

חוות דעת של מומחה

מוגשת לבית משפט ההשלום בתל אביב
בת.א.ק 12377-06-10

בעניין שבין התובעת - רשות שדות התעופה לבין הנתבעים :

1. טי.אס.איי – טורבין סאפורט אינטרנשיונל בע"מ
2. גד רכס, ת.ז. 3826146
3. אורי לוי, ת.ז. 022254916
4. ספיד ליין גרופ בע"מ, ח.פ. 514226604

שם המומחה: אודי זהר

מקום עבודתו: מנהל חברת SPS Integ Corp

אני החתום מטה נתבקשתי על ידי הנתבעים לחוות את דעתי המקצועית כמומחה תעופה וכראש רשות התעופה האזרחית לשעבר על טענות התובעת והנתבעים והשאלות העולות בתביעה בקשר לסילוק המטוס מהגדרתו בתביעה משדה התעופה הרצליה.

אני נותן חוות דעתי זו במקום עדות בבית המשפט ואני מצהיר בזאת כי ידוע לי היטב, שלענין הוראות החוק הפלילי בדבר עדות שקר בשבועה בבית המשפט, דין חוות דעתי זו כשהיא חתומה על ידי כדין עדות בשבועה שנתתי בבית המשפט.

ואלה פרטי השכלתי

תואר מסטר במינהל עסקים מאוניברסיטת ירושלים
תואר מסטר ביחסים בינלאומיים מאוניברסיטת חיפה.

ואלה פרטי ניסיוני

משנת 1976 עד שנת 2004 שימשתי כטייס בחיל האוויר והשתחררתי בדרגת תת אלוף.

משנת 2004 עד שנת 2008 כיהנתי כראש מנהל תעופה אזרחית ולאחר מכן כראש רשות התעופה האזרחית (ר.ת.א) אותה הקמתי בשנת 2005.
מתוקף תפקידי אני מכיר את התעופה האזרחית והכללית בישראל על בוריה. אני מכיר היטב את הסוגיות העולות בתביעה שלפנינו.

משנת 2010 אני משמש כמנכ"ל של חברה העוסקת בשווק ציוד תעופתי. במקביל אני מכהן כיו"ר קלוב התעופה לישראל – מרכז בהתנדבות.

מסמכים ונתונים שנמסרו לי

לצורך הכנת חוות דעת זו נמסרו לי כתבי בית הדין בתביעה, דהינו כתב התביעה המתוקן, הבקשה לרשות להגן, המסמכים שפורטו בגילוי המסמכים מטעם התובעת ותצהיר העדות הראשית מטעמה.

להלן חוות דעתי

1. מהמסמכים שהוצגו לי כאמור עולות עובדות פשוטות וברורות: המטוס יובא לארץ בשנת 1994 על ידי חברת "נשר" והופעל על ידה בשדה הרצליה. אין מחלוקת כי בעת יבואו מנהל התעופה האזרחית קבע למטוס "בסיס אם" בשדה התעופה הרצליה, הליך זה הינו חלק מתהליך אישור ייבוא של מטוס לארץ.
2. המטוס הופעל בהרצליה באופן רצוף ממועד הגעתו לישראל כאמור בשנת 1996 ועד היום.
3. לאחר מכירתו של המטוס לנתבעים או מי מהם הודיע להם מנהל שדה התעופה בהרצליה כי עליהם להוציא את המטוס משדה הרצליה ולפנותו משם.
לא ראיתי כי הדרישה כאמור מבוססת על נימוק כלשהו. המסמכים אינם מפרטים מדוע מנהל השדה מסרב לאשר את המשך הפעלתו בשדה התעופה.

סוגית קביעת סטטוס של בסיס אם למטוס

4. על פי הדין רק מנהל תעופה אזרחית דאז והיום ר.ת.א. מוסמכים לקבוע "בסיס אם" לכלי טיס. הסטטוס של בסיס אם נקבע לכלי הטיס שבבעלותו של אדם והוא צמוד לכלי הטיס לאורך כל חייו. רשות התעופה האזרחית כתנאי לאישור הייבוא של המטוס דורשת בין שאר המסמכים גם אישור לבסיס ההפעלה וחניה של המטוס. במקרים בהם המפעיל של שדה התעופה היא רשות שדות התעופה הרי שלבקשה מצורף אישור של רשות שדות התעופה (או כל מפעיל אחר). לדעתי, הסטטוס של "בסיס אם" שנקבע למטוס נשמר כל עוד המטוס שמיש, כשיר ומורשה לטוס וכל עוד לא הוגשה על ידי הבעלים בקשה לקבוע לו "בסיס אם" אחר לרשות התעופה האזרחית (רת"א) וזו לא קיבלה את הבקשה וקבעה בסיס אם אחר למטוס.
5. רת"א, כאמור, קובעת לכל מטוס את בסיס האם שלו כאשר הוא מיובא לראשונה לארץ לצורך קביעת בסיס האם כאמור מבקשת רת"א את הסכמתו של מנהל שדה התעופה הרלוונטי.
6. היות ולמטוס נשוא התביעה נקבע בזמן הגעתו לארץ בסיס אם בשדה התעופה בהרצליה אני מניח בסבירות גבוהה מאוד כי מנהל שדה התעופה הרצליה נתן לכך את הסכמתו.
7. קביעת בסיס האם למטוס נשארת צמודה למטוס כל עוד לא ביקש בעל המטוס לשנות זאת וכל עוד רת"א לא קבעה בסיס אם אחר על פי אותה בקשה. העברת הבעלות במטוס

לכשעצמה, איננה יכולה לבטל קביעה זו ואיננה יכולה להוות נימוק לביטול הסטטוס שניתן לכלי הטיס על ידי רת"א.

8. הטענה של התובעת כי הסטטוס של בסיס אם ניתן לבעל כלי הטיס ולא למטוס איננה נכונה ואין לה על מה לסמוך. הדבר עולה מלשון כלל 15 (א) לכללי רשות שדות התעופה (שמירה על סדר בשדות תעופה) תשמ"ד 1984 (הכללים) הקובע:
"לא יגיש אדם בקשה למנהל תעופה אזרחית לקביעת בסיס אם לכלי טיס שבבעלותו או שהוא מפעילו..."
 מנהל תעופה אזרחית קובע את בסיס האם למטוס רק לאחר קבלת הסכמתו של מנהל שדה התעופה לכך.

לקביעת בסיס אם למטוס יש השלכות מבצעיות, תחזוקתיות ובטיחותיות והיא בסמכותה של רת"א בלבד. מכאן שרק רת"א מוסמכת לבטל או לשנות קביעה זו. יתרה מכך לביטול שכזה נדרש להציג שיקולים הנוגעים לבטיחות הטיסה, משמעת טיסה או היבטים תחזוקתיים.

9. בעת מכירת כלי טיס חלה חובה על הקונה לרשום אותו על שמו בפנקס רישום כלי הטיס שמנהלת רת"א. לצורך העברת רישום כלי הטיס על שם הקונה אין כל צורך ואין כלל דרישה בתקנות הטיס לבקש שוב לקבוע למטוס "בסיס אם". בסיס האם שנקבע לו בזמנו ממשיך להיות בתוקף שכן הוא מתייחס למקום הפעלתו של המטוס.
 בעת הגשת הבקשה והמסמכים להעברת רישום הבעלות במטוס על שם הקונה אין כל דרישה בתקנות ואין צורך להביא אישור ממנהל שדה התעופה בו חונה המטוס ומופעל בו דרך קבע. הנטען בסעיף 10 בתצהיר עדותו של מנהל שדה הרצליה אינו נכון לפי מיטב ידיעתי המקצועית ובתקופת כהונתי ברשות התעופה האזרחית לא קרה מקרה שכזה.

10. הפרשנות של התובעת כאילו המעמד של בסיס אם ניתן לבעל המטוס ולא למטוס עצמו איננה נכונה ואיננה מתקבלת על הדעת. הפרשנות של התובעת על פיה הסטטוס של בסיס האם שנקבע למטוס מתבטל עם מכירתו לאחר אף היא מופרכת ואיננה נכונה.
 פרשנות כזו עלולה להגיע לאבסורד מוחלט: למשל באם לא ימצא למטוס כזה מקום בשום שדה תעופה אחר. לאן בדיוק אמור הקונה של אותו מטוס לקחת אותו ולהחנות אותו? יתרה מכך, מה משמעות מתן המעמד למי שמכר את מטוסו ואינו מחזיק עוד במטוס אחר? אין הדבר דומה לדעתי המקצועית למי שרכש חזקה לחניה של מכונית ויכול שלא תהיה מכונית ברשותו.

11. מטוס שנקבע לו בסיס אם על ידי רת"א ימשיך לחנות בבסיס האם שלו כל עוד רת"א לא שינתה זאת לבקשת הבעלים או מסיבות טובות מאד ובהחלטה מנומקת היטב.
 מצב בו מטוס הינו ללא בסיס אם בשדה תעופה איננו יכול להתקיים בארץ. לו פרשנותה של התובעת תתקבל תהיה זו רעידת אדמה בתעופה האזרחית הכללית שכן מטוס ללא חניה יאבד מיד את ערכו ויהפוך לאבן שאין לה הופכין. אף אחד לא ירכוש מטוס שאין לו מקום חניה בשדה תעופה הסמוך למקום מגוריו או עסקו. מצב כזה יהרוס בבת אחת את תחום התעופה הכללית ויגרום נזק עצום לתעופה הקלה בישראל ולכל הענף.

12. הטענה כי על בעלי המטוס להוציאו לשדה תעופה מרוחק כגון מחניים או חיפה איננה מקובלת כלל ועיקר. לבעל המטוס המופעל בשדה הרצליה שנים רבות ברשות ובסמכות יש זכות להמשיך ולהפעילו סמוך למקום מגוריו.
- העברת המטוס לשדה תעופה מרוחק ממקום מגוריו, ובבקשה שלפנינו ממרכז הארץ, תגרום להוצאות תפעול נוספות ומיותרות שיתווספו על העלויות הקיימות הגבוהות גם כך. מצב כזה סביר שיגרום לבעלי המטוס לטוס פחות מה שעלול להוריד את רמת הטיסה שלהם ולפגוע בבטיחות הטיסה.
13. העברתו של המטוס מבסיס האם גורר אחריו שינויים במודל התחזוקה שלו, ובכלל זאת הצורך להעביר חלק מפעילות התחזוקה הרחק ממכון הבדק המטפל בכלי בטיס. מעבר לעלויות הגבוהות שנושא זה ישיט על בעלי המטוס הרי שיכולה להגרם פגיעה ממשית בבטיחות הטיסה.
14. העברת המטוס לשדה מרוחק ממקום מגוריהם של הנתבעים תגרום להערכת ליירידה משמעותית בכמות הטיסות שהם יבצעו עליו בגלל הטרחה ובזבוז הזמן הכרוך בנסיעה למטוס הרחוק.
- מטוס שטס מעט מפתח בעיות תחזוקה רבות וטייס שטס מעט הוא מסוכן יותר מכזה שטס יותר ובאופן סדיר.
15. ברצוני להתייחס לטענת המשיבים המפורטת בסעיף 6 לתצהיר העדות הראשית של מר איתמר פנחס. בסעיף זה הוא טוען כי כל מי שעושה שימוש בפועל במטוס בשדה הרצליה חייב לקבל אישור ממנהל השדה!
- טענה זו מופרכת ובלתי סבירה בעליל. על פי הכללים ותקנות הטיס רק הבעלים הרשום של המטוס חייב לקבל אישור ממנהל השדה לצורך הפעלת המטוס בשדה באופן קבוע.
- לו טענת מנהל הרצליה היתה נכונה הרי כל אדם השוכר מטוס מחברת תעופה ועושה בו שימוש בפועל ו/או היה מגיע לטוס במטוסו של חבר שהשאל לו את המטוס, היה חייב לקבל אישור אישי ממנהל השדה. כמובן שהדעת איננה סובלת תוצאה אבסורדית זו. מי שקיבל רישיון מאת רשות התעופה האזרחית להטיס מטוס רשאי לעשות זאת בהליך המוגדר בתקנות הטיס והכולל הגשת מרשה לטיסה וכו'. מנהל שדה התעופה אינו חלק מתהליך האישורים.
16. ידוע לי כי בפועל לא כך הם פני הדברים ואף טיס השוכר מטוס, או מקבל רשות מבעל מטוס לטוס במטוס שלו, לא פונה למנהל השדה לשם קבלת רשות לפעול בשדה.
- מנהל השדה גם לא דורש מכל טיס שעושה שימוש בפועל במטוס לבקש רשות אישית לפעול בשדה והדרישה היא פשוט לא מעשית ולא אפשרית. למנהל השדה אין שום יכולת לדעת מי בדיוק מפעיל מטוס כלשהו אין לו שום יכולת לדעת מי הטיס בכל מטוס ומטוס הפועל בשדה.
- בקיצור, אין לטענה הזו לא ידיים ולא רגליים ואני חושב שאין לה מקום.

17. לא ידוע לי שיש מצוקת חניות בשדה הרצליה. על פי מיטב ידיעתי ועל פי המסמכים שהוצגו לי בשדה הרצליה חנו בעבר כ 200 מטוסים. המשיבים עצמם ציינו כי בשנת 2004 חנו בשדה הרצליה 156 מטוסים. כיום הם טוענים שיש בשדה 105 מטוסים. ניתן לראות כי כמות המטוסים הולכת ויורדת במשך השנים אבל שטח השדה והשטח לחניה לא קטן. מכאן שלא אמורה להיות שום מצוקת חניה בשדה הרצליה.
18. אין שום בעיה להחנות בשדה הרצליה את כל המטוסים הנמצאים שם כיום ואין שום צורך להסדיר את החניה על פי הנחיות ICAO. מילה על הנחיות ICAO מדובר בהמלצות של ארגון התעופה הבינלאומי המפורסם ביותר. מדינת ישראל משתדלת לאמץ את המלצותיו בכל הקשור לתעופה הבינלאומית בעיקר הכבדה. כך למשל הם פני הדברים בנמל התעופה בן גוריון ולגבי חברות התעופה הגדולות הישראליות והזרות או בשדה תעופה המשמש לטיסות בינלאומיות. בשדות פנימיים הארץ ובעולם החניה מתבצעת שלא עפ"י הנחיות בינלאומיות. בכל שנוגע לצפיפות החניה, אין מניעה שהמטוסים יחנו בצפיפות, זה פחות נוח להוצאה לטיסה אבל בוודאי שאינו גורם לפגיעה בבטיחות הטיסה שהיא נר לרגליו של הארגון הבינלאומי.
19. מעולם לא היתה למנהל התעופה בעבר ולרת"א כיום מדיניות של אימוץ הנחיות ICAO לגבי שדות הפנים ארציים בכלל ובשדה התעופה בהרצליה בפרט למעט בנושאים בקשורים לתקן בניה ומרחקים הקשורים לבטיחות המסלולים. יש להדגיש כל הסדרי חניה וחניה באופן כללי אינם בגדר נושאים של בטיחות טיסה ולכן לא היה לנו מעולם עניין לאמץ המלצות בינלאומית בתחום זה בהרצליה במיוחד כאשר הן אינן מתאימות לתנאי הארץ והמקום.
20. אינני רואה שום טעם לסמן חניות בהרצליה על מנת "לעשות סדר" אם הדבר כרוך בצמצום מספר החניות. ההיפך הוא הנכון: על התובעת להכשיר כמות חניות שתתאים למספר המטוסים הפועלים בשדה הרצליה. אם כיום ישנם 105 מטוסים בשדה יש להכשיר לכולם מקומות חניה. הרצליה הינו השדה היחיד לתעופה הכללית בכל מרכז הארץ וחובת מפעיל השדה לספק בנושא זה גם את צרכי השוק, כל זאת כמובן מבלי לפגוע בבטיחות הטיסה.
21. אין שום דבר קדוש במרחקי החניה שקבעה התובעת או אלו המומלצים ע"י ICAO. אין שום בעיה להחנות מטוסים בעלי כנף עילית מעל כאלו עם כנף תחתית. אין שום בעיה לחנות מטוסים בצפיפות כך שכנף תכנס בכנף. אין בכך שום פסול, כך מקובל בשדות תעופה רבים בעולם.
22. ישנם כלי טיס החונים בתוך האנגר, כנף בתוך כנף וזה בסדר גמור. ואם צריך לדחוף כלי טיס מסוים על מנת לפנות דרך להוצאה או הכנסה של כלי טיס אחר אין בכך שום בעיה. לפי מיטב הבנתי המקצועית להחנות 156 מטוסים בהרצליה זה בסדר גמור ואין מדובר בהפקרות כטענת מנהל הרצליה בסעיף 18 בתצהירו.

לסיכום

23. המטוס נשוא התביעה הגיע לישראל בשנת 1994 ונקבע לו "בסיס אם" להפעלה בשדה תעופה הרצליה ע"י מנהל התעופה במתואם ובאישור רשות שדות התעופה. קביעה זו צמודה למטוס כל עוד הוא שמיש ופעיל ואין שום צורך לבקש מחדש מרת"א לקבוע לו בסיס אם חדש. אין גם כל דרישה בחוק לאשר מחדש את בסיס האם שנקבע למטוס בעבר.
24. תפקידה של התובעת הינו לקדם את התעופה בישראל ולפתח שדות תעופה ובכלל זה את שדה התעופה בהרצליה. במסגרת תפקידה על התובעת לדאוג למקומות חניה למטוסים הפועלים בשדה הרצליה ובכללם למטוס נשוא התביעה שר.ת.א. קבעה לו את שדה הרצליה כבסיס האם שלו ובו פעל שנים רבות.
25. טענתה של התובעת כי היא עושה סדר בחניות בהרצליה ושכתוצאה מכך אין חניה למטוס כשיר ושמיש הפועל בשדה כ 15 שנה איננה מתקבלת על דעתי המקצועית.

אודי זהר ר/ל לוי
 תאריך 05.09.11