



ת"פ (ירושלים) 71078-11-18 - מדינת ישראל נ' ידידיה אפרים משולמי

בית משפט השלום בירושלים

ת"פ 71078-11-18 מדינת ישראל נ' משולמי ת"פ 25200-04-19

לפני כבוד השופט דוד שאול גבאי ריכטר

בעניין: מדינת ישראל
ע"י ב"כ
ש"י

המאשימה

נגד

ידידיה אפרים משולמי
בעצמו וע"י ב"כ עוה"ד אלי
פוקסברומר
מטעם הסניגוריה הציבורית

הנאשם

הכרעת דין

תוכן

"... החלום שלי והחזון שלי הינם לפתח את החיים הישראליים בארץ ובפרט במקום מגורי באזור השומרון. באופן טבעי ובהתחשב בשירותי הצבאי המשמעותי מעין כמוהו בו זכיתי, בחרתי לפתח את ההתיישבות במקום גם בדרך של שימוש באוויר ופיתוח יש מאין של פעילות תעופתית מובנת מאליה, במטרה לעשות טוב לכל ולאפשר הזדמנויות משמעותיות בדרך זו הן אלו הקשורות לתחבורה יעילה, לביטחון אזרחי, לחינוך, לתרבות ועוד" (דברי הנאשם, פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 88 - 89)



1. השאלה העומדת במוקד תיק זה, היא האם התנהלותו של הנאשם, שתוארה לעיל מפיו בהקשר לפיתוח העצמאי של פעילות תעופתית באיזור מגוריו, מגיעה כדי עבירות פליליות?

סיפור המעשה בקצרה

2. הנאשם, כבן 51, נשוי ואב ל-11 ילדים, טייס מסוקים בחיל האוויר, חקלאי ויזם המתגורר בשומרון, אשר החליט להקים באיזור מגוריו את ענף התעופה האזרחית. לשם כך רכש מסוקים ומטוסים קלים, העביכם לאיזור מגוריו, הכשיר מנחת במקום, וביצע טיסות בכלי הטיס האמורים לאורך שנים. הנאשם הורשע בהליך אחר בעבירות לפי חוק הטיס, התשע"א-2011 (**חוק הטיס**), ונגזרו עליו מאסר מותנה וענישה נוספת. בשל הפרות נטענות של חוק הטיס ועבירות על חוק הטיס בהן הורשע הנאשם, ולמרות ניסיונות של הנאשם להסדיר את פעילותו התעופתית באיזור מול הצבא ורשות התעופה האזרחית (**רת"א**), הוא איבד את רישיון הטיס האזרחי שניתן לו, ובהמשך אף הופרש מהמשך שירות מילואים פעיל כטייס בחיל האוויר. המעשים בהם מואשם הנאשם במסגרת שני כתבי האישום שנדונו לפנינו נוגעים בעיקר להטסת כלי הטיס שברשותו בניגוד לדין, לאחר שהנאשם גרע את רישום כלי הטיס מפנקס כלי הטיס בישראל (**הפנקס**), מתוך מחשבה, שבכך יוכל להמשיך ולטוס באיזור באופן חוקי ותקין.

3. הנאשם סבור, כי חוק הטיס אינו חל באיזור, ומשעה שכלי הטיס שלו אינם רשומים בפנקס בישראל, הוא חופשי להפעילם באיזור מגוריו הנמצא באיזור. הנאשם מסתמך על עקרון החוקיות, ולפיו "אין עבירה ואין עונש עליה, אלא אם כן נקבעו בחוק או על-פיו" [סעיף 1 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (**חוק העונשין**)]. דהיינו, לגרסת הנאשם, מה שאינו מוסדר או מוגבל בחוק סדור, מותר לעשותו. לא רק זאת, אלא שהוא טוען, כי על סמך הבנתו זו את המצב החוקי, המשיך להפעיל את כלי הטיס בתקופות הרלבנטיות לכתבי האישום, מבלי שהועמד לדין עד לשנת 2018, ולאחר מכן שוב בשנת 2019. הנאשם פירש את אי העמדתו לדין לאורך תקופה הארוכה בה המשיך לטוס כהסכמת הרשויות לפרשנותו את המצב החוקי. לכן הוא טוען להיעדר יסוד נפשי ביחס לעבירות המיוחסות לו לפי חוק הטיס. בנוסף טוען הנאשם להגנה מן הצדק נוכח השיהוי הממושך עד להעמדתו לדין, בשל מגעיו עם כלל הרשויות בניסיון להסדיר את טיסותיו, בשל חוסר הבהירות מהתשובות שקיבל, ובשל קשירת נושא טיסותיו האזרחיות להמשך שירותו הצבאי כטייס במילואים, שנעשה לדבריו, שלא בצדק. לכן עתר לזכותו.

4. אלא, שכפי שיובא להלן בהרחבה, כלל הרשויות הרלבנטיות (משטרת ישראל, רת"א, חיל האוויר ובתי המשפט, לרבות בית המשפט העליון), הבהירו לנאשם חזר ובהבהר, כי הדין החל בישראל מכוח חוק הטיס ודינים אחרים, חל גם חל באיזור, וכי הנאשם אינו רשאי לעשות כרצונו בהקשר זה, אלא בהתאם להוראות הדין.

5. בשורה התחתונה, וכפי שיובא בהמשך בהרחבה, לא מצאתי שעומדות לנאשם ההגנות להן טען, ועל-כן מצאתי להרשיעו בכל המיוחס לו.



מהלך הכרעת הדין

6. הכרעת הדין תסקור את כתבי האישום שהופנו נגד הנאשם, תעמוד על התנהלות ההליך, תציג את תשובת הנאשם לאישום ואת טענות ההגנה העיקריות. לאחר סקירה קצרה של הראיות שנשמעו והוגשו בתיק, תתואר השתלשלות ההליכים המשפטיים בהם היה מעורב הנאשם מלבד התיקים הנוכחיים. לאחר מכן יוכרעו על-פי סדרן טענות ההגנה. בהמשך אנתח את סעיפי העבירות נוכח טענות ההגנה כלפיהם, ולבסוף יוכרע הדין ביחס לאישומים השונים.

כתבי האישום

7. נגד הנאשם הוגשו שני כתבי אישום, שהדיון בהם אוחד בהסכמה, נוכח תיאורם מסכת מעשים אחת לאורך השנים 2014 - 2018. רוב האישומים נוגעים להפרות נטענות של חוק הטיס, ומיעוטם עבירות נוספות.

כתב האישום בת"פ 71078-11-18 (התיק הראשון)

8. **החלק הכללי** - מהחלק הכללי עולה, כי במועדים הרלבנטיים לכתב האישום, לא החזיק הנאשם ברישיון טיס בר-תוקף. לצד זאת החזיק הנאשם בבעלותו בשלושה כלי טיס - שני מסוקים ומטוס זעיר משקל (**מז"ם**) - שהיו רשומים בפנקס רישום כלי הטיס המנוהל בישראל (**הפנקס**), אולם הוסרו ממנו בשנת 2013 (**המז"ם**) ובשנת 2017 (**המסוקים**).

9. **האישום הראשון** - מאישום זה עולה, כי ביום 10.7.2018 הטיס הנאשם את אחד ממסוקיו, כאשר המריא ונחת ממנחת פיראטי שהקים בחצר ביתו באיתמר באיזור איו"ש, שהוא איזור אסור לטיסה. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס**, עבירה לפי סעיף 142(ב)(1) לחוק הטיס; **הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס**, עבירה לפי סעיף 142(א)(19) לחוק הטיס; **הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 72 לחוק הטיס**, עבירה לפי סעיף 142(א)(32) לחוק הטיס; **הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס**, עבירה לפי סעיף 142(א)(22) לחוק הטיס, **והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס**, עבירה לפי סעיף 142(א)(21) לחוק הטיס.

10. **האישום השני** - מאישום זה עולה, כי ביום 25.3.2018 בשעת בוקר, הטיס הנאשם את אחד המסוקים שברשותו בניגוד לדין. באותן נסיבות אסף הנאשם בכלי הטיס את מר א"כ מהישוב בית אריה שבאיזור, שהוא אזור אסור לטיסה. הנאשם הטיס את המסוק והנחיתו בשדה התעופה עטרות בירושלים, אשר בחזקת רשות שדות התעופה. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **הסגת גבול**, לפי סעיף 447(א) לחוק העונשין; **פעולה הטעונה רישוי לפי חוק הטיס**; **הפעלת כלי טיס שאינו רשום**; **הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה**; **הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר**; **הפעלת כלי טיס שאינו מסומן**; **והפעלת כלי טיס בניגוד להוראות**



חוק הטיס באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם, עבירה לפי סעיף 142(ב)(7) לחוק הטיס.

11. **האישום השלישי** - מאישום זה עולה, כי ביום 15.3.2018 הטיס הנאשם את אחד המסוקים שברשותו בניגוד לדין. באותן נסיבות, אסף הנאשם במסוק את מר א"מ מאזור "רכס הגדעונים" שבאיזור, שהוא איזור אסור לטיסה. הנאשם הטיס את מסוקו ואת א"מ לשדה התעופה עטרות ושם נחת. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **הסגת גבול; פעולה הטעונה רישוי לפי חוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום; הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר; הפעלת כלי טיס שאינו מסומן; והפעלת כלי טיס בניגוד להוראות חוק הטיס באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם.**

12. **האישום הרביעי** - מאישום זה עולה, כי ביום 24.8.2014 הטיס הנאשם את מטוסו (מז"ם) תוך שהמריא מן המנחת הפיראטי הסמוך לביתו בשומרון, בשטח אסור לטיסה. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**

13. **האישום החמישי** - מאישום זה עולה, כי ביום 6.10.2014 בשעת בוקר, הטיס הנאשם את המז"ם כשהמריא מן המנחת הפיראטי. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**

14. **האישום השישי** - מאישום זה עולה, כי ביום 24.10.2014 בשעת בוקר הטיס הנאשם את המז"ם כשהמריא מתוך המנחת הפיראטי. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**

כתב האישום בת"פ 25200-04-19 (התיק השני)

15. **החלק הכללי** של כתב אישום זה זהה לחלק הכללי שבתיק הראשון, למעט ציון העובדה, כי לנאשם היה מסוק נוסף, שתעודת כושר הטיסה שלו פקעה בשנת 2017.

16. **האישום הראשון** - מאישום זה עולה, כי ביום 26.12.2018 בשעת בוקר, הטיס הנאשם את



אחד ממסוקיו מן המנחת הפיראטי שהקים בישובו. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**

17. **האישום השני (אישום הקרנף)** - מאישום זה עולה, כי ביום 26.11.2018 בשעה לא ידועה במדויק, הטיס הנאשם את אחד ממסוקיו, בניגוד לדין, באיזור בקעת הירדן סמוך לשוב פצאל, באיזור אסור לטיסה. באותן הנסיבות, ביצע חיל האוויר טיסת אימון במטוס "קרנף" (הרקולס). באיזור שבין העיר חברון לשוב פצאל, טס "הקרנף" בגובה 300 רגל בעוד הנאשם טס במסוק בגובה 500 רגל מעל למטוס, ובמרחק של כ-500 מטרים ממנו. המסוק לא זוהה במכשירים האלקטרוניים שבמטוס, דבר שהיווה סיכון להתנגשות ולתאונה אווירית. בתגובה, ובחשש להתנגשות, הסיט טייס המשנה את מטוס הקרנף ממסלולו המתוכנן, ולאחר מספר רגעים החזיר את המטוס למסלול המקורי. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס בניגוד להוראות חוק הטיס באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם.**

18. **האישום השלישי** - מאישום זה עולה, כי ביום 27.5.2018 בשעת בוקר, הטיס הנאשם את המז"ם תוך שהמריא מן המנחת הפיראטי שהקים בישובו. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**

19. **האישום הרביעי** - אישום זה מחזיק תיאור של 19 מקרים בהם הטיס הנאשם את מסוקיו מהמנחת הפיראטי בין התאריכים 18.9.2018 - 18.12.2018. בגין אישום זה יוחסו לנאשם העבירות הבאות: **פעולה הטעונה רישוי לפי סעיף 2 לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס; הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה; הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, והפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס.**



הערה מקדמית לגבי אופן התנהלות ההליך והימשכותו

20. כתבי האישום הוגשו בחודשים נובמבר 2018 ואפריל 2019. ישאל השואל, ובצדק, מדוע התארך כל כך המשפט? ובכן, **ראשית**, אני מקבל על עצמי אחריות מלאה להימשכות ההליך, בין היתר בשל אילוצי יומני לאורך שנות שמיעת המשפט. **שנית**, ולצד זאת, ראוי לציין את העובדות הבאות, שאף הן תרמו באופן משמעותי להתארכות המשפט:

א. בתחילה הנאשם לא ביקש ייצוג משפטי ורק לאחר שכנוע מצד בית המשפט (חברי, כב' הנשיא הרבסט), מונה לנאשם בא-כוחו עו"ד אלי פוקסברומר מטעם הסניגוריה הציבורית;

ב. הנאשם התעקש לנהל בעצמו ובמקביל לבא-כוחו את התיק, ובמכלול הנסיבות, למען מראית פני הצדק ומתוך רצון לאפשר לנאשם למצות את ההליך המשפטי, במידה רבה, על-פי שיטתו, אִפשרתי זאת לנאשם. הדבר תרם להארכת המשפט, ולעתים להצגת טיעוני ההגנה בכפל (לרבות חקירת עדים הן על-ידי הנאשם הן על-ידי סניגורו), לרבות תשובות סותרות של הנאשם ובא-כוחו לכתב האישום. אינני מצר על כך, משום שאני סבור שהיה משמעותי לנאשם ואף לבית המשפט, לאפשר לו לפרוס את משנתו ואמונותיו הרלבנטיות למעשים המיוחסים לו;

ג. פועל יוצא של התנהלות זו היה ריבוי הליכים מקדמיים והליכים ערעוריים כבר משלביו הראשונים של המשפט (לרבות בבית המשפט העליון), אשר מטבע הדברים, עיכבו את ההגעה לשלב שמיעת הראיות;

ד. בתיק התקיים הליך גישור לפני כב' הנשיא אביטל חן, שלא הצליח בסופו של דבר;

ה. ריבוי יחסי של עדי תביעה ועדי הגנה, והימשכות עדותו של הנאשם לפניי.

תשובות הנאשם לאישום

21. בחודשים יוני ויולי 2021 השיב הנאשם לאישומים נגדו, בעצמו ובאמצעות בא-כוחו. ביום 15.6.2021 הודה הנאשם בעובדות התיק הראשון, אך כפר במשמעות הפלילית של המעשים, וכפר בעובדות ובטענות המשפטיות בתיק השני (פרוטוקול, עמ' 25). ביום 11.7.2021 הגיש ב"כ הנאשם תגובה מפורטת לכתבי האישום. לא למותר לציין מקרים בהם שינה הנאשם את עמדתו ביחס לאישומים. כך לדוגמה, ביקש הנאשם לשוב ולפצל את המשפטים, כך שיסתיים התיק הראשון נוכח הודאתו בעובדות המיוחסות, וניתן יהיה לברר בנפרד את טענותיו בתיק השני (בקשתו של הנאשם לפיצול התיקים מיום 7.4.2021, פסקה 6). זאת למרות הגם שהנאשם לא סבר שיש בהודאתו בכתב האישום הראשון להביא להרשעתו, נוכח טענותיו להגנה מן הצדק וטענות נוספות. בנוסף, ב"הודעת הנאשם בעניין תשובתו לאישום" (מיום 8.7.2021) ציין, כי הוא בוחר שלא להשיב לאישום, לפי זכותו מתוקף סעיף 152 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982 (**החסד"פ**).

22. בפועל, תשובות של הנאשם סותרות זו את זו, ועל-כן אתייחס לתשובת הנאשם לכתב האישום



כאל כפירה. לא מצאתי לעשות שימוש בסעיף 152(ב) הקובע כי "הימנעות הנאשם להשיב לאישום או לשאלות בית המשפט כאמור בסעיף קטן (א) עשויה לשמש חיזוק למשקל הראיות של התביעה", משום שנוכח מכלול הראיות ונוכח עדותו המפורטת של הנאשם לפניי, לא מצאתי שהדבר נחוץ.

טענות ההגנה העיקריות

23. להלן יובאו בתמצית טענות ההגנה העיקריות, ועל-מנת לייעל את הדיון, טענות אלו תטופלנה בתורן ובהקשר המתאים, בהמשך הכרעת הדין.

ראשית, טענה ההגנה לחוסר סמכות עניינית של בית המשפט לדון בעניינו של הנאשם, נוכח הטענה, לפיה חוק הטיס אינו חל באיזור, ולמעשה לא קיימת חקיקה, בין בישראל ובין באיזור, המסדירה את תחום התעופה בכלל, והתעופה האזרחית בפרט. יצוין בהקשר זה, כי ההגנה טענה בין היתר, כי לא הוסדר מרחב הפיקוח התעופתי ביחס לאיזור. פועל יוצא מטענה זו, לשיטת ההגנה, הוא שהנאשם הפעיל את כלי הטיס מקום בו לא התקיים איסור חוקי תקף לעשות כן;

שנית, טענה ההגנה לקיומה של "הגנה מן הצדק", וזאת בהתייחס להתנהלות הרשויות כלפי הנאשם לאורך השנים, לרבות פעילות הגופים השונים לביטול רישיון הטיס של הנאשם, הוצאתו משירות מילואים פעיל כטייס בחיל האוויר, שיהיו משמעותי בהעמדתו לדין, ואי מתן תשובות לדרישותיו החוזרות ונשנות, להבהרת המצב החוקי;

שלישית, טענה ההגנה להיעדר היסוד הנפשי הנדרש אצל הנאשם להוכחת אשמתו בכלל האישומים, זאת נוכח תפיסתו של הנאשם את המצב המשפטי החל. לטענת הנאשם, מצב זה אפשר לו לפעול כפי שפעל. הכוונה לכך שהנאשם סבר, כי אם יגרע מן הפנקס בישראל את רישום כלי הטיס שלו, לא יחול עליו החוק החל בישראל, שממילא לשיטתו, אינו חל באיזור;

רביעית, טענה ההגנה לפגמים שנפלו בחקירת הנאשם, לרבות אי חקירתו באופן מפורש לגבי סעיפי החיקוק בהם הואשם.

העדויות שנשמעו במשפט והראיות שהובאו במהלכו

24. במסגרת פרשת התביעה, נשמעו תחילה שני הטייסים שעדותם נדרשה בהקשר לאישום הקרנף (האישום השני בתיק השני). מרבית עדי התביעה היו אנשי משטרה ואנשי מנהל בתחום התעופה האזרחית ומרשויות אחרות, ומקצתם היו עדים לחלק מן האירועים המיוחסים לנאשם בכתב האישום, כגון שכניו של הנאשם וחבריו. מטעם ההגנה העידו הנאשם עצמו באריכות רבה, וכן העידו מטעמו אנשי משטרה וצבא, ואף סגן היועץ המשפטי של רת"א, עו"ד פדהצור.

25. במסגרת הראיות הוגשו מסמכים רבים, לרבות הודעות הנאשם שהוגשו בהסכמה, וכן הוגשה תכתובת עניפה שקיים הנאשם עם הגורמים השונים, כפי שפורט לעיל.



26. למרות הצעתי לבאי-כוח הצדדים לסכם בעל-פה, הם בחרו לעשות כן בכתב.

השתלשלות ההליכים המשפטיים הרלבנטיים לענייננו

27. בשל חשיבות ההליכים המשפטיים שהתנהלו בעניינו של הנאשם לאורך השנים להבנת המצב המשפטי ולהבנת הטענות המשפטיות הנוגעות לסמכות וכן להגנה מן הצדק, סברתי שנכון יהיה לפרוס בצורה תמציתית ככל הניתן את ההליכים המשפטיים האמורים על-פי סדרם הכרונולוגי, תוך הבלטת ההכרעות שהתקבלו בהם.

28. לא למותר לציין, כי הנאשם עצמו הסכים לחשיפת הרשעתו הפלילית לפניי, וזאת כתמיכה לטענותיו ביחס להגנה מן הצדק וביחס ליסוד הנפשי כפי שעלה מכתבי הטענות ביחס לבקשתו של הנאשם לביטול כתב האישום שנדונה לפני חברי, כב' הנשיא הרבסט. עוד יצוין ברקע הדברים, כי על-פי הראיות שהובאו לפניי, כבר משנת 2012 ולאורך התקופה שתואר להלן, התכתב הנאשם באופן תכוף עם גורמים שונים ברת"א, בחיל-האוויר, בצה"ל ובמשטרת ישראל, לרבות גורמי החקירה והתביעה במשטרה. התכתבות זו תובא בהמשך בחלקים הרלבנטיים.

29. להלן השתלשלות ההליכים המשפטיים.

30. בחודש ינואר 2014 הוגש נגד הנאשם כתב אישום בבית משפט השלום בכפר סבא (ת"פ 14654-01-14, **הליך כפר סבא**) שייחס לו עבירות על חוק הטיס בשתי הזדמנויות במהלך שנת 2013.

31. ביום 22.11.2015 ניתנה הכרעת דין מרשיעה בהליך כפר סבא, והנאשם הורשע בכל המיוחס לו (כב' השופט אביב שרון). בין היתר, נדחו טענותיו של הנאשם הן ביחס לתחולת חוק הטיס באיזור, הן ביחס להגנה מן הצדק. ביום 3.1.2016 גזר כב' השופט שרון את דינו של הנאשם בהליך כפר סבא, והטיל עליו בין היתר 6 חודשי מאסר מותנה, קנס והתחייבות.

32. בין לבין, במהלך שנת 2013 החליטה רת"א להתלות באופן מיידי את רישיון התעופה האזרחי שניתן לנאשם, בגין הפרת תנאי הרישיון (ת/48, ת/49), ובהליך ערר שהתקיים ברת"א, קבעה וועדת הערר, כי יש לקבל באופן חלקי את עררו של הנאשם ולאפשר לו להגיש בקשה לחידוש הרישיון כעבור שישה חודשים (ת/48, ת/51) (**הערר ברת"א**). במסגרת הכרעתה ציינה וועדת הערר באופן פוזיטיבי בסעיף 5.4 להחלטתה, כי היא דוחה את טענותיו של הנאשם ביחס לאי-תחולת חוק הטיס באיזור, וקובעת, כי האזור מצוי במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, וכי הגורם המרשה ברת"א רשאי לתת הנחיות לעניין השימוש במרחב האמור, לרבות הקביעה, כי האיזור אסור לטיסה (שם).

33. ביום 17.10.2013 נדחתה בקשתו של הנאשם לחדש את רישיון הטיס שלו (נ/22).

34. ביום 11.11.2013 וביום 4.12.2013 מחק בית המשפט המחוזי מרכז (כב' השופט שפסר) את



עתירתו של הנאשם נגד החלטת וועדת הערר (ת/52, נ/21).

35. אין מחלוקת, כי ביום 20.11.2023 גרע הנאשם את רישום כלי הטיס שלו מהפנקס (נ/22, ת/53).

36. ביום 16.7.2015 סורבה בקשתו של הנאשם לקבלת רישיון למסוק (ת/48).

37. ביום 15.6.2016, חתם הנאשם על מכתב התחייבות שמוען למפקד חיל האוויר, שבתמצית מתנה את המשך שירותו בחיל בהפסקת טיסותיו האזרחיות באיזור. זוהי לשון המכתב (**מכתב ההתחייבות**):

"אני הח"מ, רס"ן (במיל') ידידיה משולמי, מתחייב בזאת כדלהלן:

1. להימנע מכל הפעלת כלי טיס, שאינו כלי טיס צבאי כהגדרתו בחוק הטיס, התשע"א-2011, באזורים המוגדרים על ידי רשות התעופה האזרחית כאזורים האסורים בטיסה, ובפרט באזור יהודה ושומרון האסור בתעופה אזרחית.

2. **להימנע מכל הפעלת כלי טיס שאינו כלי טיס צבאי, כהגדרתו בחוק הטיס, התשע"א-2011, כל עוד איני מחזיק ברישיון טיס אזרחי בתוקף לאותו כלי טיס.**

3. **להימנע מהפעלת מנחת אזרחי, אלא אם קיבלתי לכך את האישורים הנדרשים בהתאם לחוק הטיס, התשע"א-2011 והתקנות שהותקנו מכוחו, וזכיתי לקבל את אישורן של רשויות אזור יהודה ושומרון, לרבות מי שהוסמך לכך על ידי המפקד הצבאי, ומוסדות התכנון על-פי דיני התכנון והבניה החלים בו.**
ידוע לי, ואני נותן הסכמתי לכך, שכל הפרה של האמור בהתחייבותי זו תגרור אחריה את פעולת מפקדי לשחורוי באופן מיידי משירות מילואים בצה"ל" (נ/26, ההדגשות הוספו).

38. עם זאת, יומיים לאחר חתימתו על המכתב, פנה הנאשם בכתב למפקד חיל האוויר, ומחה על כך שאולץ לדבריו לחתום על מכתב ההתחייבות. הנאשם שביקש לבטל את "רוע הגזירה" שכן לתפיסתו, דרישת חיל האוויר ומכתב ההתחייבות עליו חתם, בטעות יסודם, ולא היה מקום לערב את חיל האוויר בסוגיית משפטו והמחלוקת שלו עם רת"א בנוגע לתעופה באיזור (נ/38, נ/63).

39. ביום 16.8.2016 ניתן פסק דין על-ידי בית המשפט המחוזי (מרכז) בערעור של הנאשם על הקביעות בהליך כפר סבא (ע"פ 23254-01-16) (כב' השופטים טל, בורנשטיין וברק-נבו) (**ערעור כפר סבא**). בית המשפט עמד על השתלשלות ההליך וציין, כי הנאשם הודיע לבית המשפט כי "חזר לשירות מלא כטייס במילואים בחיל האוויר חרף ההרשעה שנזקפה לחובתו. המערער ציין בהודעתו כי הוא מבין היטב (את שלא ידע מלכתחילה) כי חוק הטיס חל על כלי טיס ישראלי גם באזור מגוריו, אזור יהודה ושומרון, ועל כן הוא מתחייב שלא לחזור על ביצוע עבירה מסוג זה הנוגעת לטיס בכלי טיס ישראלי בלבד..." (שם, פסקה 6, ההדגשה



הוספה). עוד קבע בית המשפט המחוזי, כי לאור מהות העבירות בהן הורשע הנאשם וחזרתו בו מהערעור על הכרעת הדין, "העובדה כי הטסת המטוס על ידו לא סיכנה חיי אדם מאחר שהוא טייס מילואים בחיל האוויר האוחז ברישיון טיס צבאי, ולנוכח תרומתו של המערער לחברה, כמו גם לאור הבנתו של מותב זה בדבר הבנתו של המערער את חומרת מעשיו והתחייבות שלא לחזור על ביצוע העבירות, אנו סבורים כי אכן מן הראוי לבטל את הקנס שהוטל על המערער על-ידי בית משפט קמא" (שם, פסקה 8, ההדגשה הוספה). בפסקה 10 ציין המותב: "איננו מביעים כל עמדה בכל הנוגע לשאלת השפעת הרשעתו של המערער על שירותו בחיל האוויר, או על שאלת חוקיות הטסת מטוסו הפרטי במקום מגוריו. חזקה על המערער כי מסר את הודעתו האמורה לאחר שבחן את הדברים לפי מיטב הבנתו" (ההדגשה הוספה).

40. אגב ערעור כפר סבא, דחה בית המשפט המחוזי את בקשת הנאשם להבהיר את פסק דינו, תוך שצוין על-ידי כב' הנשיא (דאז) טל: "ביהמ"ש אינו מפרש את החלטותיו. בפסק הדין נקבע שאין בו כדי להביע עמדה בשאלת חוקיות הטסת מטוסו הפרטי של המערער במקום מגוריו. הבקשה נדחת" (ערעור כפר סבא, החלטה מיום 13.11.2016, ההדגשה הוספה).

41. ביום 9.11.2016 פנה הנאשם ליחידת התביעות במשטרה בבקשה לסגור תיקי חקירה תלויים ועומדים נגדו (תיקי פל"א) (נ/61) ובהמשך ביקש מהתביעה לשנות את עילת סגירת התיקים ל"היעדר אשמה פלילית" נוכח סיווגם כתיקים שהועברו "לרשות אחרת" (נ/62).

42. ביום 14.11.2017 דחה בית המשפט העליון על הסף את עתירתו של הנאשם נגד החלטת מפקד חיל האוויר להחתימו על מכתב ההתחייבות (בג"ץ 5532/17). בית המשפט העליון עמד על כך שהנאשם חתם על התחייבות שלא להמשיך ולבצע טיסות באיזור ללא הסדרה; על כך שעמדתו ביחס למצב המשפטי נדחתה על-ידי רת"א; על כך שהורשע בעבירות על חוק הטיס בהליך כפר סבא וערעור כפר סבא נדחה, ועל כך שהנאשם ממשיך לטוס למרות כל האמור לעיל. אשר להחלטת מפקד חיל האוויר להדיחו משירות קבע בית המשפט העליון, כי מדובר ב"החלטה פיקודית-מקצועית... בליבת שיקול הדעת המוקנה למפקד... מדובר בהחלטה המבוססת על החלטות חלוטות של רת"א, של ועדת הערר... ושל בתי המשפט שדנו בהליך הפלילי... שהיא מתבקשת בנסיבות העניין" (שם, סעיף 9, ההדגשה הוספה). עוד נקבע באופן פוזיטיבי בעניינו של הנאשם, כי "העותר אינו מצביע על פגם מבורר בקביעות שנקבעו על-ידי רת"א וועדת הערר בנוגע לדין החל ביהודה ושומרון לפי חוק הטיס ולפי הדין הפנימי החל באזור, כמו גם בנוגע למשמעות גריעת המטוס ממרשם כלי הטיס; קביעות שאף אושרו, בעיקרו של דבר, בהליך הפלילי שהתנהל, ואף אנו איננו מוצאים בהן כל פגם. העובדה שלעותר פרשנות 'אלטרנטיבית' לדין, אינה מתירה לו לפעול בניגוד להוראות הגורמים הממונים הרלבנטיים ברת"א ובחיל האוויר... מהשתלשלות העניינים... אכן עולה דפוס של עשיית דין עצמית (המתמשכת גם בימים אלו)... מן המסמכים שהונחו לפנינו עולה לכאורה כי העותר עושה דין לעצמו, מטיס את מטוסו הפרטי ללא רישיון באזור אסור לטיסה אזרחית, מנחית אותו במנחת פיראטי שהכין



עבורו, והכל בהתעלם מהוראות הגורמים הממונים על אסדרת התעופה. לא למותר לציין כי אין מדובר אך בעשיית דין עצמית בניגוד לחוק; בפעולות אלו טמון פוטנציאל ממשי לסיכון חיי אדם, בשמים ממעל ועל הארץ מתחת..." (שם, סעיף 10, ההדגשה הוספה).

43. במהלך ינואר 2018 התכתב הנאשם עם מרחב ש"י של המשטרה בבקשה לסגור את תיקי הפל"א מחוסר אשמה (נ/9). הוא נענה על-ידי היועץ המשפטי במרחב ש"י, עו"ד גיל דשא, בלשון זו: **"בכוונת המשטרה למצות הליכי החקירה והמשפט בעניינך. במקרה דנן המשטרה מעדיפה את השיקולים של האינטרס הציבורי ודאגה לשלום הציבור"** (נ/10, ההדגשה הוספה).

44. במהלך שנת 2018 התקיימו מספר הליכים בבית משפט זה ובבית המשפט המחוזי בירושלים אגב תפיסת כלי הטיס של הנאשם על-ידי משטרת ישראל.

45. במהלך שנת 2018 ביצע לכאורה הנאשם את המעשים המיוחסים לו בתיק השני, ובגין כך עוכב ואף נעצר ושוחרר בתנאים עליהם ערר לערכאות השונות, לרבות הגשת בקשת רשות ערעור לבית המשפט העלים (**בש"פ 5645/18**). בית המשפט העליון (כב' השופט אלרון) דחה את בקשת רשות הערעור שהגיש הנאשם וקבע כך בסעיף 5 להחלטתו: "אם כן, לכאורה, לצורך ההליך הנוכחי, **נקודת המוצא היא כי האזור שבו הטיס העורר את מטוסיו הוא בתחום 'מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל' כהגדרתו בחוק הטיס תשע"א-2011, שאף קבע אזור אסור לטיסה. משום כך, בשלב זה, אין לקבל את טענותיו כי חוק הטיס אינו חל על טיסותיו, לא במובן של חלות טריטוריאלית של חוק הטיס, אף לא במובן של איסור ספציפי מכוח סמכות רשות התעופה האזרחית שמנויה במפורש בסעיף 82 לחוק"** (ההדגשות הוספו, החלטה מיום 20.8.2018, נ/32).

46. לאחר הגשת כתב האישום בתיק הראשון, הגיש הנאשם בקשה לביטול כתב האישום בשל טענותיו, כי כתב האישום אינו מגלה עבירה נוכח עמדתו המשפטית ביחס לדין החל, כפי שפורטה לעיל. אלא שבקשה זו נדחתה דחיה מנומקת על-ידי חברי כב' הנשיא הרבסט ביום 11.3.2019, תוך הפניה לקביעות שבהליך כפר סבא בהקשר זה, וכן תוך הפניה לקביעות כב' השופט סולברג בבג"ץ **5532/17**.

47. הנאשם לא השלים עם החלטת חברי, ובהיותה החלטת ביניים בהליך פלילי, הגיש עתירה לבג"ץ, שנדונה במסגרת בג"ץ **4383/19** (**בג"ץ 4383/19**). העתירה נדונה לפני כב' השופטים ברון, מינץ ושטיין. בפסק-דינם שניתן פה אחד, קבע המותב הנכבד כך בסעיף 5: "זאת ועוד. העותר מעיד בעתירתו, כי גרע את כלי הטיס שבבעלותו מן המרשם בניסיון לעקוף את הוראות חוק הטיס ותוך שהוא עושה דין לעצמו, מטיס את כלי הטיס שברשותו ללא רישיון, באזורים אסורים לטיסה אזרחית, ומנחית אותם במנחת פיראטי שהקים לעצמו. **התנהלות מעין זו אינה יכולה לזכות בסעד מן הצדק, ודאי כשמדובר במעשים שעלולים לסכן חיי אדם**" (ההגשה הוספה).



48. לאחר שהועברו התיקים אלי והדיון בהם אוחד, שבה ההגנה להעלות טענות מקדמיות שונות. בהחלטתי מיום 12.9.2019 קבעתי כי ההגנה מנועה מלחזור ולטעון את הטענות שהוכרעו על-ידי כב' השופט הרבסט, דהיינו בנוגע לאי-תחולת חוק הטיס על האיזור (סעיף ד' בפסקה האחרונה להחלטה).

49. בהמשך, לאחר השלמת טיעונים והשלמת הליכים מקדמיים הנוגעים לחומרי חקירה (לרבות הליכי ערעור), ניתנה על-ידי החלטה ביום 15.3.2020 בעניין הטענות המקדמיות. בהחלטה זו דחיתי את טענות ההגנה, כי כתב האישום אינו מגלה עבירה, והותרתי להכרעה במסגרת הכרעת הדין את נפיקות טענת ההגנה בדבר אי אזהרה ראוי של הנאשם ביחס לכלל החשדות נגדו. כמו כן נדחתה (שוב) הטענה לקיומה של "הגנה מן הצדק" נוכח הכרעות קודמות בעניין. אף טענת ההגנה בדבר היות העבירות "עבירות חוץ" שאינן בסמכות בית המשפט נדחתה לגופה. כן דחיתי את טענת ההגנה בדבר היעדרה של מפת תחום הפיקוח האווירי של ישראל. ערר שהוגש ביחס לחלק ההחלטה הנוגע למפת תחום הפיקוח האווירי של ישראל התקבל באופן חלקי, והמאשימה נדרשה להמציא להגנה את המידע האמור (ע"ח 41962-03-20, מיום 11.6.2020, כב' השופט רומנוב).

50. ביום 30.6.2020 דחה על הסף בית המשפט העליון בשבתו כבג"ץ את עתירת הנאשם לאפשר לו להטיס כלי טיס באיזור (**בג"ץ 2611/20**, כב' השופטים פוגלמן, ברון, אלרון). וכך נכתב בסעיפים 4 עד 7 לפסק הדין:

"בעתירתו, טוען העותר כי דיני הטיס של ישראל אינם חלים באזור; כי 'מעולם לא בוצעה אסדרה (רגולציה) עבור דיני הטיס' החלים באזור יהודה ושומרון; וכי אף שקיים צו צבאי האוסר על כל פעילות אווירית באזור, הרי שבפועל פעילות מעין זו מתקיימת 'דרך קבע' ללא אסדרה מתאימה, כהגדרתו. על כן, נטען כי בהיעדר אסדרה בתחום, אין למנוע ממנו להפעיל כלי טיס באזור יהודה ושומרון...

...

6. לאחר שעיינו בעתירה ובתגובת המשיבים, **הגענו לכלל מסקנה כי דינה להידחות בהיעדר עילה להתערבות ומחמת חוסר ניקיון כפיים של העותר.**

סעיפים 2, 3 ו-5 לצו הטיס (הגבלות על הטיסה ואכרזת אזור אסור) (אזור הגדה המערבית) (מס' 13), התשכ"ז-1967, מיום 11.6.1967, קובעים כי אין לבצע כל טיסה בשמי אזור יהודה ושומרון בהיעדר היתר מתאים: 'אזור אסור

2. שטח אזור הגדה המערבית מוכרז בזה כאזור אסור. איסור טיסה

3. לא יטיס אדם כלי טיס מעל לאזור האסור, אלא אם בידו היתר לכך ממני [מפקד כוחות צה"ל באזור הגדה המערבית - י' א' או מטעמי.



...

טיסה לפי הוראות מפקח

5. לא יטיס אדם כלי טיס מעל לאזור האסור, אלא בהתאם להוראות מפקח שהוסמך על ידי בזה להעניק היתרים והוראות לענין צו זה'.

כעולה מהעתירה ומתגובת המשיבים לה, המפקד הצבאי (המשיב 4) מתנה מתן היתר כאמור בתיאום מראש עם רת"א, וזאת בין היתר מאחר ששימוש בכלי טיס בשמי האזור ללא תיאום עם רת"א עלול להוות סכנה בטיחותית וביטחונית.

בנסיבות אלה, לא מצאנו עילה להתערב בהחלטת המפקד הצבאי להתנות את מתן ההיתר בכך שהעותר יתאם את טיסותיו עם רת"א.

7. זאת ועוד, לאמיתו של דבר, **עיקר הקושי בו נתקל העותר בהשגת היתר, נובע מהחלטות רת"א שקדמו להתליית רישיון הטיסה שלו, בשנת 2013, אשר אינן במוקד העתירה דנן - ומבחירת העותר שלא לציית להוראות המפקד הצבאי, ולהטיס את מטוסו ללא היתרים מתאימים פעם אחר פעם - אף לאחר שלילת רישיונו.** (ההדגשות הוספו)

51. לאחר כל זאת נוהלו הליכי מקדמיים נוספים, ושמיעת הראיות במשפט החלה, הלכה למעשה, רק ביום 12.10.2021.

הכרעה (הרבה מעבר לדרוש) בטענת הסמכות ודחיית טענת ההגנה הראשונה

52. נדמה מהשתלשלות ההליכים המשפטיים שנסקרה לעיל, כי טענותיו של הנאשם בדבר היעדר תחולת חוק הטיס על האיזור נדחו לא פעם, לא פעמיים ולא שלוש, ואמירותיו של בית המשפט העליון בעניינו הספציפי של הנאשם ברורות כשמש, הן ביום בהיר, והן ביום סגריר. **לנאשם אסור לטוס ללא רישיון וללא היתר מתאים מהרשויות המוסמכות, לא בישראל, ולא באיזור, המוגדר שטח אסור לטיסה.**

53. לנאשם אסור לעשות דין לעצמו - גם אם הוא סבור שכלל הרשויות, לרבות הרשות השיפוטית העליונה במדינה - טועות. הנאשם טוען להיותו אדם ערכי המחויב למדינה ומבקש לשרתה. אדרבא. יתכבד הנאשם ויזכיר זאת בכיבוד עקרון שלטון החוק. החל משנת 2012 ועד היום, שב הנאשם ומעלה טענותיו בפני כל רשות אפשרית, אך טענותיו נדחות והוא אף מורשע בגין פעולותיו בניגוד לחוק. אלא שהנאשם אינו משלים עם כך וממשיך לכאורה לעבור על החוק. יש בכך ממד של חומרה הן מעצם המשך ביצוע מעשים בלתי חוקיים, הן מעצם הסיכון הגלום בהם לביטחון הציבור ולבטיחותו, הן מעצם היוהרה לחשוב ש"כולם טועים ואני צודק", בוודאי לאורך תקופה ארוכה כל-כך. דביקות בעקרונות היא דבר נאצל, ואולם התעלמות מן המציאות, בוודאי במקרה הנוכחי, היא בגדר ליקוי מאורות של ממש. אם הדבר לא היה כרוך בסיכון חיי אדם, ניחא, אך משעה שמעשיו של הנאשם אכן מסכנים חיים, הדבר צבוע בגוון עמוק של חומרה



וחוסר אחריות.

54. נאמנה לדרכה, טענה ההגנה גם בסיכומים ביחס לשאלת הסמכות תוך הפנותה לע"פ 163/82 דוד נ' מ"י, פ"ד לז(1) 622 (1983) (פס"ד דוד), שהיא ההלכה המנחה בנוגע לתחולת הדין הישראלי על אזרחי ישראל המבצע מעשים פליליים באזור. אלא, שטועה ההגנה באופן קריאת פס"ד דוד, וטועה היא ביחס לקביעותיה של הלכה זו הרלבנטיות לעניינו. מסקנתו של בית המשפט העליון בפס"ד דוד הייתה, כי יש לאמץ את "הגישה המושגית" לפיה "החלת הסמכות הישראלית בגין מעשה או מחדל באזור נעשית על רקע המרת הנסיבות העובדתיות, שהתרחשו בפועל באיזור, בנסיבות עובדתיות מקבילות, שהיו מתקיימות בישראל, אילו בוצע המעשה או המחדל בישראל... הנורמה הפלילית הישראלית היא הקובעת את הנסיבות העובדתיות הרלוואנטיות, ואלה מהוות את הרקע הנורמאטיבי לבחינתה של המרת הנתונים..." (פסקה 32, ההדגשה הוספה). ועוד נקבע שם: "עמדתי על כך, כי במסגרתה של תקנה 2(א) [תקנות שעת-חירום (יהודה השומרון, חבל עזה, סיני ודרום סיני - שיפוט בעבירות ועזרה משפטית), תשכ"ז-1967] אין נדרשת 'פליליות כפולה' [כי המעשה ייחשב לעבירה הן באיזור והן בישראל]. נמצא, כי מעשה או מחדל אשר אירע באזור, עשוי לגבש אחריות פלילית בישראל חרף העובדה, שאותו מעשה או מחדל כלל אינו עבירה באזור... מעשה שאינו מהווה עבירה באיזור, משום שאין אינטרס חברתי בר-הגנה באזור, עדיין יכול שיהווה עבירה בישראל, שכן בה קיים אינטרס חברתי בר-הגנה" (שם, פסקה 35, התוספות וההדגשה שלי).

55. סיכומה של נקודה זו הוא, כי החוק הישראלי המאסדר את התעופה האזרחית, חל באיזור כפי שקבענו מספר מותבים לא אחת, לרבות מספר הרכבים של בית המשפט העליון הנכבד. נוסף על כך, אותם מותבים עמדו על הערך החברתי המוגן על-ידי חוק הטיס, והוא השמירה על ביטחון הציבור וביטחונו באוויר וביבשה. אינטרס חברתי זה הוא אוניברסלי ולכן לטענת התחולה הטריטוריאלית אין רלבנטיות. מכאן שבשני ההיבטים שפורטו, טועה ההגנה וטענתה נדחת בזאת.

56. לא למותר לציין, כי נוכח מסקנתי זו, אינני נדרש לשאלת הפרסום של מפת תחום הפיקוח האווירי של ישראל, שהיא "מן המפורסמות שאינה צריכה ראייה". בהקשר זה מפנה לדברי מי שעמד בראש אגף רישוי כלי טיס ברת"א, מר ארז פלס שהגיש תעודת עובד ציבור מתוקף תפקידו ואף נחקר עליה: "שטח הפיקוח של מדינת ישראל חל בכל השטח הקרקעי כולל איו"ש והוא גם מגיע לטווח מסוים במים הטריטוריאליים, טווח הפיקוח טיפה רחוק יותר בים התיכון ובמפרץ אילת באיזור מסוים. לכן החוק למיטב ידיעתי חל שם" (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 61, ש' 3 - 5, וכן ת/48). בנוסף מפנה לעדותו של סגן יועמ"ש רת"א עו"ד פדהצור (פרוטוקול מיום 14.8.2024, עמ' 167, ש' 18 - 30 וכן נ/51). מעבר לדרוש אציין כי חיפוש פשוט במרשתת יוביל לרשימת האזורים האסורים בטיסה וכן למפה המצורפת שם במסגרת פרסומי מידע תעופתי (פמ"ת) של רת"א - "פמ"ת פנים ארצי" בפרק א' - 17. https://www.gov.il/BlobFolder/guide/aip/he/aip_Full%20PAMAT%203-24.pdf.



דחיית טענת ההגנה השנייה ל"הגנה מן הצדק"

57. סעיף 149(10) לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982 (החסד"פ) קובע, כי נאשם רשאי להעלות טענה מקדמית לפיה **"הגשת כתב האישום או ניהול ההליך הפלילי עומדים בסתירה מהותית לעקרונות של צדק והגינות משפטית"**. בהלכת בורוביץ' [ע"פ 4855/02 מ"י נ' בורוביץ' (מיום 31.3.2005)] קבע בית המשפט העליון מבחן תלת-שלבי לצורך בדיקתה של טענת ההגנה מן הצדק: **ראשית**, יש לבחון האם נפלו פגמים בהתנהלות המאשימה שיש בהם לפגוע בתחושת הצדק וההגינות, ואם נפלו, יש לבחון את עוצמתם; **שנית**, יש לבחון האם חרף קיומם של הפגמים האמורים ניתן לנהל את ההליך הפלילי מבלי שתחושת הצדק תיפגע, ו**שלישית**, יש לבחון את הסעד המתאים שיאזן כראוי בין השיקולים הרלבנטיים השונים [ראו הפניה ממצה למבחן זה ברע"פ 1611/16 מ"י נ' ורדי (מיום 31.10.2018) בפסקה 60]. יצוין, כי בדנ"פ 5387/20 **רותם נ' מ"י** (מיום 15.12.2021) צמצם בית המשפט העליון את יכולת התערבות הערכאה הדיונית בפלילים לבחון את סבירות פעילותה של הרשות מכוח דוקטרינת המשפט המנהלי, והגבילה לעילות המקובלות לבחינת טענת ההגנה מן הצדק.

58. כאמור, ההגנה טוענת שהתנהלות הרשויות כלפי הנאשם הייתה רדיפה של ממש. נטען, כי מצד אחד רת"א טענה לחוסר סמכות באזור, ומצד שני, מִשְׁפְּנוּת הנאשם לא נענו והוא פנה לגורמי הצבא ולמשטרה על-מנת לנסות ולהסדיר את טיסותיו כחוק, דעתה של רת"א לא הייתה נוחה מכך. לפיכך, פעלה רת"א מול המשטרה וחיל-האוויר, הן כדי לקדם את העמדתו של הנאשם לדין בתיקי הפל"א שלא טופלו זמן רב, הן כדי להביא להדחתו מחיל האוויר. ההגנה טענה כי בשעה שרת"א לא הפעילה את סמכותה, פעלה נגד הנאשם באמצעות סוכנויות אחרות של המדינה - המשטרה וצה"ל, משל הייתה "דיפ סטייט" (Deep State) (סעיפים 35 - 37 לסיכומי ההגנה). פועל יוצא מטיעוני ההגנה הוא, שלטעמה הגשת כתבי האישום עומדת בסתירה מהותית לעקרונות של צדק ושל הגינות משפטית.

59. הגם שטענות ביחס לתקינות התנהלות הרשות השלטונית הן לגיטימיות, שכן לעתים הן נמצאות מוצדקות ונמצא שיש מה לתקן, הרי שהשימוש במונח "דיפ סטייט" כדי לתאר פעילות של רשות שלטונית אינו ראוי, ואף ראוי לכל גנאי, וחבל שנעשה בו שימוש, המוזיל את הטיעון המשפטי.

60. לגופה של הטענה, דינה להידחות מכל וכל. כפי שיפורט להלן בהרחבה, החל מ-2012 (בהתאם למידע שהונח לפני בית המשפט), הנאשם מצוי בקשר מתמיד ורציף עם רשויות המדינה השונות, החל מהפיקוד הצבאי באיזור מגוריו, דרך חיל האוויר ופיקודו, דרך רת"א, דרך גורמי החקירה והתביעה במשטרת ישראל וכלה במותבים השונים ברשות השופטת, לרבות בית המשפט העליון. לכל אורך הדרך, כפי שיובהר להלן באופן ברור, כלל הרשויות מסרו לנאשם כי דרכו אינה מקובלת עליהן, היא נתפסת כבלתי לגיטימית ובלתי חוקית, ותפיסתו את מצב הדברים החוקי שגויה. למרות שעמדה זו הובהרה לנאשם בבירור, הוא המשיך בשלו, תוך הפרה מתמדת של החוק והעמדת עצמו וזולתו בסיכון בטיחותי וביטחוני ניכר.



61. הנאשם מלין על כך שהרשויות שילבו ידיים ביניהן, ויצרו התניה (linkage) בין המשך טיסותיו האזרחיות והפסקת שירותו כטייס בחיל האוויר. אלא, שהנאשם בעקשנותו הביא על עצמו את התוצאה האמורה, שעה שננקטו בעניינו הליכים מנהליים (ביטול רישיון הטיס שלו) והליכים פליליים, כל זאת ללא הועיל, עד שהוחלט על הפסקת שירותו הצבאי כטייס. לא למותר לציין, כי בית המשפט העליון מצא החלטה זו של מפקד חיל האוויר החלטה ראויה ועניינית, ולא מצא עילה להתערב בה, תוך שהוא מותח ביקורת ניכרת על הנאשם (בג"ץ 5532/17).

62. כשנשאל עו"ד פדהצור (סגן היועמ"ש בר"ת"א) שהובא כעד הגנה, מדוע לא נקטה רת"א בהליכים מנהליים נגד הנאשם השיב כך:

" ש. למה לא ביצעתם נגד הליכי אכיפה מינהלית בהתאם לסמכותכם?
ת. זה נורא פשוט. הליכי האכיפה של רת"א ע"פ דין הם שניים: פעולת כלפי רישיון לפי סעיף 38 לחוק הטיס, והטלת עיצום כספי לפי פרק י' לחוק הטיס. האחת - אין לך רישיון, כי הרישיון לא חודש, אין לי אפשרות לקחת רישיון שאין לך לכן הסעיף 38 אינו רלבנטי. ולגבי העיצום הכספי - לפי חוק הטיס היום ועד שישונה, אין עיצום כספי על פעולה בלי רישיון. העמדה המסורתית של משרד המשפטים שהיתווה את פרק י' שהתנהגויות של פעולה בלי רישיון צריכות להיות מטופלות במישור הפלילי ולא המינהלי. בפרק י' - אין שם הפרה על פעולה בלי רישיון. מאז משרד המשפטים עדכן את תפיסתו, חוק הטיס כן עודכן, ובחקיקה המודרנית מאפשרים להטיל עיצום כפי על פעולה בלי רישיון, זה עדיין לא הוטמע בחוק הטיס, זו לא הייתה התפיסה בשנת 2011 וכשאכפו נגד מר משולמי" (פרוטוקול מיום 14.8.2024, עמ' 166, ש' 11 - 19).

63. בנוסף אמר עו"ד פדהצור לנאשם שחקר אותו, את הדברים הבאים:

" השיח אתך לכל אורך הדרך היה שיח עם מי שאינו מכיר בסמכות באוטוריטה הקיימת של דיני הטיס לגביך, בין כשרשום וכשאינו רשום. במצב הדברים הזה, אילו כלים עוד נותרו לי? השיח אתך לא עזר. אמצעי האכיפה התייתרו כשאתה פועל בלי רישיון" (שם, עמ' 167, ש' 2 - 4, ההדגשה הוספה).

64. מר פלס תיאר בצורה ציורית וברורה את התנהלותו של הנאשם, ומדוע בחרה רת"א לפעול כפי שפעלה אל מול חיל האוויר, ונדמה כי דבריו מבהירים עד כמה חשו הרשויות חסרות אונים אל מול הנאשם, הממשיך להפר את החוק ברגל גסה, שעה שכלל הרשויות מבהירות לו חזר והבהר, כי הוא שוגה:

"אני יכול להגיד דבר לזכותו של מר משולמי, אני לא תפסתי אותו בשקר. הוא לא



החביא, אמר שזה מה שעושה וזה מה שאני הולך לעשות, ועם כמה שאני מעריך את היושר שלו, זה דבר שאני כנציג מדינת ישראל בתחום התעופה לא יכול לקבל את זה, שכן אדם יעשה ככל העולה על רוחו. אני אומר שוב, המופע הזה שהוצג לנו או שראינו אותו כפי שהבנו אותו, הוא חריג ביותר והוא ברמה הגבוהה של עבריינות. אני לא מתווכח עם דעותיו, הידע שלו יותר נרחב משלי לפחות בתחום החוקים לגבי מה תקף ומה לא. לא רוצה ולא יכול להיכנס לזה. אני מדבר על הפעולות שלו, אני מאמין ואני עושה, ואני אומר שעשיתי ושאמשיך לעשות. לא נתקלתי בהרבה כאלה." (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 54, ש' 21 - 28, ההדגשות הוספו).

65. ההתייחסות המוקדמת ביותר שהוצגה לבית המשפט בנוגע למגעים של הנאשם עם הרשויות לגבי הסדרת טיסותיו באיזור היא משנת 2012. ביום 18.11.2022 כתב סא"ל צחי לוגסי, קצין הגנה מרחבית בפיקוד מרכז לנאשם את הדברים הבאים במכתב שכותרתו "המראות ונחיתות ממרחב הגדעונים":

"הנאשם פנה לצה"ל בבקשה לאפשר לו המראות ונחיתות מטוס קל ממרחב גדעונים. לאחר בדיקה מול האוגדה, חיל האוויר, מינהל אזרחי, לפיקוד אין התנגדות בתנאי שבוצעה הסדרה עם רת"א ועם החטיבה המרחבית." (נ/35, ההדגשה הוספה).

66. הנה-כי-כן, אף במכתב האמור שהוצג על-ידי ההגנה, נמצא כי אף נציג מפקד האיזור היתנה את הסכמתו בהסדרת הדבר עם רת"א. משמעת הדבר, שמפקד האיזור עצמו אינו כופר בסמכות רת"א להסדיר את תחום התעופה. יצוין, כי בעדותו לפניי אמר הנאשם ש"משמעות המסמך שהוא מתיר לי אישית באופן מפורש לטוס להמריא ולנחות בבית" (פרוטוקול מיום 10.1.2023 משורה 13). הנאשם אינו מקבל את "הפרשנות המפולפלת" (לדבריו) של רת"א למסמך ולמעשה מתעלם ממה שלא נוח לו, ונתלה במה שנח לו, גם אם הדבר נעדר בסיס חוקי.

67. במכתב ששלח הנאשם למנהל רת"א, אלוף במיל' גיורא רום, ביקש הנאשם לאפשר לו "חריגה קטנה" מן "האזור האסור" על-מנת לאפשר לו להטיס את כלי הטיס שלו באיזור מגוריו (נ/54). כמענה לבקשותיו של הנאשם, לרבות בקשתו להכשיר את המנחת שבנה, נתבקש הנאשם על-ידי מנהל תחום תשתיות אוויריות ברת"א, מר אלי אלוך, לשלוח לרת"א את חוות הדעת המשפטית מטעמו "על מנת שנוכל ללמוד אותה ולהתייחס אליה באופן מסודר" (נ/53).

68. בהמשך, ביום 11.12.2012, כתב לנאשם סגן היועצת המשפטית של רת"א, עו"ד אבישי פדהצור (שבהמשך הובא כעד הגנה), כי לאחר שמכתבו של סא"ל לוגסי הועבר לגורמים המקצועיים ברת"א, אלו סברו שעל בסיס המכתב לא ניתן להתיר לנאשם לבצע פעילות אווירית



באיזור. עוד צוין שם: "כידוע לך, רת"א סבורה כי קיימת-גם-קיימת מניעה מהותית מהיעתרות לבקשתך, וזאת על בסיס מידע וחוות דעת שקיבלה מגורמים ביטחון שונים (צבאיים וממשלתיים), שאינם עולים בקנה אחד עם עמדתו של סא"ל לוגסי" (נ/52).

69. בהקשר זה העיד מר ארז פלס, ששימש ראש אגף רישוי כלי טס ברת"א בזמנים הרלבנטיים את הדברים הבאים:

"אותו סא"ל לוגסי הגדיר תנאים כשמר משולמי פנה אליו וביקש אישור לטוס. **התנאי הראשון היה שיהיה תיאום מול רת"א. זה היה תנאי ראשון.** בלי להיכנס לעובדה אנחנו חושבים שמר לוגסי זה לא בסמכותו לאשר או לא. **מר לוגסי אישר את המופע הקרקעי, אולי שלא ירו במר משולמי כשהוא ממריא שם. מר משולמי עשה ניסיונות לפנות לקבל אישורים והוא לא קיבל. זה לא הפריע לו לפחות לפי התוצאה להמשיך לטוס.** זאת אומרת, הוא קיבל אישור עם התנאים, לא עמד בתנאים והמשיך לטוס. ראינו גם את זה בחומרה רבה." (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 54, ש' 8 - 13, ההדגשות הוספו).

70. יצוין, כי במהלך 31.12.2012 הטיס הנאשם נוסע במטוס בניגוד לתנאי הרישיון הזמני שקיבל מרת"א, דבר שהוביל להתליית הרישיון "לשם הגנה מיידית על שלום הציבור" עד לקיום שימוע וזאת במהלך חודש פברואר 2013 (ת/48, ת/49). הדברים עולים הן מהמסמכים שהוגשו, לרבות תעודת עובד ציבור עליה חתם מר פלס, ושלגביה נחקר ארוכות ביום 28.6.2022 (ראו פרוטוקול מאותו יום, עמ' 52, ש' 3 - 20, ת/48).

71. ביום 15.3.2013 פנה הנאשם בכתב למפקד יחידת הבקרה האווירית, סא"ל א'. במכתבו ביקש הנאשם לתאם עם יחידת הבקרה האווירית את טיסותיו באיזור, תוך שציין את חילוקי הדעות שלו עם רת"א לגבי המצב המשפטי. במכתבו ציין כי פנייתו מגיעה מתוך מטרה "**למנוע אירועי תעבורה וכן במטרה לייתר אירועי ירוט**" (נ/27). לא למותר לציין, כי הדבר מוכיח בעליל את מודעותו הרבה של הנאשם לסיכון הממשי, הבטיחותי והביטחוני, שבקיום טיסות לא מתואמות עם הרשויות המוסמכות.

72. פנייה דומה הופנתה לרע"ן תעבורה בחיל האוויר, סא"ל ד'. במכתבו מאשר הנאשם, כי רישיונו האזרחי הותלה, ומציין כי "אני סבור שאין בטיסה שלי ביו"ש (גם בעת בה רישיוני מותלה) כדי עבירה על החוק, זה עקב היות יו"ש מחוץ לשטחי מדינת ישראל, עניין זה צפוי להתברר לאשורו בהליך משפטי המתנהל ביני לבין רת"א". עוד הוסיף הנאשם, כי "אני מסכים לחלוטין עם דברך שבסעיף 6 לתשובתך, **וכפי שצינתי במכתבי הקודמים כי התיאום ביני לבין חיל האוויר נדרש על מנת למנוע אירוע בטיחותי ו/או סיכון חיי אדם, וכי אין בתיאום זה כדי להוות אישור כלשהוא לטיסה במידה וזו לא כדין**" (פסקאות 3 ו-4 למכתב, נ/50). שוב ניתן לראות, כיצד הנאשם במילותיו שלו, מעיד על הבנתו בדבר הסיכון הרב הטמון בפעילות אווירית



לא מתואמת, ובוודאי על הבנתו "בזמן אמת", כי מעל מעשיו תלויה עננה כבדה של חוסר חוקיות.

73. ביום 21.3.2013 החליט מר פלס על אי-חידוש רישיון הטיס של הנאשם, וכן קבע כי הנאשם לא יוכל להגיש בקשה לחידוש הרישיון, אלא בתום שנה מן ההחלטה. יצוין, כי ההחלטה מפורטת ומתייחסת לנסיבות המקרה, למצב המשפטי ואף מתייחסת למכתבו של סא"ל לוגסי (ת/50; פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 52, ש' 3 - 20).

74. ביום 17.6.2013 דחתה וועדת הערר את מכלול טענותיו של הנאשם ביחס להחלטת מר פלס ביחס לאי-חידוש רישיון הטיס, תוך ששבה ועמדה בפירוט רב על המצב החוקי והמניעה החוקית של הנאשם להפעיל כלי טיס באיזור שהוא אסור לטיסה, ללא היתר מתאים מרת"א, הגם שמבחינת מעשית קיבלה חלקית את הערר, וקיצרה את תקופת המניעה להגשת בקשה לחידוש רישיון (ת/51). הנאשם, ערר על החלטת ועדת הערר לבית המשפט המחוזי (מרכז), ואולם עררו נמחק בסופו של דבר ביום 4.12.2013 (נ/21).

75. לאחר שהוגש נגדו כתב האישום בהליך כפר סבא, פנה הנאשם הן ליחידת התביעות והן ליועץ המשפטי של מחוז ש"י במשטרה בבקשה למחוק את האישומים נגדו ובבקשה להבין מהו הדין החל בעניינו, משגרע את כלי הטיס מן הפנקס בישראל (נ/59, נ/36).

76. בד בבד עם ניהול הליך כפר סבא, נחקר הנאשם במשטרה בגין עבירות נוספות שחלקן יוחסו לו בתיק הראשון, וזאת במהלך השנים 2014 ו-2015 (ת/12).

77. בחודש יולי 2015 סורבה בקשתו של הנאשם מרת"א לחדש את רישיון הטיס במסוק, וזאת לאחר שרת"א התייעצה עם רמ"ח החקירות במשטרה (ת/48).

78. ביום 3.9.2025 הודיע רע"ן תעבורה פיקוח טיסה בחיל האוויר, סא"ל ד' לנאשם את הדברים הבאים במסגרת מכתב שנשלח אליו:

2. אין בכוונת חה"א לייצר ממשק ישיר מולך עוקף הרשויות האזרחיות הרלבנטיות לטיפול בתעופה הספורטיבית.

3. כמו כן, ידוע לנו על פי הנמסר לנו מרשות התעופה האזרחית, כי מטוסך אינו רשום ברישומי המדינה ורישיוןך לטוס הותלה ומתנהלים נגדך הליכים פליליים בנושא זה.

4. מיותר לציין, כי נוסף על הפרת הדין בטיסה באזור האסור לטיסה וללא רישיון טיס, טיסה ללא ידיעת חיל האוויר מסכנת את בטיחות הציבור, את כוחות צה"ל, ואת הטייס המפר את הדין.

5. יודגש, כי האחריות והחובה לדווח על טיסה, וזאת על מנת להימנע מאירוע בטיחותי ומסיכון חיי אדם, חלה אף כאשר הטיסה הינה שלא כדין וללא רישיון



טיס, ואין בידוע חיל האוויר כדי להוות אישור כלשהו לטיסה שלא כדין וללא רישיון טיס.

6. יחד עם זאת, אין בכוונת חה"א לייצר תיחום תשתיתי לטיסה סביב מיקום המנחת לטובת איפסור טיסותייך במרחב האסור" (ת/63א, ההדגשות הוספו).

79. בנובמבר 2015 ובינואר 2016 הסתיים הליך כפר סבא בהכרעת דין מרשיעה ובגזר דין שפורט על אודותיהם קודם לכן.

80. בינואר 2016 פנה הנאשם למשטרה ולתביעה המשטרית על-מנת להביא לסגירת שלושה תיקי פל"א משנת 2014, שלטענתו התייחסו לטיסות שביצע לאחר שגרע את רישום כלי הטיס שלו מהפנקס בישראל. לכן סבר שיש לסגור את התיקים הללו מ"חוסר אשמה" (נ/7). בתגובה לכך הגיבה התביעה, כי "טרם הושלמה הבחינה ולכן לא ניתן להשיב לגופו של עניין" (נ/7).

81. גם לאחר סיום הליך כפר סבא, המשיך הנאשם לפנות לגורמי חיל האוויר על-מנת לתאם את טיסותיו, תוך שהוא ממשיך לכפור בתחולת חוק הטיס על האזור (ת/24, ת/64).

82. ביום 23.2.2016 פנה הנאשם במכתב למפקד הטייסת שלו, סא"ל ג'. במכתבו שטח הנאשם את אמונתו כי בשל גריעת כלי הטיס מן הפנקס בישראל, אין פסול בטיסתו באזור ו"נראה כי **מסיבה זו אף לא הוגש נגדי כל אישום בגין טיסות במועדים שלאחר הסרת הרישום הישראלי**" (פסקה 4, נ/39). בהמשך ציין הנאשם כך:

7. "אכן, כחלק מיחסי הגומלין ההדוקים בין חיל האוויר למדינת ישראל - **הרי שלצד עצמאותו הפיקודית של החיל - מובנת הרגישות לנורמות התנהגותם של אנשיו בסדיר ובמילואים, גם אם בסוגיה משפטית הנוגעת לקיום פעילות אווירית כגון זאת.**

8. **מסיבה זו ברור כי אין לי כל הסתייגות מההחלטה העקרונית להתנות שירות פעיל כלוחם אוויר בחיל בכפוף להימנעות מכל עבירה על החוק בידועין, הדברים נכונים בפרט עבור כל איש צוות אוויר וכנגד עבירות מסוגים שונים**" (שם, פסקאות 7 - 8, ההדגשה הוספה).

83. הנה, בלשונו של הנאשם, הוא אינו כופר בקשר שבין כלל הרשויות הרלבנטיות, ואף לא כופר בקשר הגומלין ההגיוני שבין התנהלות איש צוות אוויר במילואים הן בשירותו הצבאי והן בהיותו אזרח של המדינה, שמצופה כי לא יעבור עבירות פליליות כאזרח. נדמה, כי דברים אלו, אינם עולים בקנה אחד עם טענת ההגנה לקיומה של "דיפ סטייט" ולקנוניה בין רשויות שלטוניות שונות שחברו אישית נגד הנאשם.

84. ביום 25.5.2016 פורסמה בעידוד של הנאשם כתבה באתר MAKO בכותרת "אני ושדה



התעופה הקטן שהקמתי לי ליד המאחז" (נספח ד' לתגובת המאשימה בבקשה לאיסור פרסום). כתבה זו מוזכרת, שכן היא עמדה, בין היתר, ברקע מכתבו של מנהל רת"א, יואל פלדשו, למפקד חיל האוויר, האלוף אמיר אשל, מיום 29.5.2016. מנהל רת"א צירף למכתבו את הכתבה האמורה וכתב כך:

"במצ"ב ריאיון עם טייס אחר שהינו טייס מילואים שמעיד על עצמו כי הוא עבריין מורשע בעבירה שאופייה פלילי בהקשר לדיני הטיס (והוא צודק!). ואני שואל האם זה לא המקרה שבו צריך להפסיק טיסות של טייס בחיל האוויר?" (ההדגשה הוספה).

85. יצוין כי המכתב הועבר להגנה בעקבות עתירה לפי סעיף 108 לחסד"פ במסגרת החלטתי מיום 2.12.2022 ונסרק לתיק. הנאשם עצמו אישר בעדותו, כי הכתבה האמורה בעניינינו פורסמה בעידודו שלו ואף הבין כי הייתה זיקה בין הפרסום לבין פעילותה של רת"א מול חיל האוויר (פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 98, ש' 6 - 8).

86. כשבועיים לאחר מכן, חתם הנאשם על מכתב ההתחייבות בפני מפקדו ומפקד חיל האוויר. ללמדנו, כי על אף פניית מנהל רת"א למפקד חיל האוויר בניסיון למנוע את המשך טיסותיו של הנאשם כטייס מילואים, החליט מפקד החיל לתת לנאשם הזדמנות להוכיח כי הוא ראוי לאמונו, על בסיס התחייבותו של הנאשם שלא להמשיך את טיסותיו האזרחיות ללא ההיתרים הנדרשים שעה שהוא ממשיך לשמש טיס במילואים.

87. ביום 16.8.2016 נדחה ערעורו של הנאשם ברובו, למעט בשאלת רכיב הקנס (ערעור כפר סבא).

88. במהלך שנת 2017 שב הנאשם ופנה למשטרה בבקשה לשנות את עילת סגירת המב"דים נגדו (נ/62).

89. ביום 14.11.2017 ניתן פסק הדין בבג"ץ 5532/17 שצוטט לעיל בהרחבה, במסגרתו דחה בית המשפט העליון את העתירה שהגיש הנאשם נגד החלטת מפקד חיל האוויר להתנות את המשך שירותו בחיל האוויר בהפסקת טיסותיו האזרחיות.

90. אף לאחר קביעותיו המהדהדות של בית המשפט העליון בבג"ץ 5532/17 פנה הנאשם בכתב למפקד חיל האוויר, האלוף עמיקם נורקין בדרישה לתאם את המשך טיסותיו **"מבלי להתווכח עוד על חוקיותן של טיסותיו אלו (אשר בגינן לא נערכת כל פעילות אכיפה), ועל אף שלמעשה הסיכון השיורי לאירוע תעבורתי כתוצאה מפעילו זה הינו זניח - הרי שאני סבור כי בהתחשב בזמן הרב שחלף - ההתעלמות אינה במקומה"** (נ/28, ההדגשה הוספה).

91. במהלך חודש ינואר 2018, שב ופנה הנאשם למשטרה בבקשה לסגור את תיקי החקירה, לטענתו מחוסר אשמה (נ/9). אלא שהנאשם קיבל תשובה כבר ביום 21.1.2018 מעו"ד גיל



דשא, ולפיה "בכוונת המשטרה למצות הליכי החקירה והמשפט בעניינך. במקרה דנן המשטרה מעדיפה את השיקולים של האינטרס הציבורי ודאגה לשלום הציבור" (נ/10).

92. מכתב זה מעיד, כי הרשויות לא שקטו על השמרים, לא התעלמו מפניותיו של הנאשם, ופעלו למצות את הדין עמו. ברקע הדברים יובהר, כי בכל התקופה, המשיכה המשטרה בניהול חקירה בעניינו של הנאשם. כך למשל ביום 22.5.2016 אין חולק כי הנאשם נחקר באזהרה בגין הפרת חוק הטיס והפרת הוראה חוקית (נ/17).

93. ביום 28.1.2018 הודיע מפקדו של הנאשם בחיל האויר, תא"ל נ' ללשכת מפקד חיל האויר את הדברים הבאים:

"בשלוש השנים האחרונות, מאז כניסתי לתפקיד, התקיימו שיחות רבות ביני ובין ידידיה, באשר לטיסותיו האזרחיות. במהלך יוני 2016 התקיימו מספר פגישות בינינו, בהן הסברתי לידידיה כי עליו להפסיק את פעילותו האזרחית, הבלתי מאושרת, בכלי הטיס ובמנחת שברשותו, אם ברצונו להמשיך את טיסותיו בחיל האויר.

במהלך פגישות אלה, חזרתי והסברתי לידידיה כי המשך פעילותו האווירית האזרחית, הלא מאושרת, אינה מאפשרת את המשך טיסותיו בחיל האויר. החלטה זו הינה החלטה פיקודית, שלי כמפקדו, והינה על דעת מפקד חיל האויר.

לאורך כל התקופה שעברה מאז יוני 2016, התקיים שיח שוטף ותדיר, כולל פגישות בארבע עיניים, בינינו, בה חזר ידידיה על עמדתו כי לא יפסיק את פעילותו האווירית אזרחית, וכי הוא נאבק משפטית על עמדתו מול גורמי המדינה השונים. עוד אציין, כי במהלך תקופה זו, אף נפגש ידידיה עם מפקדי חיל האויר; הקודם, והנוכחי, במטרה לשכנעם בעמדתו.

בתקופה האחרונה, עקב הזמן המשמעותי שחלף, והתהליכים האישיים אותם חווה ידידיה, הסברתי לו כי לא יוכל לחזור ולטוס בחיל האויר, וזאת לאור שיקולים פיקודיים שונים" (נ/69).

94. ממכתב זה שהוגש על-ידי ההגנה עולה, אוזנו של פיקוד חיל האויר היתה כרויה לטענותיו של הנאשם, אשר עמל לשכנע את הפיקוד בצדקת דרכו לאורך תקופה ארוכה. אלא שבחלוף שנתיים מעת חתימתו על מכתב ההתחייבות, המשיך הנאשם לעשות כרצונו בניגוד להתחייבותו, ועל-כן כפועל יוצא מכך, הוחלט על סיום שירותו בחיל.

95. במהלך שנת 2018 בוצעו פעולות חקירה רבות, שהובילו בסופו של דבר להגשת כתב האישום בתיק הראשון בחודש נובמבר 2018. כך לדוגמה, חקירות הנאשם מיום 25.3.2018 ומיום 19.7.2018 (ת/4, ת/11, ת/14). כמו כן, במהלך החודשים שקדמו להגשת כתב האישום בוצעו



פעולות אכיפה ביחס לכלי הטיס של הנאשם, ואלו נתפסו ואוחסנו, כל זאת במעורבות בית המשפט במספר מותבים וערכאות.

96. יוצא, אפוא, כי בהתעקשותו המתמדת, הנאשם הוא שהוביל למצב שבו סברו הרשויות שלא נותרה ברירה, אלא לנקוט במכלול ההליכים (המנהליים, הפליליים וברמה הצבאית), על-מנת שיחדול מהמשך סיכון הציבור כתוצאה מטיסותיו הבלתי מורשות.

97. נדמה שדבריו של עו"ד פדהצור מדברים בעד עצמם:

"ת. ... הסמכויות המינהליות של רת"א הן מוגבלות. השיח אתך לכל אורך הדרך היה שיח עם מי שאינו מכיר בסמכות באוטוריטה בקיומיות של דיני הטיס לגביך, בין כשרשום וכשאינו רשום. במצב הדברים הזה, אילו כלים עוד נותרו לי? השיח אתך לא עזר. אמצעי האכיפה התייתרו כשאתה פועל בלי רישיון.

ש. אתה סותר את עצמך כי בפעם הראשונה שלא היו עיצומים מנהליים, פניתם למשטרה. עכשיו כשאני ממשיך לטוס עם כלי טיס שאינו רשום לא פניתם למשטרה.

ת. כמה אפשר לפנות למשטרה? אני לא פונה ולא מנחה לפנות למשטרה. ברגע שיש עבריון סדרתי וממשיך לטוס באיזור כלי הטיסה, וזה לא קשור לרישום או אי רישום כלי הטיס. פנינו למשטרה, הוגש כתב אישום, לא נעצרת עד תום ההליכים. יש גבול כמה משאבים יש להקדיש לעניין מסויים. באף אחת מהתרשומות עם רת"א לא קבלת ברכת הדרך במישרין או בעקיפין. ברגע שאדם עומד ומתריס הוא חושב שהוא קונה זכות מכוח התרסתו, ובעניין הזה אתה [הנאשם] טועה" (פרוטוקול מיום 14.8.2024, עמ' 167, ש' 1-11, ההדגשות הוספו).

98. בהקשר זה, יש להפנות גם לדבריו של עו"ד גיל דשא, ששימש הן כחוקר והן כיועץ משפטי במרחב ש"י של המשטרה, וחקר את עניינו של הנאשם וביצע פעולות אכיפה רבות בעניינו, לרבות תפיסה של כלי הטיס שלו. ביחס לטענת השיהוי בהעמדתו של הנאשם לדין אמר עו"ד דשא כך:

"אם זה היה תלוי ברצוני [כתב אישום] היה מוגש קודם, אבל ברגע שהחקירה הסתיימה וזה הועבר ליחידת התביעות אז לא, אין לי שליטה על הדבר הזה, לא יכול לענות על השאלה כי אני לא יודע מה היה שם." (פרוטוקול מיום 19.10.2021, עמ' 106, ש' 10 - 12, התוספות שלי).



99. על הדרך שבה ראה עו"ד דשא כיצד נכון לפעול כדי להרתיע את הנאשם ולשמור על שלום הציבור אמר כך:

"[לפי] מיטב ידיעתי, כל אירוע שנודע למשטרה נחקר, ואם דיברת על המעצר שלך אז זה גם הייתה מדיניות שגם אני כיועץ משפטי הנחיתי את הגורמים של המרחב שכל טיסה שלך צריכה להסתיים במעצר, ואני אישית עמדתי אחרי זה. עם כל האי נעימות של להגיע למעצר. אבל אם אדם מסכן את הציבור ולא מבין ומגישים כתב אישום ויש לו מאסר על תנאי וממשיך לטוס, כן? ומצפצף על כל העולם ... אז אני מחויב כקצין משטרה אני מחויב קודם כל לשמירה על שלום הציבור, כן? והחירות האישית שלך מבחינתי היא פחותה בעניין הזה" (שם, עמ' 107, ש' 8 - 13, ההדגשה הוספה).

"... אני הנחיתי, אני הנחיתי להחמיר את הטיפול מולך ככל שאתה לא לומד, ממשיך לטוס, הנחיה שלי היתה להחמיר את הטיפול, כן" (שם, עמ' 108, ש' 1 - 3).

100. לא סברתי אפוא, שהתנהלות המאשימה ויתר רשויות המדינה מבססת טענה של שיהוי בנסיבות שתוארו לעיל, בין היתר בשל הימשכות המעשים הבלתי חוקיים של הנאשם לאורך השנים שנסקרו לעיל (2012 - 2018).

101. על-פי המבחן התלת-שלבי שנקבע בהלכת בורוביץ, ועל סמך הראיות שהוצגו לעיל, ניתן לקבוע כי לא נפלו פגמים בהתנהלות המאשימה או בהתנהלות הרשויות האחרות של המדינה. מכאן שאין מקום להידרש ליתר השלבים על-פי מבחן זה, ולכן טענת ההגנה מן הצדק נדחתה.

דחיית טענת ההגנה בדבר היעדר יסוד נפשי

102. כאמור לעיל, הנאשם טוען כי אין מתקיים היסוד הנפשי הנדרש להוכחת האישומים נגדו, שכן הסיק מהכרעת הדין ומגזר הדין בהליך כפר סבא וכן מדברי בית המשפט המחוזי בערעור כפר סבא שצוטטו לעיל בהרחבה, כי אם יגרע את כלי הטיס שלו מרישום בפנקס בישראל, יוכל להמשיך ולבצע את טיסותיו מבלי שהוא מפר חוק, משום שלטעמו, חוק הטיס אינו חל באיזור.

103. אשר לטענה כי הבנת מצב חוקי זה נבעה מפסקי הדין שניתנו בענייננו של הנאשם, הרי שדינה להידחות. בהכרעת הדין בהליך כפר סבא התייחס כב' השופט שרון מפורשות לסוגיית גריעת רישום הכלי מהפנקס בישראל וציין כך:

"42. בבחינת למעלה מן הנדרש אציין, כי מן העובדות שהוכחות בפניי הנאשם אף הטיס את מטוסו לאחר שזה נמחק ממרשם כלי הטיס ברת"א ביום 20.11.2013... בכך עבר הנאשם גם עבירה בניגוד לסעיף



142(א)(19) לחוק הטיס שעניינו 'מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה...'. על חובת רישום כלי הטיס במרשם, כמו גם איסור הטסת כלי טיס שאינו רשום במרשם מדינתי, ראה סעיפים 56 - 58 ו-174(א) לחוק הטיס. ואולם, התביעה לא ייחסה לנאשם עבירה זו מלכתחילה ולא מצאתי להוסיף ולהרשיעו בה" (הכרעת הדין בהליך כפר סבא, ההדגשה הוספה).

104. בית המשפט המחוזי בערעור כפר סבא, סירב לפרש את אמירותיו ביחס לנפקות ביטול רישום כלי הטיס, ואינני מבין כיצד ניתן לראות בדברי בית המשפט המחוזי, שאישר את הכרעות כב' השופט שרון בהליך כפר סבא, לרבות האמור בסעיף 42 לעיל, כאמירות המכשירות את הטסת כלי הטיס באיזור, רק בשל גריעתם מן הרישום בפנקס.

105. בנוסף, הנאשם טען בעדותו לפניי, כי בשנת 2011 הבין מעו"ד פדהצור, כי האיזור אינו נכלל בשטח ישראל מבחינת חוק הטיס, וכי עמדה זו אף נתמכה על-ידי הפרקליטות, ולפיה חוק הטיס חל על מטוס ישראלי בלבד (פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 89, ש' 12 וכן עמ' 90). אלא שטענה זו היא טענת סרק שאין לה על מה לסמוך. מעשרות המסמכים שהוגשו כראיות לבית המשפט, ומקריאה חוזרת הן של הכרעת הדין בהליך כפר סבא, והן של פסק הדין בערעור כפר סבא, לרבות ההבהרה עליהם מסתמך הנאשם, לא נרמז ולא נאמר בחצי מילה, כי הנאשם רשאי להמשיך להטיס את כלי הטיס שלו באזור, אם יגרע את רישומם מהם. נדמה, שהשתלשלות הדברים וההליכים המשפטיים שהובאו בהרחבה לעיל, מלמדים ההיפך מכך, ובאופן ברור.

106. לדברי הנאשם:

"ש. אמרת שהמדינה גרמה לי להבין, מי בדיוק גרם לך להבין שאם תגרע את הרישום אז אתה מחוץ לישראל.
ת. אמרתי מפורשות שהדברים נאמרו בע"פ ע"י אבישי פדהצור, ובמסמכים שכתב, וגם הובעה שוב במפורש ע"י פרקליטות המדינה שייצגה את רת"א בערעור המינהלי. יתרה מזאת. מתישהו נודע לי שבמשטרה שוקלים להגיש כתב אישום נגדי על טיסות. הבנתי שהמשטרה לא מאוד מוטרדת מהסיפור. אני מזכיר שאני טייס בכיר בחיל האוויר, בעל ניסיון טיסתי רב, ובעל הכשרה של רישיון אזרחי בנוסף, ומדובר בסוגיה מינהלית פרופר. לכן היה גם עיכוב בהגשת כתב האישום הפלילי בעניין הזה, לפחות עד שההליך המינהלי יגיע לסיומו. ככה נאמר לי מטעם התובע, לא זוכר את שמו, ר' שלוחת התביעות בשומרון, מי שקדם לעו"ד אבי שגב.", (פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 91, ש' 5 - 13).

107. לא רק זאת, אלא שטענתו של הנאשם כי קיבל את המסר האמור מעו"ד פדהצור, אין לה על



מה לסמוך, שעה שבחקירתו של עו"ד פדהצור על-ידי הנאשם וסניגורו, הדבר לא עלה מדבריו. אזכיר, כי עו"ד פדהצור הובא כעד הגנה. לא רק זאת, אלא שההגנה לא טרחה לשאול את עו"ד פדהצור האם אכן אמר לנאשם או רמז לו, כפי שטען הנאשם, שטיסה בכלי טיס שאינו רשום בישראל "תכשיר" את הטיסה. האזכור היחיד בעדותו של עו"ד פדהצור, של רישום כלי הטיס היה בדברים הבאים:

" השיח אתך [הנאשם] לכל אורך הדרך היה שיח עם מי שאינו מכיר בסמכות באוטוריטה בקיומיות של דיני הטיס לגביך, בין כשרשום וכשאינו רשום. במצב הדברים הזה, אילו כלים עוד נותרו לי? השיח אתך לא עזר. אמצעי האכיפה התייתרו כשאתה פועל בלי רישיון" (פרוטוקול מיום 14.8.2024, עמ' 167, ש' 2 - 4, התוספת וההדגשה שלי).

108. הנאשם טען, כי הבין כי המשטרה "אינה מוטרדת מאוד" מהסיפור, ולכן השתתתה בהגשת כתבי האישום. בהיעדר אכיפה הבין הנאשם לכאורה, כי התנהלותו מותרת. אלא שגם כאן אין לדברים על מה לסמוך. ההגנה זימנה כעד מטעמה את קצין החקירות סרגיי דלגץ, שטיפל בחקירת ענייניו של הנאשם. מדבריו, שיובאו להלן, לא ניתן ללמוד כי המשטרה לא היתה מוטרדת מכך, ולא ניתן ללמוד כי סוגיית אי-רישום כלי הטיס לא העסיקה אותה (יצוין כי בציטוטים להלן הנאשם הוא ששואל את השאלות):

"ש. המועד האחרון שנחקרתי היה ב-22.5.2016. שואל אחרת - אתה מכיר בתור לשכת חקירות שאחרי מספר חקירות ב-2014 - 2016, אז משטרת שומרון החליטה להפסיק להזמין אותי לחקירות נוספות למרות שהיו טלפונים ותלונות. ת. כשאנו מנהלים חקירה, מבצעים פעילות חקירה מספיקות, ומעבירים לתובע, ולעתים זה חוזר אלי להשלמה. ואני אני יכול לקרוא לכך להשלמה. זה יכול להיות גם כעבור שנה וחצי" (פרוטוקול מיום 28.3.2024, עמ' 179, ש' 5 - 9) " ש. אם אתה יודע להגיד, אמרת שזה היה טיסות ביהודה ושומרון. אתה זוכר משהו על רישום כלי הטיס או זהות כלי הטיס. ת. היו שם מספר סוגיות. אני זוכר מספר סוגיות שהיו סוגיות משפטיות לגבי הגדרת העבירה וע"פ איזה חוק, אחד זה הרכבה של אותם כלי טיס, האם מוסמך לא מוסמך, האם עבירה; רישום שלהם בצורה כזאת או אחרת במדינת ישראל; שימוש בהם שלא כחוק. אלו שלוש סוגיות מרכזיות שאני זוכר שהיו על השולחן" (שם, עמ' 180, ש' 20 - 22) "ש. אני זוכר שפגשתי אותך ומה קורה עם התיקים, ואמרת לי שאני עושה היסטוריה.

ת. לזה התכוונתי, שאתה מקרה ייחודי.

ש. מחוץ לחקירות המשטרה ידעה בטח ממני אבל שאני ממשיך לטוס באופן



קבוע.

ת. כן קשה להסתיר את זה. " (שם, עמ' 181, ש' 6 - 9).

109. הנאשם מנסה להיבנות מדבריו של דלגץ, כאילו הם דברי שבח לפועלו, כשהמציאות שונה בתכלית. ניתן לומר שהנאשם נמצא "מצטיין" בהפרת החוק ובאתגור גורמי אכיפת החוק. הדבר אינו נזקף לזכותו.

110. הנה-כי-כן, נחה דעתי שהנאשם לא יכול היה להבין את שטען - כי בגריעת כלי הטיס מן הפנקס בישראל, יוכל להמשיך להטיס מבלי שהוא עובר על החוק. הבנה נטענת זו, לא יכולה הייתה להתבסס על האמירות בפסקי הדין בהליך כפר סבא ובערעור כפר סבא, לא יכולה הייתה להתבסס על חלופות המכתבים של הנאשם עם הרשויות השונות, ולא יכולה הייתה להתבסס על אמירות נטענות, שהוכחו, מצדם של אנשי המקצוע השונים שבאו במגע עם הנאשם בזמנים הרלבנטיים, כפי שעלה מעדויותיהם, כעדי הגנה.

111. לפיכך, טענת ההגנה בדבר היעדר קיומו של יסוד נפשי נדחית בזאת.

דחיית טענה ההגנה לפגמים שנפלו בחקירת הנאשם, לרבות אי חקירתו באופן מפורש לגבי סעיפי החיקוק בהם הואשם

112. ההגנה טענה הן להיעדר אזהרה מספקת של הנאשם בחקירותיו, משום שלא פורטו באופן מפורש כלל סעיפי החוק, שבסופו של דבר יוחסו לו, וכן טענה להיעדר פירוט מספיק של התקנות מכוחן הואשם הנאשם בכתבי האישום. נדמה כי עמידת ההגנה על טענה זו נחלשה בסיכומים.

113. לאחר שבחנתי את הטענה בראי הודעות הנאשם שהוגשו בהסכמה, מצאתי שדין הטענה להידחות.

114. בהודעת נאשם מיום 7.12.2014 נחקר באזהרה בחשד ל"טיפול בלתי זהיר בכלי טיס, עבירה על חוק הטיס ועבירה על תקנות הטיס, ורשלנות בכלי טיס..." (ת/12). בחקירה עצמה הנאשם אינו מעלה תהיות ביחס לאילו חשדות הוא נחקר, והוא מוסר גרסה מלאה ואף מפורטת ביותר. כך גם בהודעת הנאשם מיום 25.3.2018, שם נחקר בגין "הטסת כלי טייס ללא רישיון ובניגוד לחוק ולנהלים וכן הסגת גבול... כי היום בתאריך 15.3.2018 ובמועדים נוספים בחודשים האחרונים אתה הטסת כלי טייס שונים יחד עם חשודים נוספים וזאת במרחב האווירי של מדינת ישראל וסביבתה וזאת ללא שיש בידך רישיון תקף לכך, כמו כן אתה נחתת מספר פעמים במנחת עטרות ללא אישור ובכך הסגת גבול וכל זאת בניגוד לחוק" (ת/4). הנאשם מאשר בחקירתו, כי הוא מבין את המיוחס לו ומוסר גרסה מפורטת. כך גם בהודעת הנאשם מיום 19.7.2018 שם נחשד הנאשם בהפעלת כלי טיס ללא רישיון ובסיכון חיי אדם (ת/14). כך גם בהודעת הנאשם מיום 30.12.2018 (ת/7), שם נחשד כי "בחודשים האחרונים מטיס כלי טייס שבבעלותך ובחזקתך תוך סיכון חמור של אוכלוסייה/רכוש ושל כלי טיס צבאיים או כלי טיס מורשים אחרים.



אתה מטיס כלי טיס שאין לך רישיון טיס ישראלי/ממריא ונוחת במקום שלא מאושר לך, מטיס כלי טיס שאינם רשומים בישראל, אינם כשירים לטיס וללא תעודות כושר טיסה כנדרש בחוק הטיס...". בחקירה זו, בחר הנאשם לשמור על זכות השתיקה לגבי חלק מהשאלות, ולגבי חלקן השיב באריכות, כדרכו. לא עולה כל חוסר הבנה מצדו ביחס להיקף החשדות נגדו.

115. ברע"פ 1030/05 **ברקו נ' מ"י** (מיום 3.2.2005) (**עניין ברקו**) נדחתה טענת ההגנה, לפיה הנאשם שם לא הוזרר ביחס לאחד האישומים שהוגשו נגדו בסופו של דבר. בהקשר זה נאמר בהחלטת כב' השופטת חיות (כתוארה אז) כי בית המשפט המחוזי קבע, כי "אכן, ככלל, מן הראוי לחקור חשוד בגין החשדות המיוחסים לו, אולם קבע כי במקרה זה לא נגרם למבקש נזק ראייתי ובוודאי לא נגרם לו עיוות דין שבו נתאפשר לו להציג את מלוא גרסתו וזאת לאחר שגרסת המתלוננת כבר הייתה בפניו" (שם, פסקה 3). בית המשפט העליון דחה את הבקשה, אך לצד זאת קבע, כי "אכן, סדר הדברים הראוי הוא, כי חשוד יחקר על החשדות המיוחסים לו בטרם מוגש כנגדו כתב אישום. יחד עם זאת, שוכנעתי כי בנסיבות המקרה הקונקרטי, ומן הטעמים שפירט בית המשפט המחוזי, לא נגרם למבקש עיוות דין" (שם, פסקה 4).

116. על פניו, מובן כי אזהרת חשוד במיוחס לו בצורה מקיפה המשקפת את מצב החשדות היא חלק מזכותו להליך הוגן, שהיא זכות חוקתית על-חוקית. עם זאת, יש לבחון כל טענה לפגיעה בזכות זו לגופה, ולבחון, אם במכלול הדברים מדובר בפגיעה היורדת לשורשה של הזכות ולשורש תקינות ההליך אם לאו. גם אם תימצא פגיעה, היא תיבחן בנסיבות המקרה. כך לדוגמה, בע"פ (מרכז לוד) 13198-03-18 **אלברט נ' מ"י** (מיום 16.12.2018) נדחתה טענת ההגנה, כי לא היה מקום להרשיע בעבירה ממניע גזעני, שעה שהנאשם כלל לא נחקר עליה במשטרה. בית המשפט המחוזי דחה את הטענה וקבע, בין היתר, ש"**הגם שהמערער לא הוזרר באופן ספציפי כאמור, הרי שהלכה למעשה מתוך חקירתו עולה כי הבין במה הוא מואשם וסוגיית המניע הגזעני עמדה על העת הפרק**" (פסקה 68). בע"פ (ת"א-יפו) 70035-04 **מ"י נ' חננה** (מיום 9.9.2004) דחה בית המשפט המחוזי טענה דומה, וכך כתבה כב' הנשיאה (בדימוס) ברלינר בפסקה ו' לפסק-דינה: "**אין לקשור בהכרח בין עצם החובה להבהיר לחשוד במה הוא חשוד, לבין מידת הדיוק בפרטים הנמסרים לו בזמן החקירה. אין ספק שגוף חוקר רשאי וצריך לחקור, גם כאשר התמונה איננה בשלמותה בפניו, שעל כן ייתר כי האזהרה תהיה כללית, לא תנקוב בתאריך, שעה וכיו"ב, או פרטים דומים, אם אינם ידועים, או שיש סיבה חקירתית שלא להזכירם בשלב מסוים של החקירה. אי-מתן אזהרה לא בהכרח פוסל את קבילותה של הודעת החשוד, גם אם לימים תהפוך להיות הודאת נאשם**".

117. ובענייננו, הנאשם הוא אדם פיקח ומנוסה. בכל חקירותיו ויתר על זכות ההיוועצות, ובמרביתן מסר גרסה ארוכה ומפורטת לחשדות המיוחסים לו. מכאן שגם במקרים בהם האזהרה הייתה כללית, לא נגרם לנאשם כל נזק, ולא נמנעה ממנו האפשרות לשטוח את מכלול טענותיו, אף מעבר לחשדות ספציפיים שהוטחו בו. על-כן, הטענה נדחית. אציין, כי הדיון בסעיפי החוק והתקנות יבוצע בפרק הנוגע לשאלת ההרשעה באישומים השונים.



ניתוח העבירות המיוחסות לנאשם

118. לאחר שקבעתי כי חוק הטיס חל באיזור, אינני נדרש לטענות ההגנה בדבר פלילות כפולה, ואף לא בדבר "תחולה אווירית" או "תחולה קרקעית", שכן כפי שיובהר להלן, חוק הטיס מסדיר את כל הנדרש. מכאן שלא אתייחס לטענות הנוגעות לצו מס' 13, צו בדבר הגבלת הטיס באזור הגדה המערבית (מיום 11.6.1967), נוכח מצב הדין כפי שקבע בית המשפט העליון בכלל, ובעניינו הספציפי של הנאשם בפרט, כפי שפורט לעיל בהרחבה. להלן אציג את העבירות על-פי סדרן בכתבי האישום ואנתחן בקצרה.

פעולה הטעונה רישוי לפי חוק הטיס לפי סעיף 2, עבירה לפי סעיף 142(ב)(1) לחוק הטיס

119. סעיף 2 כותרתו עובד טיס - חובת רישוי והוא מורה כך:

"לא ימלא אדם תפקיד שקבע השר, באישור הוועדה, בקשר להפעלה של כלי טיס, לביצוע פעולות בדק בכלי טיס או למתן שירותי נת"א, לרבות מדריך לתפקיד כאמור, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה ובהתאם להגדר שברישיון, לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה".

סעיף 142(ב)(1) קובע כך:

"אלה דינם מאסר שלוש שנים:

(1) מי שעשה פעולה הטעונה רישוי לפי סעיפים 2, 13, 17, 21, 26, 31, 35,

52, 87 או 88, בלא רישיון, בניגוד להורות הסעיפים האמורים..."

120. בניפוי הטענות אותן דחיתי כפי שפורט ברישא לפרק זה, נותרנו עם טענת ההגנה לפיה "המאשימה לא הפנתה לקביעת השר על תפקידים באישור הוועדה, ואיזה תפקיד מהם היא מייחסת לידידיה" (סעיף 29(ד) לסיכומי ההגנה).

121. דין הטענה להידחות. "עובד טיס" מוגדר בסעיף 1 (הגדרות) לחוק הטיס כ"מי שבידו רישיון עובד טיס". סעיף 2 כולל בתוכו "הפעלה של כלי טיס". פרשנותו ההגיונית של הסעיף מלמדת כי הכוונה להטסת מטוס על-ידי טייס, שכן סעיף 2 מתייחס גם לסוגים אחרים של "הפעלה של כלי טיס", לרבות "פעולות בדק בכלי טיס, או למתן שירותי נת"א, לרבות מדריך לתפקיד כאמור". פשיטא שהסעיף בהקשר בו אנו עוסקים נוגע להיות הנאשם "עובד טיס", דהיינו, טייס.

הפעלת כלי טיס שאינו רשום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה בניגוד לסעיף 56(א) לחוק הטיס, עבירה לפי סעיף 142(א)(19) לחוק הטיס

122. סעיף 56 כותרתו "חובת רישום כלי טיס" והוא מורה כך:

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס רשום בפנקס הרישום וקיימת



גביו תעודת רישום תקפה..."

סעיף 142(א)(19) מורה כך:

"אלה דינם מאסר שנה:

...

(19) מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה, בניגוד להוראות סעיף 56(א)..."

123. בניפוי הטענות אותן דחיתי כפי שפורט ברישא לפרק זה, נותרנו עם טענת ההגנה לפיה "... סעיף 174 לחוק הטיס מכיר במפורש באפשרות של כלי שאינו רשום ואסורה בו הטיסה בלי אישור המנהל רק ב'שטח ישראל' כמוגדר מפורשות בסעיף. אין מגבלה כזו מחוץ ל'שטח ישראל', וממילא אין חובת רישוי מחוץ ל'שטח ישראל' כהגדרתו בחוק הטיס" (סעיף 30 לסיכומי ההגנה).

124. דין הטענה להידחות. משעה שנקבע יותר מפעם אחרת שהאיזור נכלל בגבולות הפיקוח האווירי של מדינת ישראל וחוק הטיס חל עליו, הרי שהטסת כלי טיס שאינו רשום בפנקס באיזור אסורה מכוח הסעיפים 56(א) ו-174 כאחד.

הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 72 לחוק הטיס, עבירה לפי סעיף 142(א)(32) לחוק הטיס

125. סעיף 72 כותרתו "כללי טיסה וניהול תעבורה אווירית"

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, ובכלל זה לא יפעילו בניגוד לכללי הטיסה שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

...

(ג) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר לקבוע בתקנות כללי טיסה וכללי ניהול תעבורה אווירית בעניינים הקבועים בנספח 2 לאמנה ובעניינים אלה:

(1) הוראות לעניין הפעלת כלי טיס בטיסה וניהול תעבורה אווירית, ובכלל זה לעניין גובהי טיסה ושיוט, הפרדות בין כלי טיס, הימנעות מהתנגשויות, אותות וסימנים, מדידת זמן, המראה, גישה לנחיתה ונחיתה, ירוט, תנאים מטאורולוגיים לטיסה, דיווחים שטייס יקבל וימסור, נוהלי דיבור בקשר, מהירות כלי טיס, טיסה במבנה, טיסה אווירובטית, טיסה תחרותית וטיסת ניסוי;
(2) הוראות לעניין טיסה במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, ובכלל זה חובת הגשת תכנית טיסה, קבלת מירשה טיסה (Air Traffic Control)



(Clearance), שמירה על קשר רדיו עם יחידת הנת"א הנוגעת בדבר, כללי טיסת ראייה וכללי טיסת מכשירים;

(3) הוראות לעניין תנועה קרקעית של כלי טיס;

(4) הוראות שמטרתן הגנה וזיהוי של כלי טיס.

(ד) תקנות לפי סעיף זה לעניין ירוט או לעניין הגנה וזיהוי של כלי טיס וכן תקנות לפי סעיף זה העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 80, יותקנו בהסכמת שר הביטחון; תקנות לפי סעיף זה בכל עניין אחר, יותקנו בהתייעצות עם שר הביטחון".

סעיף 142(א)(32) לחוק הטיס קובע כך:

"אלה דינם מאסר שנה:

...

(32) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 72".

126. בניפוי הטענות אותן דחיתי כפי שפורט ברישא לפרק זה, נותרנו עם טענת ההגנה לפיה "בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (**תקנות הטיס**), יש לא פחות מ-546 תקנות. לח"מ אי מושג לא מכתב האישום ולא מההלך, מה התקנות שנטען שהפר..." (סעיף 31 לסיכומי ההגנה). המאשימה אף היא מפנה לתקנות הטיס בסיכומיה (בפרק "הוכחת סעיפי חוקי הטיס...").

127. הגם שיש טעם לפגם באי הפניה לתקנה ספציפית במהלך כלל הדיונים אלא בסיכומים בלבד, הרי שכלל היסוד במשפטנו הוא כי "אי-ידיעת החוק אינה פוטרת מעונש". ראו בהקשר זה: ע"פ 845/02 מ"י נ' תנובה ואח' (מיום 10.10.2007) בפסקה 25 לפסק דינה של הנשיאה (דאז) ביניש. לכך יש להוסיף את הכלל כי "הדין המקומי הוא מן המפורסמות שאין צריכות ראיה" [ראו למשל: ע"א 331/85 ג'אבר נ' עטאף ואח', פ"ד מא(3) 54 (1987) בפסקה 3]. חולשת טענת הגנה זו ניכרת במיוחד בהקשרו של הנאשם, שאין מחלוקת שהוא טייס מקצועי, שמן הסתם, בקיא ברזי הטיסה ובכלליה. כך לדוגמה, יש להניח שמכתביו של הנאשם לחיל האוויר בדבר צורך בתיאום טיסותיו נובע מידעת תקנות 73 ו-78 לתקנות הטיס, העוסקות בציות להוראות בקרת תעבורה אווירית והחובה להפעיל כלי טיס בהתאם לתוכנית טיסה שתוגש לרת"א ותאושר בדמות מְקֶשָה טיסה. ראו לדוגמה את מכתבי הנאשם: ת/24, נ/65, נ/30.

הפעלת כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה תקפה או שלא בהתאם לתנאי התעודה בניגוד להוראות סעיף 63(א) לחוק הטיס, עבירה לפי סעיף 142(א)(22) לחוק הטיס

128. מאחר שדחיתי את טענות ההגנה בדבר אי-תחולת החוק על האיזור, הרי שטענות ההגנה בהקשר לסעיף זה נדחות.



הפעלת כלי טיס שאינו מסומן, בניגוד להוראות סעיף 56(א) לחוק הטיס, עבירה לפי סעיף 142(א)(21) לחוק הטיס

129. בסעיף אישום זה נפלה טעות אצל המאשימה, שכן הסעיף הנכון הוא סעיף 62 לחוק הטיס הקובע כך:

"62. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס מסומן בסימני לאומיות ורישום, כפי שקבע השר; בתקנות לפי סעיף קטן זה, רשאי השר לקבוע, בין השאר, הוראות לעניין אופן קביעת הסימנים והקצאתם, שיטות הסימון ופרטי הסימון, סימני רישום זמניים, סימון כלי טיס לייצור והסרת הסימון.
(ב) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קבועים על כלי הטיס סימני זיהוי כפי שקבע השר לפי סעיף 54(5)(ד)".

130. ההגנה לא טענה דבר בהקשר לסעיף האמור, ואולם נוכח הטעות שנפלה בכתב האישום, **אני מורה על מחיקת הוראת חיקוק זו בכל מקום בו היא מופיעה בכתב האישום.**

הפעלת כלי טיס בניגוד להוראות חוק הטיס באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם, עבירה לפי סעיף 142(ב)(7) לחוק הטיס

131. סעיף 142(ב) קובע מאסר שלוש שנים למי שבין היתר:

"(7) מי שהפעיל כלי טיס, כלי רחיפה או מיתן עזר לטיסה, בניגוד להוראות לפי חוק זה, באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם".

132. ההגנה טוענת כי היה על המאשימה להפנות להוראות החוק הספציפיות שהופרו, שכן מדובר ב"יסוד עובדתי". בנוסף, לא הובהר מדוע דווקא באישום הקרנף יוחס סעיף זה בעוד באישומים אחרים של שימוש בכלי הטיס לא יוחס הסעיף האמור, וכן לא הובהרה הכוונה הפלילית המתאימה, זאת נוסף לטענה הכללית שחוק הטיס אינו חל (סעיף 33 לסיכומי ההגנה).

133. מהנימוקים שמניתי ביחס לסעיף 72 לחוק הטיס לעיל, אני דוחה את טענות ההגנה בהקשר לתחולת הסעיף. לא למותר לציין, את קביעותיו החוזרות ונשנות של בית המשפט העליון בעניינו של הנאשם, כי בהתנהגותו ובהמשך טיסותיו הבלתי מורשות, הוא מסכן חיי אדם. הואיל ומדובר בהכרעות שיפוטיות הנוגעות לנאשם ולסיפור המעשה שלפנינו, הן רלבנטיות בהחלט.

דחיית הטענה בדבר הרכיב העובדתי הנוגע להפעלת מנחת פיראטי על-ידי הנאשם

134. הנאשם טען כי הוא כופר בהיות המנחת שבנה מנחת פיראטי כנטען בכתב האישום. בין היתר סמך טענותיו על היעדר תחולת חוק הטיס, שכאמור נדחו. גם לגופן של ראיות על נקלה ניתן



להבין כי המנחת שהקים הנאשם הוקם ללא היתר של רשות כלשהי, ודי בהבאת הסימוכין הבאים: מכתבו של אל"מ א"ש (שנחקר כעד הגנה) שסומן נ/49 שהופנה לראש המנהלי האזרחי בצה"ל בדרישה לפעול "המנחת הבלתי חוקי" שהקים הנאשם; ביהמ"ש העליון במסגרת בג"ץ 4383/19 קבע כי מדובר ב"מתחם פיראטי" (שם, סעיף 6); הנאשם עצמו טען שביקש היתר להקמת המנחת ממפקד החטיבה ואף קיבל אישור לכך, כפי שגם העיד העד מטעמו א"ש, שהיה רכז ביטחון שוטף באיזור מגוריו והתלווה אליו לאחת הטיסות לעטרות (פרוטוקול מיום 19.10.2021, עמ' 76, ש' 19). אלא שלא הובאה בהקשר זה כל אסמכתא כתובה שניתן אישור להפעלת המנחת האמור, והדבר מחליש את טענת ההגנה; ארז פלס מרת"א העיד על כך וקבע בעדותו כי מדובר במנחת לא מוסדר ולא מאושר באיזור אסור לטיסה (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 52, עמ' 55, ש' 24 - 28); ועדת הערר של רת"א אף היא נתנה דעתה לסוגיית המנחת וקבע שאינו חוקי בהחלטה מיום 17.6.2013 (ת/51). כזכור החלטת וועדת הערר אושרה בבג"ץ; מר בנימין דוידוב, מנהל מחלקה ברת"א, מסר אף הוא בהודעתו שהוגשה בהסכמה כי המנחת אינו חוקי (נ/22, עמ' 3).

135. פועל יוצא מן האמור, שהטענה נדחית. לא למותר לציין, כי עובדה זו לא יוחסה לנאשם כעבירה נפרדת, אלא היא מהווה חלק מן המסכת העובדתית.

הכרעת הדין באישומים השונים

התיק הראשון

האישום הראשון

136. באישום זה מואשם הנאשם בהטסת אחד ממסוקיו מן המנחת הפיראטי סמוך לביתו ביום 10.7.2018.

137. די בעדותה של השכנה, גב' ח"א, שהעידה כי ראתה את הנאשם מטיס את מסוקו באותו מועד, ולכן הזעיקה את המשטרה, על-מנת להרשיע את הנאשם בעובדות הנוגעות להטסת מסוקו באותו מועד (פרוטוקול מיום 24.3.2022, עמ' 85). חיזוק לכך היא עדותו של עד התביעה דני פרץ, ששימש שוטר קהילתי באיזור מגורי הנאשם, שהעיד כי הוזעק על-ידי גב' אוליצקי למקום ואף שוחח עם הנאשם לגבי טיסותיו. לדבריו, הנאשם מסר לו כי יש לו אישורים להטיס את המסוק, ומשלא הציגם לשוטר, אסר עליו השוטר להמשיך בהטסת המסוק (שם, עמ' 108). אציין, כי בהודעתו מיום 30.12.2018 נשאל הנאשם על האירוע הספציפי ונשאל אם ידע כי נאסר עליו לטוס בצו בית משפט. הנאשם לא הכחיש את ביצוע הטיסה, אך אמר לחוקר שהוא טועה בפרשנות החלטת בית המשפט. לאחר מכן אמר שאינו זוכר את האירוע. יש באי-ההכחשה ובסתירה שבדברים (כי "אינו זוכר") לחזק את עדותה של גב' אוליצקי (ת/7, שורות 16 - 23). לא למותר לציין, כי בעדותו לפני הודה הנאשם בעובדות האישום הראשון (פרוטוקול מיום 10.1.2023, עמ' 118, ש' 5 - 6).



138. **אשר לעבירה כי ביצע פעולה בכלי טיס ללא רישוי** - בהודעתו במשטרה מיום 25.3.2018, מודה הנאשם כי נכון לאותו מועד (שרלבנטי גם למועד המאוחר של ביצוע העבירה באישום הראשון) אין לו רישיון טיס אזרחי אלא "צבאי בלבד של חיל האוויר". הנאשם אף מפרט מדוע בוטל רישיונו האזרחי. (ת/4, ש' 9 - 18). בנוסף ניתן להפנות לתעודת עובד הציבור שהגיש ארז פלס (ת/48) המעידה על ביטול רישיונו האזרחי של הנאשם. עורך התעודה נחקר בבית המשפט ותוכן התעודה לא נסתר על-ידי ההגנה.

139. **אשר לעבירות של הפעלת כלי טיס שאינו רשום והפעלתו ללא תעודת כושר טיסה תקפה** - אין חולק כי הנאשם גרע את רישום כלי הטיס שלו מן הפנקס בישראל. בהקשר זה מפנה להודעת בנימין דוידוב שהוגשה על-ידי ההגנה (נ/22). ההגנה לא ביקשה להעיד את מר דוידוב שמסר הודעה במשטרה מתוקף תפקידו כמנהל מחלקה ברת"א. דוידוב מסר, כי הנאשם גרע את כלי הטיס שלו מן הפנקס ביום 20.11.2013, לאחר שביום 17.10.2013 נדחתה בקשתו לחידוש הכושר האווירי של כלי הטיס שלו (נ/22, עמ' 2, ש' 16 - 17).

140. הדברים אף עולים מתעודת עובד הציבור שערך אולג מולין (ת/53) ומעדותו מטעם התביעה. מר מולין, ששימש מנהל תחום בכיר לתעופה כללית וספורטיבית באגף לפיקוח אווירי ברת"א מסר בתע"ץ, כי הנאשם הסיר את רישום כלי הטיס שלו מהפנקס בישראל במהלך 2013 ו-2017. כעולה מהתע"ץ וכן מן העדות, משעה שמוסר כלי טיס מן הרישום בפנקס, חל איסור על הפעלתו מכוח סעיף 56 לחוק הטיס. עוד נטען בתע"ץ, כי משעה שמוסר הרישום, מאבדים כלי הטיס את הכושר האווירי שלהם לטוס (סעיפים 2 - 6 לתע"ץ). ראו גם את עדותו של מר מולין מיום 28.6.2022 בעמ' 71 - 71. לא למותר לציין כי לפי סעיף 63(ב)(1) לחוק הטיס, אחד מהתנאים ההכרחיים לקיומה של תעודת כושר טיסה, הוא רישום כלי הטיס בפנקס.

141. בחקירתו מיום 18.2.2019 (ת/8) ציין הנאשם, כשנשאל לגבי רישום כלי הטיס וכושר הטיסה שלהם, כי "כלי הטיס רשומים אצלי, בעלי כושר טיסה כנדרש בחוק... כלי הטיס שברשותי מטופלים בהתאם למקובל על ידי מכונאים מוסמכים **לאור העובדה שכלי הטיס רשומים אצלי בלבד, הרי שאף כשירות הטיסה שלהם הינה באחריותי בלבד**" (ת/8 בעמ' 1 להדפסה). הנאשם אישר את הדברים בחקירתו הנגדית (פרוטוקול מיום 10.1.2023, עמ' 130, ש' 6 - 9).

142. **נוכח כל האמור, מרשיע את הנאשם במיוחס לו באישום הראשון.**

האישומים השני והשלישי

143. כאמור, באישומים אלה מיוחס לנאשם, כי ביום 25.3.2018 וביום 15.3.2018 (לפי סדר האישומים) הטיס במסוקו שניים מחבריו והנחיתם בשדה התעופה עטרות בצפון ירושלים. בנוסף לעבירות על חוק הטיס שיוחסו באישום הראשון יוחסו לנאשם גם עבירות של הפעלת כלי טיס באופן שיש בו לגרום לסכנה לחיי אדם, וכן עבירה של הסגת גבול.



144. הנאשם הודה בביצוע המעשה העובדתי של הטסת חבריו במסוקו והנחיתה בעטרוות בשתי הזדמנויות (עדותו, פרוטוקול מיום 10.1.2023, ש' 118, ש' 7), אך כפר בפליליות המעשים. לדברי הנאשם הן בהודעותיו במשטרה והן בעדותו לפניי, הוא ראה בשדה התעופה עטרוות מקום נטוש ועזוב ללא בעלים בפועל, וביקש לשקם אותו, לנקותו ולהפוך אותו לאטרקציה תיירותית. בהקשר זה מפנה להודעתו ת/4, ש' 45 - 40) וכן לעדותו לפניי (פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 102).

145. בהקשר לעצם מעשה הטיסה, ההטסה והנחיתה בעטרוות, אין למעשה מחלוקת. מפנה גם לעדותו של של א"כ לפניי (פרוטוקול מיום 19.10.2021, עמ' 70 - 71), לעדותו של שוטר מג"ב רון עטר (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 44 - 46), לדו"ח הפעולה ולדו"ח העיכוב של השוטר שלמה חזן (ת/18, ת/19) שהוגשו בהסכמה, ולהודעתו של מ"א שהוגשה לבקשת ההגנה (נ/3).

146. ההגנה טוענת, כי לא בוצעה עבירה של הסגת גבול, שכן שדה התעופה עמד פרוץ מוזנח וחשוף, כשבמקום, בעת האירועים, לא היה שילוט האוסר על כניסה למקום, לצד קיומו של חניון אוטובוסים בשטח שדה התעופה. עוד נטען בין במישרין ובין בעקיפין, כי למקום לא היו בעלים או מחזיקים אפקטיביים באותה עת. לא רק זאת, גם אם ההגעה למקום והנחיתה בו הייתה שלא כדין, הרי שלא בוצעה ולא הייתה כוונה לבצע עבירה במקום.

147. אלא, שבענייננו הוכח מעבר לספק סביר, כי הגם שהמקום נחזה להיות מוזנח בעת ביצוע העבירות, הוא היה שייך, ועודנו שייך לרשות שדות התעופה, בהתאם לחוזה חכירה בין רשות מקרקעי ישראל (רמ"י) לבין רשות שדות התעופה (סומן ת/47). הנאשם עצמו הכיר בכך שלא היה מדובר בשטח ציבורי שאינו שייך לאיש, שעה שפנה בעצמו לרשות שדות התעופה לקבל אישור לעשות שימוש במקום (מכתבו מיום 26.11.2012 שסומן נ/34) בהיות המקום "נטוש וללא השגחה ופיקוח". די במכתב זה שהוגש על-ידי ההגנה, כדי לשלול את טענתה כי המקום היה ללא בעלים או כי לנאשם לא הייתה מודעות לכך שישנם בעלים למקום. הדבר סותר חזיתית את טענת הנאשם בחקירתו מיום 25.3.2018, שם טען כי המקום נטוש וללא בעלים, ולכן לא מתקיימת הסגת גבול (ת/4, ש' 1 - 9).

148. לא רק זאת, אלא שבהסכמת הצדדים לפרוטוקול ביום 28.6.2022 (עמ' 11) הוגשה הודעתו של אברהם בן דב, אחראי תכנון ותיאום ברשות שדות התעופה (ת/55), מבלי שיצטרך להעיד. יצוין כי הצדדים הסכימו להגשת ההודעה בכפוף ליכולת כל צד לטעון למשקלה ולתוקף תוכנה. ההגנה בסיכומיה לא התייחסה להודעה זו, ומשכך מצאתי לתת לה משקל ראייתי מלא. בהודעתו מיום 17.4.2018 ציין מר בן דב, כי "במהלך השנה האחרונה במספר הזדמנויות שונות, פלש מר ידידיה משולמי... לשדה תעופה עטרוות המצוי בחכירת רשות שדות התעופה. שדה התעופה הוא שדה לא פעיל לפעילות תעופתית והכניסה אליו אסורה אלא למורשים בלבד ולצורך חניית אוטובוסים בצמוד למעבר קלנדיה בהתאם להסכמות בין רשות שדות התעופה למשרד הביטחון" (שם, ש' 2 - 5).



149. הגם שמר בן דב טען בהודעתו, כי בשדה התעופה היו שלטים האוסרים על כניסה אליו, אינני מקבל טענה זו, נוכח העדויות ששמעתי, הן מהנאשם עצמו, הן מהנוסע א"כ, שטס עימו (הוא העיד כי המקום היה שומם ולא היו שלטים, פרוטוקול מיום 19.10.2021, עמ' 72-74) והן מעדויות השוטרים. החוקר שמואל שנהב, שאף חקר את הנאשם (ת/4, ת/11), מסר שאכן הייתה עזובה במקום בזמן הרלבנטי, לצד זאת שזכר שהיו שלטים במקום, אך לא זכר מתי (פרוטוקול מיום, 12.10.2021, עמ' 99 - 100). שוטר מג"ב רון עטר אישר בעדותו כי השדה אכן היה סגור לנחיתות ולכלי רכב וזכר שהיה שלט שהכניסה היא רק לרכבי ביטחון, ואולם אישר כי המקום היה נטוש, ולא ניכרה יש נוכחות מצד רשות שדות התעופה במקום (פרוטוקול מיום 28.6.2022, עמ' 44 - 45).

150. ואולם גם אם קיבלתי את הטענה לחזותו הנטושה של המקום, הדבר אינו מועיל לנאשם, שידע "בזמן אמת" כי המקום בבעלות אחד מגופי המדינה, ואף ביקש רשות לפעול בו. לא רק זאת, אלא שבעדותו לפניי אישר הנאשם, כי נוהלה נגדו תביעה לסילוק יד מעטרת: "בנסיבות העניין שהיתי במקום תקופה די ארוכה בשד"ת עטרת, והתנהלה נגדי תביעה אזרחית תחילה מטעם רת"א, אך בית המשפט הבין שרת"א לא קשורה לעניין וצירף לתביעה את רמ"י. בסוף בחרתי לוותר לצורך העניין האזרחי ואמרתי להם - לא רוצים שלא אהיה פה, לא אהיה בכוח." (פרוטוקול מיום 27.12.2022, עמ' 107 ש' 2 - 9).

151. העבירה של הסגת גבול לפי סעיף 447 לחוק העונשין מורה כך:

"(א) העושה אחת מאלה כדי להפחיד מחזיק בנכס, להעליבו, להקניטו או לעבור

עבירה, דינו - מאסר שנתיים:

(1) נכנס לנכס או על פניו;

(2) לאחר שנכנס כדין לנכס נשאר שם שלא כדין..."

152. משקבעתי כי הנאשם אכן נכנס לנכס לא-לו, יש לבחון האם נכנס לנכס על-מנת לעבור עבירה. ובכן, התשובה על כך חיובית. הואיל והנאשם נכנס לנכס באמצעות כלי טיס שהטיס בניגוד לחוק, עצם ביצוע המעשה מהווה עבירה. מעבר לכך, אם יטען כי עצם הטיסה האסורה איננה עונה על דרישת הסעיף "לעבור עבירה", הרי שהנאשם עצמו הודה, כי נכנס למקום על-מנת לשפצו ולקוממו, דברים שאינם בסמכותו משום שאינו בעל הנכס. במעשים מעין אלו יכולה לקום הקנטה של בעל הנכס, כפי שהוכח בפועל מעצם התביעה לסילוק יד שלגביה העיד הנאשם. נוכח זאת, הוכחה מעבר לספק סביר עבירה של הסגת גבול.

153. נוסף לאמור, ביחס לעבירה של הפעלת כלי טיס באופן שעלול לגרום סכנה לחיי אדם, די בכך שקבעתי כי שדה התעופה עטרת היה סגור לנחיתות, כעולה מהודעת מר בן דב, כדי לקבוע שנחיתת הנאשם עם מסוקו במקום זה שלא כדין, היה בה לסכן אותו, את הנוסע שעמו ואת המצויים על הקרקע.

154. סיכומי של דבר, בהמשך להרשעת הנאשם בעבירות על חוק הטיס באישום הראשון, מרשיעו



בהן גם באישומים הנוכחיים, וכן מרשיעו בעבירה של הסגת גבול.

155. לא התייחסתי לטענת ההגנה, לפיה שדה התעופה עטרות אינו נמצא בישראל אלא באיזור, זאת נוכח ההתדיינות שהייתה בנושא שהפכה לא רלבנטית, משעה שהכרעתי כי חוק הטיס חל הן באיזור הן בישראל, וממילא, מעשיו של הנאשם מנוגדים לחוק האמור.

האישומים הרביעי, החמישי והשישי

באישומים אלה מואשם הנאשם בכך שהטיס את מטוסו (מז"ם) בשלוש הזדמנויות מהמנחת הפיראטי שביישובו. מדובר בתאריכים 24.8.2014, 6.10.2014 ו-24.10.2014.

הנאשם נחקר בגין אירועים אלה על-ידי החוקר יהודה גיגי (שבהמשך מסר עדותו לפניי), וזאת ביום 7.12.2014 (ת/12). בהודעתו מאשר הנאשם שהוא אכן טס בכלי הטיס שלו, לרבות במז"ם ומאז נובמבר 2013 עשה כן מספר פעמים. לדבריו הוא אינו "מודיע לאף אחד" והוא טס "בשביל הנשמה" (ת/12, ש' 36). הוא מאשר בחקירתו, כי הוא טס בסביבת ישובו וממריא ונוחת מהמנחת שהקים (שם, ש' 40). כשמעומת הנאשם עם תמונות שצילם העד א"ה המתעדות את המז"ם באוויר ובנחיתה הוא מבקש ש"לא להתייחס" הגם שאומר שהתמונות מגמתיות כך "שיראה כביכול שאני טס נמוך או מסכן חיי אדם" (שם, ש' 110 - 111, ההדגשה הוספה), ואינו מכחיש שטס במועדים האמורים - "אין זה מן הנמנע שזה היה במועד זה או אחר" (שם, ש' 113). הגם שהנאשם אינו מאשר שטס במועדים הספציפיים לאישומים שלעיל, הוא מאשר שמדובר בו ובמטוס שלו ביחס למועד אחר (ש' 132). מכאן, שהנאשם בתגובותיו המתחכמות והמפותלות, אינו מכחיש את עדות שכנו א"ה, בדבר אותן טיסות מעל בתי היישוב, וכן אינו כופר בעצם תקינות הצילום, אלא נותן לו פרשנות משלו.

השכן, א"ה, מסר עדותו לפניי ביום 24.3.2022, והוגשו באמצעותו הן הסרטונים שצילם והן התמונות (ת/38, ת/39) העד העיד כי הוא שראה את הנאשם טס, והוא שצילם את הסרטונים ואת התמונות ואח"כ העבירם למשטרה בהתאם להנחייתה ולבקשת אשתו (אף היא עדת תביעה) (פרוטוקול מיום 24.3.2022, עמ' 47, ש' 9 - 13).

די בכל אלה להוכיח מעבר לספק סביר, את אשמתו של הנאשם בשלושת האישומים, ולכן מרשיעו כאמור לעיל.

התיק השני

האישום הראשון

156. מאישום זה עולה, כי ביום 26.12.2018 הטיס הנאשם אחד ממסוקיו מן המנחת הפיראטי שליד ביתו.

157. הואיל והנאשם הודה בעצם ההטסה, קבעתי בפרוטוקול מיום 12.10.2021 כי הנאשם אכן הטיס את המסוק. הואיל וכלל טענותיו המקדמיות של הנאשם נדחו על-ידי, על-סמך הקביעות העובדות והמשפטיות שקבעתי ביחס לכתב האישום הראשון בנוגע למכלול העבירות המיוחסות



גם באישום הנוכחי, ועל סמך הודאת הנאשם וקביעתי כי ביצע את הטיסה האמורה, מרשיעו בביצוע במכלול העבירות שבאישום זה.

האישום השני - אישום הקרנף

158. כזכור, באישום זה מיוחס לנאשם כי הטיס את אחד ממסוקיו ביום 26.11.2018 ובמהלך הטיסה התרחש "אירוע חליפה" (דהיינו, חליפת כלי טיס בסמיכות זה לזה באופן לא מתואם), באופן שיצר סיכון וחשש להתנגשות, שהוביל לסטיית הקרנף ממסלולו, על-מנת להימנע מהתנגשות.

159. ביחס לאישום זה שמעתי את עדי התביעה, הקברניט וטייס המשנה שהטיסו את הקרנף באותו מועד. בנוסף הוגש דיסק שמע וכן הוגש תמלול של רשת הקשר בהתייחס לאירוע זה (ת/58). יצוין כי הנאשם אישר את תוכן התמלול (פרוטוקול מיום 7.3.2024, עמ' 147, ש' 13). מטעם ההגנה העיד, בין היתר ביחס לאירוע זה, אלוף משנה א"ש ששימש מפקד יחידת הבקרה האווירית וכן רע"ן שליטה במטה המבצעי של חיל האוויר.

160. **עדות טייס המשנה ע' - נוכח חשיבות הדברים, הם יובאו בציטוט ישיר מדברי הטייס:**

"... אנחנו טסים במשך בערך חצי שעה, עד שבאזור הבקעה, זאת אומרת קצת צפון מערבית ליריחו כשפנינו דרומה **אני מזהה באזור השעה אחת מסוק, מעט גבוה ממני ומימין**, מנתיב שהולך ממערב למזרח, בסדר? זאת אומרת מכיוון 090 כשאני טס דרומה, **אני מזהה שזה מאיים עליי באיזשהו מצב ואני לוקח, אני מתייחס אליו, מדבר אליו בצוות ומיד לוקח לכיוון שמתרחק ממנו. מהר מאוד, בערך 3, 4 שניות לאחר מכן אני כבר חולף אותו ולא מזהה אותו יותר**, זהו זה הפרטים היבשים של האירוע" (פרוטוקול מיום 12.10.2021, עמ' 51, ש' 14 - 21).

"... זה קשה להעריך את זה, בסוף יש לנו עזרים שעוזרים לנו במטוס אבל ממנו לא היה כזה - - הוא היה **500 רגל מעליו, זה בערך 150, 200 מטר מעליו ו-500 מטר מימינו**" (שם, עמ' 53, ש' 7 - 10).
"... תראה, אין מצב שטסים במרחקים כאלה כשהדבר הזה לא מתואם..." (שם, עמ' 54, ש' 8).

"... אבל מבחינת גם מה שהרגשתי שם זה היה יחסית קרוב, זאת אומרת לא היה לי איזה נתיב מוגדר שאני טס ויכולתי באותה מידה לטוס קצת מימין או קצת מלמעלה ואז להיות מאוד קרוב להתנגשות מולו. מבחינת הקצבים זה מאוד מהיר, כאילו בנקודה הספציפית שבה היינו והוא היה בסיפור הזה ובכיוון שלקחתי מעריך שלא היינו מתנגשים, אבל זה תלוי"



(שם, עמ' 54, ש' 13 - 17).

161. בתמצית, מעיד טייס המשנה ע', כי במתווה הטיסה שבו טסו לא אמורים היו להיתקל בתעבורה אווירית, בוודאי שאינה מתואמת מראש. עוד עולה מעדותו, כי משחש סיכון, הסיט במעט את כיוון טיסת הקרנף על-מנת להימנע מהתנגשות. כן עולה מן העדות, כי בשל המהירות הגבוהה של המטוס, כל סטיה בכיוון, בגובה או במהירות, עלולה הייתה להסתיים בהתנגשות.

162. **עדות הקברניט ש' - להלן תובא עדות הקברניט, אף היא בשם אומרה:**

"... אחרי 40 דקות בערך אירע האירוע האמור שאנחנו בשפתנו קוראים לו החליפה. חליפה מלשון שני מטוסים חולפים אחד את השני, בשמיים, ובמינוח כשאומרים חליפה זה כי זה היה משהו לא מתוכנן. אם שני המטוסים החליטו לטוס קרוב וזה היה מתוכנן זה לא חליפה, חליפה זה שהם פשוט עברו אחד ליד השני בלי לתכנן את זה..." (שם, עמ' 106, ש' 16 - 20).

"... הוא [טייס המשנה] הראשון שזיהה ואמר מסוק, אני לא זוכר בדיוק מה הוא אמר, אני לא זוכר את המלל שהוא אמר **אבל הפנה את תשומת ליבנו שיש פה מסוק מאוד קרוב. ומה שראינו זה מסוק שמגיע מימינו ומעלינו ויורד אלינו.** עכשיו, מה היו האופציות שלנו? אם לא היינו נמוכים מסוק שנמצא מעליך ויורד אליך אז אתה מנמיך גם ואז אתה מפריד בציר האנכי ולא מתנגש. **אבל הקרקע הייתה למטה, אין לאן לרדת כשאתה טס בגובה מאה מטר, אפשר לרדת קצת אבל זה לא ההפרדה הנדרשת פה ובמיוחד כשאתה לא בקשר עם הטייס השני ולא יכול לתאם איתו איך לא מתנגדים, גם אין זמן לתיאום כזה,** אז עכשיו נשאר לטפל בציר אחר, לא בציר האנכי, אלא בציר האופקי. היה לנו בין שנייה לשתיים להחליט מה קורה והבנו שאנחנו לא נתנגש בו, כלומר אם לא נשנה כלום לא נתנגש, הוא מעלינו יורד לגובה שלנו, יכול להיות שהוא יגיע בדיוק לגובה שלנו, **אנחנו לא יודעים בדיוק האם הוא יגיע או לא אבל הוא קדמי לנו ולמרות שאנחנו הרבה יותר מהירים ממנו הבנו שאנחנו לא נתנגש בו ולכן לא שינינו כלום.** ומה שקרה זה שבעצם הוא עבר מלהיות, גם בסוף האירוע, עדיין היה מעלינו, מלהיות גבוה מעלינו אבל תוך כדי הנמכה לכיווננו אבל קדמי לנו אנחנו עוברים מאחוריו ונמוך ממנו. בערך 500 מטר מאחוריו ובערך 500 רגל בגובה" (שם, עמ' 106 - 107).

"אוקיי. אנחנו טסים בגובה מאה מטר מהאדמה, הוא מגיע בגלל שהוא יורד מההרים אז הוא עקרונית טס יחסית נמוך ביחס להרים אבל הוא על ההרים ואני טס באזור שטוח, נמוך יותר, מבחינתי הוא מגיע מלמעלה ומנמיך. בגדול לכיוון, לא לכיוונו אלא בגדול לגובה שקרוב לגובה שלי, **כלומר יש סכנה שנתנגש,** זה



בהיבט הגובה, וכשאנחנו רואים אותו שזה בערך 2 עד 4 שניות עד שאנחנו חולפים את קווי הטיסה, קווי הטיסה יצטלבו ומפה אנחנו כבר לא אמורים להתנגש אז אנחנו מבינים שהוא מנמיך, כמה הוא מנמיך אנחנו לא יודעים, האם הוא יגיע לגובה שלנו או לא" (שם, עמ' 108).

"בחיל האוויר נהוג כשאתה עובר אירוע בטיחות אז בהתאם, אתה מחליט את זה על דעת עצמך האם זה אירוע חמור, אירוע קל, אירוע זה ואז אתה מחליט מה לעשות, להפסיק את הטיסה, לחזור הביתה לנחיתה, לטפס לגובה, יש לך מרחב של החלטה. **פה הבנו שזה היה אירוע חמור**, ובעצם היינו אמורים להמשיך ולעשות עוד סיבוב כזה, בדיוק אותו דבר, לחניך השני. נחתנו מה שנקרא בבית, בסיס הבית שלנו בנבטים **ודיווחנו על האירוע למנהל בטיסת, אמרנו היה לנו אירוע חמור**, דיווחנו לבקר, ואנחנו מבקשים לצאת לסיבוב השני. חשבו על זה 15 דקות ואישרו לנו לצאת והמשכנו בטיסה" (שם, עמ' 112).

"... בגלל ההבנה שהזנקה מיירטים, ובעצם ההבנה שאנחנו הפעלנו אירוע הגנה אווירית בשפה החיל אווירית, אני בעצם הפעלתי אירוע הגנה אווירית מעצם הדיווח לבקר, יש פה מסוק, הוא אמר אני לא מכיר אותו, מבחינתי פה הסתיים התחקיר שלי, כי כשהבקר אמר אני לא מכיר אותו, זה כבר מפקד הבקרה יבדוק האם המכ"ם שלו לא עובד, האם הוא לא דיווח, זה לא בתחום שלי, שם התחקיר שלי הסתיים". (שם, עמ' 114).

"... אני רק ניסיתי להגיד שאם אני הייתי או ממחר ב-4 שניות או שהמסוק היה מאט ב-4 שניות או משהו כזה ועוד פעם, המספר 4 שניות הוא מספר בערך, של זמן החליפה, אז יכולנו להתנגש" (שם, עמ' 116, ש' 8 - 10).

"... הרקולס אם היה חולף, מסוק צבאי - לא משנה למה בכלל, אם זאת הייתה החליפה, החליפה הזאת הייתה מסווגת כחליפה חמורה בחיל האוויר. חמורה. הרקולס לא אמור לעבור 500 מטר או 500 רגל בהפתעה משום כלי טיס, זאת חליפה חמורה" (שם, עמ' 119, ש' 1 - 5).

"... לא זוכר שהייתה סטיה משמעותית" (שם, עמ' 120, ש' 22).
 "... זה היה, ואני גם על זה לא חותם כי אני לא קצין הבטיחות של הטיסת ואני לא מפקד טייסת, **אני לא חושב שהייתה עוד חליפה כזאת בטיסת שלי או בטיסת המקבילה בשנה הזאת, וגם בכלל לא בטוח ששנה ושנתיים לפני זה היו, זה לא חליפה שקורית פעם בשנה בהרקולס, חליפה מהסוג הזה, זאת חליפה חריגה ומסוכנת**" (שם, עמ' 134, ש' 12 - 16).

163. עינינו הרואות, כי מעדותו של הקברניט עולה כי לתפיסתו אירוע החליפה היה חריג ומסוכן, ואילו היה שינוי מזערי במהירות הטיסה, בכיוונה או בגובה שלה, עלולים היו כלי הטיס להתנגש. בפער מעדותו של טייס המשנה, ציין הקברניט כי לא זכר סטיה משמעותית מנתיב הטיסה



כתוצאה מן החליפה.

164. ההגנה אינה חולקת שהתרחש אירוע זה, אלא שהיא טוענת כי האירוע לא היה מתרחש כלל אילו נאות חיל האוויר להיעתר לדרישותיו החוזרות ונשנות של הנאשם לתאם את טיסותיו, כדי למנוע סיכון. כמו כן טוענת ההגנה, כי האירוע לא היה מסוכן, שכן אין מחלוקת, כי תחקיר האירוע סיווג את האירוע בדרגת חומרה קלה (פרוטוקול מיום 12.10.2021, עמ' 63, ש' 1 - 2), ומעבר לכך, קיימת סתירה מהותית בין עדויות הטייסים, שכן לדברי טייס המשנה, ביצע סטייה של המטוס בעוד הקברניט טען שלא הייתה סטייה שכזו.

165. יש לדחות בשתי ידיים את טענות ההגנה.

ראשית, אין חולק כי טייס המשנה הוא שהטיס את המטוס, והוא שהבחין לראשונה במסוקו של הנאשם ושהתריע בפני הצוות.

שנית, הקברניט לא שלל את סטיית המטוס, אלא לא זכר אם הייתה סטייה שכזו. בהינתן עדותו הפוזיטיבית והמשכנעת של טייס המשנה, אני מעדיף אותה בנקודה זו.

שלישית, הן טייס המשנה והן הקברניט הגדירו את האירוע כאירוע חמור ומסוכן. הואיל וזוהי עדות ישירה מפי המעורבים באירוע, אין כל סיבה שלא לקבל את הדברים ולהעדיף על טענות הנאשם. אין זה רלבנטי בעיניי, אם תחקיר (שלא הוצג לי בשל הכרעות ראיותיות הנובעות מן הדין) קבע רמת סיכון נמוכה מן האירוע וזאת נוכח עדות הטייסים וכן עדותו של אלוף משנה א"ש שתובא להלן, אשר התלונן בשם החיל למשטרה.

רביעית, הנאשם עצמו "בזמן אמת" קבע, כי מדובר באירוע חמור. הנאשם שיגר ביום 6.12.2018 מכתב למפקד בכיר בחיל האוויר, א"ש, שאף הובא לעדות מטעמו לפניי. את מכתבו הכתיר הנאשם בכותרת "**אירוע תעבורה חמור בגובה נמוך**" - 28.11.2018, תוך שהוא מפנה אצבע מאשימה לחיל האוויר על סירובו לתאם עמו את טיסותיו. בסעיף 5 למכתבו כותב הנאשם כך: "**נראה כי אין עוררין על כך שהאירוע שלפנינו הינו תוצאה ישירה של טיסה ללא תיאום בלבד**, אשר ניתן היה בקלות למנוע לחלוטין באופן הפשוט ביותר ובדרך של הגדרת נוהל תיאום לשם אפשרות טיסה משופת במרחב". בסוף מכתבו בסעיף 9 כותב הנאשם כך: "אשמח להתייחסותך המהירה ביותר ולשיתוף פעולה בהגדרת הפיתרון המתאים **למען ביטחון האזור והבטיחות האווירית** ולתפארת מדינת ישראל" (ההדגשה הוספה).

הנה-כי-כן, הנאשם עצמו מגדיר את האירוע "אירוע תעבורה חמור" ומשמע שאף הוא מייחס לו סיכון משמעותי. בחקירתו מיום 18.2.2019 (ת/8) מתנער הנאשם מהשאלה האם הוא זוכר היכן היה ביום אירוע הקרנף, תוך שהוא טוען, כי "האירוע החמור הוא סירובו של חיל האוויר לתאם את הטיסות שלי על אף שהמכיר אותם יותר משש שנים". עוד ציין בתשובתו, כי "אני כתבתי בשנים האחרונות עשרות פניות לגורמים שונים ובכללם למח"א [מפקד חיל האוויר] תוך שאני מתריע על הסיכון בכך שחיל האוויר מסרב לתקשר אל מול הטיסות שלי וטומן ראשו בחול על אף שמכיר



אותם היטב, ההפתעה הגדולה הייתה שמטוס קרנף שהינו מטוס כבד ומהיר טס בגבהים נמוכים מאוד מעל יישובים ישראלים באופן שאינו עומד בשום קנה מידה אזרחי מקובל". **נדמה שהנאשם מתבלבל. לא רק זאת שהוא עובר על החוק באופן גלוי, חוזר ונשנה. אלא שהוא מרהיב עוז ללמד את חיל האוויר כיצד לפעול בשמים עליהם הוא אמון? נדמה שזהו ביטוי מובהק לליקוי המאורות שבו לקה הנאשם, וליוהרה שלו לסבור כי "כולם טועים והוא צודק". במקרה זה, יוהרתו עלולה הייתה לעלות בחיי אדם.**

חמישית, אף לשיטתו של עד ההגנה אלוף משנה א"ש, שכאמור שימש מפקד יחידת הבקרה האווירית ושימש גם כרע"ן שליטה במטה המבצעי של חיל האוויר, אירוע הקרנף היה אירוע חמור, אשר בעקבות הוזנקו מטוסי קרב מסוג F-15 כדי לסרוק את שמי האזור בחיפוש אחר המסוק. להלן דבריו בעדותו לפני:

"יש בחיה"א תהליך של דיווח על אירוע בטיחות, מדווח קל, בינוני וחמור. מדווח במערכת. כל מפקד עושה לעצמו חתכים ורואה אירועים ומעל רמה מסוימת של אירוע מחליט להתערב אם לאו. **האירוע דווח בקשר, דווחתי בערוץ הפיקודי ע"י מפקד 506 שהיה אירוע בטיחות חמור...**" (פרוטוקול מיום 14.8.2024, עמ' 155, ש' 23 - 29, ההדגשה הוספה).

"... האירוע היה אירוע חמור, כי טווח החליפה היה קצר." (שם, עמ' 156, ש' 16 - 28).

"טיסה לא מתואמת במרחב היא דבר אחד שבפני עצמו היא לא טובה, היא מפריעה להגנת המדינה" (שם, עמ' 159, ש' 10, ההדגשה הוספה).

"ש. בסעיף 6 למכתבך אתה מדבר על הזנקה. מה כללה אותה הזנקה?
ת. מה שהיה אחרי שיש דיווח כזה, העמדה מעבירה דיווח בקשר פנים לעמדת הגנה אווירית, אומרת יש מסוק לא מזוהה שאין לנו מגע אתו שטס במרחב שב, מכלול הגנה אווירית, מכיוון שמי שאחראי לזהות זה עמדות התעבורה, ונוכח דיווח עמדת התעבורה, מפעילים את מערכת ההגנה האווירית. אם אני זוכר נכון הופנו f15 לאירוע. לא זוכר במדויק. לא זוכר אם מצאו או לא. עשו כמה פטרולים כי האזור של ירושלים מוגדר איזור רגיש. קודם פועלים אח"כ שואלים" (שם, עמ' 164, ש' 5 - 10).

הדברים מתייחסים, בין היתר, למכתבו של א"ש שהגיש תלונה בגין אירוע הקרנף וציין במכתבו כי הנאשם "הטיס מסוק באופן שיצר סכנה קרובה להתנגשות עם מטוס חיל האוויר תוך סיכון חמור לחיי אדם ולרכוש" (נ/43).

166. התמונה העולה מכל האמור היא, כי הוכח מעבר לספק סביר, כי הנאשם ביצע את המיוחס באישום, וסיכן במידה רבה מאוד את כלל המעורבים באירוע. לפיכך, מרשיעו באישום זה.



האישומים השלישי והרביעי

167. באישומים אלו מיוחס לנאשם, כי הטיס את כלי הטיס שלו ביום 27.5.2018 וכן כ-19 פעמים בין התאריכים 18.9.2018 - 18.12.2018.

168. בהקשר לחשדות אלו, נחקר הנאשם ביום 28.3.2019 על-ידי עו"ד גיל דשא (ת/9), שאף נחקר לפניו. בחקירתו זו מעומת הנאשם עם כלל התאריכים הרלבנטיים, והוא מודה כי "בשנים האחרונות ביצעתי טיסות רבות במקום מגורי את כל זאת ביצעתי בטענות ברורות לפי הן לא מתקיימת עבירה או הפרת חוק" (ת/9, עמודים 1-2 לגרסה המודפסת). משמעות הדבר, כי הנאשם למעשה אינו מכחיש את המיוחס לו, ודי בכך כדי להרשיעו בכל המיוחס, לאחר שנדחו מכלול טענות ההגנה כאמור לעיל. הנאשם חזר על עמדתו זו גם בחקירתו הנגדית (פרוטוקול מיום 7.3.2024, עמ' 139, ש' 25 - 26).

169. בנוסף לכך, עדת התביעה ח"א העידה על טיסותיו של הנאשם במסוקיו, כעולה מאישום 4 (פרוטוקול מיום 19.10.2021, עמ' 168, שורות 26 - 31). כמו-כן החוקר עו"ד גיל דשא העיד על קבלתו את הסרטונים מאותה העדה ח"א ועל דו"ח צפיה שערך (שם, עמ' 99, ש' 24 - 29, וכן ת/22, ת/28).

170. נוכח דחיית כלל טענות ההגנה ונוכח המסד הראייתי לעניין האישומים שלעיל, מרשיע את הנאשם במיוחס לו.

סוף דבר

171. מצאתי להרשיע את הנאשם בכל המיוחס לו. אציין, כי ההתנהגות שבה הורשע הנאשם בשני כתבי האישום, וכן התנהלותו בהליכים שלפניי מלמדים על כך שהנאשם הוא איש עקרונית, שמממש אותם בהתאם לצו מצפוני וברישי גלי. אלא, שהנאשם הרחיק לכת במעשיו, באופן שהביא לסיכון משמעותי של חיים. בכל הכבוד לשירותו הצבאי של הנאשם והכשרתו כטייס צבאי, שירות זה אינו מקנה לו את הזכות להפוך את החוק ואת רשויות המדינה למרמס. הנאשם זועק להגנה מן הצדק, שעה שלא רק שהוא מתעלם מקביעות הרשויות המוסמכות ופועל בניגוד לקביעותיהן המפורשות, אלא שהוא ממשיך ומפר גם את הוראותיו של בית המשפט העליון, שקבע מסמרות בעניינו האישי פעם אחר פעם. לא מצופה מאזרח שומר חוק, בעל עקרונות ככל שיהיה, הרואה בעצמו חלוץ, לנהוג באופן הזה. משעה שהתנהגות שכזו הופכת למסוכנת, אזי יש בה ממד משמעותי של חומרה. יש רק לקוות, כי הנאשם ישכיל הפעם לא רק לשמוע, אלא גם להקשיב ולהפנים.

ניתנה היום, ו' אייר תשפ"ה, 04 מאי 2025, במעמד הצדדים.



חתימה