

# 1991 - הטעמים למערכת שיפוט ייחודית לעבירות תעבורה בצבא בראי פסיקתו של מאיר שמגר ברע"פ 2302/91 בעניינו של תא"ל שמעון נוה

מאת: סגן אנסטסיה יעקובסון, תובעת צבאית בפרקליטות תעבורה, התביעה הצבאית

לא אחת עולה השאלה, מדוע קיימת מערכת שיפוט נפרדת לחיילים שעברו עבירות תנועה? נשיא בית-המשפט העליון לשעבר מאיר שמגר ז"ל, עמד על כך עת דן בבקשת רשות ערעור על פסק דין של בית-הדין הצבאי לערעורים בעניינו של קצין בכיר, תת-אלוף שמעון נוה. לגישתו, ההצדקה לקיומה של מערכת שיפוט צבאית ייחודית לעבירות תנועה, בנפרד מבתי-המשפט האזרחיים, טמונה בתנאים ובצרכים הייחודיים של השירות הצבאי.

## רקע עובדתי

חשיבות קיומה של מערכת שיפוט נפרדת לעבירות תנועה של חיילי צה"ל הוכרה כבר בראשית ימיו של צה"ל, על ידי התובע הכללי הראשי סא"ל אברהם גורלי. בתי-הדין לעבירות תנועה, שהוסמכו לדון כל חייל ללא הבדל דרגה על כל עבירת תנועה שנעברה בכל מקום שהוא, הוקמו לראשונה מכוח תקנות שעת חירום (עבירות תנועה - דין חיילים), תש"ט-1949.

בשנת 1975, הוחלפו התקנות בהסדר שנקבע בתיקון מספר 8 לחוק השיפוט הצבאי, תשט"ו-1955, כך ששיפוט עבירות התנועה עבר לבתי-הדין הצבאיים הפועלים על פי החוק. החוק יצר מנגנון ייחודי לאכיפת עבירות תעבורה בצבא, שנבדל מהמנגנון הקיים במערכת האזרחית.

ייחוד זה הוא מוסדי, הליכי ועונשי כאחד: **מוסדי** – אכיפה על ידי המשטרה הצבאית, העמדה לדן על ידי תובעים צבאיים ושיפוט בבית-דין צבאי; **הליכי** – אכיפה בדרך של דין משמעתי או העמדה לדן בבית-דין צבאי; **ועונשי** – הטלת עונשי פסילת רישיונות נהיגה אזרחיים וצבאיים ככלי הרתעתי, לצד רכיבי ענישה ייחודיים למערכת הצבאית, כגון פגיעה בדרגתו הצבאית של החייל.

סרשנות	תוספת
1. (א) בתקנות אלה – "חוק השיפוט הצבאי" – חוק השיפוט הצבאי, תשט"ו-1955; <sup>3</sup> "חייל" – כמשמעותו בסעיף 1 לחוק השיפוט הצבאי, או אדם שאותו חוק חל עליו על פי פסקאות (2) ו-(3) לסעיף 8 שבו; "עבירת תנועה" –	(1) עבירה לפי פקודת התעבורה <sup>4</sup> , או לפי תקנות שהותקנו על פיה, או לפי חוק אחר הנוגע להנפשה בדרכים, שחייל יכול להיתכב עליה בבית דין צבאי על פי הסעיפים 14 או 15 לחוק השיפוט הצבאי; (2) עבירה לפי סעיף 133 לחוק השיפוט הצבאי, שנעברה על ידי אי-קיום הוראה מהפקודות המגורות באותו סעיף, או על ידי התרשלות בקיומה, והכל במידה שההוראה נוגעת לכלי רכב או להסדר התחבורה הצבאית או להנעת בדרכים.
2. יוקמו בצבא בתי זיין לעבירות תנועה.	(ב) בתקנות אלה תהיה לכל מונח המשמעות שגוינתה לו בחוק השיפוט הצבאי, אם אין משמעות אחרת גובעת מגוסת הכתוב. בתי דין לעבירות תנועה

בתמונה: תקנות שעת חירום (עבירות תנועה - דין חיילים), תש"ט-1949

## ההליך המשפטי

אחד מפסקי הדין העקרוניים שדנו בחשיבות הקמת מערכת שיפוט ייחודית לעבירות תעבורה בצבא, הוא פסק דינו של נשיא בית-המשפט העליון דאז, מאיר שמגר, בעניינו של **תת-אלוף שמעון נוה**.

בלב ההליך עמדה הרשעתו בבית-דין צבאי של קצין בכיר, בשורה של עבירות תנועה: אי-ציות לתמרור אור אדום ברמזור מיום 5 במאי 1989, אי-מתן זכות קדימה בצומת ביום 19 במארכ 1990 באירוע שהסתיים בתאונה עם רכב אחר ואי-קיום חובתו של עובר דרך באירוע שבו הקצין הבכיר סטה מנתיב נסיעתו והתנגש עם רכבו הצבאי בקיר בטון.

בית-הדין הצבאי המיוחד, שדן בין היתר בעניינם של קצינים בכירים, הטיל על הקצין עונש של תשלום קנס ופיצויים בלבד. התובע הצבאי הראשי ערער על קולת העונש בטענה כי ראוי היה אף לפסול את רישיון הנהיגה של הקצין נוכח הרשעותיו הקודמות, בגינן הוטלו עליו בעבר עונשי פסילת רישיונות נהיגה על תנאי.

בית-הדין הצבאי לערעורים הותיר את החיובים הכספיים על כנם, אך החליט "להקל במידה המרבית בעונשי הפסילה בפועל המתחייבים תוך מתן הדגש לאופי התפקיד אותו ממלא המשיב ורמת הכוונות הנדרשת ממנו".

התובע הצבאי הראשי באותה עת, אל"ם מנחם פינקלשטיין (לימים הפרקליט הצבאי הראשי), הגיש בקשת רשות ערעור פלילי (רע"פ) לבית-המשפט העליון. בבקשה נטען, כי פסק הדין הצביע על גישה כללית שגויה לענישתם של בעלי דרגה אשר הורשעו בעבירות תנועה.

בקשת רשות הערעור אומנם נדחתה ועונשו של תת-אלוף נוה לא שונה, אך בפסק דינו, בית המשפט העליון פירט את הקווים המנחים של מדיניות השיפוט הרצויה בעבירות תעבורה בצבא וקבע את העקרונות המנחים את מדיניותה של הפרקליטות הצבאית בכל הנוגע להליכי תעבורה עד היום.

הנשיא שמגר, שישב בהליך זה כשופט יחיד, העיר הערה בשולי הדברים, כי דעתו היא שבמקרה של תת-אלוף נוה ננקטה אמת-מידה מקלה מדי בענישה. ואולם, הוא סבר שאין מקום למתן רשות ערעור במקרה זה, משום שהיה מדובר "במקרה ראשון מסוגו", ויש להניח כי הקווים המנחים שהונחו בפסק הדין יהיו לנגד עיניהם של מי שיעסקו בשפיטתן של עבירות תנועה בצה"ל בעתיד.

## חשיבות הפרשה

לפסק הדין בפרשת **תת-אלוף נוה** חשיבות רבה, בכל הנוגע להכוונת מדיניות האכיפה בקשר לעבירות תנועה. בפסק הדין. פסק הדין פותח את התייחסותו למסגרת אכיפתן של עבירות תנועה בצה"ל במילים הבאות:

### קיומו של בית הדין

הצבאי לעבירות תנועה, כנפרד מבתי המשפט לתעבורה ובמקביל להם, נובע כיום מן הצורך בהפעלה החלטית ורצופה של אמצעים שיפוטיים לגבי עבירות התנועה המבוצעות במסגרת הצבאית ומתוך הכרה בכך שכתנאי הצבא המיוחדים דרושות הכרה והבנה מיוחדות של נתוני הרקע העובדתיים, אשר יכולות להיות נתלתו של שופט צבאי אך אשר ייתכן שיחסרו לשופט אזרחי, הדין בענייני תעבורה כלליים.

שיקול חשיבות התמחותו של השופט בעבירות תנועה שנעברו בזיקה צבאית, כפי שהדגיש אותו הנשיא שמגר, היה בשורשה של ההחלטה על הקמת בתי-הדין הצבאיים לתעבורה ומלווה את עשייתה של התביעה הצבאית גם בעת הנוכחית.

זאת, לצד טעמים נוספים לקיומה של מערכת שיפוט ייחודית לעבירות תנועה הנעברות על ידי חיילים. נעמוד עתה על טעמים אלה.

אחד הטעמים המרכזיים לאכיפת הדין השונה בצבא של עבירות תעבורה הוא **המחויבות המוגברת של הצבא לשמירה על חיי אדם**. צה"ל חרט על דגלו כערך יסוד ברוח צה"ל את השמירה על חיי אדם. צה"ל מנחיל לחייליו, הן בדרך של חינוך והסברה והן בדרך של אכיפה בלתי מתפשרת, כי חובתו של כל חייל לפעול לשמירה על חיי זולתו. כך מקודשות בצה"ל הוראות הבטיחות בתחומים השונים, וכך נלחם צה"ל בנגע תאונות הדרכים, הקוטלות חיי אדם במספרים מבהילים מדי שנה. עבירות תעבורה מסכנות חיי אדם, ועל כן מחויב צה"ל באכיפתן – הן כחלק ממחויבותו לשמירת שלומם של חייליו והן כחלק ממחויבותו לשמור על שלומם של אזרחי המדינה המשתמשים בדרך.

הטעם השני, אך לא פחות חשוב, הוא **דרישות המשמעת הצבאית**, שהרי כלי הרכב הצבאיים הם רכוש צבאי והופקדו בידי חיילים לצורך תפקידם הצבאי. מכאן נובעת הדרישה כי חיילים ינהגו ברכב הצבאי בכל עת תוך הקפדה דווקנית על החוק ועל פקודות הצבא, בניגוד לאזרח שנוהג ברכבו הפרטי והמוגבל רק על ידי הדין הכללי.

חייל שעובר עבירות תנועה ברכב צבאי פוגע פגיעה ממשית במשמעת הצבא ובזמינותם של כלי רכב לנסיעות הכרוכות במילוי משימות הצבא, ועל כך עמד לא אחת בית-הדין הצבאי לערעורים, בעת שדן בצורך בהרתעה מוגברת בצבא:

**"...כבר אמרנו פעמים רבות כי שפיטתה של עבירת התעבורה במסגרת הצבא שונה לחלוטין משפיטתה של אותה עבירה במסגרת אזרחית. במסגרת הצבאית נדרש ציות ברמה גבוהה יותר ולו רק במסגרת הצבאית הדרושה והמשמעת בצבא. בעניינים דומים אף אמרנו בבית דין זה כי ראוי להוסיף לקנס המוטל בגין העבירה גם עונש הרתעתי נוסף. זו מדיניות ראויה שיש לאמצה." (ע"ת 65/06 התצ"ר נ' סמ"ר לנדאו)**

כמובן, מעבר להיות הרכב שבו נעברה העבירה רכב צבאי, פגיעה נוספת במשמעת הצבא מתרחשת עת העבירה נעשית בתוך בסיס צבאי או לעיני חיילים אחרים.

בנוסף, ייחודיות הצבא באה לידי ביטוי גם בקיומה של **מערכת בטיחות כוללת**, אשר נועדה לשמור על הבטיחות בדרכים בצה"ל, ולא תוכל להתקיים ללא מרכיב האכיפה של עבירות התעבורה. כך, ישנו מערך של קציני רכב ובטיחות ביחידות, האמונים על חינוך והדרכה; קיימות פקודות הדורשות ביצוע ריענוני נהיגה; צה"ל מקיים הכשרות מיוחדות לנהיגה ומעניק רישיונות נהיגה ייחודיים; פקודות הצבא דורשות טרם יציאה לכל משימת נהיגה תדרוך בדבר חשיבות השמירה על חוקי התנועה והבטיחות בדרכים; הפקודות מסדירות את שעות השינה של חיילים בטרם יציאה למשימות נהיגה, את אופן שילוח המשימה והבדיקות הנדרשות. כל זאת כדי לספק מערכת תומכת, המלמדת ומכשירה נהגים לשמירה על הבטיחות בדרכים. לכן, נכון לצפות מנהגים צבאיים, המצויים במערכת המקפידה הקפדה יתירה על שמירת הבטיחות בדרכים, כי ינקטו מידת זהירות גבוהה, וכי תוטל עליהם אחריות מוגברת בעת נהיגתם. כך מנחיל צה"ל נורמות נהיגה נכונות, בייחוד לנהגים צעירים.

כמו כן, לא ניתן להתעלם מכך, שבעבירות תעבורה שנעברות על ידי חיילים בזיקה לשירות הצבאי, עלולה להיגרם פגיעה בתדמית צה"ל ובאמון הציבור בו. לתאונות דרכים בצבא שבהן מעורבים חיילים, ובפרט לתאונות ברכב צבאי, יש הד רב בקרב כלל אזרחי המדינה. על כן, הדרישה מחייל להתנהגות תעבורתית זהירה ובטיחותית צריכה להיות קפדנית יותר מהדרישה מאזרח הנוהג ברכב פרטי. משנה פגיעה יש כאשר העבירה נעברת על ידי מפקד בצבא - שעליו לשמש דוגמה אישית ומודל לחיקוי לחייליו.

הנשיא שמגר עמד על כך בעניין תת-אלוף נוה, בצינו כי "נושא תפקיד בכיר, המסתבך באופן חוזר ונשנה בעבירות תנועה, לרבות בתאונות, איננו רק בגדר עבריין מן השורה, ככל נהג, אלא גם משמש דוגמה רעה לחיילים אחרים".

מעבר לכל האמור לעיל יש לציין את הסיכון המוגבר בקרב נהגים צבאיים, הנובע מהעובדה כי חלק ניכר מהחיילים הם נהגים צעירים וחדשים שהוכשרו עם גיוסם לנהיגה. הם מבצעים משימות נהיגה רבות במסגרת התפקיד הצבאי ומשתמשים לעיתים בכלי רכב כבדים ובכלי רכב ייחודיים ומסוכנים. כל אלה מגבירים את הסיכון להתרחשותן של תאונות דרכים. סיכון מוגבר זה מטיל על צה"ל חובה לצמצם באופן אקטיבי את התרחשותן של תאונות. אכיפת הדין היא כלי אפקטיבי במשימה זו.

הטעמים המפורטים לעיל יכולים ללמד מהי החשיבות במתן הדעת והמשקל להיבט הצבאי של עבירות התנועה, בנוסף לסיכון הכרוך בעבירות תנועה כשלעצמן. הנשיא מאיר שמגר ציין בעניין תת-אלוף נוה, כי התנאים והצרכים המיוחדים של השירות הצבאי צריכים להיות מגולמים גם בעונש הראוי לעבריין.

כך, לא הרי חייל בשירות חובה כהרי חייל בשירות קבע לעניין שיעור הקנסות שיוטלו עליהם. כך גם לעניין הצורך בהחמרת הדין כלפי חיילים שעוברים עבירות תנועה, שכן "אין צורך לומר, שהשיפוט הצבאי המיוחד לעבירות תנועה לא נועד כדי ליצור רמת ענישה מקלה".

בתוך כך חזר והדגיש שמגר כי אין להגיע למסקנה מוטעית, לפיה דרגה בכירה או תפקיד בכירים יזכו להקלות בשל מעמדם או אופיו של תפקידם הצבאי; התפקיד או הדרגה אינם יוצרים "מעין חיסיון מפני הטלת עונשים מסוגים מוגדרים, כגון פסילה".

כאמור, הענישה בעניינו של תת-אלוף נוה לא שונתה, אך מסריו של בית המשפט העליון הוטמעו בפסיקתם של בתי-הדין הצבאיים בהליכים מאוחרים יותר.

### **מדוע בחרתי בנושא?**

אני משמשת בתפקיד תובעת צבאית בפרקליטות תעבורה. בתפקידי זה אני מטפלת במקרים רבים של עבירות תנועה ותאונות דרכים שעברו חיילים מכל יחידות הצבא ובכל הדרגות.

בחינת האירועים, החלטה על הגשת כתבי אישום לבית-הדין הצבאי לתעבורה, ובהמשך - הבאת הטיעונים בבית-הדין לעניין הוכחת האשמה והטלת העונש הראוי, לימדו אותי עד כמה חשובים ההיבטים הצבאיים הייחודיים בעבירות התעבורה. טענותינו המועלות כיום, הן בבחינת המשך ישיר לפסיקתו של הנשיא שמגר בפרשת תת-אלוף נוה.

להרחבה בנושא, ראו את המקורות הבאים:

- חוק השיפוט הצבאי (תיקון מס' 8), תשל"ה-1975;
- תקנות שעת חירום (עבירות תנועה - דין חיילים), תש"ט-1949;
- רע"פ 2302/91 התובע הצבאי הראשי נ' תא"ל שמעון נוה פ"ד מה(5) 479 (1991);
- ע"ת/65/06 התצ"ר נ' סמ"ר לנדאו (פורסם במאגר "נבו", 25 בינואר 2007);
- ע"ת/13/14 התצ"ר נ' רס"ן שמכה (לא פורסם);
- ע"ת/33/14 התצ"ר נ' סא"ל הרפז (פורסם במאגר "נבו", 16 בדצמבר 2014);
- ע"מ/76/16 התצ"ר נ' טור' אזאווילוס (לא פורסם);
- צבי ענבר מאזניים וחרב: יסודות המשפט הצבאי בישראל 366 - 374 (2005).