



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים בעניינים מינהליים

ע"מ 3882/04

לפני: כבוד הנשיאה (בדימו') ד' ביניש
כבוד השופטת מ' נאור
כבוד השופטת ע' ארבל

המערערת: עיריית הרצליה

נגד

המשיבה: אויה נתיבי אויר בע"מ

המתייצב בהליך: היועץ המשפטי לממשלה

ערעור על פסק-דינו של בית המשפט המחוזי בתל-אביב
מיום 15.03.2004 בתיק עת"מ 1584/03 שניתן על ידי
כבוד השופטת ד' פלפל

תאריך הישיבה: ב' בטבת התשס"ה (14.12.2004)

ישיבות תזכורת בדרך יחיד: י"ח באלול התשס"ה (22.09.2005)
י"ג באב תשס"ו (07.08.2006)

בשם המערערת: עו"ד רענן הר-זהב; עו"ד ליאור כץ

בשם המשיבה: עו"ד שלומית ארליך; עו"ד דוד ורשאי;
עו"ד אפרת אלפרון; עו"ד אוהד שני

בשם היועץ המשפטי לממשלה: עו"ד אורית קורן; עו"ד אורי קידר

פסק דין

הנשיאה (בדימו') ד' ביניש:

1. ערעור זה הוגש על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים (עת"מ 1584/03, השופטת ד' פלפל), והונח על שולחננו לפני זמן רב. המתנו עם ההכרעה בו כדי שיימצא פתרון מעשי למצב שנוצר

בשדה התעופה בהרצליה (להלן: שדה התעופה או השדה), ביחס לפעילות המשיבה – ואחרים – במקום. בפסק הדין נשוא הערעור הורה בית המשפט קמא למערערת, עיריית הרצליה (להלן: המערערת), לאפשר למשיבה להמשיך ולקיים את עסקיה בשדה התעופה בהרצליה במתכונת בה התנהלו כמשך שנים, וזאת עד ליום 1.6.2004 או עד להשלמת התוכנית שתתיר שימוש בשטח לעסקי המשיבה או עד למציאת מקום חלופי לעסק שהיא מנהלת, הכל לפי המועד המאוחר יותר.

רקע כללי בתמצית

2. המשיבה הפעילה מזה עשרות שנים בית ספר לטיסה ועסק לתיקון והשכרת מטוסים בשדה התעופה הרצליה, שדה תעופה אזרחי אשר הוקם בשנת 1950. כשני שלישים משטחו של שדה התעופה נמצאים בתחום שיפוטה של המערערת וכשליש משטחו מצוי בתחום שיפוטה של המועצה המקומית כפר שמריהו. ההיסטוריה של שדה התעופה וההליכים הקודמים שהתקיימו בעניינו פורטו בהרחבה בפסק דיננו בבג"ץ 5598/00 עיריית הרצליה נ' רשות שדות התעופה בישראל, פ"ד נז(3) 883 (2003) (להלן: פרשת עיריית הרצליה), ונתזור על עיקרי הדברים.

שדה התעופה הוקם באזור חקלאי ומאז הקמתו הוא פועל ללא הסדר תכנוני. ראשיתו של השדה כמנחת עפר קטן למטוסים קלים, אשר חלק ניכר מהטיסות שהמריאו ונחתו בו נועדו לצרכים חקלאיים. במהלך השנים התרחב השדה והתרחבה הפעילות בו. במקביל, הועברו מרבית הטיסות למטרות חקלאיות לאתרים חלופיים. בעת מתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה שימש השדה כשדה התעופה המרכזי של התעופה האזרחית בתוך ישראל והתבצעו בו עשרות המראות ונחיתות מדי יום. עם השנים השתנה אף ייעודן ואופיין של הטיסות בשדה, והיום עיקר הפעילות המתבצעת בשדה היא של בתי ספר ללימוד טיס המקיימים בו טיסות אימון, לצד פעילות מסוקים ופעילות טיס פרטית אחרת. על היקף תפקודו של השדה כיום אין לנו מידע ושאלה זו לא עלתה במסגרת התיק שלפנינו. נציין רק כי התפתחות שדה התעופה, במקביל להתרחבות שכונות המגורים סביבו, יצרו בעיות הנוגעות לבטיחות ולרעש. בעיות אלו הביאו לשורת מאבקים שניהלו התושבים המתגוררים בקרבת השדה, אשר נועדו להביא לסגירת השדה ולהגבלת פעילות הטיסה המתבצעת בו.

בשנת 2000 אישרה הממשלה את החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבניה, לפיה נכלל שדה התעופה בתכנית המיתאר הארצית לתפישת שדות התעופה - תמ"א 15 (להלן: תמ"א 15). בין היתר, מתירה תמ"א 15 לעשות בשטח שדה התעופה

שימושים שונים, ובהם שימושים התואמים את עיסוקי המשיכה. יצוין כי תמ"א 15 אושרה בשלב הראשון כתכנית שלד להכנת תכניות לשדות התעופה, ובגדרה ניתנה מערכת אחידה של הנחיות להכנת תכניות מיתאר מקומיות ומפורטות. כן נקבע בתמ"א כי תוכנה תכניות מפורטות לגבי כל שדה ושדה בנפרד, וכי לאחר אישורה של התמ"א יהיה ניתן להוסיף, או לגרוע, שדות תעופה מהסוג ששדה התעופה דנן נמנה עליו בתוך תקופה של שלוש שנים, לאחר התייעצות עם מוסדות התכנון הרלוונטיים.

3. בעקבות אישורה של תמ"א 15, הגישו המערערת כהליך רכאן ועותרים נוספים את העתירות נשוא פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, בהן התבקש בית משפט זה להורות על הפסקת הפעילות האווירית בשדה, על סגירתו ועל העתקתו לאתר חלופי. בבג"ץ 5598/00 נטען כי הרשויות המפקדות על פעילות שדה התעופה פועלות שלא כדין בכך שהן מתירות את המשך פעולתו של השדה. זאת, לנוכח מפגעי הרעש והסכנות הבטיחותיות שבפעילותו של השדה בלב אזור מיושב בצפיפות ולנוכח המלצות של גורמים מקצועיים להעתיק את השדה לאתר אחר. בבג"ץ 5744/00, שהוגש עימו, נתקפה ההחלטה להותיר את שדה התעופה במסגרת תמ"א 15.

4. בפסק הדין שניתן בעתירות אלה ניצבנו בפני מציאות מורכבת, כאשר מצד אחד ההסדר התכנוני הנוגע לשדה אינו שלם ומן הצד השני מדובר בשדה הפעיל מזה שנים רבות אשר המדינה ציינה בפנינו כי לא ניתן להציע לו בשלב זה פתרון חלופי. על רקע נסיבות מורכבות אלה, קבענו כי חרף הקשיים הטמונים בהותרת המצב הקיים בשדה התעופה לטווח הארוך, ונוכח הקושי באיתור חלופה הולמת, יש לאפשר המשך פעילות של תעופה אזרחית במתכונת מצומצמת בשדה התעופה, עד להשלמת ההליכים התכנוניים בשטח, ובעיקר קבענו כי יש לפעול לצמצום טיסות ההדרכה המתקיימות בו. כן קבענו כי עד ליום 1.6.2004 יקבעו כללים חדשים להפעלת השדה. בנוסף, קבענו כי ההחלטה לכלול את שדה התעופה במסגרת תמ"א 15 אינה בלתי סבירה, שכן היא כפופה לאישורה של תכנית מפורטת שתוכן על ידי הוועדה המחוזית תוך תקופת זמן מוגבלת של שלוש שנים – תקופה שעמדה בפני סיום בעת מתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה. עם זאת, וכפי שנבהיר בהמשך, תוכנית זו טרם אושרה גם בחלוף כעשור. עוד צוין כי במועד כתיבת פסק הדין עסקו הרשויות המוסמכות בגיבושה של תכנית מפורטת לשדה התעופה ונקבע כי כל עוד מתקיימים הליכי תכנון, הגורמים המעוניינים יכולים להביא את דבריהם בפני גופי התכנון והבניה. לפיכך לא מצאנו להתערב בעבודת מוסדות התכנון.

ההליך שלפנינו

5. ההליך שלפנינו הוא תולדה של המציאות המורכבת הקיימת בשדה התעופה מזה שנים רבות, מציאות שבמובנים מסוימים, ובכורח אילוץ, זכתה לאישורו של בית המשפט במסגרת פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה. ביסוד הסוגיה הקונקרטית שלפנינו ניצבה דרישת המערערת להסדרת רשיון העסק של המשיבה, שהפעילה כאמור במשך שנים ארוכות בית ספר לטיסה ועסק לתיקון והשכרת מטוסים בשדה התעופה הרצליה. היסטוריית הסדר רשיון העסק של המשיבה הינה ארוכת שנים, ומן הנתונים שבפנינו עולה כי תחילתה עוד ביום 18.11.1996, עת פנתה המערערת אל המשיבה בבקשה להסדיר את רשיון העסק שלה המופעל בשדה התעופה. המשיבה לא הגישה בקשה כנדרש. והמערערת – עיריית הרצליה – נמנעה מלפעול בנדון. ביום 17.10.2002, לאחר הגשת העתירות בבג"ץ 5598/00 ובבג"ץ 5744/00 ובטרם ניתן בהן פסק הדין, פנתה המערערת אל המשיבה בדרישה להגיש בקשה לרשיון עסק, וזאת תוך 21 ימים. המשיבה לא הצליחה לעמוד במגבלת הזמן שהוקצבה לה וביום 16.12.2002 הוגש נגדה כתב אישום בגין עיסוק וניהול עסק טעון רישוי ללא רישיון.

ביום 28.5.2003, לאחר מתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, הגישה המשיבה בקשה לקבלת רישיון לעסק המופעל בשדה התעופה, אשר נדחתה על ידי המערערת ביום 17.7.2003. החלטת המערערת לדחות את בקשת המשיבה התבססה על שני נימוקים: האחד, העדר רישיונות בניה למבנים המופיעים בתכניות העסק; והשני, העדר התאמה בין פעילות העסק לבין תב"ע 253' המסווגת את האיזור בו מופעל העסק כאיזור חקלאי א'. נגד החלטת המערערת לסרב ליתן למשיבה רישיון עסק הגישה האחרונה עתירה לבית המשפט לעניינים מינהליים בתל-אביב-יפו – היא העתירה נשוא ערעור זה. בפסק דינו, לא מצא אמנם בית המשפט קמא להתערב בהחלטת המערערת שלא ליתן למשיבה רישיון עסק, אך קבע כאמור כי במצב הדברים הנוכחי, ונוכח קביעות פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה המורה על המשך הפעלתו – במתכונת מצומצמת – של השדה, על המערערת להמשיך להתיר את פעילותה של המשיבה, במגבלת המועדים שצוינה על-ידו, כמפורט לעיל.

6. המערערת ביקשה כי נורה על ביטול קביעה זו. ראשית, על-בסיס הטענה כי בית המשפט קמא חרג מסמכותו עת החל לברר עניין אשר תלוי ועומד במסגרת הליך פלילי בבית המשפט לעניינים מקומיים בהרצליה. שנית, כיוון שלא ניתן להתיר את המשך פעילות המשיבה בלא רישיון עסק כמתחייב מצו רישוי עסקים (עסקים טעוני

רישוי), התשנ"ה-1995. שלישית, כיוון שהסעד שהעניק למשיבה בית המשפט קמא חרג מהפלוגתאות שהוגדרו בעתירה, אשר כווננו נגד החלטת המערערת שלא ליתן למשיבה רישיון עסק. כן טענה המערערת כי בית המשפט קמא טעה בכך שקבע את שלושת התנאים להפסקת פעילותה של המשיבה בשדה התעופה כתנאים מצטברים ולא כחלופות, שכן בכך יהיה כדי להכשיר את המשך פעילות שדה התעופה בלא מגבלת זמן כלשהיא.

המשיבה מצידה ביקשה כי נדחה את הערעור. ראשית, נטען על-ידה כי העובדה לפיה המערערת הגישה נגדה כתב אישום בגין ניהול עסק ללא רישיון אינה גורעת מזכותה להגיש עתירה מינהלית נגד ההחלטה לסרב ליתן לה רישיון עסק. שנית, נטען כי צדק בית המשפט קמא עת קבע שהמערערת מנועה מלהפסיק את פעילות המשיבה בשדה התעופה, בשים לב לעובדה שמזה שנים רבות המערערת לא פעלה להסדרת רישיון העסק שלה, כך שעמידתה היום על דרישה זו כמוה כניסיון לעקוף את פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה. שלישית, נטען כי הסעד שהעניק בית המשפט אינו חורג מהפלוגתאות שהוגדרו בעתירה, שהתבסס על הטענה לפיה הסירוב ליתן למשיבה רישיון עסק משמעו סגירה בפועל של שדה התעופה.

7. הדיון הראשון בתיק זה התקיים בפנינו ביום 14.12.2004. נוכח נסיבותיו המורכבות של המקרה, המלצנו לצדדים להגיע להסדר שיביא לפתרון הסכסוך בלא צורך בהכרעה שיפוטית. ביום 21.2.2005 הודיעו הצדדים כי לאחר דין ודברים ממושך לא הגיעו להסדר. לאחר כל זאת, סברנו כי מן הראוי שאף היועץ המשפטי לממשלה יתייצב לדיון ויביע עמדתו, בין היתר כאשר ליחס בין הליך זה לפסק הדין שניתן בפרשת עיריית הרצליה.

עוד טרם נתקבלה תגובת היועץ המשפטי לממשלה, הוגשו לנו הודעות מעדכנות, מהן עלה כי נכון לתחילת שנת 2006 הייתה מצויה המשיבה בהליכי פירוק, ונראה היה שהן להלכה והן למעשה היא אינה פועלת עוד בשדה התעופה הרצליה. לפיכך, התבקשו הצדדים להודיע האם לא ראוי למחוק את הערעור בהינתן תשתית עובדתית זאת. הצדדים עמדו על קיומו של ההליך, ולפיכך שבנו וביקשנו את עמדת היועץ המשפטי לממשלה בסוגיה.

בסוף חודש מאי 2006 הוגשה עמדת היועץ המשפטי לממשלה באשר לאינטרס הציבורי ביחס למצב החוקי השורר עקב פעילות הגופים השונים במתחם שדה התעופה בהרצליה. בתמצית, עמדת היועץ המשפטי לממשלה הינה כי משקבע בית המשפט

העליון בפסק דינו בפרשת עיריית הרצליה כי שדה התעופה ימשיך לפעול במגבלות מסוימות הרף היותו לא מוסדר תכנונית, לא ניתן למנוע את פעילות המשיבה מהנימוק של הפרת דיני התכנון והבנייה, ומכאן שפסק הדין שניתן על-ידי בית המשפט קמא מוצדק. לצד זאת, ציין היועץ המשפטי לממשלה כי אין מקום ליתן למשיבה רשיון עסק, אף כי המשך פעילותה צריך להיות כפוף לעמידה בתנאים שיקבעו לצורך הבטחת מטרות הרישוי בהתאם לחוק רישוי עסקים, התשכ"ח – 1968 (להלן: חוק רישוי עסקים).

בעקבות קבלת עמדה זאת, הוריתי על עריכת דיון תזכורת נוסף בפניי, שהתקיים ביום 7.8.2006. בסופו של הדיון המלצתי לצדדים לשוב ולהידבר ביניהם על מנת להגיע להסדר מחוץ לבית המשפט, וזאת בשים לב למספר שיקולים עליהם עמדתי בהחלטתי מאותו היום. וכך נקבע בהחלטתי:

"בעקבות חילופי דברים והבהרת הבעיות הכרוכות בפרשה זו של המשך הפעילות של המשיבה, או מי שבא תחתיה בהליכים הנוכחיים, יעשו הצדדים מאמץ להגיע להסדר מחוץ לבית המשפט. על הצדדים להביא בחשבון, בין היתר, את השיקולים הבאים:

(1) העמדה לדין פלילי של הגופים הפועלים בשדה התעופה הרצליה, נוגדת לכאורה את המסקנה העולה מפסק דיננו בבג"ץ 5598/00 עיריית הרצליה נ' רשות שדות התעופה בישראל וזוהי גם עמדת היועץ המשפטי לממשלה המופקד על אכיפת החוק.

(2) יש לעשות כל מאמץ להשלים את נושא התכנון של שדה התעופה המתקיים במקום, ויש לצאת מההנחה כי שדה התעופה לא יתקיים במקום זה עוד שנים רבות.

(3) פעילותם של הגופים האזרחיים הנמשכת בשדה הקיים צריכה להיות בתנאים שיגבילו את הפעילות בהתאם לאמור בבג"ץ הנ"ל.

(4) המשיבה צריכה לקבל על עצמה כי המשך פעילותה בתנאי הרישוי שיקבעו על ידי הגופים המוסמכים, לפי העניין, לרבות העירייה, תהיה לתקופה מוגבלת. התקופה המוגבלת תחול בעיקרון על כל הגופים במקום.

(5) עיריית הרצליה תשקול ביטול הערעור בכפיפות לקיום התנאים הראויים תוך כיבוד נקודת המוצא של פסק הדין בבג"ץ 5598/00 הנ"ל.

רק בתחילת שנת 2008 נתבשרתי כי הצדדים לא הצליחו להגיע להסדר ביניהם. במקביל המשיכו הצדדים לערכנו אודות התפתחויות שחלו בהיבטים הקשורים בהליך – שינויים כמצב התכנוני ומצב הדברים ביחס להליכי הפידוק של המשיבה. ביום 17.8.2011 התבקשו הצדדים להגיש הודעה מעדכנת נוספת באשר למצב הדברים העדכני בתיק. בכלל זה התבקשו הצדדים להודיע האם נוכח ההשתלשלות העובדתית כפרשה, אין הצדקה לחזור מן הערעור.

8. מן ההודעות המעדכנות שהוגשו לנו על-ידי הצדדים עלו שני היבטים מרכזיים. ראשית, כי המשיבה נמכרה כעסק חי ועל-פני הדברים נראה כי חזרה לפעילות עסקית. שנית, כי במישור התכנוני חלו מספר שינויים מאז הגשת הערעור, ובוודאי מן המועד בו ניתן פסק דינו של בית המשפט קמא. כך עלה כי בחודש יוני 2009 הגישה רשות שדות התעופה תכנית מתאר מקומית לשדה התעופה בהרצליה שכללה בין היתר הרחבה של שטחו. הוועדה המחוזית לתכנון ובניה החליטה שלא להפקיד את התוכנית במתכונת בה הוגשה, אך הכיעה נכונות לדון בה בכפוף לתיקונים. תכנית מתוקנת לא הוגשה במועד, ומשכך ארע, הועברה על-ידי הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה המלצה למועצה הארצית לתכנון ובניה לגריעת שדה התעופה הרצליה מתמ"א/15. רשות שדות התעופה הגישה בקשת רשות ערר על החלטת הוועדה המחוזית, וזו ניתנה. ערר כאמור הוגש ביום 10.2.2010 והתוכנית הוחזרה לדיון בוועדה המחוזית, על מנת שתבחן מהם השימושים החיוניים מבחינה בטיחותית. ביום 24.1.2011 החליטה הוועדה המחוזית להורות שוב על הפקדת התוכנית. נכון להודעת העדכון מיום 16.11.2011, טרם מולאו תנאי ההפקדה של התוכנית. עוד עורכנו כי ביום 13.10.2009, ועל רקע הליכי תכנונה של תמ"מ 5 (תוכנית המיתאר המחוזית למחוז תל-אביב), קיימה המועצה הארצית לתכנון ובנייה ישיבה בעניין גריעתו של שדה התעופה הרצליה, בהתאם לסעיף 8 לפרק א' לתמ"א 15. בתום הישיבה החליטה המועצה הארצית כי יש לקבוע את שדה התעופה הרצליה כשדה זמני לתקופה של חמש שנים מיום אישורה של התוכנית (עם אפשרות הארכה). תמ"מ 5 פורסמה למתן תוקף ברשומות ובעיתונות הארצית בחודש אפריל 2010. מכאן, שנכון למועד כתיבת שורות אלה, נותרו עוד כשלוש שנים להמשך פעילותו של השדה. יצוין, כי ביחס להחלטה זו של המועצה הארצית הגישה רשות שדות התעופה עתירה לבית משפט זה, שהדיון בה קבוע ליום 10.9.2012 (בג"ץ 839/10). כן צויין בפנינו כי לבית המשפט המחוזי הוגשה עתירה מנהלית בגין אי אכיפת חוקי התכנון והבנייה בשטח השדה (עת"מ 11-08-26924). עתירה זו תלויה ועומדת וטרם הוגשה בה תגובה מטעם המדינה.

9. עינינו הרואות, כי מאז הוגש הערעור שלפנינו חלו שינויים רבים ומהותיים בתשתית העובדתית והמשפטית הרלוונטית – הן בהיבטים הנוגעים למשיבה והן במישור התכנוני.

ככל שהדברים נוגעים למשיבה, הרי ששנים מספר היא הייתה מצויה בהליכי פירוק וממילא לא הפעילה את עסקה, שהענקת הרישיון עבורו עמדה בלב הדיון בהליך זה. לאחרונה נמסר לנו כאמור כי המשיבה נמכרה כעסק חי, אך אין בפנינו נתונים באשר לחזרתה המעשית לפעילות, לסוג הפעילות אליה שבה (אם בכלל) ו/או להיקפה. ממילא איננו יודעים בעת הזאת מה משמעות הענקת הרישיון למשיבה, לאילו מטרות ובאיזו מסגרת – אם בכלל.

במישור התכנוני, מצויים אנו מרחק שנים רבות מאז ניתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה. פסק דין זה איפשר כאמור את המשך פעילותו של השדה בתנאים ובמגבלות שפורטו בו, בין היתר על בסיס ההנחה כי לאחר השלמת הליכי התכנון ניתן יהיה להביא להסדרה כוללת של המתחם ופעילותו. נראה כי הנחה זו עמדה אף ביסוד פסק דינו של בית המשפט קמא. יתרה מזו, בפנינו הצהירה באת כוח המדינה בדיונים שקיימנו, כי נעשים מאמצים לאתר שטח אלטרנטיבי לשדה התעופה שיחליף את השדה בהרצליה, אך ככל הנראה הנושא של איתור שטח מתאים לא התקדם, ומנגד אף התכנון במקום לא הושלם. עם זאת נראה שנכון לעת הזאת, ובשים לב למצב התכנוני הנוכחי שנוצר בעקבות החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, נותרו לשדה התעופה בהרצליה עוד כשלוש שנות פעילות במתכונתו הנוכחית (ככל שלא יוחלט על הארכת התקופה). כנגד החלטה זו הוגשה כאמור עתירה לבג"ץ, אך זו טרם נדונה.

10. במצב דברים זה, אנו מצויים בפני מציאות המבטאת שינוי משמעותי בתשתית העובדתית שניצבה ביסוד פסק דינו של בית המשפט קמא, כמו גם בהנחות המוצא שעמדו בפניו בעת שניתן – הן בהיבטים הנוגעים למשיבה והן ביחס למצב התכנוני. לפיכך, ונוכח שינויים אלה, איננו מוצאים כי קיים עוד טעם מעשי בקיום דיון מפורט בקביעותיו של בית המשפט קמא, במיוחד כאשר בהתחשב בהעדר נתונים ביחס להתפתחויות בנושא התכנון המקומי איננו יודעים מה משמעויותיו המעשיות של דיון מעין זה. לצד זאת, וחרף השינויים האמורים, נראה כי המורכבות הטמונה במצב השורר בשדה התעופה לא באה על פתרונה, שכן כאמור לעיל שדה התעופה בהרצליה ממשיך לפעול בלא הסדרה תכנונית מפורטת, והדבר משליך בין היתר על הקושי האינהרנטי הטמון בהענקת רישיונות עסק לעסקים הפועלים בתחומו. מן העבר השני, לא ניתן גם לומר כי המציאות התכנונית הנוכחית מונעת את הפעלתו של השדה,

ולמעשה מצב הדברים הוא הפוך, שכן בעת הזאת מתירות רשויות התכנון לשדה להמשיך ולפעול במתכונת הנוהגת מזה שנים.

אשר על כן, נראה לנו כי הגיונו של פסק דינונו בפרשת עיריית הרצליה, כמו גם פסק דינו של בית המשפט קמא - נותר עדיין רלוונטי. משמעות הדברים הינה כי נוכח קביעות פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, שהתיר את המשך פעילות השדה במתכונת מצומצמת עד להסדרה תכנונית כוללת של מצבו, ובשים לב למגבלות הרעש והבטיחות הרלוונטיות המחייבות כל גורם פעיל בשדה התעופה, אין הצדקה להתיר למערצת למנוע באופן מוחלט את פעילות המשיבה, אך יש לאפשר פעילות זאת באופן מוגבל. לשיטתנו, מצב דברים זה אמור לחול כל עוד לא מוסדר המצב התכנוני באופן שלם. זוהי למעשה אף עמדתו של היועץ המשפטי לממשלה, הסבור כי לא ניתן למנוע את המשך פעילותה של המשיבה במקום בהישען על הנימוק התכנוני לפיו היא פועלת על קרקע המיועדת לחקלאות. כאמור, הפתרון המוסכם לסיטואציה מורכבת זו - לא נמצא, אף שסברנו בעת הדיונים והתזכורות שקיימנו שעניין זה צריך להיפתר בין הרשויות הרלוונטיות, העירייה ומוסדות אכיפת החוק, קרי היועץ המשפטי לממשלה ומוסדות התכנון. כמו כן, לא ידוע לנו כיום אם המשיבה, אשר נמסר כי נמכרה כ"עסק חי" אכן פועלת ומה טיב פעילותה. יחד עם זאת, עמדתנו היא כי בכל מקרה, ניתן להתיר את המשך פעילותה של המשיבה בשדה רק בכפוף למגבלות ולתנאים שיביאו להגשמת מטרות הרישוי על-פי חוק רשיון עסקים ובאופן שיתיישב עם קביעותינו בפסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, והכל בלא שהשיקול הנוגע לייעוד הקרקע כחקלאית ישליך על פעילות זאת.

עם זאת, ובמובן זה מצאנו הגיון בטענת המערצת, מצאנו כי בניגוד לקביעת בית המשפט קמא, על המערצת לאפשר למשיבה לקיים את עסקיה בשדה התעופה עד להשלמת ההליך התכנוני שיסדיר את הפעלת שדה התעופה או עד להכשרת אתר חלופי להפעלת שדה התעופה, לפי המוקדם מביניהם. איזון זה ראוי יותר לשיטתנו, שכן הוא מעניק משקל גדול יותר לחשיבות שבהסדרת המצב הבעייתי הקיים היום בשדה מוקדם ככל שניתן.

ברם, וכאמור לעיל, איננו יודעים האם שבה המשיבה לפעול, באיזה היקף ובאיזה סוג פעילות. על-פניו אף נראה לנו כי על המשיבה להניח כי לעת הזאת מוגבל פוטנציאל פעילותה לתקופה שלא תעלה על שלוש שנים. מכלול היבטים אלה מוביל אותנו למסקנה כי במצב הדברים הנוכחי הפתרון הראוי, הנותן מענה שלם למכלול האינטרסים הרלוונטיים, קורא לדחיית הערעור, תוך הפניית הצדדים לשוב ולגבש

מתווה מסודר לפעילות המשיבה, בהתאם לנסיבות התכנוניות הנוכחיות וליכולותיה העסקיות המעשיות. נוכח עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אנו סבורים כי מן הראוי שנציגו יסייעו אף הם למערערת ולמשיבה בגיבוש מתווה פעולה סדור, שיאפשר את המשך פעילות המשיבה בשדה, אם וככל שזו מתקיימת וטרם הופסקה, והכל מבלי לחרוג מן העקרונות שהוצבו בפסק דיננו בפרשת עיריית הרצליה ותוך שמירה על האינטרס הציבורי במציאות המורכבת השוררת בשדה. לא נוכל לסיים את פסק דיננו מבלי להצר על כך שחרף השנים הרבות שחלפו מאז ניתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, טרם נמצא פתרון ראוי לבעיות הקשות הנלוות להפעלת שדה התעופה בהרצליה, בכלל זה בהיבטי בטיחות ורעש, המשפיעים על רווחת התושבים המתגוררים באזור. ברי כי על הרשויות להמשיך ולתור אחר פתרון הולם לבעייתיות הכרוכה במצב דברים זה.

11. בכפוף לאמור לעיל, מצאנו לדחות את הערעור, בלא צו להוצאות.

ה נ ש י א ה (כדימ')

השופטת מ' נאור:

אני מסכימה.

ש ו פ ט ת

השופטת נ' ארבל:

אני מסכימה.

ש ו פ ט ת

הוחלט כאמור בפסק-דינה של הנשיאה (כדימ') ד' בינישו.

ניתן היום, כ"ד בניסן התשע"ב (16.04.2012).

ש ו פ ט ת

ש ו פ ט ת

ה נ ש י א ה (כדימ')