוי-כח זה מראש.

המילים הבאות ביחיד תכלולנה את הרבים ולהפך.

ולראיה באתי על החתום, היום 2 בחודש מאי 2021.

יוסי מזרחי, ד"ר
גזבר
עיריית רעננה



חתימה:

הנני מאשר את חתימת מרשי הנ"ל.

ליאור כץ, עורך-דין

ייפוי-כח

אני הח"מ עיריית הרצליה, עיריית רעננה, מועצה מקומית כפר שמריהו

ממנה בזה את עורך הדין ליאור כץ (להלן: "בא-כחי") להיות בא-כוחי במשפט של:

בג"ץ 2766/21 אגודת התעופה הכללית בישראל נגד המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים, בבית המשפט העליון בירושלים

בעניין שדה התעופה הרצליה, ובהליכים משפטיים ותכנוניים בנושא שדה התעופה הרצליה

מבלי לפגוע בכלליות המינוי הנ"ל יהיה בא-כחי רשאי לעשות ולפעול בשמי ובמקומי בכל הפעולות הבאות, כולן ומקצתן הכל בקשר לעניין הנ"ל והנובע ממנו כדלקמן:

- 1) לחתום על ולהגיש כל תביעה או תביעה שכנגד, ו/או כל בקשה, הגנה, התנגדות, בקשה למתן רשות לערער, ערעור, הודעה, טענה, תובענה או כל הליך אחר הנוגע או הנובע מההליך הנ"ל ללא יוצא מן הכלל. ומבלי לפגוע באמור גם להודות ו/או לכפור בשמי במשפטים פליליים.
- 2) לחתום על ו/או לשלוח התראות נוטריוניות או אחרות, לדרוש הכרות פשיטת רגל, או פרוק גוף משפטי ולעשות את כל הפעולות הקשורות והנובעות מהעניין הנ"ל.
- 3) לבקש ולקבל חוות דעת רפואית מכל רופא או מוסד או חוות דעת אחרת הנוגעת לעניין הנ"ל.
- 4) להופיע בקשר לכל אחת מן הפעולות הנ"ל בפני כל בתי המשפט, בתי דין למיניהם או מוסדות אחרים הן ממשלתיים והן אחרים עד לדרגה אחרונה.
- 5) למסור כל עניין הנוגע מן העניין האמור לעיל לבוררות ולחתום על שטר בוררין כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמועיל.
- 6) להתפשר בכל עניין הנוגע או הנובע מהעניינים האמורים לעיל לפי שיקול דעתו של בא-כחי ולחתום על פשרה כזו בבית המשפט או מחוצה לו.
- 7) לגבות את סכום התביעה או כל סכום אחר בכל עניין מהעניינים הנ"ל לרבות הוצאות בית משפט ושכר טרחת עו"ד, לקבל בשמי כל מסמך וחפץ ולתת קבלות ושחרורים כפי שבא-כחי ימצא לנכון ולמתאים.
- 8) להוציא לפועל כל פסק-דין או החלטה או צו, לדרוש צווי מכירה או פקודות מאסר, לעשות את כל הפעולות המותרות על-פי חוק ההוצאה לפועל.
- 9) לנקוט בכל הפעולות ולחתום על כל מסמך או כתב בלי יוצא מן הכלל אשר בא-כחי ימצא לנכון בכל עניין הנובע מהעניין הנ"ל.
- 10) להופיע בשמי וליצגני בפני רושם הקרקעות, בלשכת רישום מקרקעין, לחתום בשמי במקומי על כל בקשה, הצהרה ומסמכים אחרים למיניהם ולבצע בשמי כל עסקה (דיספוזיציה) המוכרת על-ידי החוק וליתן הצהרות, קבלות ואישורים ולקבל כל מסמך שאני רשאי לקבלו על-פי דין.
- 11) ליצגני ולהופיע בשמי בפני רושם החברות, רושם השותפויות, רושם העמותות, רושם המפלגות ורושם האגודות השיתופיות, לחתום בשמי ובמקומי על כל בקשה או מסמך אחר בקשר לרישום גוף משפטי, לטפל ברישומי או מחיקתו של כל גוף משפטי ולטפל בכל דבר הנוגע לו ולבצע כל פעולה בקשר לאותו גוף משפטי.
- 12) לטפל בשמי בכל הקשור לרישום פטנט, סימני סחר וכן בכל זכויות אחרות המוכרות על-ידי החוק.
- 13) לעשות את כל הצעדים שימצא לנכון ומועיל בקשר עם המשפט או עם ענייני הנ"ל והריני מאשר את מעשיו או מעשי ממלאי המקום בתוקף ייפוי-כח זה מראש.

המילים הבאות ביחיד תכלולנה את הרבים ולהפך.



ולראיה באתי על החתום, היום

חתימה: _____
כפר שמריהו המועצה המקומית קורשיא

הנני מאשר את חתימת מרשי הנ"ל.

ליאור כץ, עורך-דין

יפוי כוח

בהמשך ליפוי הכוח מיום 2/5/21 אשר ניתן באמצעות עו"ד ליאור כץ, ולבקשת יועמ"ש רת"א, אני הח"מ מוסמך מטעם מועצה מקומית כפר שמריהו, ת.ז. 067432534 60/20
ממנה בזה שוב ובאופן ישיר את עוה"ד אבנר (נרי) ירקוני, מרח' מוא"ה 23 תל אביב, להיות בא כוחי בכל הנוגע לרעש מטוסים בכלל ומש"ת הרצליה בפרט. מבלי לפגוע בכלליות המינוי הנ"ל יהיה בא כוחי רשאי לעשות ולפעול בשמי ובמקומי בכל הפעולות הבאות, כולן או מקצתן הכל בקשר לעניין הנ"ל והנובע ממנו כדלקמן:

- 1 לפנות לרשויות המדינה, לחתום על ולהגיש כל עתירה, תביעה או תביעה שכנגד ו/או כל בקשה, הגנה, התנגדות, בקשה למתן רשות לערער, ערעור, דיון נוסף, הודעה, טענה, תובענה או כל הליך אחר הנוגע או הנובע מהליך הנ"ל ללא יוצא מן הכלל.
- 2 להזמין עדים, למנות מומחים, ולעשות כל הפעולות לפי תקנות סדרי הדין הקיימים כיום ושיהיו קיימים בעתיד, או פעולות בתוקף כל חוק או פרוצדורה אחרת.
- 3 להופיע בקשר לכל אחת מהפעולות הנ"ל בפני כל בתי המשפט, בתי דין למיניהם או מוסדות אחרים הן ממשלתיים והן אחרים.
- 4 למסור כל עניין הנוגע או הנובע מעניין האמור לעיל לבוררות ולחתום על שטר בוררות כפי שבא כוחי ימצא לנכון ולמועיל. להתפשר בכל עניין הנוגע או הנובע מהעניינים האמורים לעיל לפי שיקול דעתו של בא כוחי ולחתום על פשרה כזו בבית המשפט או מחוצה לו.
- 5 לגבות את סכום התביעה או כל סכום אחר בכל עניין מהעניינים הנ"ל לרבות הוצאות בית משפט ושכר טרחת עי, לקבל בשמי כל מסמך וחפץ ולתת קבלות ושחרורים כפי שבא כוחי ימצא לנכון ולמתאים.
- 6 להוציא לפועל כל פס"ד או החלטה או צו, לדרוש צווי מכירה או פקודות מאסר ולעשות כל הפעולות המותרות עפ"י חוק ההוצאה לפועל.
- 7 לנקוט בכל הפעולות ולחתום על כל מסמך או כתב בלי יוצא מן הכלל אשר בא כוחי ימצא לנכון בכל עניין הנובע מהעניין הנ"ל.
- 8 להעביר יפוי כוח זה על כל הסמכויות שבו או חלק מהן לעו"ד אחר עם זכות העברה לאחרים, לפטרם ולמנות אחרים במקומם ולנהל את עניני הנ"ל לפי ראות עיניו ובכלל לעשות את כל הצעדים שימצא לנכון ומועיל בקשר עם המשפט או עם עניני הנ"ל, והגני מאשר את מעשיו או מעשי ממלאי המקום בתוקף יפוי כוח זה מראש.

המילים דלעיל ביחיד תכלולנה את הרבים ולהפך.

ולראיה באתי על היתום, היום 27/4/22

הגני מאשר את חתימת מרשי הנ"ל.

סדר' אשיא
ראש המועצה המקומית
כפר שמריהו

נרי' ירקוני אבנר
ת.ז. 14005

עורך הדין