

1970 – פרשת רס"ן עמי

מאת: סגן תמיר חסון, תובע צבאי בפרקליטות אזור יהודה ושומרון, התביעה הצבאית

רס"ן עמי הואשם בגרימת מותו מתוך חוסר אחריות או פזיזות של טור' שמש, לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי, 1936 (להלן: "הפקודה"). בית הדין הצבאי זיכה את הנאשם מהמיוחס לו ועל כך ערערה התביעה. ערעור זה עוסק בשאלת אחריות המפקד וגבולותיה, כך למשל נבחן בו האם לקצין הייתה אחריות באירוע רק מפאת היותו הקצין הבכיר ביותר בשטח באותה עת. סקירה זו תביא את עיקרי הערעור ושאלותיו.

רקע עובדתי

ביום 25 ביולי 1969, ימי מלחמת ההתשה, התרחשה תאונה, שבעקבותיה הואשם קצין המבצעים סרן עמי (שבהמשך הועלה לדרגת רס"ן) בגרם מותו של חייל בתאונת מטוס.

ברקע לאישום עמדו העובדות הבאות; לאחר תקופה של מספר שבועות בה אנשי יחידתו של רס"ן עמי לא קיבלו חופשה, הוחלט להוציא כ-40 חיילים מהיחידה לחופשה. במטה חיל האוויר הורו על שליחת מטוס להובלתם, והוא הוזמן ע"י מפקד היחידה כדי להטיס את החיילים. ביחד עם מפקדם, נסעו אל שדה התעופה באמצעות שתי משאיות, כאשר סרן עמי נסע במשאית הראשונה.

שתי המשאיות הגיעו בסביבות השעה 20:00 אל הטרמינל וחנו בצריף הסמוך למיקומו של המטוס. המשאית השנייה חנתה קרוב יותר למטוס בעוד ששתייה חנו כ-150 – 200 מטרים מהמטוס. מהמתואר בפסק הדין, לא היה צוות שקיבל את הבאים למטוס. כמו כן, מפסק הדין עלה כי קצין תורן שהיה אמור להיות נוכח בשדה לא התייצב, עת שהחיילים היו אמורים לעלות למטוס.

מרגע שהמשאיות עצרו, החיילים מיהרו מהמשאיות ורצו לכיוון המטוס. משלא ידעו איפה הכניסה הפתוחה, אגפו אותו מכמה כיוונים ואף עברו מתחת לכנפו השמאלית. לאחר שכלל החיילים התקדמו לכניסתו הקדמית של המטוס, בעת שאגפו את הכנף הימנית, נפגע טור' שמש ממדחף המטוס אשר הפעיל מנועיו ומת כעבור זמן קצר.

ההליך המשפטי

התביעה הצבאית הגישה כתב אישום נגד רס"ן עמי, בו יוחסה לו עבירה של גרימת מוות מתוך חוסר זהירות או מתוך פזיזות. זאת, לפי סעיף 218 לפקודת החוק הפלילי:

"כל הגורם שלא בכוונה למיתנו של אדם אחר, מתוך חוסר זהירות או פזיזות או פחזנות שאין בהם כדי רשלנות פושעת, דינו – מאסר שלוש שנים."

להגנתו, טען רס"ן עמי מספר טענות, ובהן כי שמע את רעש מדחף המטוס רק בעת שירד מהמשאית. כמו כן, הוא מסר כי בשלב זה סבר שמדובר ברעש של הגנרטור אשר סיפק חשמל למטוס. רק בהתקרבו למטוס, הבחין רס"ן עמי כי מדובר ברעש שנבע ממנועי המטוס.

בהחלטת בית-הדין המחוזי במחוז שיפוט חיל האוויר, זוכה הקצין מהמיוחס לו בהסתמך על הקביעות הבאות.

הוכח שרס"ן עמי היה אחד מהחיילים שיצאו לחופשת השבת ביום המקרה, אך הוא לא יזם או ארגן אותה, וכל ההנחיות המנהלתיות הקשורות לנסיעה לשדה התעופה היו באחריותו של שלישי היחידה. נקבע כי האחריות על הסדר בשדה התעופה הייתה נתונה לקצין התורן של הבסיס, וברגע שמשלחת החיילים הגיעה לשדה, אחריותו של המפקד הועברה לקצין התורן. כפועל יוצא מכך, לא הוכח כי על רס"ן עמי הייתה מוטלת האחריות לדאוג להשלטת הסדר בשדה התעופה, לא מכוח תפקידו ביחידתו, וכאמור לא מכוח הנוהל הקיים.

בית הדין אף הסכים עם טענת התביעה הצבאית, כי הקצין אכן עונה להגדרת "מפקד" בחוק השיפוט הצבאי, אך יחד עם זאת, השופטים קבעו כי עובדה זו לא הפכה את רס"ן עמי לאחראי לכל מה שקדם לאירוע המוות, שכן במסגרת תפקידו הוא לא היה אחראי על ביצוע משימה בשדה התעופה. לשיטת בית הדין, המשיב בעת שהותו בשדה התעופה נחשב כאילו היה מחוץ למסגרת תפקידו ולא נשא באחריות כמפקד למתרחש במקום שלא היה תחת פיקודו הרגיל.

בית הדין הדגיש כי על מפקד לפעול מחוץ למסגרת תפקידו ולהתערב באירועים שאינם תחת פיקודו רק במקרים היוצאים מגדר הרגיל. נקבע, כי נוצר "חלל פיקודי" בין מועד הירידה מהמשאיות למועד העלייה למטוס. הובהר בפסק הדין, כי במצב המתואר פעולת הקצין אמנם הייתה מאוחרת, אך זאת שלא באשמתו, רס"ן עמי הספיק לפעול כדי לסמן לטייסים לכבות את מנועי המטוס, רק סמוך לקרות האסון, מרגע שהבין שמדובר ברעש ממנועי המטוס.

התביעה הצבאית ערערה על הזיכוי. במסגרת הערעור, טענה התביעה כי על כל חייל מוטלת החובה לשמור על "אחיו לנשק", ובמיוחד כאשר המשיב היה המפקד בעל הדרגה הגבוהה ביותר בשיירת החיילים אשר נסעו אל שדה התעופה. עוד נטען כי על המפקד הסביר היה לצפות את קרות המקרה בהינתן מצב הדברים בשדה התעופה; החיילים היו נתונים בסיכון, כאשר לא היה בנמצא מי שיוביל אותם אל המטוס, התאורה לא פעלה ודלתות המטוס היו סגורות.

אחד השופטים, אשר היה בדעת מיעוט, קיבל את טענות התביעה. לשיטתו, בנסיבות אליהן נקלע המשיב, כקצין סביר, חייב היה לראות מיד את האפשרות לסכנה הצפויה במקום, ובהתאם היה עליו לפעול על מנת למנוע כל אסון.

מנגד, דעת רוב השופטים הייתה, כי מרגע שהמשאיות הגיעו לשדה, לא נצפתה כל סכנה גלויה ולא היה דבר אשר יכול היה לעורר חשד אצל המשיב. רוב השופטים התרשמו כי המשיב פעל כנדרש מרגע שהבחין כי הרעש ששמע נבע ממנועי המטוס. על כן, ברוב דעות, בית-הדין הצבאי לערעורים דחה בסופו של דבר את ערעור התביעה הצבאית.



אילוסטרציה לדגמי מטוסי התובלה הישראליים בשנות השישים והשבעים
4X-FPX (098) Boeing 377M Stratocruiser of the Israeli Air Force
at London Gatwick airport, Ken Fielding, [Wikipedia](#)

חשיבות הפרשה

אירוע זה עוסק בגבולות אחריותו של מפקד ומצביע על פער, בין עמדת בתי-הדין לבין עמדת התביעה. את קביעות בתי-הדין יש לקרוא על רקע התקופה בו התרחשה הפרשה, בשני היבטים: האחד - מדובר בתקופה של הקפדה יתרה על המשמעת הצבאית ועל המסגרת הצבאית, ולכן נראה שבתי הדין לא ששו לקבוע שלקצין "זר" המגיע לשדה התעופה יש אחריות לנהלו מרגע שהוא נכנס אליו; השני – הייתה זו תקופה עתירת פעילות מבצעית, ושיעורים שנלמדו בקשר לגבולות אחריותם ותפקודם של מפקדים, בתקופה שבה צה"ל היה פרוס לאורך גבולות ארוכים ביותר ונדרש להילחם באופן פעיל עם אויבים שצרו על גבולותיו. אותם לוחמים ואנשי שדה היו בין שופטי בתי הדין, הביאו את ניסיונם וראייתם לאולם בית הדין, וביקשו ליישם את הדין בהתאם להבנתם לגבי צורת הניהול הנכונה של יחידות צה"ל באותה עת.

מדוע בחרתי בנושא?

פסק הדין מעורר שאלה מורכבת: עד כמה ניתן להרחיב את דוקטרינת אחריות המפקדים. ייתכן כי אילו עניין זה היה עומד לבחינה חוזרת בתקופה מאוחרת יותר, או אם היה מתרחש חלילה אירוע נוסף מסוג זה, קביעות בתי-הדין היו משתנות.

במקרה זה, רס"ן עמי לא היה מי שארגן את הנסיעה למטוס ולכן לא נשא באחריות המשפטית למותו של המנוח. מדובר בפסק דין מעניין ומעורר, המציב גבול לאחריותם של מפקדים, וראוי להשוותו לפסיקה הצבאית המאוחרת, שהרחיבה את תחומי אחריותם של מפקדים לשלום פיקודיהם. דומה שלשינוי היו מספר מקורות, בהם גם השינוי ביחס הציבורי, החברתי והמשפטי למקרי מוות מיותרים בצה"ל – ששיאו היה בסדרת התאונות שאירעה בצה"ל בשנות התשעים.