

1984 – פרשת תאונת המשאית בצומת נחשון

מאת: סגן יסמין קוזלי, תובעת צבאית בפרקליטות אזור יהודה ושומרון, התביעה הצבאית

נהג משאית צבאי בדרגת רב"ט נשלח להסיע חיילים, וזאת לאחר שנהג 20 שעות ונח לשעות ספורות בלבד (בין שעה לשלוש שעות). לאחר שמשימתו בוטלה, בדרכו חזרה ליחידה, נרדם, הנהג וגרם לתאונת דרכים קטלנית שהביאה למותם של שלושה נוסעיו של טנדר אזרחי ולפציעתם של עוד שלושה. בפסק דין בערעור שהגיש החייל על הרשעתו בגין גרימת מותם של המנוחים, נדונה השאלה, האם חובת הציות של החייל לפקודה לנהוג, חרף אי-כשירותו לנהיגה, פוטרת אותו מאחריות לתאונה שגרם.

<u>ע' 133/84</u>	<u>ב ל מ " ס</u>
<u>בכית הדין הצבאי לערעורים</u>	
אל"מ	ברק אהרון - אב"ד
אל"מ	רביד אביגדור - שופט
אל"מ	קורות ברוך - שופט
כפני השופטים:	
בענין:	3390770 רב"ט אסולין מיכאל - המערער (ע"י ב"כ עו"ד גזית רון)
נ ג ד	
התובע	הצבאי הראשי - המשיב (ע"י ב"כ סא"ל יעל קלוגמן)
<u>פסק - דין</u>	

כותרת פסק הדין בפרשה

רקע עובדתי

בליל ה-29 באוקטובר 1982, בסוף מסע רגלי מפרך, אוטובוסים שהיו אמורים להסיע יחידת חיילים בחזרה לבסיסם, טרם הגיעו לנקודת האיסוף. החליט קצין בדרגת סרן, לא להמתין עוד לאוטובוסים, בשל עייפותם של החיילים שהתאמנו ותנאי מזג האוויר הקשים ששררו באותה עת. הוא החליט להסיע את החיילים לבסיס ברכב היחידה. הפקודה הועברה לקצין זוטר יותר בדרגת סגן, והלה פנה בשעת לילה לנהג היחידה, חייל בדרגת רב"ט, העיר אותו משנתו והורה לו להסיע את החיילים במשאית צבאית.

הנהג מסר למפקדו שהוא עייף וסובל ממחסור בשעות שינה, שכן נהג במשך כ-20 שעות בנסיעות שכללו העמסה ופריקה של מטען. בקשתו להימנע ממשימת הנהיגה נדחתה, וניתנה לו הוראה לצאת לדרך.

הנהג יצא לדרכו, סמוך לשעה 3:00 בלילה, במטרה להגיע לנקודת האיסוף. אחד מחיילי היחידה, ישב לצדו בתא הנהג של המשאית. בסמוך לשעה 04:15, המשאית הגיעה לנקודת האיסוף. במפתיע, באותו הזמן הגיעו לנקודת האיסוף גם האוטובוסים, שהיו אמורים לאסוף את החיילים מלכתחילה.



באותה עת הגיע גם הקצין הזוטר הגיע לנקודת האיסוף, שם פגש בנהג ושאל אותו לשלומו. הנהג השיב כי הכול כשורה ואף הזמין את הקצין לנסוע עמו לבסיס. הקצין הזהיר את הנהג, לפני הנסיעה, לנסוע בזהירות, ואף הזהירו שלא להירדם בזמן הנסיעה. לאחר מכן יצאה המשאית לדרכה; הנהג לווה בחייל שישב לצידו והגיע עימו, וזה ישן רוב הנסיעה.

כאשר הגיע הנהג לצומת "נחשוף", הוא נרדם, והמשאית המשיכה לנוע לתוך הצומת, מבלי לעצור נוכח תמרור "עצור" שהיה מוצב בנתיב תנועתה. במרכז הצומת התנגשה המשאית בטנדר אזרחי מסוג "פיזיו". כתוצאה מהתאונה נגרם מותם של שלושה מנוסעי הטנדר, תושבי כפר צורף בהר-חברון, ושלושה נוספים מנוסעיו נפצעו. עקב התאונה התהפכה המשאית.

קטע מתוך כתבה בעיתון "מעריב" בקשר לתאונה (31 באוקטובר 1982)

ההליך המשפטי

בעקבות התאונה המצערת הגישה התביעה הצבאית כתב אישום כנגד הנהג, באשמת גרימת מוות בהתרשלות תוך כדי שימוש ברכב, ואי קיום חובתו של עובר-דרך בדיני התעבורה. גם נגד הקצין בדרגת סרן הוגש כתב אישום נפרד בקשר לאחריותו הפיקודית לתאונה. ההליכים התנהלו בנפרד זה מזה.

בתום ההליך הפלילי, הורשע הנהג בבית הדין הצבאי המחוזי. עקב הרשעתו, נגזרו עליו שישה חודשי מאסר, מהם חודשיים לנשיאה בפועל. כחלק מהעונש, הנהג גם נפסל מלהחזיק רישיון נהיגה לתקופה של שנתיים בפועל.

סניגוריו של הנהג הגישו ערעור לבית הדין הצבאי לערעורים, תוך ניסיון לבסס את קו ההגנה על שני טיעונים מרכזיים: ראשית, מתוקף הגנת הצידוק, בשל כך שהמעשה בוצע תוך ציות של הנהג להוראת מפקדו; לגישת המערער, הואיל ופקודה זו לא הייתה "בלתי חוקית בעליל", הרי שאין

לראותו כמי שנושא באחריות פלילית למעשיו או למחדליו; **שנית**, נוכח מידת עייפותו של הנהג, בשל תעסוקה רבה ומחסור בשינה, הוא לא יכול היה לשקול ולהבין את מעשיו או לצפות את הסיכון על פי אמות המידה הרגילות והמקובלות בעניין זה.

בית הדין הצבאי לערעורים, בהרכב שבראשו ישב השופט אהרן ברק, לימים נשיא בית המשפט העליון, דחה את הערעור במלואו.

השופטים קבעו, שהעובדות והנסיבות מלמדות על כך שהנהג לא נקט אמצעים סבירים שניתן היה לנקוט, כדי למנוע את התאונה. היה עליו לצפות את הסיכון הטמון בהמשך נסיעתו, להימנע מהמשך הנסיעה ולנוח, דבר שהתאפשר בנקודת האיסוף. בנוסף, הנהג גם יכול היה להיעזר בחייל הנוסף שהיה עמו בתא הנהג, ולהעירו כדי לשמור עליו ועל המשאית בזמן שהוא נח, כדי להמשיך בנסיעתו. כך נקבע, שעייפותו של הנהג לא הייתה להפתעה, כי אם עייפות מתמשכת, והוא לא נקט אמצעי זהירות שהיו מחויבי-המציאות לפני המשך הנסיעה. בכך נוצרו התנאים לקרות התאונה.

בית הדין הצבאי לערעורים דחה גם את טענת הצידוק עקב הציות לפקודה שקיבל הנהג, וקבע כי טענה זו חסרה תשתית עובדתית. הובהר, שפקודת הנסיעה הייתה מפורשת: אך ורק להסיע את החיילים לבסיס; משהגיעה המשאית לנקודת האיסוף ולא נדרש היה להסיע את החיילים - שכן החיילים נסעו באמצעי תחבורה אחר, לא רבצה עוד פקודה על כתפיו של הנהג. נקבע, שאיש לא מנע מהנהג לפעול כפי שימצא לנכון, על מנת לשוב לבסיס בביטחה.

בית הדין הצבאי לערעורים הרחיב וקבע, משום כך, שהפקודה שניתנה לנהג לא יכולה הייתה לפטור אותו מחובותיו כנהג, לא בשלב הראשון של הנסיעה ולא לאחר מכן.

סוף דבר, נקבע כי התאונה התרחשה בשל נהיגה בחוסר זהירות, בניגוד להוראות הדין, וכי גם אם הייתה פקודה שחייבה את נהיגת המשאית בחזרה לבסיס, היה על הנהג להפעיל שיקול דעת: "הציות לפקודה אין משמעו ציות עיוור ללא הפעלת שיקול דעת".

חשיבות הפרשה

בראייתי, חשיבות הפרשה נגזרת מתוקף קביעתו העקרונית של בית הדין הצבאי לערעורים בפסק הדין, בנוגע לשיקול הדעת המצופה מחיילי צה"ל. שופטי בית הדין ביקשו להדגיש את אחריותו האישית של כל חייל למעשיו, תוך בחינת היחס לחובת הציות לפקודות, לבין חובת הזהירות של החייל, בעניינים בטיחותיים כבעניינים אחרים הקשורים בשמירת חיי אדם.

שיקול-דעת זה מתחייב מסיבות ערכיות ומחובת הצבא לשמור על חיי אדם, ומחייב בפני עצמו הערכה מתמדת של דילמות, עירנות וביקורת מתמדת של כל חייל על פעולותיו ועל השימוש בסמכויותיו ובאמצעים שהועמדו לרשותו.

בפסק הדין הוצב גבול, והובהרה בפעם נוספת חובת הזהירות המוגברת של חיילים העושים שימוש בכלי רכב ונוסעים בדרכים.

מדוע בחרתי בנושא?

בתפקידי בפרקליטות אזור יהודה ושומרון אני מופיעה באופן יום-יומי ובזמן אמת, בהליכים משפטיים בהם אני משמשת תובעת בבית המשפט הצבאי.

פסק הדין בפרשת תאונת המשאית בצומת נחשון הוא החלטה שיפוטית חשובה, במספר רמות – הן בהבהרת חובת הזהירות בדרכים וההקפדה על כללי הבטיחות בעת שימוש בכלי רכב; הן בהבהרת החובה הקריטית להפעיל שיקול דעת, גם נוכח פקודה צבאית, שנתן גורם צבאי שהוסמך לכך.

לימוד פסק הדין עורר בי עניין, כקצינה בצה"ל, השותפה גם בעצמה וכמפקדת, למאבק בתופעת תאונות הדרכים בכל דרך אפשרית; מצאתי את פסק הדין חשוב גם בבחינה משפטית, למקרא דברי בית הדין, המאירים בזווית נוספת את האתגר שבמציאת האיזון שבין אכיפת ציות ומשמעת ללא סייג, לבין מתן שיקול-דעת רחב יתר-על-המידה בקיום פקודות.

להרחבה בנושא, ראו את המקורות הבאים:

- ע/133/84 רב"ט מ"א נ' התצ"ר, פד"ץ 129 (1984);
- ע/42/08 התצ"ר נ' רב"ט צורף (26.10.2008, פורסם בנבו).