

יצחקי ישראל

נגד

מדינת ישראל

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פליליים

[17.5.95]

לפני השופטים א' מצא, י' קדמי, י' זמיר

ערעור על פסק דין של בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו מיום 17.2.92 בתיק פלילי 63/89 שניתן על ידי כבוד השופט ח. אדר

עו"ד ג. אדרת ועו"ד נ. שמחוני - בשם המערער  
עו"ד נאוה בן-אור - בשם המשיבה

פ ס ק - ד י ן

השופט י. קדמי

1.  
הנושא א. זהו ערעור כנגד פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו (כב' השופט ח. אדר) בת"פ 63/89, לפיו הורשע המערער בעבירות המפורטות להלן:

(1) אישום ראשון: עבירות גניבה ומרמה לפי הסעיפים 393(2),

393(3), ו- 415 (סיפא) לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן: חוק העונשין) בקשר לגניבת מטוס מוסטנג, שנבנה על ידו מרכיבים של חיל האויר עבור מוזיאון חיל האויר; ועבירות זיוף לפי סעיף 418 לחוק העונשין ואי קיום הוראותיהם של סעיף 1(25) לחוק הטיס 1927 ותקנה 6 לתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם), תשל"ד-1974, בקשר לרישומו של מטוס המוסטנג הנ"ל במרשם כלי הטיס בישראל.

(2) אישום שני: נסיון לקבל דבר במרמה לפי הסעיפים 1415-33 לחוק העונשין, בקשר לנסיון לקבל במרמה ממושג באר טוביה גוף של מטוס מוסטנג שהוצב בגן הילדים במקום.

האישום הראשון - הוא האישום העיקרי, כאשר האישום השני "נגרר" וטפל לו.

ב. בשל הרשעתו בעבירות הנ"ל, נדון המערער לשלש שנים מאסר, מתוכן שנתיים לריצוי בפועל ושנה אחת על תנאי. ג. הערעור מכוון כנגד הכרעת הדין - לגבי שני האישומים -

ולחלופין כנגד מידת העונש הכולל שנגזר על המערער.

2. העובדות להלן, בקליפת אגוז, עקרי העובדות הדרושות לבירור הערעור: א. (1) המערער נמנה בין הטייסים הותיקים של חיל האויר; ועם העלאת רעיון הקמתו של מוזיאון תעופתי לחיל האויר (להלן: המוזיאון) - בשנת 1974 - היה לאחד מראשי הפעילים להפיכת הרעיון למציאות, ולקח חלק פעיל בהקמתו של המוזיאון ובאיסוף ושיחזור הכלים המוצגים בו.

(2) במסגרת פעילותו האמורה, עסק המערער - בהתנדבות ראויה לשבח -

הן בישראל והן מחוצה לה, בהשגתם ושיחזורם של כלי טיס שהופעלו על ידי חיל האויר; וזאת - כשהוא מחזיק לצורך זה באישורים מתאימים מטעם חיל האויר, ומשתמש בתואר "אוצר המוזיאון".

(ראה: ת/7). ב. במחצית שנות השבעים - בשנת 1976 - הועלה על ידי המערער הרעיון לשפץ ולהשמיש עבור המוזיאון, מטוס קרב אמריקאי מסוג מוסטנג (P-51), אשר הופעל על ידי חיל האויר בשנות החמישים; וזאת, משלדי מטוסים שיצאו מן השימוש ושובצו באנדרטאות או הוצבו במוסדות חינוך ברחבי הארץ, ומחלקי חילוף, אביזרים והתקנים, שנותרו במאגרי גרוטאות בבסיסי חיל האויר.

ג. המערער הציע, שהוא ישפץ וישמיש בעצמו מטוס מן הסוג האמור (להלן: המטוס), בעזרתו ובסיועו של חיל האויר; ולנוכח העדר תקציב להשקעה שהיתה דרושה לשיחזור מטוס כזה באמצעות גורמים מקצועיים מוסדיים - היתה זו ההצעה המעשית היחידה.

ד. (1) במסגרת הפעילות למימוש הרעיון, נפגש המערער עם תא"ל כהן מיכה (להלן: תא"ל כהן), ששימש אז כראש להק ציוד של חיל האויר (להלן: רלצ"ד) ונמנה על מקימי המוזיאון, לשיחה מסכמת בענין זה (להלן: השיחה המסכמת).

תוכנה של השיחה המסכמת - אשר למרבית הצער והפליאה לא הועלתה על הכתב - ומשמעותה של ההסכמה שהושגה במהלכה (להלן: ההסכמה) שנויים במחלוקת חריפה העומדת בבסיס ההתדיינות בתיק זה, כדלקמן:

(א) גירסת המערער היא, כי תא"ל כהן אמר לו בשיחה המסכמת כדלקמן:

"הרעיון היה שבאתי למיכה כהן ואמרתי לו, מיכה, אני רוצה לעשות מוסטנג ואני רוצה לעשות מוסטנג עבור חיל האויר. הוא הסתכל עלי כמו על מטורף, לידו ישב סגנו רלצ"ד (לאחר שחרורו של כהן - י.ק.). גבע, והם הסתכלו עלי ברחמנות ואמרו לי ... אתה רוצה תבנה את זה לעצמך ... אמרתי, מיכה, אני אעשה את זה לעצמי ... הוא אמר לי את המלים האלה: יצחקי ... תבנה אותו לעצמך - חיל האויר יעזור לך בחלפים כמה שתדרש, ובלבד שאם נרצה או נצטרך אנא תטיס אותו במפגני חיל האויר ... זה היה ההסכם ביננו ..." (עמ' 1224) (ההדגשות שלי - י.ק.).

(ב)

לעומת זאת, גירסתו של תא"ל כהן היא, כי הסיכום שהציג בפני המערער באותה שיחה היה: "אתה תשחזר את המטוס, אנחנו נסייע לך בחלקים, בהבאת מטוסים, בכל הדברים שהם שווה כסף... אבל המטוס יעמוד במוזיאון חיל האוויר, ואתה תטוס עליו, ולא רק שתטוס עליו כשמוזיאון חיל האוויר רוצה, תטוס עליו מתי שאתה רוצה, וחיל האוויר יממן את הדלק ואת האחזקה שלו. זה היה ההסכם." (עמ' 501) (ההדגשות שלי - י.ק.).

(2) המערער טוען כי בשיחה המסכמת עם תא"ל כהן היה נוכח גם תא"ל גבע (סגנו של תא"ל כהן ומי שהיה לרלצ"ד לאחר שהשתחרר - י.ק.). ברם, תא"ל גבע טוען בעדותו כי לא זכורה לו שיחה כאמור (עמ' 61 להכרעת הדין); אך יחד עם זאת, הוא תומך בגירסתו של תא"ל כהן באמרו, בין היתר: "אני לא שמעתי דבר כזה ואינני מאמין שמיכה כהן אמר דברים כנ"ל... לי היה ברור כל הזמן כי המטוס מיועד עבור מוזיאון חיל האוויר..."

(עמ' 61 להכרעת הדין). ה. ועל מנת שלא להותיר "עמימות" בהקשר זה, ראוי לחזור ולהדגיש את השוני הקיצוני שבין שתי הגירסאות: (1) המערער - לגירסתו - הבין והאמין: כי ניתנה לו "הרשאה"

לבנות מטוס קרב שמיש מסוג מוסטנג, מגרוטאות מטוסי המוסטנג של חיל האוויר (בכל מקום שבו אלה מצויים: אם ברשותם של גורמים זרים - כמו רשויות מקומיות ומתקנים חינוכיים - ואם בבסיסים ובמתקנים של חיל האוויר), ומחלפים, אביזרים והתקנים המצויים במחסניו של החיל (להלן: ההרשאה); וכי אם תיצלח משימת הבנייה - המטוס שיבנה יהיה רכוש הפרטי, כאשר מחויבותו כלפי חיל האוויר מתמצית בכך, שהוא מקבל על עצמו לשתף את המטוס במפגני המוזיאון והחיל, הן לצרכי תצוגה קרקעית והן במסגרת מטסי ראווה.

(2) תא"ל כהן - לגירסתו - אמר והבין: ניתנת למערער "הזדמנות"

לבנות את המטוס עבור המוזיאון, כאשר חיל האוויר מגיש למערער כל עזרה שתידרש לו לבניית המטוס, הן לאיתורם והשגתם של רכיבים, אביזרים, חלפים, והתקנים והן בכל הקשור להובלתם של גופים כבדים למקום שבו יבנה המטוס; וכי ב"תמורה" למתן ה"הזדמנות" לבניית המטוס כאמור, תוכר על ידי חיל האוויר זכותו הבלעדית של המערער להטיס את המטוס הן לצרכים אישיים (במידה סבירה - עמ' 48 להכרעת הדין; עמ' 501 לפרוטוקול) והן במסגרת מופעי המוזיאון, כאשר המטוס נמנה, בעקרון, בין כלי הטיס שבתצוגת המוזיאון.

(3) בקצירת האומר: תא"ל כהן מדבר על "בעלות" של המוזיאון,

כשלצידה "הענקה" של זכות הטסה בלעדית וזכות שימוש פרטי סביר למערער; ואילו המערער מדבר על "בעלות" שלו, כשלצידה מחויבות מצידו להעמיד את המטוס, לתצוגה ולהטסה, לרשות המוזיאון, בתיאום עמו.

ו. על רקע השיחה המסכמת האמורה, ריכוז המערער, באתר פרטי בהרצליה, רכיבים, חלקים ואביזרים, שנדרשו לבניית המטוס.

המערער היה הרוח החיה בבניית המטוס; והוא השקיע בבניה אלפי שעות עבודה, כשלצידו לוקחים חלק בפעילות הבניה עוזרים ומסייעים "משוגעים לדבר", מיוצאי חיל האוויר, שרובם עשו עבודתם בהתנדבות וחלקם קיבל תמורה מהמערער.

לאחר כשמונה שנות עבודה, בשנת 1984, הושלמה בניית המטוס; וביום 5.2.84 יצא המטוס לטיסת הבכורה שלו משדה התעופה בהרצליה.

ז. (1) גירסת התביעה היא: כי מקורם של מרבית ה"רכיבים", שמהם הורכב המטוס, בשלדי מטוסים מאותו סוג ובריכוזי גרוטאות שהיו בשליטת חיל האוויר, אם במתקניו ואם בהחזקתם של גופים אזרחיים (באנדרטאות ומוסדות חינוך); וכי במהלך הבניה, נעזר המערער בשירותי התובלה והשינוע של חיל האוויר, ככל שנזקק להם. ואילו גירסת המערער היא: כי חלק הארי - רובו ככולו - של המטוס, נבנה מרכיבים שהושגו או נרכשו על ידו ממקורות "פרטיים" ולא ממקורות שבשליטת חיל האוויר; וכי הוא לא עשה כל שימוש באמצעי השינוע והתובלה של החיל.

(2)

כפי שיוצג להלן, בית המשפט נתן אמון מלא בגירסתו של תא"ל כהן ודחה את גירסתו של המערער בענין זה כבלתי אמינה. ח. (1) מחלוקת חריפה במיוחד ניטשה בין הצדדים בדבר מקורם של גוף המטוס ושל החופה, המנוע, המדחף ולוח המכשירים ששולבו בו. גירסתו של המערער היתה: כי את גוף המטוס - הוא קיבל במתנה מאחד אנגילו רגינה, אוצר של מוזיאון תעופתי בארה"ב (להלן:

רגינה), אשר קיבלו ללא תמורה מביה"ס הולץ בת"א, במסגרת עסקת חליפין שנקשרה ביניהם באישור חיל האוויר ומשהב"ט; ואילו את החופה, המנוע והמדחף רכש המערער בכספו שלו בארה"ב באמצעות רגינה, וייבאם לארץ.

לעומת זאת - גירסת התביעה היתה: כי גוף המטוס נלקח מאחד השלדים שהוצבו ברחבי הארץ או הורכב ממספר שלדים כאלה; ואילו הרכיבים האחרים, יובאו לארץ על ידי המערער באמצעות רגינה על בסיס עסקת חליפין, שקיים האחרון עם חיל האוויר.

(2)

כפי שיוצג להלן, בית המשפט דחה את גירסתו של המערער בענין זה כבלתי מהימנה וביכר על פניה את גירסת התביעה. ט. (1) במחצית הראשונה של שנת 1983 - במהלך בנייתו של המטוס -

פנה המערער אל רשם כלי הטיס ורשם את המטוס ככלי טיס אזרחי בבעלותו, כשהוא נושא את המספר X-AIM4.

(2) במסמכים שנדרש למלא לצרכי הרישום כאמור, לא ציין המערער כי המטוס נבנה על ידו כ"חובב", ולא פירט את מקור רכיביו; אלא הצהיר, כי המטוס הגיע לרשותו מרגינה - אשר קיבלו מחיל האוויר - ככלי טיס "שלם".

(3) אילו ציין המערער, כי בנה את המטוס בעצמו, היה הדבר מחייב אותו בהבאת אישורים ומסמכים המעידים על מקור החלקים, שמהם הורכב המטוס, ועל עובדת רכישתם על ידו. המערער עקף דרישות אלו, על ידי הצגת המטוס ככלי טיס "שלם" שקיבל מרגינה; והואיל והבעלים ש"קדם" לרגינה - ממנו "קיבל" לטענתו, את המטוס ("שלם") - היה חיל האוויר, כל שנדרש מהמערער הצטמצם לרישום של בעלות על מטוס שלם שהועבר מיד ליד בישראל. תהליך רישום כזה הינו פשוט יחסית, ובנסיבות הענין פטר את המערער מהבעייתיות הכרוכה ברישום המטוס ככלי טיס שהורכב על ידו כחובב, מרכיבים שיהא עליו להוכיח את מקורם ואת עובדת היותו בעליהם.

י. (1) בשנת 1981, הצטרף אל המערער כמסייע לבנית המטוס, אחד מטייסי החיל לשעבר, דינאי שמו (להלן: דינאי). לאחר שנסתיימה בנייתו של המטוס - וכשהוא היה כבר רשום על שמו של

המערער - נתגלע בין השנים סכסוך כספי, על רקע טענתו של דינאי שמחצית מהמטוס שייכת לו; ובמהלכו, ביקש דינאי לעקל את המטוס.

(2) לצרכי מאבקו המשפטי כנגד דינאי, השיג המערער מתא"ל כהן -

כשלוש שנים לאחר שחרורו של האחרון מן השירות - את המכתב נ/7, שבו מצויה הפסקה הבאה:

"כבר בתחילת שנת 1976, החל מתרקם הרעיון של שחזור מטוס מוסטנג עבור המוזיאון, מאחר ולח"א לא היה תקציב לנושא, היצעתי למר יצחקי לשחזר את המטוס לעצמו, כאשר ח"א יסייע לו בחלקים ישנים ובתנאי שיצחקי יסכים להופיע עם המטוס במפגנים של ח"א לכשיתבקש לכך. מר יצחקי עשה את עבודת השחזור של המוסטנג על חשבונו ובכוחות עצמו". (ההדגשה שלי - י.ק.).

(3) לטענת המערער, מאשרת הפסקה הנ"ל את גירסתו לפיה אמר לו תא"ל כהן בשיחה המסכמת, שהמטוס שיבנה יהיה "שלו" (קרי:

בבעלותו); ואילו תא"ל כהן כופר בכך ומסביר בעדותו, שהמכתב נוסח, נכתב והודפס על ידי המערער, והוא חתם עליו מבלי לדקדק בבחינת לשונו ומבלי שנתן את דעתו למשמעות "הקניינית" המתבקשת לכאורה מנוסחו.

וכך הציג תא"ל כהן את גירסתו בענין זה בעדותו: "לא הייתי ער לזה באותו זמן, לא הייתי ער לזה שזה יכול להשתמע אחרת, באותו זמן שנתתי לו את המכתב. אני מודה, אם אני מסתכל עכשיו על אשר כתוב, זו היתה תמימות בלתי רגילה מצידי" (עמ' 523); ובמקום אחר:

"... זאת היתה תמימות בלתי רגילה מצידי שכשקראתי את המסמך לא הבנתי מה מסתתר מאחוריו, כי את המסמך הזה ניסח אדון יצחקי, הדפיס אדון יצחקי ואני חתמתי עליו בתמימות רבה ... כנראה שלא נדלקו לי מנורות אדומות כי "לעצמו" פירושו של דבר שהוא יטיס אותו כל הזמן, זה לעצמו". (עמ' 553 לפרוטוקול).

(ההדגשות שלי - י.ק.). (4) בית המשפט המחוזי קיבל את הסברו של תא"ל כהן, ולא ראה ב- נ/7 מסמך המערער את גירסתו בדבר תוכן ההסכמה שהושגה בינו לבין המערער, הסכמה שכזכור לא הועלתה על הכתב.

יא. (1) בנוסף לסכסוך עם דינאי, נקלע המערער לסכסוך גם עם שותפו לעסקים, עירא קרטיס; ולנוכח איומים מצידו של קרטיס, חשש המערער לשלמות המטוס ובקש מתא"ל טרנר לאפשר לו להחזיק את המטוס בחצרים עד יעבור זעם.

(2) המטוס הוחזק בחצרים - ובין היתר שולב בתצוגה קרקעית של המוזיאון - במשך תקופה של למעלה משנה; ולאחר מכן, הועבר על ידי המערער לשדה תעופה אזרחי, בטענה שהוא מבקש לצבוע במחיר מוזל, ושם שימש לצרכים פרטיים של המערער ובין היתר גם "השתתף" בהסרת סרט.

(3) בין המערער לבין תא"ל טרנר - הממונה על המוזיאון -

ניטשה מחלוקת בדבר משמעותה של החזקת המטוס בחצרים בתקופה האמורה: המערער ראה בחצרים ובמוזיאון מקלט לשעת צרה, המתישב עם מחויבותו להעמיד את המטוס לתצוגה במוזיאון; בעוד שטרנר ראה בהבאת המטוס לחצרים ביטוי ל"שייכותו" למוזיאון (כאשר, לדבריו, היה על המטוס לעבור "תהליך קבלה טכנית", שטרם הסתיים - עמ' 30 ו- 38 להכרעת הדין).

יב. (1)

בשנים 85-1984 נקלע המערער למצוקה כספית, ובצר לו פנה אל תא"ל טרנר ובקשו למצוא דרך לשפותו על ההשקעה שהשקיע בשיחזור המטוס והשמשותו. המו"מ עם טרנר נמשך כשנתיים אך לא הניב פירות, וגם פניה של המערער בענין זה למפקד חיל האויר לשעבר, האלוף פלד, נותרה עקרה.

(2) גם כאן נטושה מחלוקת חריפה בין הצדדים: המערער טוען, כי דיבר עם תא"ל טרנר על "מכירת" המטוס למוזיאון (שהרי לגירסתו, המטוס שייך לו); ואילו תא"ל טרנר טוען, כי דובר על מתן "פיצוי" למערער על שעות העבודה וההוצאות האחרות שהיו לו בבניית המטוס (שהרי לגירסתו, המטוס נבנה עבור המוזיאון).

וזאת גם זאת: לגירסת המערער הוא העריך את הסכום המגיע לו ב- 100,000 דולר לערך, בעוד שתא"ל טרנר הציע לו 8,000 דולר בלבד; ואילו גירסתו של תא"ל טרנר היא, כי הציע למערער - אינטואיטיבית - סכום של 80,000 דולר, אך ההצעה לא קרמה עור וגידים בשל חוסר תקציב.

גם בענין זה, אין רישומים בכתב וטענות בעלי הדין נעוצות בזכרונם בלבד.

יג. (1) משנכשל המו"מ עם מוזיאון חיל האויר, התקשר המערער עם משקיע אנגלי, ומכר לו את המטוס. לגירסתו של המערער, הוא קיבל תמורת המטוס 165,000 דולר. ברם, לטענת התביעה, המערער קיבל תמורת המטוס סכום כפול מזה; וזאת בהסתמך על כך, שהמטוס נמכר על ידי הרוכש האנגלי, זמן קצר לאחר מכן, לגורם שוודי בסכום של למעלה מ- 330 אלף דולר.

(2) המערער הוציא את המטוס מהארץ, לאחר שקיבל מרשם כלי הטיס את האישורים הדרושים למכירתו בחו"ל; והמטוס נמסר לרוכש האנגלי ברודוס, על פי "שטר מכר" שנחתם ביניהם בארץ, חודש ימים קודם לכן.

יד. ולא למיותר יהיה להדגיש:

(1) כאמור, המערער הוציא את המטוס מחצרים, בטענה כי הוא מתכוון לצבוע אותו במחיר מוזל; כאשר, לאמיתו של דבר הועבר המטוס לשדה דב, ושם נעשה בו שימוש לצרכים מסחריים פרטיים במשך כתשעה חודשים עד להוצאתו לחו"ל ומסירתו שם לרוכש האנגלי, מבלי לצבוע אותו קודם לכן.

(2) כפי שהתברר במהלך הדיון, המערער לא אמר לאיש מאנשי פיקוד חיל האויר הנוגעים בדבר, כי אם לא יקבל תמורה להשקעתו במטוס יוציאנו לחו"ל וימכרנו; והדבר בא להם, לדבריהם, כהפתעה מוחלטת.

המערער טען אמנם, כי אמר זאת במפורש למפקד החיל דאז, האלוף לפידות; אך משהעיד את האלוף מטעמו, כעד הגנה, לא שאל אותו שום שאלה בענין זה.

טו. עד כאן, העובדות העומדות בבסיס האישום הראשון, שעניינו גניבת המטוס, שרכיביו הושגו במרמה ורישומו נעשה על בסיס העלמת האמת בדבר מוצאו.

עניינו של האישום השני הוא בהתרחשות מאוחרת, שארעה לאחר שהושלמה בנייתו של המטוס וללא קשר אליה; ואלה בתמצית העובדות המשקפות אותה:

(1) כאשר עמדה על הפרק האפשרות שהמטוס יהיה לפריט "חיי" של המוזיאון בעקבות פיצוי שיקבל עבור ההשקעה שהשקיע בבנייתו, חיפש המערער שלד נוסף של מוסטנג על מנת לשחזר ולהשמיש מטוס נוסף לעצמו. להערכתו, של המערער, התאים לתכלית זו גוף של מוסטנג שניצב בתצוגה הקרקעית של המוזיאון; אך על מנת לקבל מהמוזיאון את הגוף האמור, היה המערער זקוק לגוף של מוסטנג שהיה מוצב בגן הילדים שבמושב באר טוביה, אותו התכוון לשפץ ולמסור למוזיאון. למימוש תכניתו זו, פנה המערער למזכיר המושב - מר גולדמן - והציע לו עסקת חליפין, במסגרתה ימסר לו גוף המוסטנג שבגן הילדים תמורת מטוס קל אחר או 2,000 דולר (להלן: עסקת החליפין).

טענת התביעה היא, כי על מנת לשכנע את המושב להסכים להצעתו, הציג המערער את עצמו כטייס חיל האוויר לשעבר, המשפץ עבור החיל מטוסים ישנים ללא טובת הנאה אישית.

(2) מזכיר המושב, מר גולדמן, פנה אל תא"ל טרנר - מפקד המוזיאון - על מנת לברר עמו אם אכן העסקה שמציע המערער נעשית על דעת גורמי המוזיאון ולמען המוזיאון. תא"ל טרנר השיב לגולדמן, שלא ידוע לו דבר אודות העסקה, וההצעה אינה מטעם המוזיאון; ומכאן טענת התביעה, כי המערער הציג בפני מזכיר המושב את עסקת החליפין במרמה, כעסקה הנעשית בשם המוזיאון ועבור המוזיאון, כאשר לאמיתו של דבר היתה העסקה מיועדת לזכות את המערער בהנאה אישית פרטית.

טז. (1) מכירת המטוס לרוכש האנגלי, שימשה בסיס להרשעתו של המערער בעבירות גניבה ומרמה, כאשר אי גילוי האמת לרשם כלי הטיס - שימש בסיס להרשעה בעבירות הזיוף ואי קיום הוראות חוק הטיס ותקנותיו, הכל כמפורט באישום הראשון.

(2) ה"מאמץ" שעשה המערער לשכנע את מושב באר טוביה למסור לו את גוף המוסטנג באמצעות מה שנראה על פניו כטענה כוזבת - שימש בסיס להרשעה של נסיון לקבל דבר במרמה, כמפורט באישום השני.

3. הכרעת הדין: האישום הראשון - גניבה ומרמה המחלוקת העובדתית בין הצדדים בנושא זה, התמקדה בבית המשפט המחוזי בשני הנושאים הבאים: במשמעות ההסכמה שהתגבשה בין המערער לבין תא"ל כהן (בפסק דין זה: ההסכמה), ובמקורם של הרכיבים שמהם נבנה המטוס; כאשר הלך הנפש של המערער, שליווה את הוצאת המטוס מן הארץ ומכירתו בחו"ל, נגזר מחוסר תום הלב שאפיינו, לטענת התביעה, את התנהגותו והתבטאויותיו, בעיקר בהליכי רישום המטוס ובדרך שבה הוצא מן המוזיאון ולאחר מכן מן הארץ.

להלן תוצג ההכרעה בכל אחד משלושת הנושאים האמורים בנפרד. א. משמעות ה"הסכמה" שהושגה בין תא"ל כהן והמערער (1) קביעתו הנחרצת של בית המשפט קמא בענין זה היא:

"עומדות, איפוא, שתי גירסאות לענין מהות ההסכם; גירסת הנאשם שאת המוסטאנג הוא בונה לעצמו וחיל האוויר יעזור לו ... או גירסת תא"ל מיכה כהן, הנתמכת בראיות אחרות - כי כל עזרה שנתן חיל האוויר ... הוא (היא - י.ק.) לשם בניית מטוס המוסטנג על ידו, והמוסטנג יהיה חלק בלתי נפרד ממוזיאון חיל האוויר ובעלותו, תוך שתינתן הרשות הבלעדית ליצחקי לטוס בו."

לאור כל הראיות שהיו בפני, הגעתי לידי מסקנה חד משמעית שאני מקבל את גירסת אנשי חיל האוויר ודוחה את גירסתו של יצחקי. (עמ' 130 להכרעת הדין) (ההדגשות שלי - י.ק.).

(2) משמעותה של קביעה נחרצת זו היא, שנאמר למערער, מלכתחילה ובצורה שאינה משתמעת לשתי פנים: כי ניתנת לו "הרשאה" לבנות מטוס מרכיבים השייכים לחיל האוויר, בברכתו ובסיועו

של החיל, עבור מוזיאון חיל האויר; כאשר מאמץ הבניה שייעשה על ידו, מזכה אותו בזכות בלעדית להטסת המטוס לצרכי המוזיאון ולשימוש סביר בו לצרכיו הפרטיים.

(3) בקבעו כך, לא נעלמו מעיניו של בית משפט קמא הגורמים הבאים:

המכתב נ/7, שנחתם בידי תא"ל כהן לבקשת המערער, אשר לשונו תומכת לכאורה בגירסתו של המערער; המכתב ת/17, שנכתב על ידי המערער לתא"ל גבע בקשר לבקשתו להקצות לו מכשירי רדיו וניווט, אשר גם לשונו מתיישבת לכאורה לפחות, עם גירסת המערער; המכתב ת/18א, שנכתב על ידי המערער לתא"ל גבע, שלשונו עולה, על פניה, בקנה אחד עם גירסתו של המערער.

מכתבו של תא"ל גבע לתא"ל טרנר ת/18, הנוקט אף הוא לשון המשייכת על פניה את המטוס למערער, כפי שהוא גורס; והעובדה שגורמי חיל האויר "התעוררו" לפעולה בענין הבעלות על המטוס רק לאחר שנמכר והוצא מן הארץ; ולא נתנו ביטוי לעמדתם בענין הבעלות, כאשר נתבקשה עזרתם במאבק המשפטי שהתנהל בין המערער לבין דינאי, וכאשר עמדה בפניהם האפשרות למנוע את השלמת מכירתו של המטוס על ידי מניעת ביטול רישומו בארץ, שוב לא עשו דבר של ממש.

(4) בית משפט קמא, לא ראה בארבעת המכתבים הנ"ל ובהעדר "תגובת בעלים" סבירה כאשר זו התחייבה מן ההתפתחויות, בסיס לערעור האמון המוחלט שנתן בגירסתו של תא"ל כהן באשר למשמעות ההסכמה שהושגה בינו לבין המערער: בית המשפט קיבל כמהימן את ההסבר שנתן תא"ל כהן ללשון שננקטה במכתב נ/7 החתום על ידו, והעדיף את עדותם של תא"ל גבע ותא"ל טרנר בדבר המשמעות, שיש ליתן למכתבים ת/17 ו- ת/18א ששוגרו על ידי המערער לתא"ל גבע, על פני עדותו של המערער; ולא ראה, בנסיבות הענין, ב"חוסר המעש" שגילו גורמי חיל האויר והמוזיאון לנוכח הטלת העיקול על המטוס, ולנוכח מכירתו ומסירתו לרוכש זר בחו"ל, משום ראייה המתישבת עם גירסת המערער באשר לתוכן ההסכמה.

מאידך גיסא, דחה בית המשפט את גירסתו של המערער בהקשר זה, כבלתי מהימנה לחלוטין; וככל שניתן ללמוד מהכרעת הדין, נעוץ מימצא מהימנות זה - בעיקרו של דבר - בגורמים הבאים: השקרים שבהם נכשל המערער בקשר לרישום המטוס אצל רשם כלי הטיס; השקר לו נזקק על מנת "להצדיק" את הוצאת המטוס מחצרים; הגירסה הקיצונית - הכוזבת על פניה - בה נקט בקשר למקורם של הרכיבים שמהם נבנה המטוס (כאמור, כאילו לא קיבל חלקים שונים מן החיל); ומכירת המטוס ללא "אזהרה מוקדמת", מפורשת וברורה לגורמים הנוגעים בדבר במוזיאון חיל האויר. כל אלה הביאו את בית המשפט המחוזי לכלל קביעה קטגורית זו באשר לאפיו של המערער:

"ראיתי ושמעתי את יצחקי בכל עדותו הארוכה. התרשמתי ממנו היא קשה מאד. הוא אינו אמין ואינו מהימן" (ההדגשה שלי - י.ק.).

ב. מקור הרכיבים ששימשו לבניית המטוס (1) קביעתו הנחרצת של בית משפט קמא בענין זה היא:

"קבעתי ואני קובע, שרוב רובם של החלקים במטוס המוסטנג, כולל גוף המטוס, הכנפיים, המנוע, החופה והפרופלור וחלקים מהותיים אחרים, הם של חיל האויר, ישירות ובעקיפין, והם ניתנו ונמסרו כפיקדון ביד יצחקי בכדי שיבנה את המטוס עבור מוזיאון חיל האויר בלבד". (עמ' 130 להכרעת הדין) (ההדגשה שלי - י.ק.).

(2) לכלל קביעה נחרצת זו הגיע בית המשפט המחוזי על בסיס הראיות שבאו בפניו, לפיהן ניצל המערער בפועל את ההרשאה שניתנה לו ליטול כל רכיב שזקק לו לצרכי בניית המטוס, מכל שלד של כלי טיס או ריכוז גרוטאות של כלי טיס, בכל מקום שבו ימצא כאלה ברחבי הארץ (באתרים צבאיים כמו גם באתרים אזרחיים); כשהוא דוחה כבלתי מהימנה את גירסתו של המערער, לפיה לא עשה כלל שימוש בהרשאה האמורה ומקור מרביתם של החלקים מהם נבנה המטוס הינו "פרטי".



בית המשפט המחוזי לא התעלם, בהקשר זה, מטענתו של המערער, כי מרבית העדים שהעידו בנושא זה מטעם התביעה לא עשו כן מידיעה אישית אלא על פי דיווח, שקיבלו במסגרת תפקידם; וכי איש מהם לא יכול היה להצביע בוודאות על מקורו של רכיב כלשהו מן הרכיבים שמהם הורכב המטוס. ברם, ככל שניתן ללמוד מהכרעת הדין, בית המשפט המחוזי לא ראה טענה זו כטענה שבכוחה לפגוע בקבילותם של דברי העדים האמורים, או ליטול ממשקלם, בראותו בדברים אלה "עדות ישירה".

ג.

"הלך הנפש" שליווה את מכירת המטוס (1) עמדתו של בית המשפט המחוזי בנושא זה - כפי שהיא מתחייבת מהכרעת הדין - היא: כי בהוצאת המטוס ממתחם המוזיאון בטענה כוזבת של צביעה זולה אצל מכר, ובהעלמת עובדת המכירה מגורמי חיל האוויר, גילה המערער, שהיה מודע לכך ש"בעלותו" על המטוס לפחות "מפוקפקת" או אינה "מלאה"; שאחרת - לא היה מוציא את המטוס ממתחם המוזיאון בטענה כוזבת, ולא היה מסתיר מאלה שעמם קיים מו"מ לקבלת פיצוי על השקעתו במטוס, כי כשלו המו"מ יביא למכירת המטוס לגורם פרטי זר.

(2) עמדה זו של בית משפט קמא, הנעוצה בהתנהגותו של המערער עובר למכירת המטוס, מתחזקת לכאורה בהעלמת האמת בדבר מקורו של המטוס במהלך רישומו אצל רשם כלי הטיס, ובנקיטת גירסה קיצונית לפיה מרבית הרכיבים, שמהם נבנה המטוס, הושגו על ידו באורח פרטי והוא לא נזקק כלל לשירותי תובלה ושינוע של החיל.

ולא למיותר יהיה להדגיש, כי התנהגותו של המערער לכל אורך הדרך - כמוצג לעיל - השליכה "לאחור" והאירה את הלשון שננקטה על ידו במכתבים ת/17 ו-ת/18 באור מפליל: בבחינת סוף מעשה בכוונה תחילה.

ד. הרשעתו של המערער בעבירות הגניבה והמרמה שיוחסו לו באישום הראשון, נעוצה בממצאים שנקבעו בשלושת הנושאים הנ"ל.

4.

הכרעת הדין: האישום הראשון - עבירות הרישום א. לענין רישומו של כלי טיס בישראל, מבחין הדין בין שלוש קבוצות של כלי טיס: אלה הרשומים בחו"ל ומבקשים לרשום בישראל; אלה הרשומים בישראל ומבקשים לשנות את הרישום לגביהם; ואלה המורכבים בישראל על ידי "חובבים" ומבקשים לרשום בישראל רישום ראשוני.

ב. רישום כלי טיס מהקבוצה השלישית, הינו מורכב ומסובך בהשוואה לרישום כלי טיס משתי הקבוצות האחרות; וזאת - משום שהמבקש את הרישום חייב להציג "קבלות", מסמכים והצהרות וקבלות גם מהיצרן בחו"ל שנקנה כדי שיהיה לנו הוכחה" (עמ' 1032 לפרוטוקול).

ג. (1) לצרכי הרישום, הציג המערער את המטוס ככלי טיס "שלם",

שקיבל מרגינה, אשר קבלו מחיל האוויר, לאמור: העלים את העובדה, כי נבנה על ידו בארץ ברובו מ"גרוטאות". להוכחתו של מצג שוא זה, המציא המערער לרשם כלי הטיס מכתב הנחזה כחתום על ידי רגינה, לפיו נתן לו הלה את המטוס במתנה; ואישור מביה"ס הולץ על מסירת המטוס לרגינה, במסגרת עסקת חליפין שאושרה כחוק על ידי גורמי חיל האוויר ומשרד הבטחון.

(2) בדרך זו, הצליח המערער לעקוף את הקשיים הכרוכים ברישום כלי טיס שהורכב על ידי חובב בישראל, כפי שארע במציאות; ורשם את כלי הטיס - קרי: את המטוס שבנה - כאילו היה מדובר בכלי טיס שקיבל במתנה כשהוא "שלם".

וכך אמר בענין זה בעדותו רשם כלי הטיס: "... פה ... היה מדובר על מטוס שלם ... פה במקרה הזה ... לא היינו צריכים, היו לנו שתי הוכחות ... במקום שטר מכר, מאדון רגינה וגם מביה"ס הולץ וגם מחיל האויר, משהביט (עמ' 1032 לפרוטוקול).

... אני רשמתי אותו כמקרה שהיה שייך למישהו אחר. המישהו אחר היה חיל האויר שמסר אותו לרגינה ... במתנה" (עמ' 1033 לפרוטוקול) (ההדגשה שלי - י.ק.).

ד. (1) תקנה 6 לתקנות הטיס מחייבת את המבקש רישום להשיב "תשובה נכונה ומלאה על כל שאלה שבטופס הבקשה"; ואילו תקנה 12 לתקנות הללו מחייבת בעל כלי טיס, שנבנה בידי חובב, להמציא "תצהיר המאשר שכלי הטיס נבנה מרכיבים שהוא בעלם ...", וכן "שטר מכר מיצרן החלקים ... שמהם בנה את כלי הטיס".

(2) כאמור, המערער, התחמק ממילוי הוראותיהן של התקנות האמורות,

על ידי כך שהעלים מרשם כלי הטיס את האמת בדבר בניית המטוס מגרוטאות.

ה. על בסיס הממצאים הללו, הרשיע בית המשפט המחוזי את המערער בעבירות הזיוף ואי קיום הוראות תוק בלי הטיס ותקנותיו, שיוחסו לו באישום הראשון.

6.

הכרעת הדין: האישום השני - המרמה א. כאמור, המרמה המיוחסת למערער היא בכך, שהציג את העסקה שהציע למושב באר טוביה בקשר לגוף המוסטנג שהיה מוצב בגן הילדים, כעסקה המבוצעת בשם המוזיאון ועבור המוזיאון, כאשר הוא פועל כטייס לשעבר בהתנדבות וללא תמורה; וזאת - כאשר, לאמיתו של דבר, המדובר היה בעסקה פרטית, שנועדה לאפשר למערער לקבל מהמוזיאון גוף של מוסטנג, שניצב בתצוגה הקרקעית, לצרכיו שלו.

ב. להגנתו טען המערער: כי אמנם הציג את עצמו כטייס, "איש חיל האויר", שעוסק "בבנית אוירונים", המבקש לקבל מהמושב את גוף המוסטנג המוצב בגן הילדים בתמורה; וכי הפניה למושב היתה על דעתו של תא"ל טרנר, כשתכליתה היתה לאפשר לו לקבל תמורת גוף המוסטנג האמור - לאחר שישופץ על ידו - את גוף המוסטנג המוצב בתצוגת המוזיאון, לו היה זקוק לשם בניית מוסטנג שמיש נוסף עבורו.

ג. בית המשפט המחוזי דחה את גירסתו של המערער וביכר על פניה את גירסתו של תא"ל טרנר; ובכך נקבע למעשה, כי המצג שהציג המערער בפני גולדמן בדבר אופי העסקה שהציע למושב הינו מצג כוזב. אשר על כן, הרשיע בית המשפט את המערער בעבירה של נסיון לקבל את גוף המוסטנג הנ"ל במרמה, כפי שיוחס לו באישום השני לכתב האישום.

7.

הערעור: הערות כלליות א. כפי שמתחייב מהצגת עקרי העובדות והכרעת הדין, מתמקד הערעור בהשגות כנגד ההכרעה העובדתית שהכריע בית המשפט המחוזי בארבע הסוגיות המפורטות להלן, אשר היוו את מוקד המחלוקת בבית המשפט המחוזי; כשלצידן - טיעון משפטי בקשר להרשעה בעבירות הנעוצות בהליכי רישום המטוס אצל רשם כלי הטיס.

ב. ואלה נושאי המחלוקת העובדתית:

(1) מהי משמעותה של ה"הסכמה", שהשתכללה בין המערער לבין תא"ל כהן בקשר לבניית המטוס: האם הוסכם שהמערער בונה מטוס מרכיבים שמקורם, במישרין או בעקיפין, בחיל האויר, "עבור המוזיאון", כאשר בתמורה לפעילותו בענין זה מוענקת לו זכות להטסה בלעדית של המטוס ולעשיית שימוש פרטי בו בכפוף לצרכי המוזיאון; או שמא הוסכם, שהמערער בונה מטוס "לעצמו", כאשר בתמורה לסיוע שנותן חיל האויר לבנייתו - רכיבים, שינוע ותובלה - מתחייב המערער להעמיד את המטוס לרשות המוזיאון, על פי תיאום מוקדם עמו.

(2) מהו מקור הרכיבים, החלקים, והאביזרים (בפסק דין זה:

הרכיבים) שמהם הורכב המטוס: האם רובו של המטוס הורכב מרכיבים שמקורם, במישרין או בעקיפין, בחיל האויר, על בסיס ההסכמה האמורה? או שמא, כפי שטוען המערער, חלקם של הרכיבים שמקורם בחיל האויר מיזערי, בטל בשישים וחסר משמעות בהקשר הנדון כאן.

(3) מה היה טיבו של "הלך הנפש", שליווה את מכירת המטוס:

האם המערער היה מודע לכך, שהוא מוכר מטוס-לא-לו? או שמא האמין - והיה בסיס לאמונתו זו - שזכותו על המטוס, כפי שהיא מתחייבת מעמדתו בשתי השאלות הראשונות, מתירה לו למכרו.

(4) איזוהי הגירסה המתחייבת מן הראיות שבאו בפני בית המשפט באשר לפרשה נושא האישום השני: גירסתם של גולדמן ותא"ל טרנר או שמא גירסתו של המערער.

ג. ואילו הטיעון המשפטי כנגד ההרשעה ב"עבירות הרישום" מתחלק לשניים: ראשית - טענת התיישנות, ושנית - העדר תשתית ראייתית לביסוס יסודות העבירות נושא ההרשעה.

ד. להלן תידונה, בנפרד, כל אחת מן ההשגות, שהעלה המערער כנגד הרשעתו.

8. הערער: האישום הראשון - משמעות ה"הסכמה"

א. לנוכח משקלה הגורלי של ההכרעה במחלוקת שנטשה בין בעלי הדין בשאלה זו, מן הראוי להרחיב בהצגת פרטי הדיון בה. לתמיכה בגירסה שהוצגה על ידו - והעיקר, להשמטת הבסיס מתחת לגירסתו של תא"ל כהן, שנמצאה מהימנה על בית המשפט המחוזי - מצביע המערער, בעיקרו של דבר, על הגורמים הבאים:

(1) על המכתב נ/7 (מיום 20.3.85), אשר הוכן לצרכי ההתדיינות עם דינאי והחתום בידי תא"ל כהן, בו ננקטה לשון שאינה עולה בקנה אחד עם גירסתו של תא"ל כהן, אלא מבטאת, על פניה, את גירסת המערער דוקא.

(2) על המכתב ת/17 (מיום 4.1.81), ששיגר המערער לתא"ל גבע בקשר לבקשתו לקבל מכשירי קשר וניווט עבור המטוס, שלשונו מבטאת, על פניה לפחות, את גירסת המערער, ואשר תא"ל גבע לא "מחה" כנגדה.

(3) על המכתב ת/18א (מיום 8.2.84), ששיגר המערער לתא"ל גבע - על רקע הצעתו לשפץ מוסטנג נוסף לאחר שבנייתו של המטוס הושלמה - שלשונו משקפת את גירסת המערער במלואה, ואשר לא זכה לתגובה "סותרת" מצידו של תא"ל גבע.

(4) על המכתב ת/18 (מיום 13.2.84), ששיגר תא"ל גבע לתא"ל טרנר בעקבות קבלתו של ת/18א - בדבר העמדת המטוס במוזיאון - שאינה עולה בקנה אחד עם גירסתו של תא"ל כהן, אלא מבטאת, על פניה, את עמדתו של המערער דוקא, כמו נ/7.

(5) על "השלמתם" של גורמי חיל האוויר והמוזיאון - תא"ל גבע ותא"ל טרנר - עם הרישום האזרחי של המטוס, ועם עשית שימוש בו על ידי המערער לצרכים פרטיים מסחריים לאחר שהיה ממושכת במוזיאון.

(6) על העדר "תגובת-בעלים" מצד גורמי חיל האוויר והמוזיאון, שעה שפנה אל תא"ל כהן ואל תא"ל טרנר וביקש לסייע לו במאמציו למנוע השתלטות על המטוס או פגיעה בו מצידו של גורם זר (שותפיו לשעבר : דינאי וקרטיס) ; ועל חוסר המעש שגילו גורמים אלה כאשר התברר להם, כי המטוס נמכר אך בידם לעכב את השלמת המכירה על ידי מניעת ביטול הרישום של המטוס בארץ.

המערער ער לכך, שגורמים אלה היו לנגד עיניו של בית המשפט המחוזי וכי הכרעתו בהקשר זה נעוצה בעיקרה במימצא של מהימנות לפיו המערער אינו אמין ; ועל כן, ממקד המערער את השגותיו כנגד "סבירותה" של ההכרעה כאשר, לשיטתו, ששת הגורמים הנ"ל מלמדים כי ההכרעה לוקה ב"הגיונה".

ב. להלן תידון השלכתו של כל אחד מהגורמים האמורים על "סבירות"

ההחלטה בדבר קבלת גירסתו של תא"ל כהן בהקשר זה :

(1) המכתב נ/7

הפסקה ב-7/נ, העומדת בבסיס טיעונו של המערער בענין זה, אומרת :

"... הצעתי למר יצחקי לשחזר את המטוס לעצמו, כאשר ח"א יסייע לו בחלקים ישנים... מר יצחקי עשה את עבודת השחזור... על חשבוננו ובכוחות עצמו".

פסקה זו מסביר תא"ל כהן בעדותו - וגירסתו נמצאה אמינה על בית המשפט קמא - בכך : שהמכתב הוכן ונוסח ע"י המערער והוא חתם עליו כשהוא נותן אמון מלא במערער ומשוכנע כי זהו הנוסח הדרוש לקידום פני הסיכון המאיים על המטוס ; וכי הוא לא קלט בשעתו - בתמימותו - את המשמעות "הנסתרת" שהבליע המערער בנוסח שנבחר על ידו.

חוששני, שבדין טוען המערער כי הסברו האמור של תא"ל כהן הינו, לפחות, דחוק ביותר : המדובר ב"הצהרה" שנועדה לשמש ראיה בהליכים שיפוטיים ; וקשה לקבל מפיו של מי שהיה ראש להק ציוד בחיל האוויר, כי לא דקדק בקריאת תוכן ההצהרה וכי חתם עליה תוך מתן אמון מלא, שתכנה משקף את המציאות. לשונו של המכתב נ/7 פשוטה, בהירה וברורה ; ו"תמימות" ו"אמון" - אינם מספקים הסבר מספיק ל"אי קליטת" משמעות הכתוב, כאשר משמעות זו אינה עלומה ואף לא עמומה אלא ישירה, טבעית ומתחייבת.

ולא למיותר יהיה להזכיר : כי המערער היה זקוק למכתב ש"יגונו" על המטוס, מפני עיקול, ולתכלית זו "בעלותו" של חיל האוויר יעילה יותר מאשר "בעלותו" שלו ; וכי המערער לא יכול היה "לסמוך" על תמימות ואי מתן תשומת לב נאותה מצידו של בעל מעמד כזה של תא"ל כהן, ולנקוט בתחבולת הטעיה כה בוטה כפי שמיחס לו האחרון עתה.

כשלעצמי, הייתי מהסס להכריע במחלוקת בדבר משמעות המכתב נ/7 על פי התרשמות מממהימנותם של בעלי הדין : למילה הכתובה משמעות "טבעית" ; ובהעדר עילה טובה ומשכנעת לסטיה ממשמעות זו, יש להעדיפה על פני הסבר מאוחר המבקש לסטות ממנה.

התביעה טוענת להטעיה מכוונת ומציבה בבסיס טענתה חוסר תשומת לב, תמימות ואמון ; כאשר האפשרות ההגיונית, שכך אכן הם פני הדברים לפחות מפוקפקת.

במכתב ת/17, ששיגר המערער לתא"ל גבע במהלך בנייתו של המטוס - בו ביקש מכשירי קשר וניווט - נכתב:

"מטוס P-51 אמור לטוס בעוד שנתיים ויועמד לרשות מוזיאון חיל האויר בכל עת שידרש..."

המערער רואה בפסקה האמורה מתן ביטוי מפורש וברור לגירסתו, לפיה המטוס שייך לו, והוא, כבעלים, מקבל על עצמו מחויבות להעמידו לרשות המוזיאון "בכל עת שידרש"; והעדר תגובה מצידו של תא"ל כהן, מאשר זאת.

לטענתו של המערער - שיש לה על מה שתסמוך - יש בנקיטה בלשון האמורה משום "קריאת תגר" על גירסתו של תא"ל כהן; והעדר התגובה מצידו אומר לפחות דרשני.

עמדתו של המערער בהקשר זה נדחתה ע"י בית המשפט בצורה נחרצת, על בסיס אי מתן אמון בה והעדפת גירסתו של תא"ל כהן כאמינה. לשיטתי, אכן יש בנקיטה בלשון האמורה משום "קריאת תגר" על גירסתו של תא"ל כהן כפי שטוען המערער; והעדר תגובה מצידו - מותר קריאה זו ללא הסבר מתקבל על הדעת, ובתור שכזו, הריהי פועלת לחובת גירסתו של תא"ל כהן.

(3) המכתב ת/18א במכתב זה, ששיגר המערער לתא"ל גבע בקשר להצעתו לשיפוץ מוסטאנג נוסף, מצויה - בין היתר - הפסקה הבאה:

"מטוס מוסטאנג X-AIM4 (מספרו האזרחי של המטוס - י.ק.) יעמוד לרשות החיל לצורך מטסים ותצוגות בהתאם לתיאום עם החברה" (חברת "דרור" השייכת למערער - י.ק.).

טענת המערער היא, כי פסקה זו מבטאת באורח ברור וחד משמעי את גירסתו באשר למשמעות ההסכמה שהושגה בינו לבין תא"ל כהן; וכי גם כאן, מבטא העדר התגובה מצידו של תא"ל גבע - תמיכה בעמדתו.

בית המשפט המחוזי, דחה את עמדתו של המערער, על בסיס האמון שנתן בגירסתו של תא"ל כהן. ברם, לשיטתי, המשמעות הטבעית וההגיונית של הפסקה האמורה תומכת, תמיכה לא מבוטלת, בעמדת המערער; ואמון בלבד בגירסתו של תא"ל כהן אינו מספיק להתעלמות מוחלטת ממשקלה של תמיכה זו. הסבר מתקבל על הדעת להעדר התגובה לא ניתן; והדבר פועל, לשיטתי, לזכותו של המערער.

(4) המכתב ת/18

במכתב ת/18, ששיגר תא"ל גבע לתא"ל טרנר, נכתב:

"פניתי ליצחקי שיעמיד את המטוס שלו במוזיאון חיל האויר אחרי הטיסה".

המערער מדגיש את משמעותן הטבעית של המלים "המטוס שלו", כתומכת בגירסתו בדבר תוכנה של ההסכמה שהושגה בינו לבין תא"ל כהן; ומבקש לצרף משמעות זו למשקלן של הראיות האחרות המעמידות בספק את החלטתו של בית המשפט המחוזי, לדחות את עמדתו בענין זה כ"בלתי אמינה".

אילמלא עמדו לצידו של מכתב זה שלשת המכתבים האחרים - הייתי סבור, כי אין מקום להשגה על הכרעתו של בית המשפט המחוזי בענין זה. הנקיטה במלים "פניתי ליצחקי שיעמיד את המטוס

...

במוזיאון... "מלמדת, לכאורה לפחות, שתא"ל כהן האמין שהוא מוסמך לדרוש מהמערער להעמיד את המטוס במוזיאון ורואה במושג "שלו" מושג המבטא זיקה תיפקודית בלבד ולא קנינית. במצב דברים זה - "מתקזזת" הרישא של הפסקה עם סייפתה, באופן שהפסקה כולה מתיישבת, עם שתי הגירסאות, ואין בה, כשלעצמה, כדי לתמוך באחת מהן.

ברם, מכתב זה אינו "בודד במערכה" והעמדה שננקטה על ידי בדבר המסקנה ההגיונית המתחייבת מן הלשון שננקטה בשלשת המכתבים האחרים מעניקה גם למכתב זה - על אף האמור לעיל - משקל התומך בגירסתו של המערער.

(5) הרישום האזרחי אכן, רישום המטוס אצל רשם כלי הטיס התבצע ללא מעורבותו של חיל האויר, ואף מבלי שהמערער הביא את הדבר לידיעתם; ונכון הדבר, שהמערער העלים מרשם כלי הטיס את העובדה שהמטוס נבנה על ידו מרכיבים שמקור רובם בחיל האויר. ברם, לא זו בלבד שאין להסיק מכך בהכרח - כפי שמתחייב מהכרעת הדין - שהמערער עשה כן על מנת ליצור "עובדת רישום" שתתמוך בטענת הבעלות שלו בבוא העת; אלא - שאפשר גם אפשר, שהתנהגותו זו של המערער נעוצה באמונתו שהמטוס שייך לו, ועל כן אין מקום לערב את חיל האויר ברישום, והעלמת האמת באשר לתולדותיו של המטוס נעוצה ברצון לעקוף קשיים בירוקרטיים, ולא על מנת להכשיר את הקרקע לטענת בעלות כוזבת.

בנסיבות הענין, התנהגותו של המערער בהליכי הרישום עשויה להתיישב הן עם גירסתו שלו באשר להסכמה שהושגה בינו לבין תא"ל כהן, והן עם גירסתו של תא"ל כהן בענין זה; שהרי לפי כל אחת משתי הגירסאות נשמרה למערער זכות לשימוש פרטי במטוס, ובהתחשב בכך, שחיל האויר לא נטל חלק בבניית המטוס והניח למערער להשיג את האישור ל"כשירות הטיס" שלו - אך טבעי היה שרישום אזרחי של המטוס לא יעורר תמיהות אצל גורמי החיל.

במצב דברים זה, ההכרעה לתמיכה באיזו משתי הגירסאות להטות את ענין הרישום האזרחי, מותנית בהכרעה מוקדמת איזו מן השתיים היא הגירסה המועדפת על פי הראיות האחרות. במקרה דנן - הוכרעה הכף על פי מימצא של מהימנות לבדו; ואילו לשיטתי - מן הראוי היה, בנסיבות המקרה, להביא בחשבון לענין זה גם את מידת ה"סבירות" שיש ליחס לכל אחת מן הגירסאות, במיוחד לנוכח הלשון שננקטה בארבעת המכתבים הנ"ל, שנכתבו בזמן אמת ולפני שנתגלע סכסוך בין הנוגעים בדבר.

כשלעצמי - גם אם עובדת הרישום האזרחי של המטוס ללא כל תגובה ומבלי שתישאל כל שאלה מצד גורמי חיל האויר או המוזיאון, אינה תומכת בגירסתו של המערער בדבר מהות ההסכמה, הרי היא לפחות מתיישבת עמה; וכשהיא נבחנת באספקלריה של הגורמים האחרים המתיישבים עם גירסת המערער, ניתן לראות בה גורם המוסיף משקל לספקות לפחות, שמא גירסתו של תא"ל כהן אינה משקפת את המציאות.

סיכומם של דברים: לשיטתי, עצם קיומו של הרישום האזרחי בדרך בה הושג - מבלי להיות כבול לקביעה מוקדמת של מהימנות הנעוצה בהתרשמות, ובתחושה שמקורה בעיקר בעובדה שהמערער נכשל בשקרים בנושאים אחרים - מתיישב עם גירסתו של המערער בדבר מהות ההסכמה יותר מאשר עם גירסתו של תא"ל כהן; ומכל מקום - בודאי שאינו תומך בגירסתו של האחרון.

## (6) העדר "תגובת בעלים"

דומה שלא יכולה להיות מחלוקת על כך, שעצם הבאת העובדה, כי הבעלות על המטוס מותקפת בערכאות, לידיעת גורמי חיל האויר, היתה צריכה להביא ל"תגובת בעלים" ברורה וחד משמעית, אם אמנם סברו תא"ל כהן ותא"ל טרנר, שגירסתו הנוכחית של הראשון באשר למשמעות ההסכמה היא הגירסה המשקפת את המציאות; והוא הדין בתגובה לה צריך היה לצפות מתא"ל טרנר, כאשר יחד עם הידיעה בדבר מכירתו של המטוס הובהר לו שעדיין פתוחה האפשרות למנוע את השלמת המכירה על ידי מניעת ביטול רישומו של המטוס בארץ.

העדר "תגובת בעלים" בשתי הזדמנויות אלו, מקימה יותר מאשר תהיה, אם אכן היו גורמי חיל האויר משוכנעים, כי ההסכמה שהתגבשה בין תא"ל כהן לבין המערער העניקה לחיל ולמוזיאון בעלות מלאה על המטוס; ותהיה כזאת, מצטרפת מעצם טיבה, למשקל הראיות האחרות המעמידות בספק את גירסתו של תא"ל כהן בענין זה ותומכות בגירסתו של המערער.

ג. סיכומם של דברים לשיטתי, המשקל המצטבר של ההשגות שהעלה המערער כנגד "סבירותה" של הגירסה שהציג תא"ל כהן בדבר מהות ההסכמה שהושגה בינו לבין המערער, מקים בסיס מספיק להתערבותה של ערכאת הערעור בקביעתו של בית המשפט המחוזי בענין זה.

כפי שכבר צוין, ההסברים של תא"ל כהן ותא"ל גבע ללשונם של המסמכים נ/7 ו-18/ת שנחתמו על ידם, והעדר כל תגובה מצידו של תא"ל גבע למסמכים ת/17 ו-18/ת ששוגרו אליו על ידי המערער - מעניקים לגירסתו של המערער מימד של אמינות, שאין בכוחה של התרשמות בלבד מן השקרים שננקטו על ידו בנושאים אחרים ומן הצורה שבה התנהג תא"ל כהן על דוכן העדים, כדי לדחותה מכל וכל כפי שעשה בית המשפט המחוזי; והעדרה של "תגובת בעלים" בשתי הזדמנויות שבהן התחייבה כזו - מוסיפה משקל משמעותי לאותו מימד של אמינות.

אכן, הכלל הוא, שערכאת הערעור אינה מתערבת בממצאי מהימנות שקובעת הערכאה הדיונית, המתרשמת ישירות מהתנהגותם של העדים במהלך הדיון. ברם, במקום שבו מתנגש ממצא של מהימנות הנעוץ בעקרו בהתרשמות מהתנהגותם של העדים בשעת מתן עדותם, עם מסקנה הגיונית המתחייבת ממסמכים, שנערכו בזמן אמת, ומהתנהגותו של אותו עד, שאת גירסתו מבקשים לדחות בשל חוסר מהימנות, בתקופה הרלוונטית לנושא השנוי במחלוקת - רשאית ערכאת הערעור, להעדיף את המסקנה הגיונית על פני ההתרשמות, ולהעמיד את מימצא המהימנות הנעוץ באותה התרשמות בספק לפחות. כאשר מתנגשים בעצמה שווה, תחושה הנעוצה בהתרשמות מהדרך שבה מוסר עד את עדותו במסקנה שמכתיב השכל הישר מנוסח של מכתב ומהתנהגות של הנוגעים בדבר בזמן אמת - הבכורה תינתן, בדרך כלל, לאחרונה; ומכל מקום, במישור הפלילי לפחות - חייבת התחושה לפנות את מקומה לספק.

בחינה הגיונית של התנהגותו של תא"ל כהן מלמדת, כי אין בכוחו לערוב, במידת הוודאות הדרושה בפלילים, לכך, שהוא אכן הבהיר למערער שהבעלות על המטוס שיבנה תהיה למוזיאון חיל האויר; ומן הראוי להנות את המערער מן הספק, שהלשון בה נקט תא"ל כהן בשיחה המסכמת שהתקיימה ביניהם היתה כזו, שהוא היה רשאי ללמוד ממנה, שהמטוס שיבנה יהיה "שייד" לו, כשהוא מצידו נוטל על עצמו מחויבות לשתף את המטוס בפעילות המוזיאון בתיאום עמו.

המכתב נ/7 (שנחתם על ידי תא"ל כהן) והמכתב ת/18 (שנחתם על ידי תא"ל גבע), משקפים בזמן אמת את ה"נוסח" שהיה מקובל על השניים כמבטא את ההסכמה שהוצגה על ידי תא"ל כהן בשיחה המסכמת עם המערער; והעדר התגובה מצידו של תא"ל גבע למכתבים ת/17 ו-18/ת ששוגרו אליו על ידי המערער מלמד כי, בזמן אמת, היתה מקובלת עליו ה"גירסה" המתחייבת מן הלשון שנקט בה המערער.

אכן, המערער נכשל בשקרים בנושאים שאינם שוליים, הן לאורך התקופה שבה התרחשה הפרשה נושא האישום הראשון (למשל: במסגרת הליכי הרישום ובהסבר להוצאת המטוס מחצרים), והן במהלך החקירה והדיון בבית המשפט (למשל: בענין מקור הרכיבים ובקשר לסיוע בתובלה ובשינוע); ואין ספק, שיש לכך השלכה ישירה על אמינות גירסתו של המערער. ברם, כאשר נבחנת גירסתו של המערער בדבר משמעות ה"הסכמה", על רקע המשמעות הלשונית האוביקטיבית של הנוסח שנקט על ידי הנוגעים בדבר במכתבים שנכתבו ונחתמו בזמן אמת - לפני שנתגלע סכסוך בין המערער לבין גורמי חיל האויר - ולנוכח התנהגותם של הנוגעים בדבר באותה תקופה, מאבדים השקרים האמורים מידה גדושה מכוחם לתמוך בגירסה האחרת ולהשמיט את הבסיס מתחת לגירסת המערער בענין זה.

ההתייחסות אל נוסחם של ארבעת המכתבים הנ"ל ואל "חוסר המעש" מצד גורמי חיל האויר בנסיבות שבהן התחייבה תגובה נחרצת - חייבת להיעשות ב"מנותק" משקריו של המערער, הן אלה בהם נקט בשעתו לענין הרישום במרשם כלי הטיס ובהקשר להוצאת המטוס מחצרים והן אלה בהם נקט במהלך הדין במסגרת הגנתו מפני האישום בגניבת המטוס; שאם לא ייעשה כך, עלולים אנו למצוא עצמנו קובעים ממצאים לחובתו של המערער מכוח שקריו ולא על בסיס הערכה אוביקטיבית והגיונית של הראיות שבאו בפני בית המשפט. משמעותה של המלה שנכתבה בשעתו בכל אחד מארבעת המסמכים לחוד, ופנייתו של המערער ל"שקרים" על מנת להיחלץ ממצבי מצוקה אליהם נקלע לחוד; ודין ההתנהגות בזמן אמת - בהקשר זה - כדין המלה שנכתבה באותו זמן.

במקרה דנן, נוטה הכף הגיונית לזכות גירסתו של המערער; ואין ליתן לתחושת הרתיעה מפני שקריו של המערער בנושאים אחרים, להטות את הכף לחובתו.

המערער ינהג, איפוא, מן הספק שמא הלשון בה נקט תא"ל כהן להצגת ה"הסכמה" ביניהם, הותירה מקום להבנה כנה והגיונית מצידו, שהמטוס שיבנה יהיה שייך לו, קרי: בבעלותו.

9.

ערעור: האישום הראשון מקור ה"חלקים" מהם הורכב המטוס א. תא"ל כהן הבהיר בעדותו בענין זה, בתשובה פסקנית שהשיב במסגרת חקירתו הנגדית, כי: "לי אין ספק", שעיקר חלפיו של המטוס מקורם במישרין או בעקיפין בחיל האויר (עמ' 142 להכרעת הדין); ואילו המערער עומד בעדותו, בצורה נחרצת, על כך, שאין לחיל האויר במטוס "אף לא אחוז אחד", וכי למעשה כל שקיבל "מחיל האויר לענין המוסטנג הזה, זה 2 ברגים פלוס מכשיר קשר" (עמ' 143 להכרעת הדין).

ב. הראיות שבאו בפני בית המשפט המחוזי מלמדות, שטענתו האמורה של המערער הינה מרחיקה לכת ורחוקה מן המציאות; וכי בדין נדחתה על ידי בית המשפט המחוזי כבלתי מהימנה. אמנם אין למדינה רישומים המעידים אילו רכיבים נלקחו על ידי המערער ממתקניו של חיל האויר - מחסני חלקים ואביזרים או ריכוזי גרוטאות - ומשלדים של כלי טיס הפזורים ברחבי הארץ באתרים צבאיים ואזרחיים; וזאת - מן הטעם הפשוט, שעם הוצאת כלי טיס ממערך הלחימה של חיל האויר, שוב אין מנהלים כל רישום בקשר אליהם. ברם, אין בכך כדי למנוע במקרה דנן קביעה חד משמעית, שמקורם של מרבית חלקיו של המטוס בחיל האויר.

בית המשפט המחוזי בחן כהלכה את הראיות שבאו בפניו בענין זה, וקביעתו מבוססת כדבעי על ראיות אלו. מדינת ישראל לא ייצרה בעצמה מטוסי קרב מסוג מוסטנג, ולא ייבאה כאלה לשוק האזרחי ואף לא שיפצה כלי טיס כאלה עבור מדינות זרות. אשר על כן, מקום שחיל האויר פורש חסותו על שיחזור של מוסטנג מגרוטאות המצויות בארץ - אם באתרים צבאיים ואם באתרים אזרחיים - חזקה היא, שמקורם של הרכיבים שמהם נבנה המטוס המשוחזר הוא בחיל האויר, כל עוד לא יצביע המשחזר על מקור אחר.

במקרה דנן, "מתחזקת" החזקה האמורה, בעדויותיהם של כל אלה שסייעו למערער: בחיפוש ובאיתור רכיבים, בנטילתם והעברתם של רכיבים אלה לאתר הבנייה של המטוס בהרצליה ובבנית המטוס בפועל; ואין ברשות המערער ראיות התומכות - תמיכה של ממש - בגירסתו, כי עיקר הרכיבים באו ממקור אחר.

ג. ואמנם, המערער ניסה להראות שגוף המטוס, המנוע, החופה והמדחף נרכשו על ידו ובכספו בארה"ב; אך, כפי שיובהר להלן, נסיון זה לא צלח.

אשר לגוף המטוס, טענת המערער היתה כי מקורו בבית הספר הולץ - שם הוצב על ידי חיל האויר - וכי הוא קיבלו במתנה מרגינה, אשר, כזכור, קיבל את המטוס שהיה מוצב בבית ה"ס הולץ במסגרת עסקת חליפין שאושרה על ידי משהב"ט. להוכחת טענתו הציג המערער מכתב בכתב יד, הנחזה להיות חתום בידי רגינה. ברם, רגינה לא נקרא להעיד, ומאידך גיסא הובאו מטעם התביעה ראיות



מספיקות לתמיכת הגירסה, שגוף המוסטנג האמור נלקח על ידי רגינה לארה"ב - יחד עם חלקי המוסטנג האחרים - ונמצא שם עד היום.

אמנם, התביעה לא הצליחה להצביע על כלי הטיס המסוים שממנו נלקח הגוף ששימש לבניית המטוס; אך הראיות שבאו בפני בית המשפט מצטרפות ל"חזקה", כי מקורו באחד או יותר מכלי הטיס שחיל האויר הציב ברחבי הארץ.

ואילו באשר לחופה, למנוע ולמדחף, טענת המערער היא כי רכשם בכספו בארה"ב, באמצעות רגינה. ברם, גם כאן אין בידי המערער ראיה של ממש המעניקה אחיזה לגירסה זו; ועל פי הראיות שבאו בפניו, רשאי היה בית המשפט המחוזי לקבוע כי מקורם של רכיבים אלה בעסקת חליפין, שנקשרה בין חיל האויר לבין רגינה, ואשר המערער הוא שביצע אותה הלכה למעשה.

ד. ולא למיותר יהיה להבהיר בהקשר זה:

(1) מקורם של הרכיבים שמהם הורכב המטוס, הינה, בנסיבות הענין, עובדה המצויה "בידיעה מיוחדת" של המערער. בתור שכזו, יצאה המדינה ידי חובת הראיה לגביה, בהבאת הראיות שהקימו את החזקה האמורה ותמכו בה; ובהעדר ראיה אחרת מצידו של בעל "הידיעה המיוחדת", די בראיות האמורות - בהעדר טעם ממשי שלא לעשות כן - כדי לצאת גם ידי חובת השכנוע.

(2) המערער שלל כל אפשרות של בדיקה נוספת בדבר מקור הרכיבים בכך שהוציא את המטוס מישראל; ובכך שלל גם מעצמו את האפשרות להשמיט את הבסיס מתחת לחזקה האמורה ולראיות האחרות שתמכו בה.

אמנם, ה"ראיות האחרות" אינן מתייחסות פרטנית לרכיב מסוים כלשהו, והן נעוצות במידה רבה בדיווחים של אחרים; ויתכן על כן, שלא היה בכוחן לשמש בסיס עיקרי למימצא בענין זה. ברם, במקרה דנן, משמשות הראיות האמורות "חיזוק" ל"חזקת" הבעלות של חיל האויר, לה הוקמה, בראיות, תשתית ראייתית מספקת.

אין ספק, שאילו ניתן היה להוכיח בראיות ישירות את מקורו של כל אחד מהרכיבים שמהם נבנה המטוס - היתה זו דרך הוכחה מועדפת. ברם, כידוע, התביעה יוצאת ידי חובת ההוכחה בהבאת "ראיות מספיקות"; ואין היא חייבת בהבאת הראיות "הטובות ביותר".

ה. סיכומם של דברים: חומר הראיות שבא בפני בית המשפט קמא,

מבסס, במידה הדרושה בפלילים, את קביעתו של בית המשפט, לפיה: המקור ממנו שאב המערער את "מרבית" רכיביו של המטוס - הינו חיל האויר; וכי הדרך ל"שאיבתם" של הרכיבים, נפתחה בפניו על ידי ההסכמה שהושגה בינו לבין תא"ל כהן (הן לפי גירסת המערער והן לפי גירסתו של תא"ל כהן).

10.

הערער: האישום הראשון - ה"בעלות" על המטוס א. השאלה המשפטית למי הבעלות על המטוס, עומדת במרכזו של הדיון באישום הראשון: המערער טוען לבעלות מלאה, שמכוחה העניק הוא למוזיאון חיל אויר "זכות שימוש" על פי תיאום עמו; ואילו המדינה טוענת לבעלות מלאה, שמכוחה העניקה היא למערער זכות הטסה בלעדית וזכות שימוש פרטי סביר.

את טענתו ל"בעלות" מלאה כאמור, מבסס המערער: על "ההסכמה" אליה הגיע עם תא"ל כהן על פי גירסתו; ועל הטענה שמרבית הרכיבים שמהם נבנה המטוס הושגו על ידו באורח פרטי, שלא ממקורות חיל האויר וללא סיוע לוגיסטי של החיל. ואילו המדינה מבססת את טענתה לבעלות מלאה: על העובדה שמרבית הרכיבים שמהם נבנה המטוס היו ונותרו בבעלותו של חיל האויר; ועל משמעות ההסכמה האמורה, על פי גירסתו של תא"ל כהן.

ב. בבית המשפט המחוזי נגזרה התשובה לשאלה זו, מן ההכרעה בענין מהות ההסכמה שהושגה בין המערער לבין תא"ל כהן, ובענין מקורם של מרכיבים שמהם נבנה המטוס. על פי ההכרעה בשני נושאים אלה נקבע, כי הבעלות על המטוס היא של חיל האויר והמוזיאון, הנמנה בין יחידותיו.

עתה, לנוכח החלטתי שיש להנות את המערער מן הספק, שמא הלשון שבה נקט תא"ל כהן, כאשר הוא והמערער הגיעו ביניהם לכלל הסכמה, קבעה בתודעתו של המערער כי המטוס שייך לו - נראה, לכאורה, שיש צורך לדון מחדש בשאלת הבעלות. ברם, לשיטתי, לענין ההכרעה באישום שבו הורשע המערער, אין צורך בכך: גם אם ייקבע - ואנכי אינני קובע דבר בענין זה - כי ה"בעלות" נותרה ברשות חיל האויר, אין מקום להרשעת המערער בגניבה, אם תא"ל כהן, כראש להק הציוד של חיל האויר, קבע בתודעתו של זה כי הבעלות תהא שלו.

ג.

בכך ניתן היה לסיים את הדיון בסוגיה זו. ברם, בשל חשיבות העניין רואה אני להוסיף ההערות הבאות: (1) לשיטתי, הרכוש שמעמידה המדינה לרשותו של צה"ל, אינו מפסיק להיות רכוש המדינה כל עוד משרד הבטחון, השולט ברכוש זה מטעם המדינה, אינו מעביר לאחר או מפקיע מעצמו את הבעלות בצורה ברורה וחד משמעית; ובמיוחד אמורים הדברים באמצעי לחימה, שכלי טיס קרביים, שמגורטאותיהם נבנה המטוס, נמנים עליהם.

על פי גישה זו, כלי טיס של חיל האויר, אינם חדלים מלהיות "רכוש המדינה", גם אם יצאו מן השירות וגם אם הפכו לגרוטאות שערכן - בתור שכאלה - אינו עולה על שוויה של המתכת שממנה הם מורכבים; והכל - כל עוד לא עשה הגורם המוסמך לכך על פי הדין, "מעשה" המוציא אותם מכלל בעלותה של המדינה: במכירה, או בהענקה במתנה, או בהפקרה.

(2) במהלך הדיון לא באה בפני ביהמ"ש ראייה כלשהי לכך, שהגורמים המוסמכים על פי הדין הוציאו את הרכיבים שמהם נבנה המטוס (ואשר מקורם בחיל האויר) - במפורש או מכללא - מבעלות המדינה. אמנם, המדובר ברכיבים שנחשבו ל"גרוטאות" של כלי טיס אשר נגרעו רישומת ממצבת ציוד הלחימה של חיל האויר.

ברם, כאמור, אין די בגריעתם הרישומית של הרכיבים ממצבת הציוד של חיל האויר, כשלעצמה, כדי להפכם ל"הפקר"; ובהעדר "מעשה" תיעוד פורמלי או הוכחה ברורה אחרת שחיל האויר העביר את הבעלות או הפקיר אותם, גם גרוטאות שהוצבו על ידי חיל האויר באתרים ובמוסדות חינוך אזרחיים נותרות בבעלותו של החיל, כאשר למחזיקים בהם זכות שימוש בלבד.

ואכן - כפי שהתברר במהלך הדיון - גופים אזרחיים שהחזיקו ב"גרוטאות" שניתנו להם על ידי חיל האויר ראו עצמם כבעלי זכות שימוש בלבד ולא כבעלים; ובמקום שבו נעשתה עסקת חליפין בגרוטאות אלו, כמו בביה"ס הולץ, נתבקש אישור חיל האויר ומשהב"ט, ואילו במקום שהוצעה עסקת חליפין לגביהן, כמו בבאר טוביה, הובא הדבר לידיעת חיל האויר ונתבקשה עמדתו.

ולא למיותר יהיה להזכיר כאן את דבריו של תא"ל כהן בענין זה: "לא היה צל של ספק למי שייך כל הציוד שנאסף מאותם אנדרטאות וקיבוצים ומחסנים... הוא שייך לחיל האויר זה ציוד של חיל האויר" (עמ' 542 לפרוטוקול; עמ' 54 להכרעת הדין).

(3) לא בכדי, על כן, ראה המערער את עצמו חייב ב"הסכמה" של חיל האויר - באמצעות תא"ל כהן - לבניית המטוס מגרוטאות של כלי הטיס של החיל (בין שאלו מצויות ברשותו של גורם אזרחי ובין ברשותו של גורם צבאי); ולא בכדי הציג המערער את עצמו כנציג חיל האויר ואוצר המוזיאון, כאשר נכנס לבסיסי החיל בתורו אחר הפריטים הדרושים לו לבניית המטוס. ההכרה בצורך ב"הסכמה" וב"אישור" כאמור מלמדת, כי היה ברור למערער שללא אלה - אין הוא ראוי לעשות שימוש ברכיבים שמקורם ב"גרוטאות" החיל, יהא מיקומם אשר יהיה; והמחויבות שקיבל על

עצמו בדבר העמדת המטוס לרשות המוזיאון - מלמדת שידע, שעליו ליתן "תמורה" עבור הרשות ליטול את הרכיבים מהם בנה את המטוס לעצמו.

(4) במקרה דנן, לא חויב המערער, למרבית הצער, לשמור על כללי רישום בסיסיים, באופן שניתן יהיה לקבוע את מקורם של הרכיבים שמהם נבנה המטוס: למערער ניתנה "הרשאה פתוחה" לקחת כל רכיב שהוא זקוק לו לבניית המטוס מכל מקום שבו מוחזקות גרוטאות של כלי טיס של חיל האוויר, מבלי לקיים רישום אלמנטרי; ומאידך גיסא, אין לחיל האוויר רישום המאפשר שליטה כלשהי בגרוטאות שבחזקתו ובשלדי כלי טיס שהוצבו באתרים אזרחיים (אם אכן מבקש החיל לממש את השליטה שיש לו, לכאורה, על פי הדין בגרוטאות אלו, וענין זה לא הובהר במהלך הדיון).

הלכה למעשה, על פי חומר הראיה שבא בפני בית המשפט, מעמדם של שלדי כלי הטיס ששובצו באנדרטאות או הוצבו ביישובים או במוסדות חינוך נותר לפחות מעורפל: בהעדר תיעוד על הענקת השלדים - או חלקי כלי טיס אחרים - במתנה לגוף שבשליטתו הם מוצבים, נותרה לגביהם, לכאורה, זיקת בעלות של חיל האוויר, אלא אם כן מובאת ראיה לסתור; וכאמור, לא הובהר במהלך הדיון, אם זהו המצב שחיל האוויר מעונין בו.

(5) לנוכח ההשקעה האדירה שהושקעה על ידי המערער בבניית המטוס -

עליה אין מחלוקת בין בעלי הדין - נמשכה תשומת הלב להסדרים הקבועים בסעיף 4 לחוק המטלטלין, התשל"א-1971. ברם - במקרה שבפנינו התגבשה הסכמה בענין זה בין הצדדים, ולאור הוראות סעיף 4(ג) לחוק הנ"ל, ההסדרים האמורים אינם חלים.

11.

הערער: האישים הראשון - הלך הנפש שליוה את מכירת המטוס א. ההרשעה בעבירה של גניבה על ידי מורשה - ובגורלה של זו תלוי גם גורל ההרשעה בעבירת המרמה - מחייבת קביעת קיומה של "מודעות" אצל המערער, שהמטוס שהוחזק על ידו לא היה שייך לו; ועל כן, יש במכירתו לאחר משום "גניבתו" מבעליו.

השאלה הדורשת הכרעה בהקשר זה היא, איפוא: האם היה המערער מודע, עובר למכירת המטוס, כי הוא איננו בעליו אלא אך ורק מחזיקו מטעם הבעלים, מוזיאון חיל האוויר?

ב. כפי שכבר קבעתי, בנסיבות הענין, יש להנות את המערער מן הספק לפחות, שמא הלשון שבה ביטא תא"ל כהן את "ההסכמה" של חיל האוויר לבניית המטוס מגרוטאות כלי הטיס של החיל, קבעה בתודעתו של המערער את ההכרה כי מוענקת לו הבעלות על המטוס, כאשר "חובו" לחיל האוויר מצטמצם אך למחויבות לשתף את המטוס בפעילויות המוזיאון; והכרה זו נתחזקה אצל המערער מכוח לשונם של המכתבים נ/7 ו-18/ת, שנחתמו על ידי תא"ל כהן ותא"ל גבע, ומכוח העדר תגובה ללשון שנקטה על ידו במכתבים ת/17 ו-18/ת.

משמעותה של קביעה זו היא, שיש לראות את המערער, כמי שהאמין בתום לב כי בידו זכות בעלות מלאה על המטוס, כשלצידה מחויבות בלבד כלפי המוזיאון; ועל כן - אין לראות במכירת המטוס על ידו לאחר, משום גניבתו ממוזיאון חיל האוויר.

ג. ויודגש: לצורך הדיון באישים הפלילי שבפנינו, אין זה מעלה או מוריד, מי הוא ה"בעלים" של המטוס על פי דיני הקניין:

המערער או המוזיאון; באשר לענינו די בכך שקיים ספק לזכותו של המערער, שמא הלשון בה נקט תא"ל כהן שהיה מופקד מכוח תפקידו על כל ציודו של חיל האוויר - בניסוח ה"הסכמה" אליה הגיעו הוא והמערער, קבעה בתודעתו של האחרון, כי המטוס יהיה שייך לו.

א. כאמור, שתי טענות בפי המערער כנגד הרשעתו ב"עבירות הרישום"

- לאמור: בעבירת זיוף לפי סעיף 418 לחוק העונשין ובהפרת הוראות סעיף 1(25) לחוק הטיס ותקנה 6 לתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם) - ואלו הן:

(1) טענה מקדמית של התיישנות, בהתחשב בפרק הזמן שחלף בין ביצוע העבירות לבין הנקיטה בפעולה המפסיקה את מירוץ ההתיישנות לגביהן.

(2) אי עמידת התביעה בחובת ההוכחה המוטלת עליה להוכיח ביצוע של עבירות אלו, במידת הוודאות הדרושה להרשעה בפלילים.

להלן תידון כל טענה בנפרד. ב. בבסיס טענת ההתיישנות שמעלה המערער בהקשר זה, עומד הלך המחשבה הבא:

(1) עד להגשת כתב האישום לא הוחשד המערער באופן פורמלי ב"עבירות הרישום", ולא קוימה לגבי עבירות אלו חקירה משטרתית "ישירה"; ועל כן, יש לראות את הגשת כתב האישום כ"מעשה" הראשון שבכוחו להפסיק את מירוץ ההתיישנות, כאמור בסעיף 9(ג) לחסד"פ, (נ"מ) תשמ"ב-1982 (להלן: חסד"פ).

(2) הואיל וביצוע "עבירות הרישום" הושלם בשלהי שנת 1983 ואילו כתב האישום הוגש - על פי הרישום על כריכת התיק - רק ביום 9.2.89 - התיישנו עבירות אלו עם חלוף תקופת ההתיישנות בת חמש השנים הקבועה לענין בסעיף 9 לחסד"פ, ולא היה בהגשת כתב האישום כדי להחיותן.

ג. ברם, לשיטתי זו היא הצגה שגויה של מצב הדברים הרלוונטי.

אמנם, פורמלית, ניתן למתוח קו הפרדה בין "עבירות הרישום" - הנעוצות באי גילוי תולדותיו של המטוס ככלי טיס, שהורכב בישראל על ידי חובב מגרוטאות חיל האויר - לבין "עבירות הגניבה" והמרמה הנעוצות במכירת המטוס. ברם, אין להבחנה זו משמעות בקשר להתיישנותן של "עבירות הרישום", משום שהיא מתעלמת מן העובדה שעבירות הרישום מהוות חלק בלתי נפרד מ"פרשת הגניבה" נשוא התלונה והחקירה; ומשהופסק מירוץ ההתיישנות לגבי "פרשה" זו על ידי הגשת התלונה וקיום החקירה - הופסק המירוץ גם לעניןן של "עבירות הרישום".

כידוע, אחד הטעמים המרכזיים העומדים בבסיס הוראת ההתיישנות במישור הפלילי הוא, שהגשת אישום תקופה ממושכת לאחר ביצועה של עבירה מקשה על הנאשם לאסוף את הראיות הדרושות לו להגנתו. טעם זה, מאבד את כוחו במקום שבו "מוזהר" הנאשם, על ידי קיומה של חקירה משטרתית, כי עליו להיות מוכן להתגונן בפני כל עבירה "הקשורה" בפרשה נושא החקירה.

במקרה דנן, קשורה פרשת רישום המטוס במירשם האזרחי, קשר ענייני הדוק למסכת הארועים הכוללת שהסתיימה בתלונה על "גניבת המטוס"; ועל כן הפסיקה החקירה המשטרתית שקוימה בעקבות התלונה על גניבת המטוס, את מירוץ ההתיישנות גם לעניןן של "עבירות הרישום", המהוות, עניינית, חלק אינטגרלי של מסכת הגניבה.

אשר על כן הטענה נדחית. ג. אשר לתשתית הראייתית העומדת בבסיס ההרשעה ב"עבירות הרישום", דומה שלא יכולה להיות מחלוקת, שבאו בפני בית המשפט ראיות מספיקות לביסוס הקביעה, שהמערער העלים במכוון מרשם כלי הטיס שהמטוס נבנה על ידו מגרוטאות של חיל האויר; ושברוך זו השיג המערער "טובת הנאה", שבאה לכלל ביטוי בהקלת הליך הרישום. בכך,

היפר המערער, ביודעין ובמכוון, את ההוראות שבחוק הטיס ובתקנות הנ"ל המחייבות מסירת מלוא הפרטים הנכונים בהליכי הרישום; ובדין הרשיע בית המשפט את המערער בעבירות אלו.

ד. לעומת זאת, לא מצאתי אחיזה להרשעה בעבירת הזיוף: ככל שההרשעה מתייחסת לזיוף מכתבו של רגיינה - אין בראיות התביעה תשתית ראייתית מספקת לביסוסה; ואילו אם מתייחסת ההרשעה למילוי טפסי הרישום בפרטים כוזבים - הרי שאין בכך כדי להוות זיוף, באשר מסמכים אלה אינם דוברים שקר על עצמם.

.13

הערעור: האישום הראשון - סיכום א. לנוכח הקביעה שיש לראות את המערער - מכוח הספק בדבר משמעות ה"הסכמה" שהתגבשה בינו לבין תא"ל כהן - כמי שלא נתקיימה אצלו מודעות לכך, שהוא מוכר מטוס לא לו, נשמט הבסיס מתחת להרשעה בעבירות הגניבה והמרמה שיוחסו לו באישום הראשון לכתב האישום, ויש לזכותו מהן.

ב. לנוכח דחיית טענת ההתיישנות והטענות כנגד קיומה של תשתית ראייתית מספקת לביסוס העבירות לפי חוק הטיס ותקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם) - יש לאשר את ההרשעה בעבירות אלו; ולנוכח העדר ראיות מספיקות להוכחת זיוף המכתב של רגיינה או טפסי הרישום - יזוכה המערער מן ההרשעה בהקשר זה.

.14

הערעור: האישום השני - סיכום א. השאלה הדורשת הכרעה בענין זה היא: האם המערער הציג את עסקת החליפין שהציע למושב, כהצעה מטעם ועבור המוזיאון; ואם נקט במצג כוזב זה על מנת להניע את המושב לקבל את ההצעה.

ב. בית המשפט המחוזי נתן אמון מלא בגירסתו הברורה והבהירה של גולדמן, ודחה כבלתי מהימנה את גירסתו העמומה של המערער; ואנכי לא מצאתי עילה להתערב בהכרעתו זו של בית המשפט המחוזי.

ג. במצב דברים זה, בדין מצא בית המשפט המחוזי את המערער אשם בנסיון לקבל מהמושב את גוף המוסטנג בטענה כוזבת כי הוא פועל מטעם ולמען מוזיאון חיל האוויר; ואין נפקא מינה, שהוא הציע למושב תמורה סבירה עבור גוף המטוס.

15. הערעור: גזר הדין 1. העונש הכולל שנגזר על המערער בתיק זה נקבע, במידה רבה, על פי חומרתה המיוחדת של עבירת הגניבה על ידי מורשה, בה הורשע על פי האישום הראשון; ועם ביטול ההרשעה בעבירה האמורה - ובעבירת המרמה הנלוות אליה - נשמט הבסיס מתחת לעונש זה.

2. במצב דברים זה, יש לחזור ולבחון מהו העונש ההולם את שני המעשים שבגינם נותרה ההרשעה על כנה, והם: "עבירות הרישום" - לפי סעיף 1(25) לחוק הטיס ותקנה 6 בזיקה לתקנה 12 לתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם) - על פי האישום הראשון; ועבירת הנסיון לקבל דבר במרמה לפי הסעיפים 15-33 לחוק העונשין, על פי האישום השני.

3. בהתחשב בכך כי העבירות בהן הורשע המערער נעברו לפני למעלה מעשר שנים, כי "עבירות הרישום" נשאו אופי פורמלי ולא התייחסו לכושר הטיסה של המטוס וכי הנסיון לקבל דבר במרמה סוכל באיבו - הייתי גוזר על המערער בגינן עונש כולל של ששה חודשים מאסר, שיהיה כולו על תנאי; כשהתנאי הוא - שבמשך שלש שנים מהיום לא יעבור המערער עבירה מסוג פשע או אחת מן העבירות שבהן הורשע בתיק זה.

16.

סוף דבר לאור כל האמור לעיל הנני מציע לחברי הנכבדים כדלקמן: א. לזכות את המערער מעבירות הגניבה, המרמה והזיוף שיוחסו לו באישום הראשון. ב. לאשר את הרשעתו של המערער ב"עבירות הרישום" שיוחסו לו באישום הראשון; ובנסיון לקבל דבר במרמה שיוחס לו באישום השני.

ג. להטיל על המערער, בשל כל העבירות בהן הורשע, ששה חודשים מאסר על תנאי, כמפורט בפסקה 15 לעיל.

השופט א. מצא

אני מסכים.

השופט י. זמיר

אני מסכים.

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י. קדמי.

ניתן היום, יז' באייר תשנ"ה (17.5.95).