

## 1982 - ע/353/82 סמל (מיל') ברוכי וסג"ם גברא נ' התצ"ר - על הגנת הצידוק בעת נהיגה ברכב

מאת:

סגן מתן גולן, תובע בפרקליטות תעבורה, התביעה הצבאית

רס"ן בלה גלפנד, ראש תחום תעבורה, התביעה הצבאית

בשנת 1982 דן בית הדין הצבאי לערעורים באירוע מצער בו נהרג חייל אשר ישב ברכב צבאי שנגרר על ידי רכב אחר, בעת שלא היו מותקנות ברכב חגורות בטיחות, כשהוא ישוב על מושב מאולתר. במהלך הנסיעה, כאשר ניער החייל המנוח את מעילו מחוץ לרכב, הוא נפל ממנו ונחבל בראשו. החבלות שספג הובילו למותו. בעקבות התאונה הועמדו לדין נהג הרכב הנגרר וקצין שנכח במקום. במהלך המשפט, טען הנהג להגנת הצידוק, לפיה הנסיעה אושרה על ידי מפקדו והוא פעל לאור הוראותיו, ומשכך לא הקפיד לגבי תקינות הרכב. בית הדין הצבאי לערעורים דחה את טענתו וקבע, כי מתן פקודה לנהוג ברכב באופן רשלני, שאינו מקיים את הוראות הבטיחות, לא תוכל לשמש הגנה בדין.

### רקע עובדתי



סמל נח אפרים ז"ל (המנוח) מצד ימין  
(מתוך האתר תיכון "ראשונים")

בליל ה-16 בנובמבר 1981 נערך סיור בט"ש על-ידי כוח שמנה מספר גיפיים בסיני. באחד מהגיפיים נהג סמל (מיל') יוסף ברוכי, אשר באותה עת היה בשירות מילואים פעיל. במהלך הסיור אירעה תקלה טכנית במנוע הרכב. במקום הגיעה משאית צבאית כדי לסייע בגרירת הרכב, אך הניסיון לחלצו לא צלח.

למחרת נשלח למקום נגמ"ש, בו נהג סג"ם אודי גברא כדי להשלים את החילוץ והגרירה של הרכב והמשאית, שנתקעה אף היא. שני כלי הרכב חולצו מהמקום והועברו לדרך סלולה בה היה ניתן להמשיך בנהיגה. הרכב שבו נהג סמל (מיל')

ברוכי נקשר לגיפ אחר שגרר אותו. ליד סמל (מיל') ברוכי נסע, על גבי מזרון ומבלי שהמושב היה מחובר לבסיסו, סמל נח אפרים ז"ל. איש לא מנע מאפרים ז"ל לשבת לצד סמל (מיל') ברוכי, על אף האיסור להסיע נוסעים ברכב נגרר. ברכב הנגרר לא היו מותקנות "חגורות צד", הוא היה חסר גג וללא כיסוי ברזנט.

במהלך הנסיעה, סמל אפרים ז"ל נטל את מעילו והחל לנערו מחוץ לרכב. בתוך כך, אפרים גם הוציא את רגלו הימנית אל מחוץ הרכב, וככל הנראה עקב כך איבד שיווי משקלו ונפל. במהלך האירוע, ראשו של אפרים ז"ל נחבט באחד מגלגלי הרכב. כתוצאה מחבלותיו, אפרים ז"ל נפטר.

## ההליך המשפטי

סמל (מיל') ברוכי וסג"ם גברא הועמדו לדין בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. טענת התביעה הייתה שסמל (מיל') ברוכי נהג ברכב ללא אביזרי הבטיחות הדרושים, ובניגוד לפקודות הצבא; לא מנע מסמל אפרים ז"ל לשבת לצידו; לא וידא את תקינות המושב; ונהג ללא זהירות וללא תשומת לב מספקת. אשר לסג"ם גברא, נטען, כי האחרון התרשל כמי שהיה "הגורם הבכיר בשטח" ולכן נדרש היה להיות אחראי למשמעת פקודיו ולאופן גרירת הרכב לבסיס.

במסגרת ההליך המשפטי, טען **סמל (מיל') ברוכי**, בין היתר, כי עומדת לו הגנת הצידוק. לפי הגנה זו, שמוסדרת כיום בסעיף 34(ג) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, לא יישא אדם באחריות פלילית אם פעל בהתאם לצו של רשות מוסמכת לה היה חייב לציית על פי דין, זולת אם הצו הוא בעליל שלא כדין. סמל (מיל') ברוכי טען, כי פעל לפי הוראה שניתנה לו לנהוג ברכב, שנעדר אביזרי בטיחות, ולכן עומדת לו ההגנה.

לאחר שהורשעו השניים בבית הדין המחוזי, במחוז הדרום, הם ערערו על פסק הדין לבית הדין הצבאי לערעורים. בערעור נקבע, כי לא הוכח הבסיס העובדתי לטענה של סמל (מיל') ברוכי, וכי בכל מקרה **נהג אינו יכול לטעון שניתנה לו הוראה מפורשת לנהוג ברכב ללא אמצעי בטיחות, שעה שכלל לא ניסה להעמיד את מפקדיו על הצורך בקיומם.**

להבדיל מסעיף 34(ג) לחוק העונשין, סעיף 125 לחוק השיפוט הצבאי, תשט"ו-1955, מתייחס באופן קונקרטי למצב שבו חייל בחר שלא לציית לפקודה שניתנה לו כיוון שאינה חוקית. במצבים אלה לא יישא החייל באחריות בגין אי הציות, **אם "ברור וגלוי" שהפקודה היא לא חוקית.**

בהקשר של ציות לפקודה בלתי חוקית, נקבע בפסיקת בתי-הדין הצבאיים, נקבע שיש לפרש את המונח "ברור וגלוי" ואת המונח "בעליל" כמונחים זהים; כלומר, שני הסעיפים מהווים של הסדר נורמטיבי אחד, שמכסה את כלל התגובות האפשריות של חייל שניתנה לו פקודה בלתי חוקית. כך, חייל לא נדרש לציית לפקודה שהיא בלתי חוקית בעליל – קרי ש"ברור וגלוי" שאינה חוקית. ראוי לציין שבהקשר זה, נקבע **בפרשה מאוחרת, בעניין סג"ם אזרן כי:**

*"המחוקק מצא לנכון ליתן הגנה למבצע פקודה בלתי חוקית, שכן סבר כי דרך המלך שבין הצורך להשיג משמעת בצה"ל, לבין עקרון החוקיות והצורך לחייב את כולם לציית לחוק, היא לקבוע חובת ציות לפקודה חוקית ובלתי חוקית, וחובת סירוב לקיים פקודה בלתי חוקית בעליל [...] הגנת הצידוק, שבחוק העונשין וס' 125 לחש"ץ, אינה אלא נוסחת האיזונים שבין עקרון החוקיות, לבין צרכי המשמעת המיוחדים של הצבא".*

בענייננו, הכריע בית הדין, כי במאזן שבין פקודת מפקד לבין פקודת בטיחות, גוברת פקודת הבטיחות. בית הדין דחה את טענת הצידוק שהעלה סמל (מיל') ברוכי, וקבע כי גם אם ניתנה לו הוראה מפורשת לנהוג בצורה רשלנית, הסותרת נורמות של זהירות, מחובתו היה להעמיד את מפקדו בעניין אופייה הרשלני של ההוראה, ועל הצורך בקיומם של אמצעי הבטיחות.

בהקשר זה, רלוונטיים גם הדברים שנקבעו בפסק דין בעניינו של **סגן ענבל**, אשר הובאו בפסק הדין בעניינו :

*"אמצעי הזהירות הקבוע בחיקוק בקשר לאופן ביצוע עבודה שיש בה סכנה, הופך לנורמה של הזהירות הדרושה לאותה עבודה וכל שאינו מקיים אותו נחשב כרשלן [...] אפילו פקודה של מפקד שלא לנהוג על פי פקודת מטכ"ל שעניינה בטיחות איננה יכולה לשמש הגנה. פקודה שכזו [...] הינה בלתי חוקית בעליל".*

בית הדין אף קבע, כי גם בעובדה שיתר כלי הרכב ביחידה היו במצב דומה, אין כדי לסייע לסמל (מיל') ברוכי או להפחית מחובת הזהירות בה הוא חב. העובדה, כי באופן שכיח השתמשו בכלי הרכב מבלי שארעה תוצאה מצערת אינה מכשירה את התנהגותו הרשלנית, שכן התנהגות בלתי זהירה כזו לא זוכה להכשר גם בחלוף זמן בו נוקטים בה בשגרה. בסופו של דבר, ערעורו של סמל (מיל') ברוכי נדחה, והעונש שנגזר עליו בבית הדין המחוזי - שלושה חודשי מאסר על תנאי ופסילת רישיונות נהיגה למשך תשעה חודשים בפועל ופסילה נוספת על תנאי - נותר בעינו.

ביחס לסג"ם גברא, בית הדין המחוזי קבע, כי אף שלא הוכח שהיה האחראי למשימת גרירת הרכב, חלה עליו חובת זהירות הנגזרת מהיותו בעל הדרגה הגבוהה בשטח. עם זאת, בית הדין הצבאי לערעורים קיבל את ערעורו של סג"ם גברא, וקבע, כי העובדה שלא גילה ערנות במידה שמפקד קפדן יותר היה עשוי לגלות, אינה מצביעה כשלעצמה על הפרת חובה, והבחינה בעניין זה היא אובייקטיבית ותלויה בנסיבות הקונקרטיות. לסג"ם גברא לא הייתה זיקה פיקודית לחיילי הכוח, ולא הוכח שהיה באפשרותו להתרשם מכלל הנתונים והסיכונים, כך שלא הוכחה סטיה מרמת הזהירות הסבירה. ככל שקיים ריחוק פיקודי מבחינת מיקום, מודעות או אפשרות שליטה ישירה על הנעשה במקום, פוחתת מידת האחריות הרובצת על חייל רק מהיותו בעל הדרגה הגבוהה.

### **חשיבות הפרשה**

בפרשה זו נערך דיון רחב בשאלת אחריות המפקדים בצה"ל ביחס לעבירות שנעברו אגב נהיגה ברכב. בית הדין הצבאי לערעורים סייג את החובה לציית לפקודה הסותרת את הפקודות מתחום הבטיחות. נקבע, כי פקודה כללית לנסוע ברכב אינה מחייבת את החייל בנסיעה בו, כאשר כלי הרכב אינו בטיחותי והוא מודע לכך. זאת, מתוך הרציונל הברור, כי על הנוהג ברכב להפעיל שיקול דעת בכל הנוגע לבטיחות הנדרשת ולאמצעי הזהירות שיש לנקוט. החובה לנקוט אמצעי זהירות במצבים מעין אלה, היא שאינה מאפשרת את קבלת טענת הצידוק.

### **מדוע בחרנו בנושא?**

פרשה זו ממחישה את חשיבות נושא הבטיחות בדרכים בצה"ל, ומחזקת את חשיבותה של חובת הזהירות המצופה מכל חייל. ישנם מקרים בהם תקלות הבטיחות התגלו רק לאחר מותו של חייל, והפרשה משקפת את התוצאות המצערות שעלולות להיגרם במצבים בהם נמנעים חיילים מלנקוט אמצעי זהירות. היא גם מדגישה, כי בטיחות בדרכים והשמירה על חיי אדם עליונות הן, ומצופה מכל חייל, ללא קשר למעמדו ולתפקידו, למלא אחר חובות אלו.

**להרחבה בנושא, ראו את המקורות הבאים :**

- אירנה פיין וזיו בורר, "מפקד : האחריות הפלילית בעבירות רשלנות", המשפט הפלילי בצה"ל, עמ' 147 (2006) ;
  - זיו בורר, "הגנת הצידוק עקב ציות לפקודה ולפקודות בלתי חוקיות בעליל", המשפט הפלילי בצה"ל, עמ' 235 (2006) ;
  - ע/353/82 סמל ברוכי וסג"ם גברא נ' התצ"ר, פד"ץ 1982, 72 ;
  - ע/147/00 התצ"ר נ' סג"ם ארון, פד"ץ 2000, 388, 413 ;
  - ע/277/74 סגן ענבל נ' התצ"ר, פד"ץ 1974, 408, 413 ;
  - "אפרים נח" עריית הרצליה, תיכון הראשונים
- [www.tichon-harishonim.co.il/wp-content/uploads/2017/11/%d7%90%d7%a4%d7%a8%d7%99%d7%9d-%d7%a0%d7%97.pdf](http://www.tichon-harishonim.co.il/wp-content/uploads/2017/11/%d7%90%d7%a4%d7%a8%d7%99%d7%9d-%d7%a0%d7%97.pdf)