

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: המאשימה
מדינת ישראל
ע"י ב"כ עוה"ד דקלה מנחם, תביעות ש"י

נגד

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

גזר-דין

רקע

1. הנאשם הורשע על-פי הודאתו בביצוע ריבוי עבירות של הפעלת כלי טיס שאינו רשום, לפי סעיפים 56(א) ו-142(א)(19) לחוק הטיס, התשע"א-2011 (חוק הטיס), בריבוי עבירות של הפרת חובת רישוי לעובד טיס, לפי סעיף 142(ב)(1) לחוק הטיס, ובשתי עבירות של הסגת גבול, לפי סעיף 447(א) לחוק העונשין, התשל"ז-1977.

השתלשלות הדברים

2. הנאשם, טייס מסוקים בהכשרתו הצבאית, קצין בדרגת רס"ן, ששימש גם מדריך טיסה במסגרת שירותו הצבאי במילואים, מתגורר בשומרון, נשוי ואב ל-11 ילדים, יזם וחקלאי.

3. בעניינו של הנאשם הוגשו שני כתבי האישום שבכותרת, המתארים מסכת אירועים שהתרחשו בין השנים 2014 ל-2018, במסגרתם הפעיל הנאשם כלי טיס (מסוקים ומטוסים זעירים) אשר לא היו מורשים בניגוד לחוק הטיס. על-פי המתואר, הנאשם הטיס את כלי הטיס באיזור מגוריו ובאיזור יהודה ושומרון ממנחת שהקים ליד ביתו, לרבות שני מקרים בהם הטיס נוסעים נוספים עמם נחת בשדה התעופה עטרות בירושלים. ביחס לשני מקרים אלו, יוחסו לנאשם גם שתי עבירות של הסגת גבול. בנוסף

תואר מקרה שבו התרחש אירוע "חליפה" בין מסוקו של הנאשם לבין מטוס הרקולס ("קרנף") של חיל האוויר באיזור בקעת הירדן (**אירוע הקרנף**).

4. לא אחזור על התיאור המפורט בהכרעת הדין מיום 4.5.2025 (**הכרעת הדין הראשונה**), ואולם אציין כי משפטו של הנאשם התנהל לאורך תקופה ארוכה ונערך בירור מקיף של טענותיו (סעיף 20 להכרעת הדין הראשונה).

5. במסגרת הכרעת הדין הראשונה דחיתי את טענות ההגנה של הנאשם :
ראשית, דחיתי את הטענה בדבר הסמכות והיעדר תחולת חוק הטיס על איזור יהודה ושומרון ;
שנית, דחיתי את טענת ההגנה מן הצדק של הנאשם, לפיה הוא נרדף על-ידי הרשויות ובשל כך נפגעו זכויותיו, לרבות התנהלות שהובילה לאובדן רישיון הטיס האזרחי ולהוצאתו משירות המילואים הפעיל. באותו הקשר גם דחיתי את טענת השיהוי מהטעמים שפורטו בהכרעת הדין הראשונה (ראו לדוגמה סעיף 100);
שלישית, דחיתי את טענת ההגנה בדבר היעדר יסוד נפשי ;
רביעית, דחיתי את טענת הנאשם הנוגעת לפגמים שנפלו בחקירתו.
במסגרת הכרעת הדין הראשונה ניתחתי את מכלול העבירות שהופנו כלפי הנאשם ומצאתי להרשיעו במכלול העבירות.

6. לאחר השמעת הכרעת הדין, דחיתי את הדיון לצורך טיעונים לעונש והפניתי את הנאשם לממנה על עבודות שירות.

7. לאחר השמעת הכרעת הדין, התברר כי חוק הטיס תוקן בשלהי שנת 2025, ומרבית הסעיפים בהם הורשע הנאשם בוטלו, ולפיכך הגישה המאשימה בקשה לתיקון הכרעת הדין, כך שהנאשם יזוכה מהעבירות שבוטלו בחוק המתוקן ויורשע בסעיפים חלופיים (בהקשר לאירוע הקרנף). ביום 6.7.2025 קיימתי דיון בעתירת המאשימה והוסכם כי החלטה תישלח לצדדים.

8. ביום 22.7.2025 פרסמתי את הכרעת דיני (**הכרעת הדין השנייה**), במסגרתה זיכיתי את הנאשם מן המיוחס לו למעט עבירות של הפעלת כלי טיס שאינו רשום לפי [סעיפים 56\(א\)](#) ו-[142\(א\)\(19\)](#) לחוק הטייס והסגת גבול, לפי [סעיף 447\(א\)](#) [לחוק העונשין](#). לצד זאת ציינתי כי הגם שדחיתי את טענת הנאשם להגנה מן הצדק ולהתיישנות, זקפתי לחובת המאשימה את העיתוי שבו בוצע התיקון לחוק הטיס, וכן לא אִפשרתי למאשימה, נוכח מכלול הנסיבות, למצות את הדין עם הנאשם נוכח תקדימיותו וייחודו של התיק, חלוף הזמן והשלב המתקדם שבו הוא נמצא. לכן, יש להדגיש במיוחד, כי הגם שהנאשם

הורשע בהפעלת כלי טיס בלתי מורשה, גם ביחס לאירוע הקרנף, הרי שהעובדות הנוגעות לאירוע והקביעות בהכרעת הדין הראשונה בוטלו. עם זאת קבעתי, כי ביחס למכלול מעשיו של הנאשם, שביחס אליהם נותרה ההרשעה על כנה, "[כ]י הדבר לא יעלה ולא יוריד לטעמי, ממידת הסיכון המצטברת שהנאשם יצר במעשיו הסדרתיים החוזרים והנשנים. שכן, משלא בוטלה העבירה של הפעלת כלי טיס שאינו רשום, תיוותר הרשעת הנאשם בכלל האישומים בשני כתבי האישום, ונדמה שדי בה כדי להותיר את התמונה הנוכחית על כנה. יובהר, כמובן, שזיכוי הנאשם מ'אישום הקרנף' הוא משמעותי ופועל לזכות הנאשם" [הכרעת הדין השנייה, [פסקה 19\(ג\)\(3\)](#)].

9. בהמשך התברר כי נפלה טעות בהכרעת הדין השנייה, משום שנשמטה הותרת ההרשעה בעבירה לפי [סעיף 142\(ב\)\(1\)](#) לחוק הטיס הנוגעת לחובת רישוי לעובד טיס. לאחר קיום דיון בבקשת המאשימה הרשעתי את הנאשם גם בעבירה האמורה במסגרת הכרעת הדין השלישית, שניתנה ביום 2.12.2025 (הכרעת הדין השלישית).

10. במועד האמור שמעתי טיעונים לעונש. ב"כ המאשימה הגישה לבית המשפט את גזר הדין מיום 3.1.2016 שניתן בעניינו של הנאשם ע"י כב' השופט אביב שרון בבית משפט השלום בכפר סבא. מגזר הדין עולה, כי הנאשם הורשע בביצוע שתי עבירות של הפעלת כלי טיס ללא רישיון, בניגוד [לסעיף 142\(ב\)\(1\)](#) לחוק הטיס ביחס לאירועים משנת 2013. בית המשפט עמד על נסיבות ביצוע העבירה ועל הצהרת הנאשם כי ימשיך לטוס, ועמד על כך שמדובר ב"התנהגות פורצת גבולות" מצד הנאשם, המחייבת ענישה מרתיעה (סעיף 8 לגזר הדין). נקבע מתחם שבין מאסר על-תנאי למספר חודשי מאסר, ובסופו של יום, לאחר דחיית עתירת הנאשם לביטול ההרשעה, בין היתר נוכח חומרת העבירות "והסיכון האינהרנטי" הטמון בהן (סעיף 12 לגזר הדין), הוטלו על הנאשם 6 חודשי מאסר על תנאי שלא לעבור בתוך 3 שנים את העבירה בה הורשע, קנס בסך 2,500 ₪ והתחייבות בסך 5,000 ₪ במשך שנתיים (תיק התנאי, המאסר המותנה).

11. יש לציין, כי ערעור שהגיש הנאשם לבית המשפט המחוזי במחוז מרכז נדחה למעט בשאלת הקנס שהוטל, ובוטל ע"י בית המשפט המחוזי [ע"פ (מרכז) 23254-01-16 משולמי נ' מ"י [נבו] (מיום 16.8.2016) (ערעור כפר סבא)]. עוד יוער, כי הנאשם חזר בו מהערעור על הכרעת הדין ועל שאלת ההרשעה. בית המשפט המחוזי ציין במסגרת פסק דינו, כי "העובדה כי הטסת המטוס על ידו [של הנאשם] 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" (ערעור כפר סבא, פסקה 8, ההדגשה הוספה).

12. בניגוד לאמירה זו של בית המשפט המחוזי, קבע בית המשפט העליון בעניינו של הנאשם ובהקשר למעשיו של הנאשם שהמשיך לטוס בניגוד לחוק, כי "אין מדובר אך בעשיית דין עצמית בניגוד לחוק; בפעולות אלו טמון פוטנציאל ממשי לסיכון חיי אדם, בשמים ממעל ועל הארץ מתחת" [בג"ץ 5532/17 משולמי נ' מפקד חיל האוויר ואח' (נבו) (מיום 14.11.2017) בפסקה 10 (בג"ץ 5532/17)].

13. המאשימה עתרה לקביעת מתחמי ענישה נפרדים לכל אחד מהאירועים בכתבי האישום, שיעמדו כל אחד על בין שנה לשלוש שנות מאסר ובסה"כ עתרה להטיל על הנאשם שנתיים מאסר, אליה תתווסף הפעלת המאסר המותנה, שלדעת המאשימה הוא חב-הפעלה, נוסף לחילוט ההתחייבות, חילוט הכספים שהופקדו לצורך שחרור כלי הטיס וכן מאסר מותנה וקנס.

14. ההגנה טענה מנגד, כי הנאשם ניהל את ההליכים לאורך שנים, הן אל מול הרשויות והן בבתי המשפט בערכאות השונות, על-מנת להסדיר את תחום התעופה האזרחית באיזור יהודה ושומרון, ופעל בתום לב ומבלי להסתיר את פעילותו מגורם סמכות כלשהו. נטען, כי הנאשם הוא אדם נורמטיבי שפעל על-פי הבנתו ואמונתו בצדקת דרכו. נטען, כי רק במסגרת הכרעת הדין הראשונה אכן הוכרעה לראשונה באופן ברור סוגיית הסמכות ותחולתו של חוק הטיס על איזור יהודה ושומרון. עוד נטען, כי השיהוי בהגשת כתבי האישום נבע מחוסר הבהירות בקרב רשויות התביעה עצמן, ביחס לדרך שיש לנקוט אותה, אם בכלל, בנוגע לנאשם. נוכח חוסר בהירות המצב החוקי שהוביל לגרירת רגליים של רשויות המדינה בנקיטת ההליכים נגד הנאשם, הדבר מצדיק להימנע מהפעלת המאסר המותנה וזאת "משיקולי צדק". זאת למרות שההגנה לא חלקה על כך שהמאסר המותנה הוא חב-הפעלה (פרו' מיום 2.12.2025 עמ' 209, ש' 1). הסניגור טען, כי בהיות הנאשם טייס צבאי, לא היה במעשיו משום סיכון והוא לא פעל מתוך אדישות לסיכון הנטען.

15. הנאשם טען בעצמו, כי יש להתייחס למסכת האירועים כאל מסכת אחת, במיוחד נוכח איחוד הדיונים בשני התיקים. בכך, ניתן יהיה לדעתו להימנע מהפעלת המאסר המותנה שלשיטתו אינו חב-הפעלה.

דיון והכרעה

16. בבוא בית המשפט לגזור דינו של נאשם, עליו לקבוע תחילה את מתחם העונש ההולם, וזאת בהתאם לעקרון ההלימה. עקרון זה, מבוסס על הערכים המוגנים ומידת הפגיעה בהם ע"י מעשי הנאשם, נסיבות ביצוע העבירות ומידת אחריותו של הנאשם, ומדיניות הענישה הנוהגת.

17. **אשר לערכים המוגנים** – מטרת חוק הטיס היא "**ההסדרה הבטיחותית של התעופה האזרחית בישראל**" וזאת במסגרת מחויבותה של מדינת ישראל לאמנת התעופה האזרחית הבין-לאומי שנחתמה בשיקגו ב-1944, אותה אָשררה המדינה כבר בשנת 1949 ובהתאם לדרישות ארגון התעופה האזרחית הבין-לאומי בו היא חברה (הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010, **הצעות חוק הממשלה** 482, 2.2.2010, עמ' 245). המטרה העיקרית של רת"א היא שמירה על "בטיחות הטיסה" [עת"מ (מרכז) 67607-05-22 **טמיר נתיבי אויר בע"מ נ' רת"א** [נבו] (מיום 29.8.2022) בפסקה 7]. עוד נכתב, כי "חוק הטיס ותקנות ההפעלה, כמו גם חוקי התעופה בעולם ואמנות בינלאומיות בענייני תעופה, מכוונים כולם להסדיר את הבטחתם וחזוקם של קשרים בינלאומיים, כלכליים, תרבותיים, אישיים וכיוצ"ב בין המדינות, תוך מניעת פגיעה בריבונותן ובביטחונן של אותן מדינות שבהן נוחתים ומהן ממריאים מטוסים בתעופה בינלאומית. **בטיחות הטיסות, נוכח הסיכון הגדול לחיי אדם, לתעופה הבינלאומית ולקשרים האמורים, היא העומדת בראש מעייניהן של המדינות השונות, ממשליהן ומחוקקיהן, כמו גם אנשי מקצוע התעופה.** כל מדינה ומדינה שבה פועל כלי טיס בטיסה בינלאומית, מוסמכת וחיבת, מעצם ריבונותה ומכוח חוקיה והאמנות הבינלאומיות שבהן התקשרה, לפקח על הפעלתו, ולעשות כן באמצעות חקיקה מתאימה, ובישראל נעשים הדברים בין השאר על יסוד חוק הטיס, **חוק רישוי שירותי התעופה**... והתקנות המותקנות מכוחם" [עת"מ (מרכז) 61646-09-20 **AVIATION BRIDG LLC נ' מ"י – רת"א** [נבו] (מיום 16.2.2021) בפסקה 15 – ההדגשה הוספה]. יוצא אפוא, כי התכלית העיקרית של חוק הטיס, היא שמירה על הבטיחות באוויר ועל הקרקע, נוכח הסכנה המשמעותית הטמונה באופן טבעי בפעילות טיס.

18. **אשר למידת הפגיעה בערכים המוגנים** – הנאשם פעל לאורך שנים על-פי צו מצפוני, מתוך מטרה לשכנע את הרשויות בצדקתו, כי יש לאפשר טיסה אזרחית באיזורי יהודה ושומרון. אלא, שכפי שעמדתי על כך בפירוט רב בהכרעת הדין הראשונה, למרות שהוכח שהרשויות השונות, בין אם רת"א, בין חיל האוויר, בין אם המשטרה, הבהירו לנאשם

שמעשיו הם בגדר עשיית דין עצמי אסור, הוא המשיך בשלו, הפעיל מנחת בסמוך לאזור מגוריו, ממנו המריא ובו נחת עם מסוקים ומטוסים זעירים, לרבות מקרים בהם הטיס נוסעים. אינני שותף לטענת הנאשם, כי בהיותו טייס צבאי ואף מדריך טיסה מוערך, חזקה שמעשיו לא סיכנו את הציבור. לטעמי ההיפך הוא הנכון. העובדה שהנאשם הרשה לעצמו לפעול בניגוד להוראות חוק הטיס ובהתרסה נגד חיל האוויר, רת"א והמשטרה לאורך תקופה ארוכה ביותר, מעמידה את הפגיעה בערך המוגן של בטיחות הטיסה ברף חומרה גבוה יותר, שכן דווקא מהנאשם היה מצופה להישמע לכלל ההוראות ולפעול על-פיהן בדקדקנות, בהבינו את הסיכון הטבעי הגלום בפעולת הטיסה. בהקשר זה אין לי אלא להפנות לדברי בית המשפט העליון שצוטטו לעיל ב**בג"ץ 5532/17** [נבו].

19. **אשר לנסיבות ביצוע העבירות ומידת אשמו של הנאשם** – כאמור, הנאשם פעל לאורך מספר שנים באופן רציף ועקבי, תוך הפרת החוק והפרת הוראות הרשויות הרלבנטיות. אמנם הנאשם מעולם לא הסתיר את מעשיו, אך מניעיו של הנאשם, נעלים ככל שיהיו, אין בהם להצדיק את הסיכון המתמשך שבו העמיד את הציבור בשמיים ועל הקרקע כפי שכבר קבעתי. כפי שפורט בהרחבה בהכרעת הדין הראשונה, דווקא מקרא ההתכתבויות הרבות של הנאשם עם הרשויות מוביל למסקנה, כי הנאשם אחראי באופן מלא למעשיו הבלתי חוקיים, והתקיימה בו בזמן ביצוע המעשים המודעות הנדרשת לחוסר חוקיותם. הגם שבפועל לא נגרמו נזקים לנפש ולרכוש, מעשיו של הנאשם גרמו לטרדה וטרחה מתמדת הן לשכניו, כעולה מהעדויות ששמעתי, הן לכלל הרשויות שנדרשו לפעול בעניינו לאורך שנים. פוטנציאל הנזק מן המעשים הוא משמעותי. בהקשר זה אציין מפורשות, כי מאחר שביטלתי את ההרשעה בעובדות "אישום הקרנף", לא לקחתי אותן בחשבון. לצד זאת, די במסכת העבירות ארוכת השנים כדי לבסס את הסיכון המצטבר ממעשי הנאשם.

20. **אשר למדיניות הענישה הנוהגת** – אין כזו. אין מחלוקת כי מדובר בתיק תקדימי, והתקדים היחיד הוא פסק דינו של בית המשפט בכפר סבא עליו עמדתי קודם לכן.

21. **מתחם העונש ההולם** – מקובלת עליי עמדת ההגנה כי יש לקבוע מתחם עונש אחד לכלל המעשים בשני כתבי האישום נוכח הדמיון והקשר ההדוק שביניהם. בשים לב למכלול הנסיבות, לרבות טיב המעשים וכן סיווג העבירות כעבירות עוון ובהינתן התיקון המקיף לחוק הטיס לקולה, אני קובע מתחם שבין מאסר שלא יפחת מחודשים בודדים ועד ל-24 חודשי מאסר בגין מכלול המעשים.

נסיבות שאינן קשורות בביצוע העבירה

22. כאמור, הנאשם בשנות החמישים לחייו, אב למשפחה עניפה, אדם נמרץ, ערכי וחרוץ בעל השקפת עולם מוצקה ואיתנה לגבי מה שערכי ומה נכון. על תרומתו לביטחון המדינה אין צורך להכביר, בהיותו בהכשרתו טיס מסוקים צבאי ואף מדריך מוערך, כפי שעלה מהעדויות שנשמעו בתיק. כמו כן הוצג לי מכתב של מפקד במילואים שהעיד על סיועו של הנאשם בשלבים הראשונים של מלחמת "חרבות ברזל" בפינוי פצועים והטסת כוחות למשימותיהם. עברו הפלילי מתמחה בהרשעתו בכפר סבא בלבד, עליה עמדתי לעיל, ואין לו תיקים נוספים. הנאשם פעל על-פי השקפת עולמו לאורך השנים מול הרשויות השונות בכל הנוגע לניסיונות לאסדר את התעופה האזרחית באיזור יהודה ושומרון. לכן גם סבר, שכפירתו במיוחד לא מבחינה משפטית ולא עובדתית הייתה מוצדקת.

23. בהקשר זה אעיר, כי הגם שעשיית דין עצמי, בוודאי בהיקף שבו דובר בתיק זה, אינה רצויה והיא עומדת בניגוד לחוק, לא סברתי שניתן לייחס לחובת הנאשם את התעקשותו על עמדתו. אבהיר, כי יש ממש בטענות הנאשם, כי הרשויות עצמן היו "אובדות עצות" לאורך תקופה ארוכה, ולטעמי הראיה לכך, היא התיקון המאוחר מאוד של חוק הטיס בשנת 2024, שהתמקד בשינוי העיצומים המוטלים מכוח החוק. לא ניתן להאמין, כי התיקון נעשה במנותק מהמציאות הקשורה בטבורה גם בתיק הנוכחי, ובהקשר למאבקו המשפטי של הנאשם. לא רק זאת, אלא ש"שינוי חוקי המשחק" תוך כדי ניהול משפטו של הנאשם, שהעסיק הן את הצבא, הן את רת"א והן את גורמי התביעה והפרקליטות, היה לא ראוי והיה מקום להעיר את תשומת לב הצדדים בתיק זה ואת בית המשפט לשינוי האמור. מעבר לכך, השינוי שחל בחוק הטיס הוא שינוי מקל, המלמד על "דירוג מחדש" של חומרת העיצומים השונים הקבועים בחוק. שינוי זה ובמיוחד העיתוי של השינוי, מהווים שיקול משמעותי לקולה ביחס לעונש שיש להטיל על הנאשם. הגם שציינתי שהרשויות היו "אובדות עצות" אין כוונתי לכך שלא ידעו מה הדין הנוהג – שכן הן שיקפו את הדין הנוהג לנאשם לכל אורך קשריו עמן כפי שפורט בהרחבה בהכרעת הדין. אלא שהיותן "אובדות עצות" נוגעת לאופן יישום החוק והדרך הראויה לעשות כן, בין בעניינו של הנאשם, שסירב להכיר במציאות המשפטית ובעניינו "כלו כל הקצין" מבחינת האמצעים שננקטו נגדו, בין בענינם של אחרים, לעתיד לבוא.

24. בנוסף, אני זוקף לזכותו של הנאשם את הליכי חידוש רישיון הטיס האזרחי שלו, כפי שהובאו לידיעתי ע"י ההגנה והמסמכים שהגיש. יש בכך משום הכרה של הנאשם בצורך להסדיר באופן חוקי את פעילותו, וזהו סוג של קבלת אחריות. אשר למדינה, הדבר מלמד כי המדינה עצמה נכונה לאפשר לנאשם הזדמנות "לחזור בתשובה" ולפעול כטייס על פי החוק, למרות כל ההתרחשויות שתוארו. מכל הסיבות שציינתי, סברתי

שיש מקום שלא למצות את הדין עם הנאשם, ויש מקום להטיל עליו עונש בחלק הראשון של המתחם.

שאלת המאסר המותנה

25. אין חולק, כי המאסר המותנה הוא "חב הפעלה". גם אם קבעתי כי מדובר באירוע אחד, הרי שמדובר בריבוי עבירות הרלבנטיות להפעלת המאסר המותנה, ומכאן היותו "חב הפעלה". [סעיף 55\(א\) לחוק העונשין](#) קובע, כי "מי שנידון למאסר על תנאי והורשע בשל עבירה נוספת, יצווה בית המשפט על הפעלת המאסר על תנאי". [סעיף 56\(א\) לחוק העונשין](#) מאפשר להאריך או לחדש מאסר על תנאי, "אם שוכנע בית המשפט שבנסיבות העניין לא יהיה צודק להפעיל את המאסר על תנאי". ואולם, סעיף קטן (ב) קובע, כי "לא ישתמש בית המשפט בסמכות לפי סעיף זה אלא לגבי ההרשעה הראשונה של הנאשם בשל עבירה נוספת". בענייננו, מדובר בריבוי עבירות שיש בהן להפעיל את התנאי, ומכאן הוא חב-הפעלה, ואין בחוק מנגנון המאפשר הארכת תנאי או חידושו בנסיבות שכאלה. אלא שבמכלול הנסיבות, סברתי שיש להסתפק בהפעלת המאסר המותנה בלבד ואין מקום להטיל עונש מאסר שיצטבר לכך.

העתירה לביטול הרשעה

26. ההגנה ביקשה במסגרת הטיעונים לעונש לבטל את ההרשעה, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בעיקר בדברי הנאשם עצמו. בהמשך הוגשה "בקשה להוסיף ראיות לעונש" לה נעתרתי, במסגרתה צירפה ההגנה מסמכים המעידים על כך שרת"א חידשה את הליכי רישוי רישיון הטיס בעניינו של הנאשם, ועל שינוי בהגדרת איזורי הטיס לרבות במקום מגוריו של הנאשם, באופן המאפשר טיסה זעירה סמוך למקום מגוריו (דבר שהיה אסור קודם לכן). בהמשך הוגשה "בקשה להוספה חשובה של טיעון לעונש", במסגרתה ביקשה ההגנה לבטל את ההרשעה, ולו ביחס לעבירות הסגת הגבול, נוכח ההשלכות שעלולות להיות לה על תהליכי ההסדרה המחודשת של רישיון הטיס של הנאשם, בין היתר נוכח תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981, המחייבות היעדר רישום פלילי, בין היתר בעבירות עוון לפי [חוק העונשין](#).

27. בידוע, שעה שנמצא כי נאשם ביצע את העבירות המיוחסות לו, יש להרשיעו. זהו הכלל. אי-הרשעה הוא היוצא מן הכלל. [בע"פ 2083/96 כתב נ' מ"י](#) [נבו] (מיום 21.8.1997) קבע בית המשפט העליון כי אי-הרשעה תיתכן בהינתן שני תנאים מצטברים: הראשון, כאשר טיב העבירה מאפשר אי-הרשעה מבחינת שיקולי הענישה ליחיד ולרבים; השני, כאשר

הנזק העלול להיגרם לנאשם מעצם הרשעתו הוא קונקרטי ובלתי מידתי בנסיבות העניין. ראו בהקשר זה גם את [ע"פ 5985/13 אבן נ' מ"י](#) [נבו] (מיום 2.4.2014) בפסקאות 6 ו-7.

28. הנאשם אינו צולח את התנאי הראשון. כפי שעמדתי בהרחבה לעיל, נוכח נסיבות ביצוע העבירות, התמשכותן והסיכון הטמון לצדן, אין מקום לשקול את ביטול ההרשעה, שכן ביטול ההרשעה יעביר לנאשם ולציבור מסר שגוי ולא מרתיע בעליל. מעבר לכך, באמתחתו של הנאשם רישום פלילי כמעט זהה, שלגביו הוא עצמו ויתר על עתירתו לבטל את ההרשעה, כעולה מפסק הדין בערעור כפר סבא, ונדמה שאף זהו טעם שלא להיעתר לבקשתו. אשר לתנאי השני, על-פניו, מטיעוני ההגנה ומן המסמכים שהוגשו עולה, כי ייגרם לנאשם נזק קונקרטי ביחס לאפשרות חידוש רישיון הטיס שלו. אלא שנוסף להיותו טייס, הנאשם מתפרנס מתחומים אחרים, והטיס אינו מהווה מקור פרנסה, אלא עיסוק בתקופת המילואים. אציין, כי נוכח הנכונות של רת"א לאשר את חידוש רישיון הטיס ונוכח הקביעות שקבעתי, טוב יעשו רשויות הצבא אם ישובו וישקלו מחדש את עמדתן ביחס להמשך שירותו של הנאשם כטיס בחיל האוויר. נדמה כי שלילת זכות זו מהנאשם, פגעה בו קשות עד היום, ולנוכח השינוי במצב החוקי ביחס לחוק הטיס, יש מקום לשקול מחדש עניין זה. מצאתי שיש מקום לציין שהתקנות אליהן הופניתי מעלות את הרושם לחוסר מדתיות והיעדר יכולת של הרשות המאסדרת, להפעיל שיקול דעת, בהינתן הרשת הרחבה שנפרשה שם. לפיכך, ההרשעה תיוותר על כנה.

גזירת הדין

29. נוכח כל האמור לעיל, מטיל את העונשים הבאים :

- א. 6 חודשי מאסר לריצוי בעבודות שירות בניכוי ימי מעצרו של הנאשם בתיקים שבכותרת ע"פ חישוב שב"ס שיכריע;
- ב. מפעיל את המאסר המותנה של 6 חודשים בתיק התנאי, וזאת בחפיפה מלאה למאסר הנוכחי. הנאשם ירצה את העונש בעבודות שירות למשך 6 חודשים בניכוי ימי מעצרו, וזאת באגף השפ"ע בעיריית אריאל, החל מיום 22.3.2026. ביום זה על הנאשם להתייצב במשרדי הממונה בתל-אביב עד לשעה 08:00 לתחילת ביצוע העבודות. הנאשם הוזהר מהשלכות אי ביצוע עבודות השירות והאפשרות להמירן במאסר בפועל;
- ג. 8 חודשי מאסר, וזאת על-תנאי שלא יעבור הנאשם כל עבירה על חוק הטיס, וזאת למשך 3 שנים מסיום עבודות השירות;

ד. מורה על מימוש ההתחייבות בסך 5,000 ₪ מתיק התנאי. הסכום הנ"ל יהווה קנס, שאם לא ישולם, ירצה הנאשם תחתיו 20 ימי מאסר. הקנס ישולם ב-10 תשלומים שווים ורצופים החל מיום 1.4.2026 ובכל 1 לחודש רציף ועוקב;
ה. התחייבות בסך 10,000 ₪ שלא לעבור כל עבירה על חוק הטיס במשך שנתיים מהיום.

קנסות ופיצויים ניתן לשלם כעבור 3 ימים מיום מתן גזר הדין בחשבון המרכז לגביית קנסות בדרכים הבאות:

- בכרטיס אשראי באתר www.eca.gov.il
 - בטלפון: *35592 או 073-2055000
 - במזומן בכל סניף של בנק הדואר בהצגת תעודת זהות בלבד
- לא יונפקו שוברי תשלום.
ניתן לקזז מכל הפקדה שבתיק או בתיק קשור על אף הודעת עיקול. ככל שקיימות יתרות זכות ואין עיקולים ניתן להשיב למפקיד.

יש לשלוח לממונה על עבודות השירות.
זכות ערעור כחוק.

ניתן היום, ח' שבט תשפ"ו, 26 ינואר 2026, במעמד הצדדים.