



ת"פ 43728/02/17 - מדינת ישראל נגד נדב שחר, עומר לרר

בית משפט השלום באשקלון

ת"פ 43728-02-17 מדינת ישראל נ' שחר ואח'
בפני כבוד השופטת טל לחיאני שהם

המאשימה מדינת ישראל ע"י ב"כ פיינר ניר, עו"ד

נגד
הנאשמים 1.נדב שחר
2.עומר לרר ע"י ב"כ אשכול שולמית, עו"ד

הכרעת דין

פתח דבר

בהתאם לסיפא לסעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב] התמ"ב - 1982 אודיע כבר עתה כי החלטתי לזכות את הנאשמים מהעבירות המיוחסות להם בכתב האישום.

כללי

1. כנגד הנאשמים הוגש כתב אישום המייחס להם ביצוע עבירת פגיעה בערך טבע מוגן, עבירה לפי סעיפים 33(ג) ו-57(ב) לחוק גנים לאומיים, שמורות טבע, אתרים לאומיים ואתרי הנצחה, התשנ"ח - 1998 (להלן: "החוק"), עבירת פגיעה בשמורת טבע, עבירה לפי סעיפים 30(ד) ו-57(ב) לחוק, עבירת פגיעה בחי בשמורת טבע, עבירה לפי תקנה 2 לתקנות שמורות הטבע (סדרים והתנהגות) התשל"ט - 1979 (להלן: "התקנות") וסעיף 57(ב) לחוק, ועבירת הקמת רעש בשמורת טבע, עבירה לפי תקנה 12 לתקנות וסעיף 57(ב) לחוק.

2. מעובדות כתב האישום עולה כדלקמן:

א. נחל עקב (להלן: "הנחל") הוא נחל המשתרע בחלקו הדרומי בשמורת טבע מצוק הצינים (להלן: "השמורה") ובחלקו הצפוני בגן לאומי גן הפסלים (להלן: "הגן הלאומי"). כמו כן, המבנה הקניוני של הנחל, המתאפיין במצוקים בלתי נגישים, משמש אתר קינון של מספר עופות דורסים הנמצאים בסכנת הכחדה, לרבות נשרים.

ב. החל מיום 23/12/15 התבצעו תצפיות מעקב אחר קינון הנשרים בנחל, וביום 24/02/16 בסמוך לשעה 17:00, נצפו על ידי פקחי הרשות, בנחל שבגן הלאומי, למעלה מ-40 נשרים המתגודדים על אחד המצוקים לקראת לינת לילה, כאשר בחלק מהקנים שנצפו התבצעה פעילות האופיינית לדגירה על ביצים.



ג. באותו היום, בסמוך לשעה 17:30, בנחל אשר בגן הלאומי, טסו הנאשמים במסוק נייד מסוג R44 מספר רישוי 4X-BIG (להלן: "המסוק"), בתוך ערוץ הנחל בשמורה ובגן הלאומי, כשהם בקרבה למצוקים, בגובה הנמוך מ-2,700 רגל, וזאת מבלי שתיאמו את נתיב הטיסה מול מודיעין הטיס ובניגוד להוראות הטיסה המחייבות לפי הוראות רשות התעופה האזרחית (להלן: "אירוע הטיסה"). טיסת הנאשמים בתוך ערוץ הנחל גרמה לרעש אשר כתוצאה ממנו החלו הנשרים, שהתגודדו על אחד המצוקים, לנטוש את הקנים בהם דגרו.

ד. נשר הוא חית בר מוגנת ערך טבע מוגן, ואת המעשים המתוארים ביצעו הנאשמים ללא היתר לפגוע בחיות בר מוגנות ובערכי טבע מוגנים.

מענה לכתב האישום

3. במענה לכתב האישום אישרה ב"כ הנאשמים את האמור בסעיף א' אולם הכחישה את האמור בסעיף ב' מחוסר ידיעה.

כמו כן, אישרה ב"כ הנאשמים כי במועד המתואר הטיס הנאשם 1 את המסוק, אולם טענה כי לא הטיסו בתוך ערוץ הנחל אלא מעליו, הטיסו בגובה המותר לטיסה, וכי הטיסה תואמה בהתאם להוראות רשות התעופה האזרחית והוראות הטיס אשר לפיהן יש לנהוג, וזאת בהתאם לסעיף 24(א) לחוק.

לטענתה, שמורת טבע משתרעת אך ורק בתוך שמורת הטבע, ולכן אם יש היתר על פי דין לטוס, כפי שבמקרה זה טס הנאשם 1 על פי הוראות הטיס, אזי לא ניתן להאשימו על פי הוראות חוק זה והנאשם לא ביצע עבירה.

לטענת ב"כ הנאשמים, הנאשם 1 לא טס באזור הסגירה אלא באזור שמותר היה לטוס בו ולכן היה מותר לו לטוס גם מתחת לגובה של 2,700 רגל.

ביחס לנאשם 2 טענה ב"כ הנאשמים כי מודה שישב בתוך המסוק בטיסה המתוארת, אולם על אף שהוא בעל רישיון טיס, הוא לא הטיס את המסוק ונכח בטיסה רק כנוסע.

ביחס לאמור בסעיף ד' טענה ב"כ הנאשמים כי האמור לא מוכחש, אך לא הייתה פגיעה בחיית בר ומשכך לא נצרך היתר. משכך, הוכחש כי במעשיהם עברו הנאשמים על הוראות החיקוק המפורטות בכתב האישום.

ראו: המענה המפורט בעמוד 3 שורה 10 - עמוד 4 שורה 4.

המסגרת הנורמטיבית

4. סעיף 33(ג) לחוק קובע :

עמוד 2



"לא יפגע אדם בערך טבע מוגן, אלא בהיתר כללי או מיוחד מאת המנהל".

סעיף 33(ה) לחוק מגדיר מהי "פגיעה" - "לרבות ... הפרעה למהלך התפתחותו הטבעית, לרבייתו או לשמירתו"

מהמענה המפורט לכתב האישום עולה כי אין מחלוקת בין הצדדים שנשר הוכרז כערך טבע מוגן, וכן כי לנאשמים לא היה היתר כללי או מיוחד לפגוע בנשרים (עמוד 3 שורה 26).

סעיף זה דורש כי המעשה יפגע בערך הטבע המוגן, אולם איננו מוגבל להתנהגות בתחום שמורת טבע בלבד.

5. סעיף 30(ד) לחוק קובע:

"לא יבצע אדם פעולה המהווה או העלולה להוות פגיעה בשמורת טבע או בגן לאומי, אלא בהיתר בכתב מאת המנהל; לענין זה, "פגיעה" - לרבות... גרימת נזק לבעל חיים או הטרדתו, ...הפרעה לריבויים ולהמשך התפתחותם הטבעי ..."

מסעיף זה עולה כי אין צורך להוכיח ביצוע פעולה שפגעה בשמורת הטבע, באמצעות הדרכים המפורטות בסעיף, וכי די להוכיח ביצוע פעולה **שעלולה** הייתה להוות פגיעה. דהיינו עסקינן בעבירה התנהגותית ולא תוצאתית.

כך, במקרה שלפנינו, די להוכיח ביצוע פעולה אשר הייתה עלולה להטריד או לגרום נזק לבעל חיים או להפריע לריבוי, וזאת בשמורת הטבע או בגן הלאומי.

6. כמו כן, תקנה 2 לתקנות קובעת:

"לא יפגע אדם בחי או בצומח או בדומם בתחום שמורת הטבע", וכן, תקנה 12 לתקנות קובעת כי "לא יקים אדם רעש ולא יגרום לרעש בתחום השמורה".

בסעיף 1 לתקנות מוגדרת "פגיעה" באופן רחב יותר:

"לרבות... הפרעה מלאכותית לריבויים ולמהלך התפתחותם הטבעית, ... הטרדת חיי-בר ממנוחתה, ... ולרבות עשיית כל מעשה מתוך כוונה לפגוע כאמור".

7. סעיף 24(א) לחוק קובע:

"משהוכרז שטח כגן לאומי או כשמורת טבע, תהיה ההכרזה עדיפה על פני כל ייעוד אחר של אותו



שטח, למעט כל ייעוד או שימוש אחר בשטח, מעליו או מתחתיו, המותרים על פי דין, ולמעט זכויות קנין שהיו קיימות בו ערב ההכרזה".

גדר המחלוקת בין הצדדים

8. מהמפורט לעיל עולה כי אין מחלוקת בין הצדדים שנשר הוכרז כערך טבע מוגן, לנאשמים לא היה היתר כללי או מיוחד לפגוע בנשרים, הנחל משתרע בשמורה ובגן הלאומי, כפי שעולה אף מת/5, ומשמש אתר קינון לעופות דורסים, לרבות נשרים, וכן כי אירוע הטיסה התרחש בתחום זה.

9. המחלוקת בין הצדדים נסובה סביב 4 סוגיות עיקריות-

1. האם הראיות בתיק מובילות לכך שיש להגדיר את נאשם 2 כטייס נוסף באירוע הטיסה.
2. מהם הכללים המחייבים כלי טיס הטסים בתחומי שמורות טבע וגנים לאומיים.
3. האם בכניסה לאזור הסגירה, בכניסה לשטח המוגדר בפמ"ת-LLP16, היה המסוק בגובה המותר לטיסה, קרי מעל 2,700 רגל מגובה פני הים, כפי שעולה מת/10, שהם כ-821 מטרים מעל גובה הים.
4. האם הנאשמים, או נאשם 1 במקרה וימצא כי הוא הטייס היחיד באירוע, היה מודע לקינונם של נשרים באזור הטיסה.

ניתוח הראיות

א. הגדרת נאשם 2 כטייס נוסף באירוע הטיסה -

10. ב"כ המאשימה בסיכומיו טען כי יש לראות בנאשם 2 אחראי גם על הטסת המסוק שכן במסוק קיימת מערכת הגאים נוספת גם לנוסע, וכי נאשם 2 בעצמו הבהיר כי בהיותו טייס ותיק המטיס לעיתים קרובות מסוק זה, הוא היה מעורה במתרחש בטיסה. מה גם שבשיחתו עם ע"ת 6 הציג עצמו כטייס.

11. על אף הראיות אליהן הפנתה המאשימה, סבורני כי לאור הראיות שהובאו בפני לא ניתן לקבוע כי לנאשם 2 היה חלק אינהרנטי בפעולות הטיסה ואף לא ניתן לקבוע שהייתה לו כל שליטה על מסלול הטיסה ו/או גובה הטיסה ועל כן לא ניתן לייחס לו, גם לא לפי דיני השותפות, חלק בביצוע העבירה, אם בוצעה כלל.

12. מחקירתו של נאשם 1 ברשות (ת/19), עולה כי כבר כשנשאל לראשונה לעניין זה טען כי נאשם 2 שהיה במסוק באירוע הטיסה כנוסע בלבד וכי הוא (נאשם 1) היה אמון על ניווט וגובה הטיסה (עמוד 2 שורות 41-35 וכן עמוד 3א שורות 12-15).



נאשם 1 אף הוסיף וטען כי הוא אשר שילם את כל הוצאות הטיסה והוא שוכר המסוק (עמוד 12 שורות 22-24). גם כאשר נשאל בעניינים אחרים, כבדרך אגב, טען כי נאשם 2 היה רק נוסע בטיסה זו והוא היה הטיס היחיד (עמוד 3א שורה 15, ועמוד 10 שורה 20 ושורה 35).

גרסה דומה הציג אף נאשם 2 בחקירתו (ת/17 עמוד 3 שורות 20-27, עמוד 8 שורה 21, עמוד 9 שורה 1, עמוד 11 שורות 24-27, עמוד 17 שורות 40-41, ועמוד 27 שורות 18-19).

גרסה זו עולה בקנה אחד עם מסמך ת/9 ממנו עולה כי נאשם 1 היה שוכר המסוק ביום האירוע.

13. מעדויות הנאשמים בבית המשפט עולה כי נאשם 1 הטיס לבדו את המסוק ומערכת המכשירים מצויה בצד בו יושב מפקד הטיסה בלבד וכי הגם שבצד הנוסע (בו ישב נאשם 2) קיימים הגאים, אין בצד זה מלוא המערכות וכי הגאים אלה נועדו לשימוש מדריכי טיסה. עוד עלה כי מתן היתר לנוסע להטיס מסוק זה אסורה ואף מהווה עבירה (עמוד 54 שורות 25-29, עמוד 56 שורות 17-18, עמוד 61 שורות 23-31, עמוד 62 שורה 3, עמוד 66 שורות 21-22, עמוד 67 שורות 3-5 ושורה 30 - עמוד 68 שורה 16, ועמוד 69 שורה 13).

14. ע"ת 6, מר ערן היימס, תיאר שיחת טלפון שיזם נאשם 2 בה הציג עצמו כמי שהטיס את המסוק, הסביר מי הוא ומה היו נסיבות הטיסה באזור, טען שטעה כשנכנס לאזור וכי טס "ללא מפה וללא ניווט", וביקש "שלא אפתח את הנושא מאחר וזה יכול לעשות לו בעיות באל על וברשות התעופה האזרחית" (עמוד 40 שורה 23 - עמוד 41 שורה 7, ועמוד 41 שורות 13-23).

את המפורט תיעד העד לטענתו בדף הראשון בו נתקל ואותו העביר לממונה האכיפה (ת/23).

עיון בת/23 מעלה כי תועדו אמירותיו של נאשם 2 כגון: "נפלתי לבור שאסור לי ליפול בו", "מתבייש שהייתי שם", "לא שמתי לב", "שגיאה", "טסתי בלי מפה בלי ניווט".

לכאורה יש בשיחה זו משום ראשית הודיה בה לקח נאשם 2 אחריות על הטסת המסוק, אלא שנאשם 2 נתן הסבר מניח את הדעת לשיחה זו בחקירותיו.

ראשית, הבהיר נאשם 2 כי הציג עצמו כטייס ולא כמי שהטיס המסוק בטיסה הרלבנטית לכתב האישום (ת/17 עמוד 12 שורות 39-40). גרסה זו סבירה לא פחות מגרסתו של ע"ת 6, מה גם שאין מחלוקת כאמור בין הצדדים כי נאשם 2 לא הטיס את המסוק.

זאת ועוד, נאשם 2 שב והבהיר כי פנייתו לע"ת 6 נבעה מהרצון למנוע הליכים פליליים ובירורים עוד טרם בירר מיקום וגובה מדויקים של המסוק (ת/17 עמוד 12 שורה 42 - עמוד 13 שורה 16, עמוד 17 שורות 22-36, ועמוד 21 שורות 40-41, וכן עמוד 62 שורה 24 עד עמוד 63 שורה 6 לפרוטוקול).



כך למעשה הבהיר נאשם 2 כי גם בשיחתו זו לא לקח אחריות על אירוע הטיסה.

15. לא זו אף זו, גם אם הייתי קובעת כי נאשם 2 אכן הציג עצמו כטייס ביום האירוע ואף מסר ראשית הודיה בשיחה, היה עלי לנקוט משנה זהירות בשימוש באמירותיו שכן בפועל, שיחה זו, הגם שיוזם השיחה היה נאשם 2, היא שיחה בין חשוד לגורם אכיפה, כאשר החשוד כלל לא הוזהר טרם השיחה או במהלכה.

16. נאשם 2 הוא אומנם טייס בעצמו, ולפי גרסתו לא ישב כ"תלמיד תיכון" במטוס והבין במידה מסוימת את ההתרחשות בטיסה (ת/17 עמוד 13 שורות 34-38, עמוד 20 שורות 35-39, וכן עמוד 67 שורות 18-19 לפרוטוקול), אך כיוון שלא הייתה לו כל שליטה על נתיב וגובה הטיסה, ולפי גרסתו אף לא היה עסוק בטיסה עצמה אלא בנוף מסביבו (עמוד 62 שורות 15-23) אינני יכולה לראות בו כשותף לביצוע הטיסה.

17. סוף דבר, שוכנעתי כי לנאשם 2 לא הייתה יכולת להשפיע באופן אקטיבי על מהלך הטיסה וכי אף מבחינה חוקית נאסר עליו להטיס את המסוק באירוע זה. אין ספק כי לא מיוחס לנאשמים תכנון או קשירת קשר מראש לביצוע העבירות המיוחסות, וכי אף אין לראות בנוכחותו במסוק כ"חבירה ספונטנית" לביצוע עבירה אלא הקלעות לזירה ללא תכנון מראש.

משכך אני קובעת כי לא ניתן להגדירו כטייס באירוע הטיסה וכמבצע בצוותא של העבירות המיוחסות לנאשמים.

ראו: ע"פ 2247/10 ימיני נגד מדינת ישראל (12/01/11)

18. לאור האמור, אני מזכה את נאשם 2 מביצוע העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ב. מהם הכללים המחייבים כלי טיס בתחומי שמורות טבע וגנים לאומיים

19. חוק רשות שדות התעופה האזרחית, תשס"ה - 2005 הורה על הקמת רשות התעופה האזרחית. בסעיף 4 לחוק רשות שדות התעופה האזרחית נקבעו תפקידי הרשות.

בין יתר התפקידים קובע סעיף 4(1) כי תפקיד הרשות הוא "לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובין לאומיים על פי דיני הטיס".

מכח סמכות חוקית זו, פרסמה רשות התעופה האזרחית חוברת פרסום מידע תעופתי פנים ארצי (להלן: "הפמ"ת") בו מצוי כלל המידע, הכללים וההוראות לביצוע טיסות אזרחיות במרחב האווירי של מדינת ישראל. בין יתר ההוראות קיים



בפמ"ת פרק העוסק באזורים אסורים, מוגבלים ומסוכנים לטיסה שהוגש בהסכמה (ת/10).

בין הצדדים לא הייתה המחלוקת כי הפמ"ת מהווה "ספר החוקים של תעופה הפנים ארצית", המחייב כל טייס שטס במרחב האווירי של מדינת ישראל לפעול לפי החוקים והכללים המצויים בו (עמוד 7 שורה 11-15).

20. האזור הרלבנטי לענייננו הוא אזור 16LLP שהוא "האזור האסור מעל שמורת הטבע "עין עבדת": מגובה פני הקרקע ועד גובה 2700 רגל מעל פני הים" (עמוד 3 בת/10).

בנספח ב לפמ"ת קיימת טבלת קואורדינטות של האזורים האסורים, ביניהם, הקואורדינטות לאזור 16LLP (עמוד 9 בת/10).

דהיינו, באזור הסגירה הרלבנטי, נאסרה הטיסה מגובה פני הקרקע ועד גובה 2700 רגל בלבד. טיסה באזור הסגירה מעל גובה זה מותרת על פי הפמ"ת.

ודוק, השטח שהוכרז כשמורת טבע "עין עבדת" בהתאם לסמכות בחוק הגנים הלאומיים, שמורות טבע, אתרים לאומיים ואתרי הנצחה התשנ"ח - 1998 (ת/5) איננו חופף לאזור הסגירה על פי הפמ"ת, ורק חלק משמורת הטבע נקבע כאזור בעל הגבלת טיסה בהתאם לפמ"ת (ת/16).

כך יוצא כי בחלק משמורת הטבע כלל לא קיימת הגבלה על גובה הטיסה בהתאם לחוקי התעופה.

21. זאת ועוד, אין מחלוקת כי במדינת ישראל נקבע כי הרגולטור בענייני תעופה אזרחית הוא רשות התעופה האזרחית ויש להוציא אישור על כל טיסה הכוללת אף אישור על נתיב הטיסה המתוכנן (עמוד 6 שורות 1-7).

22. סעיף 24 לחוק שכותרתו "עדיפות וייחוד הייעוד" קובע כי הכרזת שטח כגן לאומי היא הכרזה העדיפה על פני כל ייעוד אחר של אותו שטח אך מסייג הדבר בכל הנוגע "לייעוד או שימוש אחר בשטח, מעליו או מתחתיו המותרים על פי כל דין".

כך יוצא כי על אף ההכרזה של המקום כשמורת טבע, כיוון שהטיסה מותרת באזור על פי חוקי התעופה, לא ניתן לאסור על עצם הטיסה בשטח ככל שהטיסה עומדת בתנאי חוקי התעופה.

23. משכך, יש לבחון האם נאשם 1, בהיותו טייס המסוק, עמד במרשה הטיסה ובחוקי התעופה.

ג. האם בכניסה לאזור הסגירה היה המסוק בגובה המותר לטיסה -

24. המאשימה ביקשה לבסס ראיותיה בעניין גובה המסוק בכניסה לאזור הסגירה על עדויות הפקחים והתמונות



שצילמו, לצד מפות שהגישה שסימנו את אזור הסגירה. עוד ביקשה המאשימה להיבנות מגרסת הנאשמים לפיה טסו בגובה 500 רגל.

אומר כבר עתה כי לאחר בחינה מעמיקה של המפות השונות שהוצגו, בשים לב לקושי בקביעת גבול הכניסה לאזור הסגירה, בהעדר קביעה פוזיטיבית באשר לגובה הטיסה, וכן לאור סתירות בין עדויות עדי התביעה, אינני סבורה כי המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה בהבאת ראיות שיש בהן כדי לקבוע מעל לכל ספק סביר מה היה גובה המסוק בכניסה לאזור הסגירה.

25. טרם בחינת הראיות אינני יכולה שלא להעלות תמיהה באשר לראיות שבחרה המאשימה להציג בפניי.

מעדותו של **ע"ת 1**, מנחם שבו מרשות שדות התעופה, עולה כי כל כלי טיס שעולה לאוויר מקבל אישור והוא מצוי תחת בקרה אווירית, וזאת על מנת שחיל האוויר ידע בכל רגע נתון איפה מצוי כלי הטיס (**עמוד 5 שורה 23 - עמוד 6 שורה 1**).

זאת ועוד, משמיעת הראיות בתיק עולה כי במהלך האירוע פקח של יב"א עקב אחר גובה הטיסה של המסוק.

יש להניח כי פניה ליב"א הייתה יכולה להוביל לראיה פוזיטיבית שיש בה כדי לקבוע באופן מדויק את גובה הטיסה של המסוק בכל שלב משלבי הטיסה או לכל הפחות ליתן הסבר מדוע לא ניתן לקבל מידע שכזה.

משמיעת הראיות לא עלה כי הייתה פניה כלשהי ליב"א ויש לתמוה מדוע המאשימה לא פנתה לגורם זה כדי לנסות ולקבל לידיה הראיות הטובות ביותר הנוגעות לאחת מהסוגיות העיקריות השנויות במחלוקת.

26. ומכאן, לניתוח הראיות -

i. גבולות הסגירה האווירית

בין המפות שהוגשו מטעם המאשימה למפות שהוגשו מטעם ההגנה הנוגעות לסימון גבולות הסגירה האווירית לא קיימת הלימה מלאה.

מת/13, בו קנה המידה הוא 1:5,000, עולה כי הפער בין קו הסגירה הדרומי הנטען על ידי המאשימה (הקו האדום על המפה) לבין קו הסגירה הדרומי הנטען על ידי ההגנה (נקודה צהובה על המפה ואשר תואם ככל הנראה לקואורדינטות אשר נלקחו מהמפ"ת), הוא פער של כ-120 מטרים.

בחקירתו הראשית טען **ע"ה 1**, בועז רייפלד, שהיה רכז מערכות המידע הגאוגרפיות של מחוז דרום ברשות הטבע והגנים, כי את המפות **ת/13**, **ת/16** ו**ת/12**, הכינו בשני שלבים.



בשלב הראשון העלה על המפה את "השכבה שמגדירה את אזורי הטיסה האסורים שקיימת במערכת", ו"לאחר מכן העלנו נקודות שמסומנות כאן בצהוב שמסמנות גם את מגבלת הטיסה לפי המסמכים של רשות תעופה אזרחית ואזור סגירה של עין עובדת". העד הסביר כי שכבת המידע שמצויה במערכת מסומנת בקווים אדומים והיא השכבה שהעלה בתחילה, אולם "לאחר מכן מכיוון שעמרם רצה להיות בטוח שנקודות הסגירה כפי שמופיע וכתוב בהוראות של רת"א הוא הביא בפני את המסמך הכתוב שמופיעות כל הנקודות נ.צ. של הסגירה", הפמ"ת, "ואז הכנסתי אותם באופן פרטני, את הנקודות, לא שטח אלא נקודות כפי מה שכתוב", והן אלה שמסומנות בצהוב" (עמוד 49 שורה 31 - עמוד 51 שורה 4, ועמוד 51 שורות 20-17).

העד המשיך והעיד כי כפי שרואים בת/13, "יש הפרש בין אזור הסגירה שקיים במערכת שלי לבין הנקודות שמייצגות את נקודות הפוליון" (עמוד 51 שורות 9-5).

כך יוצא כי מעדותו של עד ההגנה, שהוא עובד רשות שמורות הטבע והגנים, הנקודות הצהובות על המפה הן למעשה נקודות הציון בהתאם לפמ"ת (ת/10) שהן גבולות הסגירה הרלבנטיות לנתיב הטיסה, ומכאן שיש לקבוע כי גבול הגזרה הדרומי של אזור הסגירה מסומן על גבי המפות ת/13-ת/16 בנקודות הצהובות על המפה והמפה שהציגה ההגנה (נ/5) היא המפה המדויקת בעניין זה.

27. חיזוק לקביעה זו ניתן לראות אף בעדותו של ע"ת 1, לפיה המפה אשר הוצגה על ידי המאשימה, ת/16, איננה מדויקת, וזאת לעומת המפה נ/5 (עמוד 8 שורה 21 - עמוד 9 שורה 2, ועמוד 13 שורות 30-27).

28. עיון במפה נ/5 מעלה כי מצוק הקנונים שתועד בצילומי התביעה (ת/6) מצוי דרומית ומחוץ לקו הסגירה, דבר שאיננו שנוי במחלוקת, וקו הסגירה מתחיל דרומית ל"עיקול הברך" על גבי המפה הטופוגרפית שהוא ההר הגבוה המתועד בתמונות ומכונה ה"בסטיליה" (סמוך לנקודה 8 בנ/5). ממפה ת/13 ניתן להעריך כי קו הסגירה מתחיל כ-70 מטר דרומית לאותה ברך.

ii. גובה ומיקום המסוק

29. בחקירתו הראשית טען ע"ת 3, מר שי קויפמן, כי בזמן סיור שערך עם הפקח ערן, התמקמו מול המצוק ותצפתו על נשרים לצורך ספירה וצפייה בקנונים. לאחר זמן מה שמעו מסוק ש"ס קרוב למצוק ומתחת לגובה המצוק, שהוא סס היו נשרים באוויר..." (עמוד 20 שורות 16-13).

בחקירתו הראשית טען ע"ת 4, מר עודד סהר, כי במועד האירוע, בעת תצפית עם ערן ובחור נוסף בשם שי, שמע רעש של מסוק, אשר בהמשך אף ראה שהגיע מכיוון עין עקב, כך שהיה בינם לבין המצוק. לפי עדות העד, "המסוק סס מאוד נמוך מתחת לגובה המצוקים, שלפתי את מצלמת הפלאפון וצילמתי את המסוק, ... ברגע שהמסוק התרחק עדיין בגובה נמוך..". (עמוד 23 שורות 18-7).

בהמשך טען כי "המסוק עצמו היה מספיק נמוך שראיתי מעליו את קו המצוקים, תוך כדי שהתקדם עם הנחל



צפונה והיה בשלב זה ביני לבין המצוק גם כן היה מתחת לקו וזה בערך האזור שבו ערכתי את התמונות".
באשר למיקום המסוק ביחס לנקודת התצפית טען כי: "הוא לא היה צפוני ברגע התמונות. אם הגיח מהנחל מכיוון
דרום זה יהיה יותר בספקטרום המערבי אלי" (עמוד 24 שורות 6-15).

בחקירתו הנגדית טען העד ביחס לת/16 כי: "מיקום הפקחים כפי שמסומן בעיגול שחור, אנו צפינו דרומה יותר.
התצפית דרומית לקנים, אני מסמן בשני קווים את הגבול של המצוק שאותו צילמתי" (ראו עמוד 26 שורות
21-22).

ודוק, סימון שני הקווים מצוי, לכל הדעות, מחוץ לאזור הסגירה האווירית (ת/16).

כמו כן, טען העד כי המסוק יצא מטווח הראייה שלהם "מאחורי הברך" (עמוד 25 שורות 23-24, עמוד 26 שורות
7-8, ועמוד 27 שורות 13-14 ושורה 22).

בחקירתו הנגדית אישר ע"ת 4 כי התמונה הפנורמית אשר הוצגה לו תואמת את סימוני הקנים אשר צילם, וכן אישר כי
ההר שמופיע בתמונות הוא הברך המופיע במפה הטופוגרפית (עמוד 25 שורות 8-14).

30. משמע, התמונות המוצגות בת/6 (ות/8, שהן הגדלה של אותן תמונות), מהן עולה כי המסוק טס בגובה המצוק
ואף מתחת לו, מתעדות את אופן טיסת המסוק באזור שהוא מחוץ לאזור הסגירה, דרומית לו, וזאת אף לשיטת
המאשימה, וכי באזור זה נמצא מצוק הקונים עליהם תצפתו.

31. בחקירתו הראשית טען ע"ת 6, הפקח ערן היימס, כי ביום האירוע, בעת שתצפתו על קונים 19 ו19ב' ראו את
המסוק מגיע "מתחת לקו המצוקים טס במקביל למצוק .." (עמוד 38 שורה 22 - עמוד 39 שורה 2).

בהמשך, התקשר ליב"א וביקש ליצור קשר עם המסוק על מנת שיבקשו ממנו להגביה ומי שענתה לו אמרה "שהיא
רואה את המסוק טס נמוך אבל אין לה אפשרות לעלות מולו" והפנתה אותו למספר אחר.

בשלב זה כבר לא ראה את המסוק אולם מי שענתה לו במספר הנוסף אמרה ש"רואה שהמסוק טס נמוך, מבחינתה
זה בסדר" וש"תעלה מול הטיס ותבקש ממנו להגביה" (עמוד 39 שורה 7).

בהמשך חקירתו הראשית ציין העד את מסלול הטיסה של המסוק אף צפונית לברך (עמוד 42 שורות 24-26), ושב
וטען כי: "הם טסו בגובה נמוך כל הזמן וכל זמן שאני ראיתי אותם הם היו מתחת לגובה המצוקים" (עמוד 42
שורה 29).

על אף עדות זו, לא ניתן לקבוע כי בכניסה לאזור הסגירה היה המסוק מתחת לקו המצוקים שכן עדות זו איננה עולה
בקנה אחד עם עדותו של ע"ת 4 ולפיה המסוק, בשלב מסוים, טס מעל גובה המצוק ויצא מטווח הראייה שלהם



"מאחורי הברך" (עמוד 25 שורות 23-24, עמוד 27 שורות 13-14 ושורות 22-24, וכן עמוד 28 שורות 26-29), וכן איננה עולה בקנה אחד עם התמונות שצולמו (ת/6), אליהן אתייחס בהמשך.

ודוק, האמירה של החמ"ל לפיה 'המסוק טס נמוך מבחינתה זה בסדר' מעידה על כך שבתוך שטח הסגירה, שלכל הדעות מצוי צפונית לברך, טס המסוק בגובה המותר על פי מגבלות הטיסה בשטח זה.

iii. גובה הטיסה בהתאם לגרסת הנאשמים

32. כאמור, המאשימה ביקשה אף להיבנות מגרסת הנאשמים.

לטענתה, מגרסת נאשם 2 עולה כי במהלך כל הטיסה המסוק היה בגובה 500 רגל מעל פני השטח, ומכאן שלא הגביה עוף מעל 2700 רגל מגובה פני הים כנדרש.

מעדותו של ע"ת 1, עולה כי בהתאם לפמ"ת (ת/10) אזור LLP16, אזור הסגירה האווירית מעל שמורת טבע עין עבדת, אסור לטיסה מגובה פני הקרקע ועד לגובה של 2,700 רגל מעל פני הים (ראו עמוד 6 שורות 17-20).

בהמשך הסביר העד כי הנקודה הגבוהה ביותר של המצוק היא בגובה של 502 מטר, משמע כ-1,650 רגל מעל פני הים. כך שאם יתווספו לזה 500 הרגל אשר נטען כי זה הגובה בו טס המסוק באזור המדובר - המסוק טס בגובה של 2,150 רגל מעל פני הים, שהם כ-550 רגל מתחת לגובה המינימלי המותר לטיסה בתוך אזור הסגירה (ראו עמוד 11 שורות 10-18).

33. על אף הנחת המאשימה כי גרסת הנאשמים הייתה כי טסו בגובה 500 רגל מעל פני השטח, עיון מעמיק בגרסאות אלה מלמד כי לא זו הייתה גרסת הנאשמים מלכתחילה.

מחקירתו של נאשם 1 ברשות (ת/19), עולה כי כבר בפתח חקירתו טען כי טס בהתאם ל"הוראות פקח ונתיבי טייס ללא שום עבירה על חוקי הטייס שטחים סגורים לטייס ונתיבי טייס" (עמוד 1 שורות 2-4, וכן בעמוד 8 שורות 39-40), כי זה נתיב הטיסה שאושר לו (עמוד 2 שורות 32-34) באישור "עד מירבי" שאומר כי עד לאזור הסגירה האווירית יכול לטוס בין 500 רגל מעל פני השטח ל-2,700 רגל (עמוד 3 שורות 31-33), וכן כי "נחל עקב הוא נחל ארוך באזור עין עקב שזה דרומית לסגירה האווירית טסתי חמש מאות רגל מעל פני הקרקע ולקראת החלק היותר צפוני לקראת הסגירה טסתי 2,700 רגל מעל פני הים" (עמוד 2 שורות 18-21, וכן עמוד 3 שורות 34-35, עמוד 10 שורות 16-17, ועמוד 19 שורות 11-12).

ביחס לאמירתו לכאורה של נאשם 2 כי טסו ללא מפה וניווט השיב נאשם 1 כי: "זה טמטום במסוק יש רק טיס אחד מפקד שזה אני ואני טסתי עם אפליקציה נתיבי טיסה ו-GPS" (עמוד 10 שורות 18-21). כמו כן, טען כי: "...לא יכולה להתבצע טיסה שלא על פי מרשה שידוע גם ליחידות הבקרה המסוק משדר ומסמן את עצמו למעקב



יחידות הבקרה" (עמוד 15 שורות 39-42).

בחקירתו הראשית שב והבהיר נאשם 1 כי לקראת קו הסגירה החל בנסיקה רציפה שהייתה צריכה להביאו לגובה של 400 מטר **"מעל השטח הגבוה מעל קו המצוקים"** (עמוד 53 שורה 31 - עמוד 54 שורה 11). עוד הסביר כי הוא מנווט באמצעות מכשיר האיפד שלו אשר תלוי במרכז המטוס, עליו מותקנת אפליקציה של GPS אשר **"יודע בכל זמן נתון איפה נמצא המטוס"**, בה מסומנים אזורי הסגירה, והוא אף הציג לבית המשפט את אזור הסגירה LLP16 וגובה הסגירה - 2700 רגל. כמו כן, טען כי: **"המטוס על גבי האפליקציה מציין בכל רגע נתון את הנקודה שבה נמצא המסוק במהלך הטיסה"** (עמוד 53 שורות 11-19).

בחקירתו הנגדית טען נאשם 1 כי אמירתו בחקירה ברשות כי טס בגובה של 500 רגל נאמרה ביחס לטיסה שדרומית לנחל עקב ועד עין עקב **(עמוד 56 שורות 24-25, עמוד 57 שורות 6-9, ועמוד 59 שורה 9)**, וכי מאזור הסגירה וצפונה טס בהתאם לגובה שקובע פקח הטיסה, וכן כי המסוק **"מבוקר על כל מטר שאתה טס"** (עמוד 56 שורה 29 - עמוד 57 שורה 2).

34. מחקירתו של נאשם 2 ברשות **(ת/17)** עולה כי כבר בפתח חקירתו טען כי הטייס, נאשם 1, טס בהתאם להוראות הבקר וחוקי התעופה **(עמוד 3 שורה 35)**. בהמשך חקירתו, בתשובה לשאלת החוקר באיזה גובה טסו בנחל עקב השיב נאשם 2: **"חמש מאות רגל מעל פני השטח"** (עמוד 6 שורות 11-22) וגם לשאלה בנוגע לגובה הטיסה בעין עקב הבהיר כי טסו 500 רגל מעל פני השטח **(עמוד 10 שורות 38-41 ועמוד 15 שורה 25)**.

כאן המקום לציין כי אליבא דכל המפות, עין עקב נמצא דרומית ומחוץ לאזור הסגירה האווירית.

אומנם בשלב מסוים בחקירה ענה נאשם 2 לשאלה כי **"במהלך הטיסה בכל שלב השיט טסנו חמש מאות רגל מעל פני השטח"** (עמוד 11 שורות 12-13), אך מאוחר יותר הבהיר כי **"כיוון שהסגירה היתה ידועה לנו ולאחר שחלפנו את עין עקב ואת מיקום הפקחים טיפסנו לגובה שלוש אלפים רגל ולכן אני הייתי משוכנע עד לרגע זה כי לסגירה הגענו מעל גובה הסגירה אמיתי לגמרי"**, **"הטיסה היתה בגובה נמוך, ולקראת הסגירה המסוק טיפס לשלוש אלפים רגל או היה במהלך טיפוס לגובה בכל מקרה מעל גובה של 2,700 רגל"**, וכן הסביר כי הגובה אשר ציין קודם, 500 רגל נאמר ביחס לשטח שמדרום לעין עקב **(עמוד 23 שורות 12-26)**, וכן בהמשך **בשורות 34-39 ובעמוד 24 שורות 29-30**.

35. כך יוצא כי הנאשמים כבר בחקירותיהם ברשות שמורות הטבע והגנים, ובהמשך אף בעדויותיהם בבית המשפט, הציגו עמדה ולפיה טסו בגובה נמוך בשטח שהוא מחוץ לאזור הסגירה, אך לקראת אזור הסגירה נסקו לגובה הקבוע בפמ"ת.

36. גרסת הנאשמים אף מקבלת חיזוק מראיות התביעה בדמות התמונות שצילמו הפקחים בשטח -



עיון בתמונות ת/6 ובהגדלתן, ת/8, מעלה כי המסוק היה בנסיקה במהלך טיסתו מדרום לצפון.

טענות ע"ת 4 ו-6 כאילו מדובר באשליה אופטית, בשל המרחק וזווית הצילום, בגינם המסוק נראה טס במגמת עליה ואף עובר את קו המצוקים בשלב מסוים (עמוד 46 שורות 24-28, עמוד 47 שורות 16-18, ועמוד 25 שורה 25 - עמוד 26 שורה 7) הן שאלות שבמומחיות, כזו שאין לבית המשפט, ואילו ביקשה המאשימה להוכיח כי התמונות אינן מתעדות את שארע במציאות, היה עליה להביא על כך ראיות מתאימות.

משלא הובאה כל ראיה שכזו, אין בידי בית המשפט יכולת לקבוע כי עדות הפקחים, שהעידו שהמסוק בכל מהלך הטיסה טס מתחת לגובה המצוק, עדיפה על פני מה שנראה בבירור בתמונות שהוגשו כראיות מטעם המאשימה.

משכך, אני קובעת כי התמונות שתיעדו את המסוק בחלק הדרומי של המצוק שמצוי מחוץ לקו הסגירה מעלות כי המסוק היה בנסיקה במהלך תעופתו.

37. זאת ועוד, בחקירתו הנגדית טען נאשם 2 כי בעניין זה אף התבצעה חקירה של רת"א ונאשם 1 נחקר על האירוע אך לא נקבע כי הטיסה הייתה לא תקינה (עמוד 68 שורות 24-26).

מאחר ולא הוצגה כל ראיה מטעם המאשימה המעידה כי בבירור שנערך ברת"א נמצא כי הנאשמים או מי מהם ביצע עבירה, יש להניח כי אכן לא נקבע כאמור.

38. מהמפורט לעיל עולה כי טרם הכניסה לאזור הסגירה טס המסוק בגובה נמוך והיה צריך לנסוק לקראת הכניסה לאזור הסגירה. מניתוח הראיות עולה כי בהתקרב המסוק לאזור הסגירה, היה המסוק בנסיקה. אין מחלוקת בין הצדדים כי למסוק יכולת לנסוק עד לגובה 2700 רגל במרחק שנותר לו עד הכניסה לאזור הסגירה. זאת ועוד, מאמירת הפיקוח עולה כי בעת שיחת הטלפון השנייה, בה היו הנאשמים בתוך אזור הסגירה היה המסוק בגובה מותר לטיסה.

משכך, שוכנעתי כי המאשימה לא הוכיחה מעל לכל ספק סביר כי בכניסת המסוק לאזור הסגירה היה המסוק בגובה אסור לטיסה, וכי טס שלא בהתאם לכללי התעופה ומרשה הטיסה שקיבל.

39. למעלה מן הצורך אציין כי במהלך שמיעת הראיות לא הוכח מעל לכל ספק סביר כי הנאשמים טסו ללא קבלת מרשה טיסה שכן ע"ת 1 אומנם העיד כי לא מצא תיעוד למרשה שכזה, אלא שבדיקתו נעשתה מספר חודשים לאחר האירוע, מועד בו יתכן וכבר לא נשמר המרשה במערכת (עמוד 11 שורה 25 - עמוד 12 שורה 2). מה גם שההגנה הציגה מסרון הנחזה להיות מרשה טיסה ליום האירוע (עמוד 13 שורה 12-21).

ד. האם הנאשם 1 היה מודע לקינונם של נשרים באזור הטיסה -



40. לכאורה, לאור קביעתי דלעיל ולפיה המסוק טס בהתאם לכללי התעופה ובשים לב להוראת **סעיף 24 לחוק**, אין צורך בניתוח שאלה זו. אלא ש**סעיף 33(ג) לחוק** קובע איסור פגיעה בערך טבע מוגן בכל מקום, גם מחוץ לשמורת טבע.

מראיות התביעה עולה כי עת המסוק חלף בסמוך למצוק ובאזורי הקנון של הנשרים, נשרים אשר שהו בתוך הקנים הוטרו מהטיסה, דבר שיש בו כדי לפגוע למהלך ההתפתחות הטבעית שלהם.

בכך הוכח כי טיסת המסוק פגעה בערך טבע מוגן.

עם זאת, בהתאם להוראת **סעיף 19 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977** (להלן: "**חוק העונשין**") "**אדם מבצע עבירה רק אם עשאה במחשבה פלילית**" תוך שהמחוקק פירט מהי אותה מחשבה פלילית ב**סעיף 20 לחוק העונשין**.

לטעמי, המאשימה לא עמדה בנטל הבאת הראיות בכל הנוגע להוכחת היסוד הנפשי הנדרש לביצוע העבירה. ואפרט:

41. מעדויות הפקחים עולה כי על קו המצוק, דרומית לבסטיליה, היו מספר קינוני נשרים וכ- 40 נשרים, וכאשר המסוק עבר בסמוך למצוק, חלק מהנשרים ששהו בקינים עברו לעמדות זינוק וחלק עפו באוויר, וזאת בשל הרעש שהשמיע המסוק בסמוך לקינים (**עמוד 22 שורות 1-2 ושורות 16-22**, וכן, **עמוד 24 שורות 1-2 ועמוד 33**).

ע"ת 4, מר עודד סהר, פקח רשות שמורות הטבע והגנים, הבהיר בחקירתו כי הטיסה שנצפתה סיכנה את הקנונים (**עמוד 25 שורות 18-25**).

ע"ת 6, מר ערן היימס, עובד רשות שמורות הטבע והגנים העיד כי טרם הגעת המסוק "**הנשרים היו במצב של רגיעה ולא זזו בכלל עד אשר הגיח המסוק...**", ומשהגיח המסוק והרעיש שני נשרים שדגרו בקינים 19 ו-19 לב קמו ממנח הדגירה ונכנסו לעמדת קפיצה מהקן, וכי חלק מהנשרים החלו לעוף (**עמוד 39 שורות 8-14**, וכך גם בחקירתו הנגדית **עמוד 48 שורות 14-15**).

מחוות דעת מומחה שהוגשה בהסכמה (**ת/2**) עולה כי לאור גרסתו של מר היימס, צילומים, מיקום המסוק וניסיונו "**ניתן לקבוע בוודאות שנגרמה פגיעה בנשרים והטרדת מנוחתם בעת הדגירה והקינן, דבר שעלול לסכן את התפתחותן הטבעית של ביציהם ו/או גוזליהם. פגיעה במועד זה, בעונת הקינן, במיוחד בשלב הדגירה היא חמורה במיוחד במין עם פוטנציאל רבייה נמוך והשקעה הורית קיצונית**".

42. מהמפורט לעיל עולה כי בשל המסוק שהתקרב למצוק היו מספר נשרים שעזבו או עמדו לעזוב את הקן ובכך יש כדי להוות סיכון להתפתחותם הטבעית של הנשרים.



43. על אף קביעתי דלעיל, אינני סבורה כי המאשימה עמדה בנטל הבאת הראיות, שכן לא הוכח כי הנאשם 1 היה מודע לקיום הקינים ואפשרות גרימת התוצאה של הפרעה, ועל כן לא התקיים היסוד הנפשי הנדרש, גם לא ברמה של אדישות או פזיזות.

ראשית, עדי התביעה, פקחי רשות שמורות הטבע והגנים העידו במפורש כי המידע על קיום הקינים והאזורים בהם הם מצויים אינם מפורסמים לציבור.

ע"ת 4 העיד כי אנשים שאינם חובבי טבע ו/או צפרים אינם יודעים כי במקום זה קיימים קיני נשרים **(עמוד 28 שורות 9-15)**.

בחקירתו הנגדית טען **ע"ת 6** ביחס לפרסום מיקומן של הקנונים כי: **"אנו לא מפרסמים נ.צ. מדויק אבל מפרסמים אזורים, נחלים. אנו מפרסמים שנחל עקב ועין עובדת הם נחלים שקיימים בהם נשרים"** **(עמוד 49 שורות 5-6)**.

אומנם עסקינן בטייסיים שמודעים לאזורי הסגירה ואף ישנה פעילות הסברה לטייסיים ומתבצעות פעולות אל מול רשות התעופה האזרחית **(ת/2)** אך לא הובאה בפני ראיה פוזיטיבית המעידה על כך שאזור קנון זה היה ידוע לטייסיים בכלל ואלה בפרט.

מחקירתו של נאשם 1 ברשות, **(ת/19)**, עולה כי כבר בפתח חקירתו טען כי **"לא פגשתי חיות בר לא הפרעתי לחיות בר"** **(עמוד 1 שורה 4)**.

כמו כן, העיד כי לא ידע שעין עקב היא שמורת טבע ובוודאי שלא **"שמורה סגורה אווירית"** **(עמוד 3 שורות 14-15 וכן עמוד 7 שורה 20)**. כמו כן, העיד כי לא ידע למה קיימת סגירה ב-LLp16 **(עמוד 14 שורות 22-23)**.

בהמשך חקירתו שב וטען כי: **"לא פגעתי בערכי טבע לא פגשתי בכל הטיסה אפילו ציפור אחת כל הטיסה נעשתה בהתאם לכללי הטיסה לרבות עמידה במגבלות הטיסה של שמורת עין עובדת סגירת עין עובדת..."** **(עמוד 6 שורות 39-42)**.

לשאלת החוקר האם היה מודע לקנונים של נשרים ודורסים אחרים שנחל עקב השיב הנאשם 1: **"לא ולא ראיתי אף אחד שום דבר ממה שמוזכר כאן"** **(עמוד 7 שורות 22-25 ועמוד 8 שורות 30-31)**, וכן לשאלת החוקר האם ידע שמדובר בעונת קינון ודגירה של הנשרים, השיב הנאשם 1 בשלילה **(עמוד 7 שורות 17-19)**. כמו כן, טען הנאשם 1 כי לא ידע שכאשר טס בגובה נמוך גורם לבהלה לנשרים **(עמוד שורות 13-15)**.

גם נאשם 2 בחקירתו ברשות **(ת/17)** טען כי לא ידע שבנחל עקב יש קינוני נשרים ודורסים אחרים, לא ראה במהלך הטיסה נשרים ועופות ודורסים, וכי לא ידע שמדובר בעונת הקינון והדגירה של הנשרים **(עמוד 7 שורות 32-39)**. כמו



כן, העיד כי "טייס לא מקבל מידע היכן ישנן קנונים והיכן יכול להיות נשר... מקבל מידע תעופתי אשר מוגדר בו היכן מותר והיכן אסור לטוס..." (עמוד 8 שורות 26-28). כך גם בהמשך חקירתו שב והעיד כי "רק אם הייתי מודע להימצאם של דורסים אז אולי הייתי יכול למנוע נזק לזה ... באותו רגע חשבתי שאם לא הייתי מתמכר לנוף וחופר בנתיב ובנתונים הייתי מונע זאת אבל זה לא המקרה" (עמוד 19 שורות 36-41, וכן עמוד 20 שורה 43 - עמוד 24 שורה 15).

לקראת סיום חקירתו העיד נאשם 2 כי סגירה LLP16 נובעת מכך שבמקום נמצאת שמורת עין עבדת, ואישר כי זאת ככל הנראה מאחר ובאזור נשרים ועופות דורסים, אולם טען כי לא מבין בהתפתחות של בעלי חיים, ואין זה רלוונטי מדוע קיימת סגירה מאחר ומציית לחוקי התעופה (עמוד 25 שורות 18-24).

בחקירתו הנגדית, כאשר התבקש נאשם 1 לאשר כי מיקום הקינים נמצא מדרום לאזור הסגירה, השיב: "אני לא יכול לאשר כי אני לא יודע איפה הקינים נמצאים" (ראו עמוד 57 שורות 17-21). כמו כן, טען כי כמובן שראה את המצוקים מאחר וכבר בעין עקב טס בין 2 מצוקים, אך כי: "לא ראיתי את הציפורים ולא ראיתי את המצוק של הציפורים ואני גם לא מכיר אותו" (ראו עמוד 58 שורה 29 - עמוד 59 שורה 2).

נאשם 2, בחקירתו הנגדית ולשאלת בית המשפט אם ראה את הנשרים מתעופפים השיב: "ממש לא, אני המון במדבר, לא ראיתי ואם הייתי חושב שאנחנו פוגעים במשהו אז הייתי מעיר על כך, מיד בתוך התא" (עמוד 69 שורות 2-4).

44. כך יוצא כי הנאשמים הציגו גרסה אחידה מחקירתם ועד עדותם בבית המשפט ולפיה על אף שידעו כי הם טסים בשמורת טבע ומתקרבים לאזור סגירה, לא הייתה להם מודעות כלשהי לאפשרות כי דווקא במצוק מעליו הם טסים קיימים קנוני נשרים.

הדבר עולה בקנה אחד עם התיעוד הוויזואלי שהוצג לפני (ת/20), ממנו קשה מאוד לזהות שעל המצוק מצויים קני ציפורים, דבר שבוודאי קשה יותר במהלך טיסה.

הדבר אף עולה בקנה אחד עם עדויות הפקחים שהוצגו לעיל, מהם עולה כי אזורי הקנון אינם מפורסמים על ידי רשות שמורות הטבע והגנים.

45. כשאלה פני הדברים, אני קובעת כי נאשם 1 לא היה מודע לאפשרות גרימת הפרעה לנשרים במהלך טיסתו במקום בו הוא נצפה על ידי הפקחים.

46. משכך, אני מחליטה לזכות את נאשם 1 מביצוע העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.



47. זכות ערעור כחוק.

ניתנה היום, ל' חשוון תשע"ט, 08 נובמבר 2018, במעמד הצדדים