

בית משפט מחוזי תל אביב-יפו

ע"פ 71198/00
 ע"פ 71201/00
 ע"פ 71205/01
 ע"פ 71208/01

בפני: כב' השופטת ד' ברלינר – אב"ד
 כב' השופט ז' המר
 כב' השופטת י' שטופמן

בעניין:

מיכה בר-אילן
 על-ידי ב"כ עוה"ד א' לנדשטיין
 יהושע בן-עזרא
 ברוך קרגולה

המערער בע"פ 71208/00

שניהם על-ידי ב"כ עוה"ד פרופ' ר' שפירא
 קרגולה
 אדם מישורי
 על-ידי ב"כ עוה"ד ד' שינמן וגב' נ' נגב
 יורם אייל
 על-ידי ב"כ עוה"ד ג' אדרת

המערערים בע"פ 71201/00המערער בע"פ 71205/00המערער בע"פ 71198/00

נגד

מדינת ישראל

על-ידי ב"כ עוה"ד גב' ה' פורר-גפני
 וא' רוזנברג

המשיבה בע"פ 71198/00המשיבה בע"פ 71201/00המשיבה בע"פ 71205/00המשיבה בע"פ 71208/00**פסק דין****השופטת ד' ברלינר:**

א.

מבוא

אחת לארבע שנים מתקיימת בישראל ה"אולימפיאדה" של ספורטאים יהודים מכל העולם, הלא היא המכביה. במשחקי המכביה משתתפים אלפי ספורטאים יהודים מרחבי תבל. אירועי הפתיחה לטקס המכביה ה-15 היו אמורים להתקיים ביום 14.7.97 באצטדיון רמת-גן.

כחלק מן ההכנות למכביה הוקם גשר מעל נחל הירקון, שנועד לאפשר העברת הספורטאים מגדה לגדה של הנחל. בתאריך 14.7.97 בשעה 19:45 או בסמוך לכך, החל מצעד המשלחות שהוא חלק מאירועי הפתיחה.

תחילה חצתה את הגשר קבוצת הספורטאים האוסטריים, שמנתה 51 איש. לאחריהם החלה לחצות את הגשר קבוצת הספורטאים האוסטרליים, שמנתה 373 איש. משחצו חלק מחברי המשלחת האוסטרלית, מעט יותר ממחצית הגשר, לערך, ניתנה הוראה, כפי הנראה על-ידי אנשי הביטחון שהיו במקום, לעצור.

מיד לאחר מכן, ותוך שניות ספורות, החל הגשר להתנדנד, ונבקע באמצעו, תוך יצירת מעין משפך לתוך מימי נחל הירקון, אליו נפלו עשרות מחברי המשלחת האוסטרלית, וכן אנשי ביטחון שעמדו על הגשר. חילוץ הנופלים ערך מספר שעות.

כתוצאה מאירוע זה נהרגו ארבעה ספורטאים: גרג סמואל ז"ל, יטי בנט ז"ל, אליזבט סביצקי ז"ל וורן זיינס ז"ל. גרג סמואל ויטי בנט נפטרו ביום 14.7.97, ומותם נקבע מספר שעות לאחר שנמשו מן המים. אליזבט סביצקי נפטרה ביום 26.7.97, בבית חולים "העמק" בעפולה, וורן זיינס נפטר ביום 10.8.97, בבית החולים ע"ש "שיבא" בתל-השומר.

כמו כן, נפגעו 69 איש, מהם באורח אנוש, רובם ספורטאים, חברי המשלחת האוסטרלית שהיו על הגשר בעת קריסתו.

בעקבות האסון הוקמה ועדה ציבורית שמטרתה לחקור את האירועים שהביאו לקריסת הגשר. ממצאי הוועדה הביאו גם להגשת כתב אישום שפרטיו יובאו להלן.

במבט לאחור, תוך שממצאי הוועדה, כמו גם עובדות נוספות שהובררו במהלך הדיון המשפטי, היו בפני בית משפט קמא, ובדיעבד גם בפנינו, הרושם שנוצר הוא, כי קריסת הגשר הייתה בבחינת כרוניקה צפויה כמעט מראש, כאשר השאלה היחידה הינה מתי בדיוק יתרחש האירוע, ומה יהיו תוצאותיו.

עם כל הצער על התוצאות הקשות והטרגיות שנגרמו בפועל - יש על מה לברך בכך שלא נגרמו תוצאות קשות עוד יותר, שכפסע היה בין הקריסה לבינו.

דומני שלא תהא זו הגזמה לומר, כי בכל מקום בו תונח האצבע בתיק זה, היא תתקל ברשלנות, בחוסר הקפדה על פרטים גדולים יותר וגדולים פחות, עשיית דברים "בערך" בשיטת ה"סמוך" ו"יהיה בסדר", בחוסר "סגירה של קצוות", בהתעלמות מנתונים, באלתורים, והתייחסות מזלזלת לכך שעל הגשר עתידים לעבור מאות ואולי אלפי בני אדם.

הדיון המשפטי התמקד, למעשה, לא בשאלת קיומה של רשלנות אלא בניסיון של כל אחד מהנאשמים לגלגל את האחריות לפתחו של נאשם אחר, והדברים יובהרו בהמשך.

ב. העובדות הרלוונטיות

בשנת 1997 עסקו המערערים בתפקידים הבאים:

מיכה בר-אילן, הוא נאשם 1 (להלן: מערער 1), היה מהנדס במקצועו, ומנהל חברת ד"ר בר-אילן מהנדסים בע"מ. את השכלתו האקדמית רכש בטכניון, ומומחיותו היא בנושא כשל מבנים. משנת 1981 עבד כמרצה בטכניון וכן היה חבר בוועדת ההיגוי של מקצועות הבניה והאדריכלות במשרד החינוך.

יהושע בן-עזרא, הוא נאשם 2 (להלן: מערער 2), היה שותף ומנהל בחברת בן-עזרא קרגולה מפעל מתכת בע"מ (להלן: ב.ע.ק.).

ברוך קרגולה, הוא נאשם 3 (להלן: מערער 3), היה שותף ומנהל בחברת ב.ע.ק.

אדם מישורי, הוא נאשם 4 (להלן: מערער 4), היה מנהל חברת ארגונית - הפקות אירועים ותערוכות 1974 בע"מ (להלן: ארגונית).

יורם אייל, הוא נאשם 5 (להלן: מערער 5), היה יושב ראש הוועד המארגן של עמותת מכבי - תנועה עולמית - המכביה ה-15.

ההכנות לאירועי המכביה ה-15 החלו מיד עם תום המכביה ה-14 ובין היתר כללו את מינויו של ועד מארגן לאירועי המכביה ה-15. בראש הוועד המארגן לאירועי המכביה ה-15 נבחר מר יורם אייל, המערער 5. למפיק טקס הפתיחה, נבחר מר משה ייני (להלן: ייני), שהיה כפוף לוועדת הטקסים בראשותו של עו"ד איתמר הרמן (להלן: הרמן).

במסגרת ההכנות לטקס הפתיחה, הכין ייני מפרט אומנתי וטכני של מתקני הבמה והתפאורה בתאום עם מר דב בן דוד, שמונה כיועץ ומעצב ראשי לתפאורה.

ארגונית היא שנבחרה על-ידי ייני והרמן להקים את המתקנים בשטח האצטדיון, ובתאריך 24.3.97 נחתם עמה חוזה מפורט, ת.115/ בחוזה, ת.115/ישנו פירוט של מתקנים שעל ארגונית להקים. פירוט זה אינו כולל, עדיין, את הגשר. בתאריך 13.5.97 נחתם נספח לת.115/שכונה "נספח להסכם תפאורה". גם נספח זה אינו כולל עדיין את הזמנת הגשר. אדרבא, עולה ממנו, כי בשלב זה ההנחה הייתה, כי הגשר יוקם על-ידי צה"ל (ראה סעיף 15 לנספח להסכם תפאורה ת.115/).

ארגונית שכרה את שרותיו של המהנדס ששון אסיף, כדי לתכנן חלק מהמתקנים שהוקמו בשטח האצטדיון ולבדוק מתקנים אחרים, גם כאלו שלא תוכננו על-ידו, אך בוצעו על-ידי ארגונית, עבור טקס הפתיחה.

בתאריך 10.3.96 פנה המערער 5 במכתב לעוזר ראש אג"מ בצה"ל, ובו בקשה, כי צה"ל יקים גשר "ביילי", למעבר ספורטאים מעל נחל הירקון, כפי שנעשה במכביות קודמות. ביום 21.3.96 התקבלה תשובת צה"ל, ממנה עלה כי חל שינוי במדיניות הצבא, ובשל בעיות תקציביות אין באפשרות צה"ל לשאת בנטל ההוצאות עבור סיוע, שניתן להשיג בשוק הפרטי.

למרות תשובה זו נעשו מספר ניסיונות מצדו של המערער 5 לשכנע את גורמי הצבא להעמיד לרשות המכביה גשר ללא תשלום.

ביום 26.3.97 התקבל מכתב מצה"ל לפיו עלות הגשר, אם ייבנה על ידי צה"ל, הוא - 288,000 ש"ח.

החל מחודש פברואר 97 נעשו גישושים למציאת פתרונות אזרחיים חלופיים.

בסיכום שנערך במטה המכביה ביום 19.3.97 (ת.108/נקבע, בין היתר, כי "משה'לה" (משה ייני - ד' ב'), יבדוק] ה"אפשרות של הקמת גשר זמני מעל הירקון, למעבר הספורטאים בלבד כתחליף לבניית גשר צה"ל".

במסגרת הבדיקות שנערכו, התקבלו, במהלך חודשים אפריל-מאי 97, בין היתר, הצעות מאת חברת "פלס" וחברת "נתיבי איילון" לבניית הגשר. במכתב שנשלח על-ידי חברת "פלס" הוצע להקים גשר בעלות של 120,000 ש"ח (מוצג ת.109/ואילו בברורים שנערכו עם חברת "נתיבי איילון", הוצע להקים את הגשר בעלות של 130,000 ש"ח.

ג. כמו כן, פנה ייני בסוף חודש מאי 97, במהלך פגישת עבודה, למערער 4 (מנהל ארגונית), וביקש את עזרתו במציאת פתרון לבעיית הגשר, נוכח העלות הגבוהה הצפויה, בבניית הגשר על-ידי צה"ל. המערער 4 פנה למערער 2 וזה מסר לו, לאחר שנועץ במערער 1, כי ניתן להקים את הגשר, ואף העביר למערער 4, ביום 29.5.97, סקיצה רעיונית (נ.118/).

ביום 22.5.97 הודיעו שלטונות הצבא בכתב כי הגשר לא ייבנה על-ידי צה"ל, אלא אם תסכים הנהלת המכביה לשלם את הסכום הנדרש (ת. 93/המערער 5 סרב לדרישה זו, מטעמים כספיים).

לאחר ההחלטה שלא למסור את הקמת הגשר לצה"ל, בשל העלות הגבוהה, הוחלט לפנות ולבחון את ההצעות האזרחיות שהוגשו. הצעתה של חברת ארגונית נמצאה כהצעה המתאימה ביותר.

בין היתר, ציין המערער 5, כי מבחינתו, ההצעה של ארגונית נראתה כראויה ביותר, הן משום שארגונית הייתה קשורה בחוזה עבודה גדול עם המכביה, והן בשל הניסיון החיובי של המכביה עם ארגונית בעבר (ראה הודעתו ת 17/עמ' 4, וכן עדותו עמ 1-5230, 7-5216' לפרוטוקול בית משפט קמא).

בתאריך 15.6.97 נפגשו המערער 5 והמערער 4 לעריכת משא ומתן. בפגישה נכחו גם אנשי המכביה וייני. בפגישה הוסכם כי ארגונית תקים את הגשר בעלות של 85,000 ש"ח בצרוף מע"מ. המערער 5 ביקש במהלך הפגישה מהמערער 4 להמתין מספר ימים נוספים, על מנת שניתן יהיה למצות את האפשרות של הקמת הגשר על-ידי הצבא.

ביום 18.6.97, שלח המערער 5 למערער 4 הזמנת עבודה בכתב, לבניית הגשר (ת/ב).

בשל חשיבותו של המסמך אולי לא יהא זה מיותר לצטט חלקים רלוונטיים ממנו, כדלקמן:

"בהמשך לפגישתנו הנני להזמין גשר מעל נחל הירקון לטובת מעבר ספורטאים ביום טקס הפתיחה של המכביה ה-15.

...
הגשר יהיה בעל כושר נשיאה של אלפי הספורטאים אשר יחצו אותו בפרק זמן קצר, ובאישור מהנדס מוסמך אשר יעביר אישור חתום לרשות המכביה על כשירות הגשר.

...
חשוב לציין כי כל הפעילות בירקון חייבת להתבצע בתאום עם רשות נחל הירקון.

מחיר הגשר 85,000 ש"ח + מע"מ"...

לצד מה שנכתב בת/ב, יש לציין גם את הנושאים שלא הייתה אליהם התייחסות: לא הייתה התייחסות לעניין התקן והעומסים על פיהם יש לבנות את הגשר, וכן לא הייתה התייחסות לאפשרות מעבר על הגשר של קהל וספורטאים בתום הטקס.

ביום 16.6.97, ועוד טרם קבלת ההזמנה, יצר המערער 4 קשר עם המערער 2, בן עזרא, מבעלי ב.ע.ק, וסיכם עמו על בניית הגשר.

בתאריך 18.6.97 העביר המערער 4 הזמנת עבודה לחברת ב.ע.ק בכתב יד (ת/ב/4), (ובה צוין כי על ב.ע.ק לבצע את הגשר בתאום עם דוד פרגמנט, מנהל רשות נחל הירקון, ולשביעות רצונו).

כמו כן, פורטו בהזמנה זו האפיונים הנחוצים לגשר, לאמור, גשר באורך שיאפשר חציית הנחל וברוחב של 5 מטרים, כאשר צינורות למעקה יסופקו על-ידי ארגונית. כמו כן, נדרש כי המעמסה על הגשר תהיה בהתאם לתקן, ובאישור מהנדס. עוד נאמר בהזמנה, כי חיפוי הגשר יעשה על-ידי ארגונית, על" **הכנה מתאימה** "של ב.ע.ק. התשלום עבור הגשר נקבע ל 42,500 ש"ח, בצירוף מע"מ.

בדיעבד, חרף האמור בהזמנה הנ"ל, ב.ע.ק היא שסיפקה את הצינורות למעקה והיא שבנתה אותו.

במאמר מוסגר, כדאי אולי להפנות את תשומת הלב, כבר בשלב זה, לפער המחירים בין ההצעה שהוגשה על-ידי צה"ל למחיר עליו סוכם עם ארגונית (288,000 ש"ח לעומת 85,000 ש"ח, כאשר ב.ע.ק קיבלה רק 42,500 ש"ח).

אכן, ההפרש במחירים יכול לנבוע מאלף ואחת סיבות, ואיננו, כמובן, בפני עצמו אינדיקציה לרמת הבטיחות של המוצר הסופי. עדיין, נראה כי פער עצום מעין זה צריך היה להדליק נורה אדומה אצל מי מהגורמים האחראיים, שמא המחיר הנוח יבוא על חשבון מקדמי בטיחות, שהרי את הגשר עצמו אמורים היו הן ארגונית והן צה"ל לספק.

בית משפט קמא ציטט לעניין זה את דבריו של המהנדס לויתן (אחד משני חברי לשכת המהנדסים שביהנו בוועדה הציבורית לבדיקת אסון המכביה), אשר אמר כי "נאשם 5 היה צריך לשאול את עצמו כיצד יתכן שהצבא אשר איננו פועל למטרת רווח, דרש עבור גשר סך של 280,000 ש"ח - מה שמרמז כי זאת עלות סבירה לגשר - בעוד שארגונית דרשה 85,000 ש"ח בלבד) "עמ' 169 להכרעת הדין). (יש לשים לב כי בפועל, ב.ע.ק, שהקימה את הגשר, קיבלה 42,500 ש"ח, כך שהפער גדול עוד יותר).

כפי שאמרתי, נראה לי, כי בנימוק זה יש ממש, ואכן המחיר צריך היה להוות לפחות תמרוז אזהרה המחייב בדיקת יתר של נושא הבטיחות.

ד. בחזרה לרצף האירועים

כאמור, פנה המערער 4 אל המערער 2 טלפונית, ושאלו אם יש ביכולתו להקים גשר מעל נחל הירקון.

המערער 2 ביקש מהמערער 4 להמתין מספר שעות כדי שיוכל לחזור אליו עם סקיצה רעיונית לאישור. בתום שיחת הטלפון פנה המערער 2, ושרטט סקיצה רעיונית בעזרת טכנאי המחשבים של החברה, תומר כץ (להלן: כץ). לאחר שערכו את התוכנית הסכמתית במחשב, הועברה התוכנית האמורה בפקס למערער 4, לעיון ולאישור, במטרה להעבירה למהנדס לעריכת חישובים סטטיים (הסקיצה היא נ 109/או ת 64/ז).

כדאי לציין, כי כץ הוגדר על-ידי ב.ע.ק כשרטט, אולם בפועל הוא איננו שרטט, על-פי הכשרתו המקצועית, ואיננו בעל ידע בהנדסה. מערער 2 אמר לגביו, כי "הוא לא מבין גדול בהנדסה". את הנחיותיו קיבל כץ ממערער 2, שאף הוא אינו "מבין גדול" בהנדסה (ראה עמ' 237-238 להכרעת הדין והציטוטים שם).

למתן ההודעה ולהעברת הסקיצה קדמה התייעצות של מערער 2 עם מערער 1, בדבר עצם האפשרות להקים גשר כאמור.

בעקבות קבלת ההזמנה, ת 4/ב, מיום 18.6.97, העביר המערער 2 את הסקיצה אל המערער 1, שנתבקש לחשב את הגשר לעומס של 250 ק"ג למ"ר. בית המשפט קבע כי המערער 1, ערך חישוב כאמור, ומסקנתו הייתה כי לא ניתן לבנות גשר לעומס זה, ולכן חישב את הגשר לעומס של 150 ק"ג למ"ר.

בשלב זה הודיע המערער 2, כי היזם מתנגד לחישוב הגשר לעומס של 150 ק"ג למ"ר, ויש לחזור ולערך את החישוב לעומס של 250 ק"ג למ"ר.

ביום 20.6.97 נפגשו המערער 1 והמערער 2 בביתו של המערער 2, כדי לבדוק באלו תנאים ניתן יהיה בכל זאת לבנות את הגשר בעומס של 250 ק"ג למ"ר. ואכן, קביעת בית משפט קמא הייתה, כי החישוב שערך המערער 1 לעניין העומס התייחס בסיכומם של דברים לעומס של 250 ק"ג למ"ר) עמ' 21 להכרעת הדין). חישוב הגשר לעומס זה, נעשה ביום 22.6.97.

חשוב לציין, כי בית משפט קמא דחה את טענתם של מערערים 2 ו 3-כי הזמנת העבודה מהם - כללה דרישה למעמסה של 250 ק"ג למ"ר.

על-פי קביעתו של בית משפט קמא: "**האישור שהוציא נאשם 1 (ת/א)** (אישור שאליו עוד אתייחס בהמשך ואשר בו דובר במפורש על עומס של 250 ק"ג למ"ר - ד' ב' (**סתר**) הדגשה שלי - ד' ב' (**את ההזמנה שהוציא נאשם 5 ... גם עד ההגנה מטעם נאשם 5, המהנדס דן וינד, אמר כי האישור שנתן נאשם 1 איננו תואם את ההזמנה שהוציא נאשם 5 ... מהנדס שהיה בוחן אישור זה, היה מבין ללא ספק שהגשר נבנה שלא על פי התקן, ושהגשר אינו עונה לדרישות התפקודיות שבהזמנה**)" (עמ' 186 להכרעת הדין).

תכנון הגשר לעומס האמור נעשה באילוצים מסוימים, ובכפוף למלאי הצינורות שהיה בידי ב.ע.ק באותה עת. קרי, צינורות 1.5 צול, 2 צול, ומספר מועט של צינורות 3 צול. מלאי הצינורות האמור היה בחלקו בגדר שאריות שנותרו בידי ב.ע.ק מפרויקט קודם, שבוצע כ-5-6 שנים לפני כן, בים המלח.

אי אפשר שלא להעיר על המשמעות של עצם תכנון הגשר **בכפוף** למלאי הצינורות שהיה בידי ב.ע.ק. יש בכך ביטוי לסדרי העדיפות שעמדו לנגד עיניהם של כל המעורבים בשלב זה בתכנון, והכוונה היא למערערים 1, 2 ו 3-לכאורה, בשלב התכנון לפחות השאלה שצריכה להיות על הפרק הינה, מה יעניק לגשר בטיחות מקסימלית, ולא מה נותר במחסני ב.ע.ק מפרויקטים קודמים. תכנון בדרך זו יש בו כבר מלכתחילה יסוד של אילתור. לרוע המזל, אילתורים ו"כיפוף" דרישות הבטיחות למצב בשטח, במקום היפוכו של דבר, מאפיינים גם את המשך הדרך, בכל הנוגע להקמת הגשר.

בית משפט קמא אמר בנושא זה, כי: "**העובדה שב.ע.ק השתמשה במוטות ישנים מהמלאי, אשר נותרו מפרויקט ים המלח משנת 1993, בוודאי היתה צריכה להביאה לבצע בדיקות מעבדה כנדרש בחוק, ונאשם 1 היה חייב לדרוש זאת**" (עמ' 217 להכרעת הדין). אין לי אלא להצטרף לדברים. אין צורך לומר, כי בדיקה מעין זו לא נערכה.

בהתאם לכך ערך המערער 1 את החישובים, כשהוא מתאים את תכנון הגשר (הקונסטרוקציה) לאילוצים אלו.

ביום 22.6.97 העביר המערער 2 למערער 1, באמצעות פקס, סקיצה חדשה של הגשר (נ. 109/שכונתה רונן 3 (ת/64 ז). (בהמשך היום העביר המערער 1 למערער 2, גם כן בפקס, מכתב בחתימתו, אליו צורפו לאחר מכן דפי חישובים סטטיים.

המכתב הוא ת/4 ג, שזו לשונו: "**חישוב הסטטי של הגשר הנ"ל נערך לעומסים הבאים:**
א. משקל עצמי.
ב. עומס קבוע בגודל 20 ק"ג \ מ"ר.
ג. עומס שימושי 250 ק"ג \ מ"ר.
החישוב יבוצע בהתאם לקומבינציות הנדרשת בת"י 412."

על ת/4 ג הוספה, בשלב מאוחר יותר, תוספת בכתב יד (שתפורט בהמשך), והמכתב, עם התוספת, סומן כת/א) ההתייחסות בפקס הדין היא לשני הסימונים).

בית משפט קמא קבע, כי דפי החישובים הסטטיים הועברו, יום או יומיים לאחר העברת מכתב העומסים, אולם לא ייחס לכך כל חשיבות, משום שהוכח כי לחישובים אלו לא

הייתה כל משמעות מבחינת המערערים 2 ו 3-מערערים 2 ו 3-חזרו ואמרו כי לא הבינו דבר וחצי דבר מאותם חישובים סטטיים, ואלו לא שימשו אותם כלל בבניית הגשר) ראה עמ' 23 להכרעת הדין).

בהתייחס לאותה סקיצה, רונן 3, קבע בית המשפט כי היא שורטטה בידי כץ, והיא כללה מספר גרסאות, המכילות מספר שונה של מודולים (מודול או שדה, הוא מלבן או ריבוע הכולל 4 מוטות המחברים בקצותיהם לארבעה מחברים, כאשר שלד הפלדה של הגשר מורכב, למעשה, ממספר מודולים. לעניין זה ראה פסקה ח' להלן). בין היתר, אחת הגרסאות, רונן 2, היא הגרסה לפיה המערער 1 ערך את חישוביו. גרסה זו שונה מרונן 3 בכך שהיא מכילה "מודול" אחד פחות בכל אחת מן החגורות של הגשר. מסקנת בית המשפט בעניין זה הייתה כי המערער 1 התייחס אל המודול הנוסף כמודול שאינו קונסטרוקטיבי, ואילו ב.ע.ק התייחסו אליו כמודול לכל דבר.

בכך ראה בית המשפט דוגמא לליקויי תקשורת בין ב.ע.ק למערער 1, ולסדרי עבודה לקויים, שמצאו ביטויים נוספים. בין היתר, הסתבר בהמשך, כי משנדרשו ותוכננו חיזוקים לגשר, מטעם המערער 1 (ת/ג), אלה בוצעו באופן חלקי על-ידי המערער 3, במקום מוטעה בגשר, וזאת מבלי שהמערער 1 הבחין בטעות זו.

עובר לבניית הגשר, שהתבצעה בעיקרה ביום 23.6.97, נערך מפגש תאום נוסף בין הגורמים בתאריך 20.6.97. המפגש התקיים בחלקו באתר בניית הגשר, ובחלקו בקרון המפיק, ייני (להלן: פגישת הקרון). תוכן המפגש זהה כמעט למפגש הקודם מיום 16.6.97, וכלל את דרישות אנשי רשות נחל הירקון בדבר בניית גשר אשר לא יפגע בנחל ובגדותיו, וכן כי יומצא אישור מהנדס, שיכלול התייחסות לנושא זה. בעקבות דרישה זו הציעו המערערים 2 ו 3-להרחיב את מיפתח הגשר כדי למנוע פגיעה בגדות הנחל. מכתב מסכם בנושא זה הוצא על-ידי דוד פרגנט, מטעם רשות נחל הירקון עבור המכביה (ת 113).

ה. בהתייחס לבניית הגשר קבע בית המשפט את העובדות הבאות

1. המערער 3 הוא שהיה מנהל העבודה בשטח, זאת על אף שנעדר כל הסמכה לכך. לדבריו, די בניסיונו, של כ 35-שנים, כדי לנהל את הבניה.

2. שיטת הבניה בה נבנה הגשר היא שיטת בניה מודולרית, המבוססת על חיתוך מוטות, הלחמת "אוזניים" (או לשוניות), צביעה, ניקוי ויציאה לשטח להרכבה בצורת לגו.

כאמור, הסקיצה ששמשה לבנייה הייתה רונן 3, שהועברה למערער 1, יום לפני כן, וזאת בלא התייחסות לדפי החישובים הסטטיים.

בהתייחסו לבניה על-פי הסקיצה רונן 3, נ 109/אמר בית המשפט:
"אין לקבל את טענת ב"כ הנאשמים 2-3 בסיכומיהם ... כי הסקיצה שהעבירה ב.ע.ק לנאשם 1 הפכה להיות תוכנית ההקמה (תוכנית ביצוע) של הגשר, לאחר שנאשם 1 אימץ אותה. עובדתית - כך אכן היה. ואולם סקיצה זו איננה יכולה, בשום פנים ואופן, להיחשב כתוכנית הקמה או תוכנית ביצוע" עמ' 225 להכרעת הדין.

3. קונסטרוקציית הגשר נבנתה בשטח, על הגדה הדרומית של הנחל, בסמוך למקום שנועד לגשר. בתחילה נבנה הגשר מצינורות 1.5 צול בחגורה התחתונה, צינורות 2 צול בחגורה האמצעית, ושתי חגורות צינורות 1.5 צול שהרכיבו את החגורה העליונה, וזאת באופן זמני מפאת מחסור בצינורות 3 צול, מהם אמורים היו להרכיב את החגורה העליונה. רק בהמשך היום, כקביעת בית משפט קמא, הוחלפו שתי שורות הצינורות האלה בצינורות 3 צול. קרי, כל הצינורות בחגורה העליונה מסוג 3 צול, הוכנו ביום הרכבת הגשר.

4. בהתאם לדבריו של המערער 2, החגורה העליונה הורכבה בכמחציתה מצינורות באורך 2 מטרים שאליהם כבר היו מחוברות לשוניות, ועל מנת להגיע לאורך הרצוי של 2.5 מטרים, היה צורך להאריכם. הצינורות נחתכו באמצעותם והוספה להם "פרוסה", שחברה על-ידי ריתוך בשני קצותיה של ה"פרוסה", כדי לקבל את האורך המתאים. בנוסף, צינורות 3 צול, שהיו ארוכים יתר על המידה, נחתכו לגודל המתאים, ואליהם רותכו הלשוניות, משני הקצוות.

בסופו של דבר, נבנתה החגורה העליונה מ-26 צינורות מרותכים בשני מקומות, בגלל "פרוסה" שהוכנסה באמצעותם, ולמעשה היו צינורות שהורכבו ורותכו משלושה חלקי צינור .

5. קונסטרוקצית הגשר הונחה, כאמור, על סמכים ופלטות.

6. הסמכים חוברו לגשר, לאחר הצבתו על גדות הנחל, לפי הוראותיו של המערער 3. הסמכים נחתכו לגודל הרצוי, רותכו לפלטות, שהונחו והודקו לקרקע שבגדות הנחל ורותכו למחברים התחתונים של הגשר .

7. בדיעבד הסתבר כי 4 מבין 6 הסמכים הפנימיים, שהוצבו בסמוך למימי הירקון, היו צינורות בעובי 1.7 מ"מ לעומת 3.25 מ"מ, כמקובל .

8. ככל הפעולות שנעשו ביחס להצבת הפלטות והסמכים וחיבורם לאגד הגשר נעשו בלא תכנון הנדסי.

1. המשך ההשתלשלות הכרונוולוגית של האירועים

בתאריך 25.6.97 הגיע המערער 1 לראשונה לבדוק את הגשר שכבר הונח במקומו. כדאי אולי לציין כי עבור מערער 1 (לדבריו הוא, (הייתה זו הפעם הראשונה. במקום פגש את המערער 3. לדברי המערער 1 נוכח לדעת אז כי הגשר לא נבנה בהתאם להנחיותיו, כפי שבאו לידי ביטוי בתדפיס המחשב של החישוב הסטטי שערך (ת4/ג).

כפי שנאמר לעיל, הגשר נבנה בצורה בה כל מוטות החגורה התחתונה היו מסוג 1.5 צול, כל מוטות שכבת הביניים היו מסוג 2 צול, וכל מוטות החגורה עליונה, היו מסוג צינור 3 צול . אופן בנייה זה עמד בניגוד להנחיותיו של מערער 1, לפיהן חלק מן הצינורות, הן בשכבה האמצעית והן בשכבה התחתונה, היו אמורים להיות צינורות 3 צול. כיוון שלא ניתן להחליף מוטות כאשר הגשר כבר מונח, חזר מערער 1 למשרדו, כשהוא מנחה את המערער 3 בשטח, כיצד יש לערוך חיזוקים לקונסטרוקציה. את החישובים לעניין החיזוקים ערך המערער 1 על דרך האומדן, בעזרת מחשבון בשעון שענד.

בנוסף, ביום 26.6.97 הפיק המערער 1 בשנית סקיצות מהחישוב הסטטי, של המוטות שיש לחזק, והללו הודגשו בשחור (להלן: תוכנית השינויים). הסקיצה האמורה נשלחה בפקס למערער 3 בו ביום) ת/ג1).

בית משפט קמא ציין, כי באותו תאריך נשלחה על-ידי מערער 1 למערער 3 תוכנית שינויים נוספת, המתייחסת לעומס של 150 ק"ג למ"ר, ת/4א64, כאשר המערער 1 והמערער 3 לא ידעו לתת הסבר לקיומה.

כמסקנה כוללת, לאחר בדיקת גירסאותיו השונות (והמפותלות) של מערער 1 בנושא זה, קבע בית משפט קמא כי המערער 1 תכנן את הגשר כך שהעומס יעבור דרך הצמתים.

תכנון זה היה תכנון אלטרנטיבי, על דרך האילתור, לאחר שהמערער 1 נוכח כי "החגורה העליונה חסרה שתי שורות של מוטות" "עמ' 37 להכרעת הדין).

בפועל" – הגשר, על המדרך שהותקן עליו, נותר בסופו של דבר כך שעומס האנשים העולים על המדרך הועבר למוטות החגורה העליונה, ולא לצמתים, דבר שהיה קריטי לתסבולת של הגשר ... מדובר שוב באי הבנה בסיסית שמתגלה בין מתכנן הגשר לבין המבצע) "עמ' 39 להכרעת הדין).

כאמור, לגשר היו 18 סמכים. בית משפט קמא קבע כי תכנון הסמכים נעשה על-ידי מערער 1, כאשר מיקום נקודות ההשענה לסמכים נעשה יחד עם המערער 2. מערכת ההשענה בוצעה בפועל על-ידי המערער 3, והכל באישורו של המערער 1. תכנון מעקות הגשר לא נעשה על-ידי מערער 1.

ביום 26.6.97 בצעו עובדי המערער 4 את עבודת חיפוי הגשר – המדרך.

ההכנה למדרך, קרי הנחת צינורות עליונים, זויתנים, והתחברות זויתנים עם המעקה, בוצעה בידי ב.ע.ק, ללא כל תוכנית הנדסית. עובדי ארגונית הגיעו לשטח והחלו בעבודות החיפוי בהתאם להוראות שנמסרו להם על-ידי המערער 4, ולפיהן, יש להניח את הקורות לרוחב הגשר.

למעשה, עבודת החיפוי הושלמה כמעט כולה ביום 26.6.97. למחרת, עם סיום עבודת החיפוי, עזבו אנשי ארגונית את הגשר, כאשר שני לוחות עץ הונחו, כל אחד בצד אחר של הגשר, עם שילוט המורה כי המעבר אסור.

בתאריך 2.7.97 הגיע המערער 1 כדי לבדוק את הגשר בשנית, בנוכחות המערער 3. בבדיקה שערך בחן את תיקון הצינורות וחיזוקים בהתאם לתוכנית החיזוקים שערך, ומשסיים את בדיקתו, הוסיף הוא בכתב ידו על גבי מכתב העומסים (ת4/ג) (את המילים הבאות: "בדקתי היום 2.7.97 את הגשר ומאשר את הביצוע התואם את התוכנית", וחתם עליו ת1/א).

האישור ת1/א ומשמעותו הוא אחד הנושאים החשובים, הן בעניינו של מערער 1 שכתב אותו והן בעניינם של המערערים האחרים. הדיון לגביו יורחב, בפרקים שיוקדשו לעניינו של כל אחד מהמערערים בנפרד.

מסקנתו של בית משפט קמא, בנושא ת1/א, הייתה כי המסמך הוא מסמך מטעה ויש בו משום אחיזת עיניים.

בלשונו של בית משפט קמא – "ההפניה לת"י 412 והאישור כי העומס המתוכנן הוא 250 ק"ג/מ"ר, אינן ההטעיות היחידות שבאישור אשר הוציא נאשם 1. אישור שניתן על ידי מהנדס מתכנן כולל הצהרה כי המבנה בוצע על פי תוכניתו ... גם הצהרה זו באישור כי 'הביצוע תואם את התוכנית' הינה אחיזת עיניים) " ... עמ' 251 להכרעת הדין).

נראה לי, כי לא יכולה להיות מחלוקת באשר לנכונותה של מסקנה זו.

ת1/א הועבר ביום 2.7.97, על-ידי המערער 3, באמצעות פקס, למערער 4, שהעבירו ליינו. על האישור הוסיף מערער 4, בכתב ידו, את המילים הבאות: "למשה'לה אישור חוזק הגשר".

באותו יום נמסר למערער 5 כי הגשר מוכן, ולמחרת קיבל את האישור) ת1/א, (על כל התוספות בכתב יד.

האישור הועבר למר משה דובדבני, ראש אגף הביטחון במכביה, כדי שיעבירו למשטרת ישראל, לצורך הוצאת רשיון עסק.

אין מחלוקת כי ללא ת1/א – לא ניתן היה לקבל רשיון עסק) למכביה, (ובמילים אחרות ת1/א היה המסמך שפתח את הדלת בפני "השמשתו" של הגשר) אם כי לא ברור לי השימוש במונח "רשיון עסק" בהקשר לאישור השימוש בגשר).

המערער 5 ערך שלושה ביקורים בגשר. באחד מהם, ביום 5.7.97, הגיע לגשר, עלה עליו, נענע את המעקות, וקפץ עליו מספר פעמים.

בהמשך ביקש המערער 5 ממערער 4 כי הגשר יצבע, וכי יונחו עליו פסי עץ, כדי למנוע החלקה.

בביקור נוסף שערך המערער 5 בגשר, ביקש לברר אם הוראותיו בוצעו. בית משפט קמא דחה את טענת התביעה לפיה בדיקותיו של המערער 5, ותכיפות ביקוריו מעידים על חוסר שקט שליווה אותו באשר לחוזק הגשר, הרשעתו של מערער 5 מתבססת על נתונים אחרים, ולא על "חוסר השקט", שיידונו בפרק המוקדש לו.

ביום הטקס נעו לפרקים, אופנועים וטרקטורונים על הגשר. מדובר היה באנשי ביטחון ששהו בקרבת המקום ועסקו באבטחה. כל רוכבי האופנועים וכן עדים נוספים העידו בפני בית משפט קמא כי כלי הרכב השונים נסעו על גבי הגשר בצורה איטית, בטוחה, ומבוקרת.

בית המשפט קבע, כי הוכח שלנסיעת האופנועים והטרקטורונים, לא הייתה כל השפעה ממשית, ואין בינה לבין אירוע קריסת הגשר כל קשר.

ביום 14.7.97 חיברו עובדי חברת ארגונית את הגשר לקרקע באמצעות רמפה. מצעד המשלחות החל בסמוך לשעה 19:45, והאסון התרחש מיד לאחר מכן.

2. קריסת הגשר – הוועדה

כפי שנאמר כבר לעיל, בעקבות האסון הוחלט על הקמת ועדה ציבורית שמטרתה לחקור את האירועים שהביאו לקריסת הגשר – היא ועדת דותן. הוועדה הוקמה מלכתחילה על-ידי משרד החינוך. בית משפט קמא אימץ למעשה את מסקנות הוועדה, באשר לגורמי הכשל, ועל כך בהמשך.

כמה מילים על מבנה הוועדה:

אחד מחברי הוועדה, ד"ר מוני בן בסט, החליט להעמיד לרשות הוועדה ועדת משנה, שתתמקד בצד המקצועי של אירועי הגשר (להלן: ועדת המשנה). ועדת המשנה הורכבה מאנשי הפקולטה להנדסה אזרחית בטכניון (להלן: מומחי הטכניון), וכן מנציגי לשכת המהנדסים – האגודה להנדסה אזרחית (להלן: מומחי הלשכה).

בדיעבד – היו חילוקי דעות בין שני "פלגי הוועדה" באשר להיקף הבדיקה הנדרשת, או אולי נכון יותר לומר, באשר להיקף "המנדט" שיש לוועדה, והעניין יובהר בהמשך.

מסתבר, כי היו גם עימותים בין מומחי הטכניון למומחי הלשכה, בין אם על רקע טענה כי מומחי הטכניון נחלצו לעזרת חברם המערער 1, ובין אם על רקע מאבקים אישיים בין חברים שונים בוועדה.

הדו"ח הסופי של ועדת המשנה (להלן: הדו"ח או דו"ח הטכניון) חתום אך ורק על-ידי ארבעת מומחי הטכניון, בעוד ששני המומחים מטעם הלשכה, הכינו חוות דעת משלהם (להלן: דו"ח הלשכה).

הדו"ח הסופי הוגש למהנדס דותן ביום 19.8.99, והוא צורף כנספח ד' לדו"ח ועדת דותן. דו"ח ועדת דותן לא הוגש כראיה במשפט, אלא אך דו"ח ועדת המשנה – מוצג ת.69/

הוועדה שיחזרה את תכנון הגשר בהתאם לממצאים שנמצאו בשטח. בית משפט קמא קיבל שיטת עבודה זו, שכן בהתאם לקביעותיו, לא היו כל תוכניות לגשר. הדיסקטים שנמסרו על-ידי המערער 1, שאמורים היו להכיל את התוכניות, הכילו הן קבצים שנעשו לצורך בניית הגשר, והן קבצים שנעשו בליל האסון, ולא ניתן לדעת בוודאות אם הייתה התערבות חיצונית בשרטוטים המקוריים אם לאו.

באשר למחלוקת בין מומחי הטכניון למומחי הלשכה: כממצא, נקבע על-ידי הוועדה כולה, כי על-פי התכנון בשל ליקויים תיכנוניים) הגשר יכול היה לעמוד בעומס של 50 ק"ג למ"ר; למרות שעל הנייר תוכנן לעומס שמושי של 250 ק"ג למ"ר.

הוסכם גם, כי בעת קריסתו, המעמס על הגשר היה אכן כ-50 ק"ג למ"ר. על-פי הממצאים שנבקעו, בשעת האסון היו על הגשר מעל 100 איש שהתרכזו במחצית הגשר, והוסכם כי זהו מעמס השקול ל-50 ק"ג למ"ר.

מומחי הלשכה סברו, כי משכך, אין כל צורך לערוך בדיקות נוספות באשר לליקויי הביצוע, ודי בממצא זה כדי לעמוד על הסיבות לקריסת הגשר. מבחינת מומחי הלשכה כל התייחסות נוספת היא בגדר "ספקולציות". לעומת זאת סברו מומחי הטכניון, כי היה זה מתפקידם לבדוק את כלל הליקויים הקשורים הן בתכנון הגשר, והן בביצועו, בין אם גרמו לכשל, ובין אם לאו, וזאת כדי שממצאים אלו יובאו בפני בית המשפט על מנת שיחליט בדבר חלוקת האחריות.

בית משפט קמא אימץ את גישת מומחי הטכניון: **הגישה של מומחי הטכניון נראית לנו יותר מאשר סבירה וראויה: לדעתנו, ועדת המשנה לא היתה עושה מלאכה שלמה, לו הסתפקה במסקנות הנוגעות לליקויי התכנון בלבד** ("עמ' 75 להכרעת הדין). עם זאת, ציין בית המשפט קמא, כי מן העדויות עולה שבסופו של דבר, אף מומחי הלשכה הצטרפו למסקנות מומחי הטכניון, והם ציינו בעדותם כי הכשלים שצוינו לעניין הביצוע היוו אף הם גורם בקריסת הגשר, אם כי לא היו אלו הגורמים הראשוניים לכך.

ח. מבנה הגשר

הגשר נשוא כתב האישום תואר בפרוטרוט בדו"ח ועדת המשנה (ת,69/עמ' 10 - 21 - 22 - 30). בית משפט קמא ציטט למעשה, בנושא מבנה הגשר, את האמור בת/69. ניתן היה להסתפק בהפניה לדברי בית המשפט, ואם בכל זאת יובאו הדברים, הרי זה רק לשם הנוחות. על פי הממצאים בשטח (ראה גם שירטוט ת, 124/ודגם ת, 86/הגשר כלל את שלושת המרכיבים הבאים:

1. **אגד הגשר** - הוא שלד הברזל של הגשר, הניצב על מערכת ההשענה והביסוס, ואשר עליו הונח המדרך) משטח ההליכה מעץ). האגד נבנה בצורת מסבך (או שריג) מרחבי, הבנוי מצינורות פלדה פרקיים (המכונים גם צמתים), שפותחו על ידי נאשם 2 והמהנדס ישראל דוד (להלן: שיטת ב.ע.ק. (כל מוט מתחבר למחבר באמצעות לשונית או אוזנית, המוכנסת לתוך המחבר, ומחוברת אליו עם שני ברגים. למעשה זוהי שיטת בניה מודולרית, מעין "לגו", אשר ניתן להתאימה לפרויקטים שונים לפי תנאי השטח, כאשר גודל המבנה נקבע לפי אורך המוטות, ולפי ממספר המודולים (שדות) המרכיבים אותו. המודול הוא מלבן או ריבוע הכולל ארבעה מוטות המחברים בקצותיהם לארבעה מחברים. במקרה דנא כלל הגשר 13 מודולים (28 צמתים), כאשר כל מודול מורכב משני מוטות אורך ושני מוטות רוחב של כ-2.50 מ'. אורכו של הגשר היה 32 מ', ורוחבו היה 5 מ'.

אגד הגשר היה מורכב מ-3 שכבות של מוטות ברזל:

א (שכבה תחתונה) - מורכבת משלושה צינורות אורך בקוטר 1.5 צול, בעלי עובי דופן של 2.9 מ"מ, ובאורך של 2.465 מ'. צינורות האורך מקבילים זה לזה, ומחוברים ביניהם בצינורות רוחב הניצבים להם, שאף הם עשויים באותו קוטר ובאותו עובי.

ב (שכבת ביניים) - הכוללת מערכת צינורות אלכסוניים באורך 2.48 מ', קוטר של 2 צול, ועובי דופן 2.9 מ"מ. הצינורות האלכסוניים מורכבים בזווית של 45 מעלות ביחס לשכבה התחתונה והעליונה. בשכבת הביניים נעשו חיזוקים, על ידי ריתוך זוויתנים לאורך המוטות (תמונה 10 בת, 32/ותמונה 2 בת.38/)

ג (שכבה עליונה) - מורכבת משני צינורות אורך בקוטר 3 צול, בעלי עובי דופן של 3.25 מ"מ, ובאורך של 2.542 מ'. גם צינורות האורך מקבילים זה לזה, ומחוברים ביניהם בצינורות רוחב הניצבים להם, העשויים בקוטר 1.5 צול, עובי דופן 2.9 מ"מ ואורך 2.5 מ'.

הגשר היה קשתי. הקשת נוצרה על ידי שימוש במוטות מעט ארוכים יותר בשכבה העליונה, מאלה שבשכבה התחתונה.

הואיל ובשכבה התחתונה היו 3 חגורות אורך, בעוד שבשכבה העליונה היו 2 חגורות אורך, הרי שצורת הגשר הייתה של טרפז. חלק מהצינורות של הגשר (בשכבה התחתונה והאמצעית) חוזקו באמצעות זויתנים ופרופילי תעלה שרותכו לצינורות.

2. מערכת ההשענה והביסוס - מורכבת מ 18-מוטות, המכונים סמכים ; בכל גדה של הירקון היו 9 סמכים המסודרים בשלוש שורות : שורה פנימית (הקרובה יותר לנחל), שורה אמצעית ושורה קיצונית. הסמכים רותכו בקצה העליון שלהם למחברים בשכבה התחתונה, ובקצה התחתון שלהם רותכו לפלטות בסיס שמידותיהן היו 30 X30 ס"מ או 40 X40 ס"מ ועוביין היה 1 ס"מ. אלו היו היסודות שעל הגשר. האורך של הסמכים (גובהם) השתנה בהתאם לתנאי הקרקע, שכן גדות הנחל משופעות, באופן שהסמכים הפנימיים היו ארוכים יותר מהסמכים הקיצוניים. פרט לכך קיים הבדל בשיפוע של שתי הגדות .

גודלם של הסמכים היה שונה בין הגדות ונע בין 0.6 מ' ל 3.60-מ'. קוטרם של הסמכים היה 3 צול (פרט ל 3-סמכים של 2 צול), ועובי הדופן שלהם היה 3.25 מ"מ, פרט ל 2-סמכים פנימיים, שהיו בעובי של 1.7 מ"מ בלבד.

בין הסמכים הקיצוניים בגדה הדרומית לסמכים האמצעיים בגדה הצפונית נמתחו כבלי פלדה. פלטות הביסוס הונחו על מדרונות הנחל לאחר יישור והידוק ידני, ועליהם הונחו הסמכים שרותכו להם. בנוסף, לשם ייצוב מערכת הביסוס, חוברו אליה מוטות אלכסוניים בין פלטות הביסוס לבין אמצע המוטות של החגורה התחתונה ללא סימטריה. מיפתח הגשר, קרי : המרחק בין שתי נקודות ההשענה שלו (הסמכים הקיצוניים), היה 32 מ'.

3.מדרג ההליכה) - מכונה גם משטח הליכה, מישאה או חיפוי הגשר) היה מורכב מלוחות (פלטות) לבד בעובי 2.5 ס"מ, אשר נשענו על קורות עץ (קרשים) במידות 5 X10 ס"מ. קורות העץ הונחו על צדס הצר לרוחבה של השכבה העליונה של האגד, כשהם "יושבים" על גבי זויתנים מפלדה שהותקנו לאורך השכבה העליונה של האגד, משני צדדיה. קורות העץ הונחו במרווחים של 62 ס"מ, ונקשרו אל האגד בשכבה העליונה בחוטי ברזל שזורים. לוחות העץ חוברו לקורות העץ באמצעות ברגים, רק בשפות של כל לוח. המעקה של הגשר נבנה על בסיס מוטות פלדה אנכיים שחוברו במוט אופקי לצומת השכבה העליונה ולאמצע החגורה התחתונה.

ט. מנגנון כשל הגשר - הגורמים לקריסתו

1.גורמים ישירים

בהתאם לקביעת בית משפט קמא, שלושה גורמים ישירים גרמו לקריסת הגשר : ביסוס לקוי, כפיפה מקומית וכשל ריתוך ב"מוט השבור .". בית המשפט ציין, כי כל המומחים שהופיעו בפניו, למעט אחד) הוא המומחה מטעם ההגנה, המהנדס ישראל דוד, (הבהירו כי לא ניתן להצביע על גורם אחד בלעדי שהביא לכשל, וגם לא ניתן לקבוע בוודאות איזה מבין גורמי הכשל היווה את המחולל, ה- trigger, שהביא לקריסת הגשר. נציין כי המומחים הדגישו כי הנפת הגשר ע"י המנוף אף היא תרמה לנוק שנגרם לגשר, והדבר הקשה עד מאוד על פעולת הוועדה.

בדו"ח שהוגש, וכן בעדויות מומחי הטכניון, הודגש כי הגשר כשל בשל פעולה משולבת של שלושת גורמי הכשל. המשמעות של הפעולה המשולבת של שלושת הגורמים הנ"ל, כפי שהובהר בפני בית משפט קמא, היא שכל אחד מן הגורמים האמורים היה מביא בסופו של דבר, בפני עצמו, לקריסת הגשר – אם לא בעומס של 100 איש, כי אז בעומס של כמה עשרות אנשים מעבר לכך. משום שבפועל פעלו כל שלושת גורמי הכשל במשותף, קרס הגשר בשלב מוקדם יותר, כאשר עליו כ-100 איש בלבד.

הפעולה המשולבת של שלושת גורמי הכשל, כפי שציין בית משפט קמא, התבטאה באופן הבא :

א (שינוי בתנאי ההשענה של הגשר, בשל העדר ביסוס ראוי, הוסיף למבנה מאמצים, אשר בשילוב עם מאמצי הכפיפה המקומית, הביאו לכשל "המוט השבור" בנקודת הריתוך שבו, וכן לכשל "המוט המקומט". שניהם היו המוטות העליונים במרכז הגשר, ולכן הגשר קרס במרכזו.

בהתאם לעדות המומחים, הגדלת המאמצים הפועלים בגשר בשל שינוי תנאי ההשענה (שכן הסמכים הפנימיים שקעו, והגשר נותר נשען על ששת הסמכים החיצוניים בלבד), בצירוף עם מאמצי הכפיפה המקומית הביאו לעומס כזה, ש"המוט השבור" לא היה יכול לעמוד בו, לאור ליקויי הריתוך שהיו בו. באשר ל"מוט המקומט", הלה כשל בשל מאמצי כפיפה מקומית בשלוב עם הפעולה של המבנה כולו .

ב (ה"מוט השבור" כשל, והביא בעקבותיו לכשל המבנה כולו, כתוצאה מהשילוב של כשל בריתוך, לבין הכפיפה המקומית. כזכור, המדובר במבנה, אשר די בכשל של אחד ממרכיביו, כדי להביא להתמוטטות המבנה כולו.

בית המשפט קבע, כי העובדה שהכשל אירע במוט העליון במרכז הגשר, נובעת, במידה רבה של וודאות מן השילוב שבין הכפיפה המקומית לבין הכשל בריתוך.

בהתאם לממצאיהם של המומחים נקבע, כי הכשל החל באמצע הגשר. לדבריהם, הדבר תואם את הממצאים בדבר "המוט השבור" ו"המוט המקומט". עם זאת באשר לגורם שחולל את הכשל, מצביעים הם על שתי אפשרויות בעלות סבירות שווה: האחת – שהכשל החל ב"מוט השבור" בשל כשל ריתוך, והשנייה – שהכשל החל בסיבוב ואובדן יציבות של אחד המחברים. בית המשפט מציין כי במהלך המשפט הסתבר כי האפשרות השנייה פחותה יותר.

בהתאם לכך עלה", שמחולל הכשל היה 'המוט השבור', אשר כשל עקב מאמצי כפיפה מקומית שלא נלקחו בחשבון, בצירוף ריתוך לקוי מאוד. יחד עם 'המוט השבור', כשל המוט המקביל לו, קרי' המוט המקומט, 'וזאת בשל מאמצי כפיפה מקומית. כאשר שני מוטות האורך העליונים במרכז הגשר כשלו, קרס הגשר במרכזו כלפי פנימה. כל אלו נגרמו בראש ובראשונה בשל השינויים במערכת ההשענה, לאור ליקויי הביסוס, שכן שקיעת חלק מהסמכים הגדילה בצורה משמעותית את הכוחות בגשר, באופן שהוסיף על מאמצי הכפיפה המקומית וכשל הריתוך, והביא לקריסת הגשר) "עמ' 138 להכרעת הדין).

נציין עם זאת, כי עדיין היו מומחים שסברו כי לא ניתן לעמוד על המחולל שגרם לקריסת הגשר .

מנגד, מומחה ההגנה, המהנדס ישראל דוד, טען כי הגורם הראשוני היה הכפיפה המקומית שלא נלקחה בחשבון, אלא שבית משפט קמא דחה את עמדתו, ועמד על כך בהרחבה.

בהתאם לקביעת דו"ח מומחי הטכניון וכן התקציר לדו"ח ועדת המשנה, הליקויים בתכנון הביסוס וביצועו, הביאו לכך כי בתנאי הביסוס שהיו באתר – תסבולתו של הגשר בפועל הייתה של כחמישית מהעומס השימושי המתוכנן (250 ק"ג למ"ר), היינו: עומס של 50 ק"ג למ"ר .

בית המשפט קבע, כי משהוכח לפניו שכל שלושת גורמי הכשל, שצוינו לעיל, הביאו במשולב לקריסת הגשר, אף כי כל אחד מהם, בפני עצמו, היה יכול לגרום לכשל, לולא

הנדרשים בו. בדו"ח הטכניון אף צוין, כי אסור לעשות שימוש במבנה כאמור במבנים המיועדים לצורכי ציבור בכלל.
אם היה ניסיון להתמודד עם בעייתיות זו, הרי שהכוונה היא למתיחת הכבלים האלקטרוניים מתחת לאגד, אלא שהוכח כי לאלו לא הייתה כל נפקות באשר לעמידות הגשר וחוזקו, ואף המערער 1 לא ייחס להם כל חשיבות תכנונית. מה גם שהוכח כי הגשר עמד כשבועיים ימים עם כבלים שלא נמתחו, ולא נפל.

ד (טעות בחיזוקים - כאמור לעיל, לאחר שהמערער 1 נוכח לדעת כי הגשר הוקם שלא על-פי" התכנון "שערך, הציע הוא תוכנית חיזוקים, שנועדה למעשה להתגבר על הבעייתיות שנוצרה כתוצאה מהביצוע הלקוי. מומחי הטכניון קבעו כי החיזוקים נעשו בטעות לא בשדה הנכון (שדה הוא ריבוע המשתרע בין 4 מחברים). טעות זו הביאה להקטנת תסבולת הגשר, באופן שהוא היה קורס עפ"י החישובים של מומחי הטכניון, רק בשל טעות זו, לו היו עומדים על מחצית הגשר 160 איש. אולם משלא היה זה המצב בפועל קבע בית משפט קמא כי הטעות בחיזוקים לא הייתה, כנראה, מבין גורמי הכשל.

בהקשר זה מצא בית משפט קמא לנכון לציין, כי "טעות זו מלמדת על הרשלנות בתכנון הגשר ובביצועו, על תקשורת לקויה ביותר בין המתכנן לבין המבצע, ועל המשמעות של בניית גשר ללא תוכניות, הצורה מאולתרת) "עמ' 127 להכרעת הדיון.

ה (מדריך ומעקות - נמצא כי הן המעקות שבוצעו ע"י ב.ע.ק והן המדרך שבוצע ע"י ארגונית, בוצעו בצורה לקויה, בלא כל תוכניות, אפילו לא שרטוט, וכן בלא חישובים סטטיים.

למעשה, כפי שהעידו המומחים השונים, הדברים נעשו על דרך האילתור. באשר למדרך נקבע בדו"ח הטכניון כי הוא הורכב בצורה רשלנית חמורה ויש יסוד להניח כי משטח הליכה נאות, היה בו כדי לצמצם את הפגיעה בספורטאים. השיטה בו חוברו המדרכים אל אגד הגשר נעשתה באמצעות חוט ברזל שזור, שיטה שאינה מקצועית, ואינה יכולה להחזיק כוחות, והפלטות מהן הורכב המדרך, חוברו עם ברגים אך ורק לקורות העץ שמתחתיהן, בלא כל חיבור בין הפלטות עצמן, דבר שלא תרם לחוזק המבנה. ביחס למעקות נקבע ע"י המומחים כי הללו נבנו בניגוד לת"י 1227, וכי היו מסוכנים. אף כאן נקבע כי לו היו המעקות נבנים בצורה תקינה, ניתן היה לצמצם הנוקים. בסיכום עניין זה, קבע בית משפט קמא כי יש בכך ראייה נוספת לדרך הרשלנית שבה תוכנן ונבנה הגשר ואולם אין בכך סיבה לכשל הגשר, למעט הכפיפה המקומית, כפי שפורט לעיל, וכן אין וודאות כי הליקויים האמורים תרמו בפועל להגדלת הנוקים.

ו (קימור מוגזם של הגשר - בית המשפט ציין כי אמנם אין המדובר בליקוי שניתן לקשור אותו בצורה ברורה לגשר, אך גם הוא מהווה ראייה לכך שהגשר נבנה בהתאם לדרישות שהציבה ב.ע.ק, ולא בהתאם לתקן המחייב.

3. גורמים עקיפים

ליקויים אלו כוללים ליקויי אירגון ונוהל, חוסר ניסיון וכשירות, העדר פיקוח ואישור מטעה. בהתייחס לכל אלו הפנה בית המשפט קמא אל דו"ח ועדת המשנה בו פורטו המומחים את הליקויים האמורים. ליקויים, שאלמלא קיומם, כדברי חברי הוועדה, וכמסקנת בית המשפט, ניתן היה למנוע את האסון.
בדו"ח הוועדה פורטו נוהלי התכנון והביצוע הנהוגים, תוך התייחסות לליקויי הארגון והנוהל שנתגלו בתכנון הגשר ובנייתו. בין היתר, צוטטו מן הדו"ח הדברים הבאים:
"הגשר היה מועד לכשל בשל מספר רב של גורמים הקשורים באירגון, בתכנון ובביצוע"
(ע' 193-194 לדו"ח ועדת המשנה.)

קנה המידה ששימש את המומחים בבואם לבחון את הנוהלים התקינים, היה זה החל על מבני קבע. בית המשפט קמא קיבל את דעת המומחים לפיה הנוהלים התקינים שחלים על

3. מערער 4 - בגין העבירה של גרימת מוות ברשלנות - 18 חודשי מאסר, מתוכם 9 חודשים לריצוי בפועל, ויתרתם על תנאי, והתנאי הוא שלא ישא בעונשו זה אלא אם יעבור משך 3 שנים מיום שחרורו, עבירה של גרימת מוות ברשלנות.

בגין העבירה של גרימת חבלה ברשלנות - 10 חודשי מאסר, מתוכם 4 לריצוי בפועל, ויתרתם על תנאי, והתנאי הוא שלא ישא בעונשו, אלא אם יעבור משך 3 שנים מיום שחרורו עבירה של גרימת חבלה ברשלנות.

בית משפט קמא קבע, כי עונשי המאסר ירוצו בחופף.

4. מערער 5 - בגין העבירה של גרימת מוות ברשלנות - 18 חודשי מאסר, מתוכם 6 חודשים לריצוי בפועל, ויתרתם על תנאי, והתנאי הוא שלא ישא בעונשו זה אלא אם יעבור משך 3 שנים מיום שחרורו, עבירה של גרימת מוות ברשלנות.

בגין העבירה של גרימת חבלה ברשלנות - 10 חודשי מאסר, מתוכם 4 חודשים לריצוי בפועל, ויתרתם על תנאי, והתנאי הוא שלא ישא בעונשו, אלא אם יעבור משך 3 שנים מיום שחרורו עבירה של גרימת חבלה ברשלנות.

עונשי המאסר ירוצו בחופף, בדרך של עבודות שירות.

יא. ערעורו של מערער 1

לצורך הבהירות תובאנה להלן, בקצרה, קביעותיו העובדתיות של בית משפט קמא באשר למערער זה (הגם שחלק מן הדברים מהווים חזרה על דברים שכבר נאמרו לעיל):

1. באשר לאגד הגשר: מערער 1 היה מתכנן אגד הגשר ותפקידו לא הצטמצם בחישובים סטטיים הקשורים באגד הגשר.

2. באשר לגשר כולו - לא היו מהנדסים אחרים או מתכננים אחרים בפרויקט והמערער 1 ידע זאת: הן משום שלא נתקל במהנדסים אחרים מאז תחילת הפרויקט, הן משום שלא ראה תוכניות אחרות, והן משום שבדיעבד הוציא אישור לגשר כולו. בתאוריה, אם היו קיימים מתכננים או מהנדסים אחרים, הרי היה על המערער לברר מיהם, לראות את כל החלקים האחרים של המבנה ולתאם עבודתו עם המתכננים האחרים.

3. משום שהמערער הוציא אישור לגשר כולו, הוא היה למעשה המהנדס האחראי למבנה כולו, גם אם בפועל לא תכנן את כל חלקיו.

4. מעניין לעניין באותו עניין, העובדה שהמערער הוציא אישור לגשר כולו מלמדת שהוא ראה עצמו כמהנדס האחראי לגשר כולו. במילים אחרות, אין מדובר רק בקביעה נורמטיבית אלא בקביעה שהייתה מעשית ביותר עבור המערער.

5. ככלל, מהנדס מבנה אחראי על יציבות המבנה, על כל חלקיו, לרבות היסודות ולרבות חלקים שלא תוכננו על ידו.

6. בגדר תפקידיו של מהנדס מתכנן מצויים התפקידים הבאים:

- א (עריכת חישובים סטטיים, שמשמעותם חישובי חוזק ויציבות על סמך סקיצות או תוכניות);
- ב (הכנת תוכניות, הכוונה לתוכניות עבודה מפורטות ומפרטים);
- ג (פיקוח עליון);
- ד (אישור).

7. באשר לביצוע התפקידים הנ"ל, על-ידי מערער 1, קבע בית משפט קמא, כי:
א (המערער הכין חישובים סטטיים אולם אלה הועברו לב.ע.ק לאחר בניית הגשר. החישובים כללו רק את אגד הגשר, שאר חלקי הגשר לא חושבו כלל ואפילו סקיצה לא הייתה לגביהם.
ב (התוכניות צריכות היו לכלול שלושה סטים: תוכניות הנדסה כלליות, תוכניות ייצור ותוכניות הקמה.
 בפועל, כאמור, הוכנו רק חישובים סטטיים הכוללים דיאגרמות של שכבות הגשר השונות. הדיאגרמות הוכנו על פי הסקיצות שהכין כץ (ת/ת-164 – רונן 3-2).
 הגשר נבנה לפי הסקיצה האחרונה של כץ (ת/ת-164 – רונן 3).
8. הסקיצה הנ"ל איננה יכולה להחשב כתוכנית ובפועל נבנה הגשר ללא תוכניות. המערער 1 ידע, כאמור, כי אין יועץ או מהנדס אחר ולכן הרשה לעצמו לעבוד ללא תוכניות.
9. המערער היה מודע לכך שאי אפשר לעבוד בלי תוכניות, שבפועל אין תוכניות, ולא הייתה בפיו תשובה לתהיה הבסיסית הכיצד אישר בת/ת-1 שהביצוע תואם את התוכניות, בנסיבות אלה.
 כדי להבהיר כל ספק, לא היו תוכניות מאף אחד משלושת הסוגים שהוזכרו לעיל, לא תוכניות הנדסה כלליות, לא תוכניות ייצור ואף לא תוכניות הקמה.
10. בביקורו הראשון של המערער 1 באתר נוכח לדעת כי הגשר כבר עומד על תלו.
 המערער 1 התרשם, באותו ביקור, כי ב.ע.ק בנתה את הגשר לפי ה"חוש חש" (ת/ת-2 עמ' 5). במילים אחרות, המערער 1 היה מודע לכך כי ב.ע.ק בנתה את הביסוס ללא תוכניות, ללא שרטוט וללא פיקוח הנדסי, וכך גם לגבי המעקות והזוויתנים עליהם הונח המדרך.
11. בפועל, על פי קביעת בית משפט קמא:
"כאן טמון זרע הפורענות שהוביל לשלוש סיבות הכשל העיקריות. הכנת תוכניות מפורטות היתה מחייבת מתן ביטוי הנדסי להנחות היסוד של נאשם 1, דהיינו: קיומם של סמכים קבועים, העדרה של כפיפה מקומית, והעדר ריתוכים במוטות החגורה העליונה. לו היו תוכניות ביצוע מפורטות – היתה בהן התייחסות ומחשבה לגבי דרך הביסוס ופרטיה, ודרך הנחת המדרך באופן שלא תיצור כפיפה מקומית, וכן היה נקבע בהן אם מותר כלל לקבלן להשתמש במוטות עליונים מרותכים, ואם כן – כיצד צריך הריתוך להתצבע. לכן, תוכניות מפורטות היו מונעות את כשל הגשר" (עמ' 231 להכרעת הדין).
12. המערער 1 ידע כי ב.ע.ק איננה קבלן גשרים וכי היא מעולם לא ביצעה גשר מהסוג הנדון בשיטת הבניה שלה. עדיין, איפשר לה לבנות ללא תוכניות ואישר את הבניה.
13. התקשורת בין מערער 1 לב.ע.ק התנהלה בעיקר בטלפון, הגם שהמערער ידע כי אין זה תקין והסכים לכך בשל לוח הזמנים הדחוק.
 מערער 1 לא ידע כלל על קיומה של ארגונית ולא היה לו קשר עם המזמין והקבלן הראשי.
14. המערער 1 היה מודע לכך שעל הגשר צריכים לעבור אלפי ספורטאים. המערער 1 לא טרח לברר מה המשמעות של עובדה זו - מה יהיו העומסים, מה יהיה קצב המעבר. בלעדי פרטים אלה לא ניתן לתכנן גשר בצורה אחראית, במיוחד כך, כאשר המערער 1 ידע, כאמור, שאין מהנדס נוסף. היה על מערער 1 לברר כמה אנשים צפויים לעלות על הגשר, מה יהיה אופן הליכתם, משלא עשה כך – התרשל. ואם עשה כן ולא כלל בחשבון נתונים אלה בחישוב הגשר – בודאי ובוודאי שהתרשל.
15. בביקורו הראשון של המערער באתר הגשר נערך בתאריך 25.6.97. וכאמור לעיל, הגשר כבר עמד באותה עת. המערער נוכח כי הגשר נבנה שלא לפי התכנון, דבר שהצריך תוכנית שינויים. תוכנית השינויים נעשתה על דרך חישוב מקורב, בעזרת מחשבון המצוי על שעון היד של המערער 1.

לאחר אותו חישוב מקורב אישר להמשיך את הביצוע עם שתי חגורות עליונות בלבד) על אף שמלכתחילה אמורות היו להיות 4 חגורות עליונות. (הבדיקה הממשית של חישוב זה לא נעשתה עד לאחר קריסת הגשר. באותו ביקור גם הסתבר כי היו סטיות נוספות מהתכנון, דבר שהצריך תוכנית חיזוקים.

16. ככאמור, התכנון הותאם לצנורות שהיו בידי ב.ע.ק (במקום להתאים את חומרי הבניה לתכנון, כראוי). התכנון היה לעומס לא תקני של 250 ק"ג/מ"ר (במקום 500 ק"ג/מ"ר כנדרש בתקן).

17. המערער 1 איפשר למערער 2, החסר כישורים הנדסיים כלשהם, להיות מעורב בצורה משמעותית בתכנון ובהכנת הסקיצה. למעשה השרטוטים נעשו על ידי כץ, תוקנו על-פי הוראותיו של מערער 1, ושמו של מערער 2 התנוסס עליהם כמי שתכנן את הגשר. כך שבפועל, הסקיצה הייתה של מערער 2 ולמרות זאת אושרה על ידי מערער 1.

18. המערער 1 מצדו נעזר, לצורך החישובים שהעביר לב.ע.ק, בעובד שלו, איגור זלוטניצקי (להלן: זלוטניצקי). זלוטניצקי הוא מהנדס מכונות ולא מהנדס בנין. זלוטניצקי גם אחראי, בדיעבד, לטעות שהתבטאה בכך שהועברה תוכנית שינויים לעומס של 150 ק"ג/מ"ר, ביום 26.6.97 על אף שבאותו מועד כבר סוכם על עומס של 250 ק"ג/מ"ר.

19. הפיקוח העליון שערך המערער 1, לטענתו, איננו עומד בקריטריונים מינימליים הנדרשים מפיקוח כזה.

בגדר המחדלים המתייחסים לפיקוח מנה בית משפט קמא את הגורמים הבאים:

- א) התכנון נעשה בלי בדיקות קרקע ובלי חוות דעת של יועץ קרקע, שעל כן, לא יכול המערער למעשה לקבוע מאומה ביחס למערכת הביסוס. במיוחד כך כאשר מדובר בקרקע ממש על גדות נחל הירקון, שהיא קרקע בעלת תסבולת אפסית. בפועל המערער מסכים כי הוא לא בדק את הביסוס.
- ב) על פי דעת המומחים שהעידו, די היה בהתבוננות בקורות העץ של המדרך כדי להבין שהן מפעילות כפיפה מקומית על מוטות האורך של החגורה העליונה. כפיפה זו הייתה בניגוד להנחה התכנונית של המערער. פיקוח של ממש היה צריך לאתר בעיה זו. ניתן היה להבחין בעין בבעיית הכפיפה המקומית ואין הסבר מדוע לא ראה המערער את הבעיה בנושא זה.
- ג) הסמכים היו ניידים כאשר הנחת התכנון של המערער הייתה כי הם קבועים. מטרתו של פיקוח עליון הינה לוודא כי ההנחות התכנוניות התקיימו בפועל. כיוון שההנחות התכנוניות לא התקיימו, הרי הפיקוח שביצע המערער היה רשלני ולדעת בית משפט קמא היה גם אחד הגורמים לכשל הגשר.
- ד) המערער 1 היה צריך לבדוק את הריתוכים של הסמכים ולהסיר, אם יש צורך בכך, את החול שעליהם כדי לערוך את הבדיקה. כמו כן היה על המערער 1 לדרוש תוצאות בדיקות מעבדה לגבי איכות המוטות דבר שלא נעשה.
- ה) המערער 1 היה צריך לבדוק את כל הגשר והוא התרשל בין אם בדק ולא גילה ובין אם לא בדק.
- ו) פיקוח עליון חייב להעשות בלוויית מפקח צמוד ומנהל עבודה באתר. לא היה מפקח והמערער 1 לא יכול היה להניח שקיים מפקח אלמוני. בהעדר מפקח האחריות של המפקח מוטלת על המערער. בהעדר מפקח אין גם מי שיכול לקבל הוראות בדבר תיקונים.

20. גשר המכביה היה הגשר הראשון שתכנן המערער 1 מקונסטרוקציית מתכת. עובדה זו הצריכה פיקוח עליון הדוק יותר. על המערער 1 היה גם לוודא כי הגשר ייבנה על ידי קבלן משנה שיש לו סיווג של קבלן גשרים, מה שלא התקיים, כמובן, במקרה הנוכחי.

21. המערער 1 צריך היה להיות נוכח בעת הנפת הגשר והנחתו על גדות הנחל. מיותר לציין כי המערער 1 לא היה.

22. בתאריך 2.7.97 כתב המערער על גבי ת/א1 "בדקתי היום 2.7.97 את הגשר ומאשר את הביצוע התואם את התוכניות". כל אדם הקורא אישור זה מבין כי מדובר באישור לגבי הגשר כולו, והמערער אחראי על כל מילה ומילה שכתב באישור. בית משפט דחה את טענתו של המערער 1 כאילו מערער 3 הכתיב לו את נוסח האישור, אולם קבע כי אפילו אלה היו פני הדברים, המערער 1 אחראי לדברים שנכתבו באישור. האישור גם לא יכול להיחשב כאישור פנימי ביחסים שבין המערער 1 לבין ב.ע.ק. ועוד באשר לאישור – המערער 1 טען בחקירתו במשטרה כי הגביל את העליה לגשר ל-100 איש. למרות זאת, הוציא אישור שאין בו כל רמז למגבלה זו. המערער גם לא עשה כל מאמץ להביא לידיעת הגורמים הרלוונטיים את קיומה של המגבלה.

23. האישור ת/א1 כולל גם הנחיות נוספות, שהוזכרו כבר לעיל, כגון: ההפניה לת"י 412 שאיננו רלוונטי לגשרים. הניסוח בנושא זה, בת/א1 הוא ניסוח מתחכם: "החישוב יבוצע בהתאם לקומבינציות הנדרשות בת"י 412". על פי קביעת בית משפט קמא, התנסחות, כאמור, "נועדה להוליך שולל את המזמין והגורמים הנדרשים לאישור זה, ולהעלים מהם את העובדה החשובה שהגשר תוכנן שלא על פי התקן" (עמ' 251 להכרעת הדין).

24. בית משפט קמא קבע, כי המערער 1 "העריך לפני קריסת הגשר, ואף בעת מתן האישור ... שתסבולת הגשר מוגבלת בפועל לכ-50 ק"ג/מ"ר" "...עמ' 255 להכרעת הדין. לדעת בית משפט קמא, לכן היה נסיון להוריד את העומס ל-150 ק"ג/מ"ר, ולכן גם הייתה ההגבלה באשר לעליית 100 איש בלבד על הגשר. כאשר קרס הגשר, התקשר מערער 1 מיד למערער 3 והוכיח אותו על כך שאיפשר עלייתם של למעלה מ-100 איש על הגשר.

עד כאן ממצאיו העיקריים של בית משפט קמא באשר למערער 1.

ניתן לסכם ולומר, כי רשלנותו של מערער זה, כפי שנקבעה על-ידי בית משפט קמא מתייחסת לכל תחום אפשרי ומשתרעת על פני כל השלבים הקשורים בהקמת הגשר, למן הרגע הראשון שבו הוכנס המערער לתמונה ועד לרגע הקריסה.

אין, ולו תחום אחד שבו ביצע המערער את מה שאמור היה לבצע. לא בשלב התכנון, לא בשלב הפיקוח, לא במתן האישור, ואף לא בשלב הסופי שלאחר הקמת הגשר לעניין הבאת קיומה של המגבלה בדבר מספר האנשים לידיעת הנוגעים בדבר והצבת שלטי אזהרה בעניין זה.

יב. את ערעורו של מערער 1 ניתן לחלק לשלושה חלקים עיקריים

1. טענה משפטית המשותפת למערער זה, כמו גם למערערים נוספים, והיא כי בית משפט קמא לא קבע, ולא יכול היה לקבוע מהו הגורם לכשל הגשר. כפי שנאמר לעיל, ועדת המשנה הצביעה על שלושה גורמים עיקריים: ביסוס לקוי או העדר ביסוס, (כפיפה מקומית, ריתוכים לקויים). אף אחד משלושת הגורמים הללו לא הוגדר כגורם בלעדי לכשל ובהעדר קביעה מהו הגורם הבלעדי לכשל או הגורם שהתחיל את הכשל, לא ניתן להרשיע בגרימת מוות ברשלנות.

2. המערער 1 תוקף את ממצאי בית המשפט, באשר לחלקו בכל אחד מהגורמים הללו, כאשר לטענתו אף אחד משלושת הגורמים לכשל לא היה בתחום אחריותו.

3. ערעור על העונש (בהנחה שהערעור על הכרעת הדין יידחה).

בפתח הדברים ועוד לפני שאכנס לדיון בגופן של הטענות, אינני יכולה להימנע מן ההערה הבאה:

רשלנותו של מערער זה הינה כה ברורה, כה מובהקת, וכה חובקת כל תחום אפשרי, עד שאפילו מן ההיבט המוסרי, שלא לדבר על סיכויי הערעור, ספק בעיני אם היה מקום להגשת ערעור זה) לפחות לענין ההרשעה).

טיעונו של ב"כ המערער בסיום הודעת הערעור, כ"י המערער חש כי הוא נענש לא רק בשל מעורבותו באירוע, אם כי הוא טוען כי אינו אחראי לקריסתו, אלא גם בשל רצונה של החברה הישראלית לעשות שימוש ביד חזקה, כדי לתקן את המעוות בה במשך שנים רבות ... ומאידך כדי לנסות לאחות את הקרע שנוצר בין ישראל ליהדות אוסטרליה) "עמ' 39 להודעת הערעור – (הוא טיעון מקומם שמקומו לא יכירנו.

המשכו של הטיעון, כאילו המדינה בתיק זה היא אינטרסנטית, שכן היא הנתבעת בתביעות נזיקין רבות שהוגשו נגדה, שעל כן " היא מנסה לצמצם, ככל האפשר, את אחריותה שלה על חשבונם של אחרים) "שם, שם, (הוא בעיני טיעון דמגוגי שגם לגביו ניתן לומר, כי מוטב היה שלא נטען.

המערער 1 הועמד לדיון ובדיעבד הורשע, בשל היותו רשולן - הא ותו לא.

לא ניתן להעלות על הדעת, כי רשלנות מסוג זה, שהסתיימה בתוצאות קשות כל כך, לא תקבל גם את הביטוי המתבקש, קרי העמדתו של הרשולן לדיון.

יג. לגופו של עניין

לטענתו של ב"כ המערער 1, באשר לקביעת הגורם הבלעדי או הראשון לכשל, אתייחס להלן במשותף עם טיעונם של מערערים 2 ו-3 בנושא זה.

בשלב זה תיבדקנה טענותיו של המערער 1 ביחס לתפקודו ולמצאים העובדתיים שנקבעו בהקשר זה.

טענתו הבסיסית והחשובה ביותר של מערער 1 הינה, כי הוא לא התבקש להיות ובפועל לא היה מהנדס הגשר.

לעובדה זו, כך לטענת המערער 1, היו מודעים כל המעורבים בהקמת הגשר. חלק מן המעורבים הוטעה במזיד ובמתכוון לחשוב כי הוא מהנדס הגשר ולטעות זו נגרר גם בית משפט קמא.

בפועל, הזמנת העבודה שהופנתה אליו הייתה מצומצמת בהיקפה, מוגדרת, תחומה בתחומיה, ולא התקרבה אפילו להגדרתו כמהנדס הגשר.

תפקידו היה חישוב העומסים והכוחות במוטות של אגד הגשר בלבד (ראה סעיף 3 להודעת הערעור). הוא לא התבקש לתכנן את הגשר.

אם עשה דברים מעבר לכך, הרי זה משום שהוא " איש מקצוע יסודי, חבר ואדם טוב, אשר גילה אכפתיות לנעשה בשטח, גם אם לא הוטלה עליו כל אחריות לעשות כן) "עמ' 5 להודעת הערעור, סעיף 7).

שוב - איני יכולה להימנע מההערה, כי אמירת הדברים " פוסט פקטום, "ועל רקע מכלול האירועים, מצריכה מידה לא מעטה של אירוניה. שלא לדבר על כך שטענה זו היא בבחינת תרתי דסתרי לכל קו טיעונו של המערער.

את תצורת האגד על פיו ביצע הוא את הישוב התסבולת) "עמ' 7 להודעת הערעור, סעיף ב- (1)הא ותו לא.

ת/א1 איננו "אישור מהנדס". המערער מעולם לא התכוון לתת אישור מהנדס והעובדה שהאישור ניתן ביום 2.7.97, כאשר הגשר היה בשלבים מתקדמים קרוב לסיומו, איננה אלא צירוף מקרים "אומלל".
לו היה המערער יודע "שהאישור משמש כעלה תאנה למעשי נבלותם של ב.ע.ק, היה מונע זאת מבעוד מועד)" "...עמ' 8 להודעת הערעור, סעיף ב.1.3).

ת/א1 הופנה אל מערער 2 בלבד ונועד אליו בלבד, במסגרת יחסי העבודה שבין ב.ע.ק למערער.

המסמך מעולם לא נועד לעיניים אחרות, והוא איננו אישור תקני. חוק התכנון והבניה מצביע על צורתו של אישור שמישות. ת/א1 אפילו איננו דומה לאישור כזה.

מערער 4 נטל לעצמו חירות להשתמש באישור ולהפוך אותו לאישור חוזק הגשר, בכך שרשם עליו את המילים "למשה'לה אישור חוזק הגשר". "והעביר אותו למפיק ייני.

6.למערער לא היה כל קשר לביסוס הגשר. הוא לא נדרש לתכנן ביסוס, שעל כן לא היה מקום לקביעת בית המשפט קמא כי הוא אחראי גם להיבט זה של תכנון הגשר.

7.האחריות כולה, לשיטתו של מערער 1, רובצת לפתחם של מערערים 2 ו-3. הם בנו למעשה את הגשר בלי תכנון ואפילו בלי החישובים הסטטיים שאותם כן ערך המערער 1.

8.המערער לא היה מפקח.

לחילופין, היה על המערער לקיים פיקוח עליון על אגד הגשר בלבד, ללא הביסוס, ללא המדרך וללא המעקות) פרק ג' להודעת הערעור).
המערערים 2 ו-3 גם לא ציפו ממנו שיפקח, שעל כן, גם אמר מערער 2, כי הוא ושותפו פיקחו על הנפת הגשר.

הנפת הגשר הוא שלב קריטי וחשוב בהקמתו. עצם העובדה כי המערער 2 ראה עצמו כמי שדי בנוכחותו לצורך הנפת הגשר, מצביע על כך שהוא לא ראה במערער 1 מפקח על הגשר.

9.סימני דרך שונים, אותם ציין בית משפט קמא כמצביעים על היקף אחריותו של המערער, הם סימנים שגויים.

במסגרת זו:

א (למערער לא עתיד היה לצמוח כל רווח כספי מתכנון כזה או אחר של הגשר, לרבות שימוש במוטות אלה ואחרים. האינטרסנטים היחידים בנושא זה היו מערערים 2, 3.

ב (עבור מה שנדרש המערער, הרי פרק זמן של שבוע היה פרק זמן סביר, שכן ממנו לא נדרשו תוכניות מלאות אלא חישובים בלבד.

ג (המערער טען לקיומו של תקן צבאות" נאטו". תקן זה כולל עומס של 250 ק"ג/מ"ר. המערער רשאי היה להסתמך על תקן זה גם אם מומחים אחרים לא הכירו אותו.

ד (בית משפט קמא קבע, מספר פעמים, כי מערערים 2 ו-3 שיקרו, הן במשטרה והן בבית המשפט, וקבע כי הם התרשלו, גם בכך שקיבלו על עצמם את העבודה, למרות שהם אינם מהנדסי גשרים וגם במהלך ביצוע העבודה.

בין השאר קבע בית המשפט, כי ב.ע.ק בנתה את הגשר בלא ליווי הנדסי כלשהו ובלא פיקוח צמוד.

כיוון שכך, לא ניתן לקבוע כי המערער היה המהנדס האחראי.

10. בית משפט קמא טעה והתבלבל בפרשנות ובהבנה של סוגיות הנדסיות מורכבות. חישוב העומסים של המערער היה מדויק ובית משפט שגה כאשר קבע בניגוד לכך למרות שהקביעה לא נסמכת על עדותו של מומחה כלשהו.

11. המערער לא ידע כי אין מהנדסים אחרים. כזכור, המערער "מודר" ולא נמסרה לו מלוא האינפורמציה, ועל כן לא יכל לדעת שאין מהנדסים אחרים.

על בסיס כל הטענות הללו מעלה ב"כ המערער את הטענה, כי מבחינה משפטית לא מולאו רכיבי של סעיף 21 לחוק העונשין, דהיינו, הגדרת הרשלנות.

לטענתו, שלושת גורמי הכשל העיקריים: העדר ביסוס, כפיפה מקומית וריתוך לקוי – לא היו בתחומי אחריותו והוא לא יכול היה להיות מודע לקיומם.

כיוון שכך, לא התקיים אותו רכיב הדורש כי "אדם מן הישוב יכול היה להיות מודע לאותו פריט".

באשר לתוצאה, המערער לא יכול היה לדעת ולא צריך היה לשער כי ב.ע.ק יתרשלו. היה זה סביר בהחלט מצידו של המערער לצפות כי המערערים 2 ו-3 יבצעו את עבודתם במיומנות ובמקצועיות.

הוא לא צפה, ואדם מן הישוב בנעליו לא היה צופה, כי ב.ע.ק יבצעו עבודה רשלנית שהתבטאה, למשל, בשימוש במוטות שהורכבו ממספר קטעים מרותכים זה לזה.

כפי שנאמר לעיל, מן המערער גם הוסתרה אינפורמציה. כך למשל, לא ידע כי גדות הירקון הן ספוגיות וכי יש צורך בתאום ואישור של רשות נחל הירקון.

הסתרת המידע החיוני פגעה באופן מהותי ביכולת הציפייה שלו, ולו גם מן הטעם הזה לא הוכחו רכיבי עבירת הרשלנות.

המערער טוען גם לניתוק הקשר הסיבתי באשר למותם של המנוחים וורן זינס ז"ל, אליזבט סוויצקי ז"ל וגרג סמול ז"ל.

בנושא זה הטענה מתמקדת בסיבת מותם של המנוחים.

המערער מפנה לכך, כי ד"ר דניאל פיליפס, מהמכון לרפואה משפטית באבו-כביר, דיברה בחוות דעתה על זיהום פטרייתי. מדובר בפטרייה בשם פטריית בווידי אשר הייתה מצויה במימי הירקון.

מותם של המנוחים נגרם "באופן עקיף, אך מכריע, כתוצאה מסיבוכים של מחלת דלקת הריאות שנגרמה כתוצאה מנוכחותה של פטריית הבוידי במימי הירקון" ("עמ' 28 להודעת הערעור).

בגדר חובת הציפיות טוען ב"כ המערער, כי המערער לא יכול היה לצפות את נוכחותה של פטריית הבוידי הקטלנית והנדירה במימי הירקון ("עמ' 27 להודעת הערעור), שעל כן, גם מבחינה זו נותק הקשר הסיבתי.

טו. עד כאן הטענות ומכאן לבחינתן, במידה ובהיקף הנראים לי כראויים

את השקפתי הכוללת הבעתי כבר לעיל, באומרי כי לא היה מקום לערעור זה. בשלב הנוכחי אומר, כי לא מצאתי שגגה בנימוקיו או בשיקוליו של בית משפט קמא, בהתייחס לאף אחת מהטענות שהועלו על ידי ב"כ המערער, וכל קביעותיו של בית משפט קמא בסוגיות אלו מקובלות עלי.

את בחינת הטענות אתחיל דווקא מעניין האישור) סעיף יד. 5 לעיל. התייחסתי כבר לאישור ת/1א בפרק שהוקדש לסריקת העובדות באופן כללי ואין לי אלא לחזור על הדברים.

לשיטתי די באישור זה, כשהוא בפני עצמו, להביא לכלל מסקנה חד משמעית בדבר רשלנותו הברורה של המערער.

כל ניסיון לעמעם את משמעות האישור, לקרוא לתוכו דברים שלא נאמרו, להצביע על המכותבים לאישור זה וכל שאר הטענות שהעלה עו"ד לנדשטיין, ב"כ של מערער 1, אינן יכולות להוציא מכלל פשוטן את המילים שנכתבו באישור.

כאשר אמר המערער, כי "בדקתי היום ... את הגשר ומאשר את הביצוע התואם את התוכניות", וחתם עליו (ת/א), הרי מי שקורא את האישור מבין כי היו תוכניות, היה ביצוע על פי התוכניות, הייתה בדיקה, והבדיקה נכונה ליום עריכתה (2.7.97). כאשר הגשר כבר עומד על מקומו.

בהתייחס לחלק המודפס של האישור ניתן היה להבין, לפחות על-ידי גורמים לא מקצועיים, כי הגשר עומד בדרישות התקן. כפי שהעיר גם בית משפט קמא, זהו ניסוח מתחכם שמעמיד לפחות בסימן שאלה את הכוונות שעמדו מאחוריו.

הנפקת האישור והמצאתו לב.ע.ק הוציאה מן הכוח אל הפועל את רשלונתם של האחרים (בהנחה שהמערער לא היה רשולן בהיבטים אחרים, הנחה רחוקה מן המציאות במקרה הנוכחי). בהוצאת האישור, לשיטתי, הפך עצמו המערער למכה בפטיש, המשלים את מלאכתם של אחרים, ומספח לעצמו בכך את רשלונתם.

בע"פ 4188/93 **מרדכי לוי נ' מ"י**, פ"ד מט(1) 539 (556), להלן: עניין לוי (שהוזכר על-ידי בית משפט קמא, אומר כב' השופט גולדברג כדלקמן):
"... התגברות על כוח התנגדותו של קורבן ... אינה שותפות לרשלנות, אלא יצירת התנאים ההכרחיים באופן עצמאי ונפרד, להשלמת התנהגותו של האחר, ועל-כן היא מקיימת את הזיקה הסיבתית" (ההדגשה במקור – ד' ב.)

לענייננו: בהנחה שהתוצאה נגרמה בשל רשלונתם של המערערים האחרים או מי מהם, הרי המכתב ת/א1 עונה בודאי לקריטריון של "יצירת תנאי הכרחי באופן עצמאי ונפרד להשלמת התנהגותו של האחר".

די בכך – כדי ליצור את הקשר הסיבתי בין מעשי האחרים, בהנחה שהללו היו רשלנים, לבין האירוע.

כיוון שכך, אין גם חשיבות למנגנון הכשל המדויק של הגשר ולשאלה מה היה ה"טריגר" לקריסתו. יהיה ה"טריגר" (ההנדסי) אשר יהיה – המערער 1 סיפק את התנאי ההכרחי, שעל כן אחראי משפטית לגרימת מותם של המנוחים, אפילו בהנחה שהוא "רק" איפשר את השלמת רשלונתם של האחרים.

מתן ת/א1 מעביר אל שכמו של המערער 1, לפחות את הנטל הטקטי, אם לא את נטל השכנוע, להסביר כיצד ניתן לשלול מהמכתב את תוכנו הברור.

הסבריו של המערער במקרה זה – פועלים לכיוון ההפוך.

וכי על איזה תוכניות היה המערער מצביע לו נדרש לכך בזמנו? האם על הסקיצה ת/א64 שהוכנה על-ידי כץ? שלגביה קבע בית משפט קמא כי היא איננה תוכנית? (ועל-פי הודעת הערער נראה שהמערער אינו חולק על כך).

האם באמת סבר המערער, כי האישור שנתן מהווה אישור לקשר שבין אורכם, קוטרם ועובי דופןם של מוטות האגד, לבין חישובי התסבולת שלו?

וכיוון שהטענה היא, כי המערער לא ידע ש"האישור משמש כעלה תאנה לנבלות של ב.ע.ק - "וכי למה סבר המערער נועד האישור? למה זקוקה ב.ע.ק לאישור מסוג זה במסגרת "יחסי העבודה" שבינה לבין המערער?

בית משפט קמא דחה, כאמור, את טענתו העובדתית של המערער, בדבר הכתבת נוסח האישור על-ידי מערער 3. אולם, דווקא בהנחה שאכן הנוסח הוכתב – האם אין בכך משום אמירה כי האישור נועד לצרכים אחרים ולא לצרכים פנימיים של ב.ע.ק?

ועוד באותו נושא: אין כל נוסח אחד, בבחינת כזה ראה וקדש, לעניין אישור שמישות כשמדובר בגשר. האישור המצוי בכל מעלית (שאליו הפנה ב"כ המערער, על דרך הדגמה אפשרית, מהו אישור תקני) אין כל השלכה או דמיון לעניין אישור תקינות של גשר.

ת/א לא היה אמור להתלות בפתחו של הגשר (בהשוואה לאישורים המצויים במעלית). כל זאת באשר לכיתוב בכתב יד על ת/א1.

אני רואה לנכון להזכיר שוב את מה שנקבע על-ידי בית משפט קמא באשר לחלק המודפס בת/א1 וההתחכמות שבהפניה לתקן. מקובלת עלי הקביעה כי מדובר בהתחכמות.

שוב: במישור היחסים הפנימיים שבין המערער לב.ע.ק, אין טעם ואין צורך בהתחכמות זו. ההפניה לת"י 412 שאינה רלוונטית כלל, מקנה רשמיות ורצינות לת/א1 ויש בה "קריצה" אל גופים ואחרים שאינם ב.ע.ק אשר אולי יתרשמו מעניין זה.

טז. לעניין היות המערער 1 מתכנן הגשר

כל שאוכל לומר הוא, כי עצם העובדה שהמערער נזקק להגדרה מילולית של תכנון, מצביעה על חוסר רצינותה של הטענה. בית משפט קמא קבע, כי המערער 1 הוא המתכנן על סמך דבריו של המערער.

הדברים נאמרו בחקירותיו במשטרה, בעדותו בבית המשפט, ואפילו במתן התשובה לכתב האישום (לאחר ההקראה) ראו לדוגמה: ת/א 1 עמ' 1, 6-7, וכן עמ' 2936-2937 לפרוטוקול בית משפט קמא.

כאשר מהנדס, בעל ותק, ידע וכישורים מובהקים, כמו המערער, משתמש במילה תכנון, בהקשר לשאלות המדוייקות שהוצגו בפניו – חזקה עליו כי לא המינוח המילוני מנחה אותו, אלא המינוח השאוב מעולמו המקצועי, שלא לדבר על המשמעות המקובלת והיום יומית.

צדק גם בית משפט קמא בכך שהסיק מסקנות מת/א1 גם באשר למהות תפקידו של המערער והיותו המתכנן.

מי שאינו רואה עצמו כמהנדס מתכנן – חזקה עליו כי לא יוציא אישור בדיעבד על התאמת הגשר לתוכניות, אלא ישלח את מבקש האישור אל המתכנן, על מנת שהוא יערוך את ההשוואה בין התוכניות, למציאות בשטח.

קבלת קביעתו של בית משפט קמא, בנושא היות המערער מתכנן הגשר, מפעילה מנייה וביה, גם את יתר קביעותיו של בית משפט קמא באשר לחובותיו של מהנדס מתכנן וסוגי התוכניות שעליו להכין (ראה פסקה ט' 6, לעיל).

אין מחלוקת עובדתית על כך, שהמערער לא הכין תוכניות כאלה, שהרי טענתו היא, כי הוא הכין חישובים סטטיים בלבד.

לא הייתה גם מחלוקת, על כך שבפועל לא היו תוכניות כאלה.

צדק גם בית משפט קמא בקובעו, כי הכנתן של תוכניות תקניות – הייתה מציפה על פני השטח את הצורך במתן תשובות תכנוניות לכל אחת מן הבעיות שבסופו של דבר היוו את מנגנון כשל הגשר.

ההיגיון הפשוט, שלא לדבר על כל ממצאי הוועדה, אומר כי העדר תכנון יש לו השלכה לכל נדבך בבניה, החל מהביסוס, עבור להנחת המדרך שהביא לכפיפה המקומית) שנבעה מהפעלת עומס על מוטות החגורה העליונה, בניגוד להנחה התכנונית של המערער 1, כי העומס יעבור דרך הצמתים), וכלה בריתוכים, שלא היו יכולים להתבצע כפי שבוצעו בפועל, לו הייתה תוכנית שמערערים 2 ו-3 אמורים לפעול לפיה. המערער 1 אחראי איפוא ישירות לכל אחד מגורמי הכשל.

אין בקביעה זו כדי לומר שהוא האחראי הבלעדי, אולם יש בה כדי לבסס את המסקנה המשפטית, כי הוא גרם ברשלנות לקריסה ולתוצאותיה.

אני מפנה לאמור בפרק שיוחד למערער 1 (עמ' 295 להכרעת הדין), ולקביעותיו של בית משפט קמא.

21. בית משפט קמא ייחס חשיבות רבה לעובדה שכאשר המערער הגיע לביקור הראשון בגשר – עמד כבר הגשר, והמערער עצמו התרשם כי ב.ע.ק בנתה את הגשר לפי "החוש חש". הביטוי "בנתה לפי החוש חש" – "מדברי המערער לקוח) בהודעתו ת/2, (ולא מדברי אחרים.

מערערים 2 ו-3 הסכימו עם מערער 1 כי הבניה הייתה לפי "החוש חש". בית משפט קמא ציטט לעניין זה את דבריו של מערער 2, כי עם ישראל אלוף באלתורים, ואת דבריו של מערער 3, כי בנה את הגשר עם "כלום ביד" "ראה פסקה 46 עמ' 303 להכרעת הדין).

על פני הדברים עובדה זו בלבד, דהיינו, כי המערער היה מודע לכך שב.ע.ק בנתה את הגשר ללא תוכניות כלשהן, צריכה הייתה להביא אותו "להתנערות" מוחלטת מהגשר, משום שאיננו יכול ליטול על עצמו אחריות כלשהי למבנה שנבנה בדרך זו.

במיוחד כך כאשר המערער 1 היה מודע לכך, שזו הפעם הראשונה שמערערים 2 ו-3 בונים גשר, וכי הגשר מיועד להעביר עליו אלפי ספורטאים.

כל טענותיו הנוספות של ב"כ המערער הן וריאציה או אולי, שלוחה לעניין התכנון.

כך למשל - הטענות המתייחסות לעניין" מידורו" מחלק מהאינפורמציה הרלוונטית, אי השתתפותו בפגישות) כדוגמת פגישת הקרון) וכיוצא בזה.

הדבר היחיד שאוכל להוסיף על קביעותיו של בית משפט קמא, בנושא זה, הוא כי על כל טענותיו של המערער, בנושא זה ראוי להשיב על דרך השאלה: אם סבר המערער כי אין בידו את מלוא האינפורמציה, וכי אמור להיות מהנדס או מתכנן אחר – הכיצד לא עמד על כך שיהיה תיאום בינו לבנינם או שתימסר לו האינפורמציה הרלוונטית?

לא הייתה מחלוקת על כך, כי חישוביו של המערער התבססו על הנחות יסוד, כאשר להנחות היסוד הייתה השלכה, בדיעבד, על כל אחד מגורמי הכשל: הביסוס (או העדרו), נושא הכפיפה המקומית, וכן הריתוכים במוטות החגורה העליונה. גם לולא היה המערער מאשר קיומן של הנחות יסוד, ברור שחישוב מבנה כלשהו חייב לצאת מהנחות יסוד מסוימות.

וחזרה הקושיה למקומה: האם מהנדס, ולו גם מהנדס שמחשב את החישובים הרלוונטיים לאגד הגשר בלבד (כפי שטוען המערער), יכול שלא לוודא את נכונותן של הנחות היסוד? האם לא ברור לו, למשל, שהאגד אמור להיות מונח על בסיסים כלשהם? האם האגד לבדו יכול לשאת במעמסה המתוכננת ללא הביסוס? וזו רק דוגמה.

צדק בית משפט קמא כאשר קבע, כי העובדה שהמערער נמנע מלהציג שאלות בנושא זה, ולא דרש לראות תוכניות, המאשרות לכאורה את נכונותן של הנחות היסוד, מצביע על כך שהוא ידע כי אין מי לשאול שכן הוא המתכנן היחיד, שעל כן התשובות היו חייבות להינתן על-ידו.

הרשלנות מתבטאת באי קיומן של תשובות, בין אם על דרך הסתייעות בתוכניות של אחרים (אם הייתה מתקבלת טענת המערער, כי חשב שהוא אינו מהנדס הגשר) ובין אם על דרך בדיקות עצמאיות.

בפועל, המערער 1 איפשר למערערים 2 ו-3 לבנות בעצמם את כל הגשר כשאין כלום בידיהם, ובסופו של דבר אישר את המוצר הסופי.

לאמור לעיל יש לצרף גם את עניין הפיקוח.

למען האמת, לא ברורה לי טענתו של המערער בנושא זה, שכן המערער עצמו הודה כי ביצע פיקוח עליון. בהודעתו ת/2 עמ' 8 אמר המערער, כי "מתכנן צריך לבצע פיקוח עליון, וזה לבקר באתר וזה מה שעשיתי". "כן אמר, בעדותו בבית משפט קמא": **עשיתי פיקוח עליון על האגד** ("עמ' 2836 לפרוטוקול בית משפט קמא).

תהא השקפתם של מערערים 2 ו-3, בנושא הפיקוח, אשר תהא, וגם אם הם לא סברו כי המערער אמור לפקח על עבודתם, הרי המערער היה מודע לכך שזה תפקידו.

ושוב, גם בעניין זה, אין לי אלא להפנות לממצאיו של בית משפט קמא) ראה עמ' 304 להכרעת הדין).

פיקוח, ולו גם ברמה של בדיקה מאוחרת, צריך היה לגלות את כל שלושת גורמי הכשל. כל המומחים ציינו, כי ניתן היה להבחין בגורמי הכשל, והמערער אמור היה להבחין בהם.

המערער לא גילה אותם או לחלופין בחר להתעלם מהם. כך או כך, מדובר ברשלנות.

המגבלה שהטיל המערער, על עלייתם של יותר מ-100 איש על הגשר תומכת, לכאורה, יותר באפשרות כי המערער גילה את הכשלים, אלא שסבר כי אם תישמר מגבלה זו יוכל הגשר לעמוד במעמסה.

הטלת המגבלה מצביעה לפחות על חוסר נוחות שחש המערער באשר ליכולתו של הגשר לעמוד בעומס ועל חוסר בטחונו בחוזקו של הגשר.

אולי, ולו גם לשם האילוסטרציה, לא יהא זה מיותר לצטט את דבריו של המערער עצמו לעניין המשמעות של המגבלה בדבר 100 אנשים.

בבית משפט קמא נשאל והשיב המערער:

"ש. אז מה יקרה לגשר אם יעלו יותר מ-100 אנשים?

ת. הוא ירעד. הגשר הזה היה רועד. היה מקבל, נותן הרגשה מאוד מאוד לא נעימה למי שהולך עליו אם היו עולים. אבל הוא לא מסוכן בכלל. קורים

שאנחנו הולכים באולם חתונות הרצפה רוקדת, זה לא נעים זה לא מסוכן ("עמ'

2892 לפרוטוקול בית משפט קמא) (הדגשה שלי – ד' ב.)

אי אפשר להימנע מן האמירה כי בישראל של שנת 2001, אחרי אסון אולמי ורסאי, הציטטה דלעיל היא כמעט בבחינת נבואת זעם שהגשימה את עצמה.

וחזרנו לנקודת ההתחלה -
אם הוצאת אישור כדוגמת ת/א1 בתנאים אלה, איננה מהווה רשלנות, שוב אינני יודעת רשלנות מהי.

יח. באשר לשכרו של המערער, כאינדיקציה למהות תפקידו

כל טענה כי המערער אמור היה לקבל סך \$400, היא טענה מאוחרת של המערער, המתבססת על התקשרויות קודמות בינו ובין ב.ע.ק, ולא על חוזה כתוב המתייחס לעבודה הנוכחית.

בית משפט קמא לא קיבל את הטענה כי שכרו אכן היה \$400, לפחות לא במלואה (עמ' 218 להכרעת הדין).

המערער לא הראה בטיעוניו במה שגה בית משפט קמא בפן העובדתי.
מכל מקום – עניין השכר אינו יכול, בפני עצמו, להוות משקל נגד לכל שאר הממצאים המצביעים על כך שהמערער ראה עצמו כמהנדס מתכנן של הגשר.

במובן מסוים – קבלת הטענה כי מדובר בשכר של \$400, הייתה פועלת לרעת המערער, שהרי יש בה כדי להצביע על כך שהמערער, אשר ראה עצמו כמתכנן הגשר, לא סבר כי יש להתייחס ברצינות לתפקיד זה ולהשקיע שעות רבות של עבודה, שעל כן לא עמד על קבלת שכר גבוה יותר.

יט. באשר לטענותיו המשפטיות של עו"ד לנדשטיין, ב"כ מערער 1, המתייחסות לרכיביו של סעיף 21 לחוק העונשין) בהתייחס לסעיף 304

אם אינני רואה לנכון להרחיב את הדיבור בנקודה זו, הרי זה משום שהממצאים העובדתיים יש בהם תשובה מעל ומעבר לטיעוניו של ב"כ המערער.

טענותיו העיקריות של ב"כ מערער, בעניין זה, היו כי המערער לא צריך היה לצפות את רשלנותה של ב.ע.ק.
הטענה הנוספת מתייחסת לפטריית הבוידי במימי הירקון אשר היוותה, לטענת המערער, את הגורם הישיר למוות.

לעניין רשלנותה של ב.ע.ק:
בלי כל קשר לרשלנות זו, הרי רשלנותו של המערער היא רשלנות ישירה וחד משמעית, כפי שהוסבר לעיל.

לפי כל פרשנות של המונח "אדם מן הישוב", בין אם לפי הגישה הרואה באדם מן הישוב את "אחיו התאום" של האדם הסביר, ובין אם לפי הגישה הדוגלת בכך שאדם מן הישוב שונה מן האדם הסביר, ובהקשר הנוכחי, אדם מן הישוב הוא מהנדס כדוגמת המערער 1, המבצע אותו תפקיד - המערער צריך היה לצפות את התוצאה של קריסת הגשר אשר הוקם בדרך כה רשלנית, ומהנדס מן הישוב יכול וצריך בהחלט לצפות, כי קבלנים ובונים יתשללו; ובמיוחד בנסיבות המיוחסות של הקמת גשר זה, כפי שפורטו לעיל, ואשר היו ידועות למערער 1.

באשר לפטריית הבוידי:

אין בטענה זו ממש, וגם לעניין זה מקובלת עלי קביעתו של בית משפט קמא. המנוחים נחשפו לפטריית הבוידי בשל רשלנותו של המערער, ומשום שהיו במצב של כמעט טביעה, עקב קריסת הגשר. צפייתו של המערער צריכה הייתה לכלול את האפשרות שהמוות ייגרם מטביעה, אם יקרוס הגשר, ובגדר זה גם כל סיבוך אפשרי היכול לנבוע מטביעה או כמעט טביעה.

במהלך הדיון בפנינו נעתרנו לבקשת עו"ד לנדשטיין, לקבל לידינו ראייה נוספת – סרט המחשה אודות הפרשה נשוא הערעור שבפנינו. יחד עם זאת, בטיעוניו לא הפנה ב"כ המרער לנושא ספציפי בו משנה ראייה זו את התמונה, שעל כן הגשתה לא יצרה כל מהפך בראיות, והתוצאה בהתאם.

סוף דבר בעניינו של מערער 1:

בהסתמך על כל האמור לעיל, אציע לחבריי לדחות את ערעורו באשר להרשעה.

לעניין העונש אתיחס בפרק האחרון של פסק הדין, לאחר הדיון בנושא ההרשעה גם בעניינם של המערערים האחרים.

כ. ערעורם של מערערים 2 ו-3

כזכור, מערערים 2 ו-3 הם שותפים ומנהלים בב.ע.ק, אשר הקימה את הגשר. פרטי הרשלנות אשר יוחסו להם בכתב האישום, דומים, בחלקם לפחות, לאלה שיוחסו למערער 1, בשינויים המחוייבים.

המדינה טענה, כי המערערים 2 ו-3 התרשלו בכך שקיבלו על עצמם את בנית הגשר, למרות שב.ע.ק לא עסקה בכך מעולם, ואף לא היתה רשומה כקבלן, לענין גשרים או קונסטרוקציות.

את הבנייה עצמה ביצעו בלי שהיו בידיהם תוכניות, לא לענין הביסוס ואף לא לקונסטרוקציית הגשר או למעקות.

כך למשל, טען מערער 3, כי למד ממערער 2 את פרטי מערכת הביסוס של הגשר ולא מתוכנית או שרטוט כלשהו. לא היה בידו גם דף חישובים סטטיים המפרט כל מוט לפי מספרו, ומהסקיצה לא ניתן היה לדעת את פרטי הזויתנים והמעקות. מערער 2, אשר היה, כאמור, "המורה" של מערער 3, סיפר כי המערער 1 סימן לו את גודלן של פלטות הביסוס בעזרת תנועת ידיים (ראה עמ' 232 להכרעת הדין וההפניות לפרוטוקול המצויות שם).

אם לא די בכך, הרי שביצעו את הבניה ברמה לקויה, תוך שימוש בחומרים בלתי תקינים וביצוע ריתוכים בצורה פגומה.

בדיעבד, ממצאיו של בית משפט קמא, באשר לרשלנותם של המערערים, אינם נופלים בחומרתם מהממצאים לגבי מערער 1, זאת חרף טרונייתו של מערער 1 על כך שכל "הבליסטראות" כונו אליו, בשל היותו היחידי בקרב הנפשות הפועלות בעל תואר מהנדס.

ערעורם של המערערים 2 ו-3 הוא, במידה מסויימת לפחות, תמונת ראי או שמא צדה השני של המטבע, בהתייחס לערעורו של מערער 1.

אם טענתו המרכזית של מערער 1 היתה כי הוא לא היה המתכנן, ולא היה מהנדס הגשר, הרי שטענתם העיקרית של המערערים 2 ו-3 היתה, כי הם רק אנשי הביצוע, אשר פעלו בדיוק על-פי הוראותיו ועל-פי תכנון מהנדס הגשר, שעל כן אין לבוא אליהם בטענות אם התכנון לא הוכיח את עצמו.

נראה כי ההכשרה המקצועית היא מוטיב חשוב בטענותיהם של המערערים כולם.

אם מערער 1 טען, כי עובדת היותו מהנדס עמדה בעוכריו, הרי המערערים 2 ו-3 טוענים כי הם "מסגרים" בלבד, והם פעלו כפי שניתן לצפות שיפעלו מסגרים.

בלשונו של עו"ד שפירא, במהלך הטיעון בפנינו: **מערערים 2 ו-3 הם מסגרים ועובדים לפי ההנחיות והם מקבלים לאחר הביצוע אישור בכתב מהמהנדס שמה שהם עשו זה בסדר "** (עמ' 24 לפרוטוקול הדיון בערעור).
"עושים מה שעושה מסגר סביר מזמינים מהנדס מומחה ... ומראים לו סקיצה ומבקשים שיאשר אותה" שם, בעמ' 25).

הטענה, כי המערערים 2 ו-3 פעלו על-פי התכנון, ועבודתם אושרה על-ידי המהנדס הינה אבן הבסיס בערעורים של מערערים 2 ו-3, ככל שהדברים אמורים בפן העובדתי.
 הועלו טענות נוספות (אותן אזכיר בהמשך), אולם הן למעשה השלכות או וריאציות של טענה זו, או ראיות שמטרתן הוכחת הטענה.

במישור המשפטי, הטענה המרכזית שהעלה עו"ד שפירא, ב"כ המערערים 2 ו-3, הינה, כי בית משפט קמא לא קבע מהו הגורם המיידני שהביא לקריסת הגשר, ובהעדר קביעה שכזו – לא ניתן לקבוע את הקשר הסיבתי בין רשלנותו של מי מהמערערים, לבין הקריסה.

השאלה עליה היה על בית משפט לענות, לשיטתו של ב"כ המערערים 2 ו-3 הינה, מה היה קורה אם המערערים או מי מהם היו נוהגים כדין – האם הגשר לא היה קורס?

"בית משפט כתנאי להרשעה של אדם חייב ממצא פוזיטיבי שאומר שאם האדם היה נוהג כדין הגשר היה עומד ואין ממצא כזה)" ... עמ' 32 לפרוטוקול הדיון בערעור.

בנוסף לטענות במישור העובדתי והמשפטי (שהדיון בהם יורחב בהמשך), גם בפיו של עו"ד שפירא טענה באשר לקונספציה שהביאה, לדעתו, להגשת כתב אישום נגד המערערים:
"ישנה הנחה שכמה שיותר אנשים לא היו בסדר איפה שהוא העולם שלנו יהיה בטוח יותר)" ... עמ' 31 לפרוטוקול הדיון בערעור.

הנה כי כן – הפעם לא הרצון לאחות את הקרעים עם יהדות אוסטרליה, ואף לא לתקן את המעוות במשך שנים רבות בחברה הישראלית, אלא רצון ליצור "עולם בטוח יותר" באמצעות הגדלת מספר האחראים לאירוע הקשה.

מה שאמרתי לעיל, לגבי המערער 1, בהקשר זה – נכון גם לגבי מערערים 2 ו-3.

המערערים 2 ו-3 הובאו לדין, ובדיעבד הורשעו, משום שהיו רשלנים ורשלנותם הביאה לתוצאות הקשות ביותר שניתן להעלות על הדעת. לא קונספציה עמדה בעוכריהם אלא עובדות, פשוטות, ברורות וחד משמעיות, המצביעות על רשלנותם לכל אורך הדרך.

כא. מכאן להתייחסות פרטנית

בית משפט קמא קבע, כי המערערים 2 ו-3 אחראים ישירות לכל אחד מגורמי כשל הגשר, בין אם לגורמים הישירים ובין אם לגורמים העקיפים.

למעשה, הדברים נאמרו כבר בפרק שהוקדש לסקירת העובדות והם מובאים להלן, בתמצית, רק לצורך הבהירות.

הגורמים הישירים, כזכור, הם – העדר ביסוס, כפיפה מקומית וכשל הריתוך.

להחליף התמודדות עניינית בפרטי הרשלנות, כפי שנקבעו על-ידי בית משפט קמא; שמא משום שב"כ המערערים היה ער לכך, שאין בפיו תשובות של ממש לקביעות הללו.

קשר סיבתי – גם הוא ענין של עובדות. השאלה, בסופו של יום היא, האם מעשיהם או דרך התנהגותם של המערערים 2 ו-3 גרמו באופן ישיר או עקיף לקריסת הגשר. על שאלה זו ענה בית משפט קמא, לכל אורך הדרך, בכל אחת מהקביעות שצוטטו לעיל, באשר לכל אחד מגורמי כשל הגשר. השאלה בנוסח שאותו מציגים הסניגורים, קרי: לו היו המערערים נוהגים כדת וכדין האם היה הגשר עומד על תלו – היא למעשה אותה שאלה והניסוח השונה אינו אלא ענין של סמנטיקה ומאומה לא מעבר לכך.

למעשה, ניתן היה באמירה זו לסיים את הדיון בכל ערעורם של מערערים 2 ו-3. רק כדי לא לפטור את עצמי בלא כלום, אמנה להלן את הנדבכים העיקריים בהודעת הערעור של מערערים 2 ו-3.

כג. ואלו עיקרי הטענות:

1. לדעת ב"כ המערערים קשר סיבתי ניתן לבסס באחת משלוש דרכים:
 - א (הצבעה על כך, כי התנהגות הנאשמים היא תנאי הכרחי להתרחשות התוצאה;
 - ב (הגדרתם של המערערים כצדדים לעבירה, דהיינו: אם המערערים היו שותפים לדבר עבירה של אדם נוסף;
 - ג (לחלופי חילופין, ניתן, בתנאים מסוימים, להטיל אחריות על אדם כמבצע, למרות שהתנהגותו לא היתה תנאי הכרחי להתהוות התוצאה והוא אף לא היה צד לעבירה יחד עם אחרים, אם התנהגותו האסורה היא תנאי מספיק להתרחשות התוצאה.

פסק דינו של בית משפט קמא איננו מבסס, לשיטתו של ב"כ המערערים 2 ו-3, אחריות על סמך אף אחת מדרכים אלו (עמ' 9 להודעת הערעור).

בית משפט קמא לא בחר באופן ברור באחת משלוש הדרכים הנ"ל. כיוון שלא עשה זאת, ולא הגדיר במדויק מהו "נתיב הקשר הסיבתי" שהלך בו, התוצאה היתה "הנמקה הנחזית כמפורטת, אך איננה כוללת מסקנות שהן הכרחיות, על פי דין, כתנאי לקביעת הקשר הסיבתי" (עמ' 11 להודעת הערעור).
 2. בית משפט קמא אימץ את קו המחשבה של חברי ועדת דותן וניסה לתרגם את המסקנות ההנדסיות שבדו"ח למושגים משפטיים. בכך שגה בית משפט קמא, לדעת ב"כ המערערים 2 ו-3. זאת, הן משום שחברי ועדת המשנה השתמשו במונחים מעורפלים וחסרי בהירות, וגם בית משפט קמא הלך בדרך זו. והן משום שחלוקת גורמי הכשל, על-פי דו"ח הוועדה, היא חלוקה הנדסית שאינה עוזרת במתן תשובה לשאלה הרלוונטית, **האם אלמלא המחדל המיוחס לו הייתה התוצאה מתרחשת אם לאו** (עמ' 12 להודעת הערעור).
 3. ועוד בענין אימוץ מסקנות המומחים: מומחי הטכניון אמרו, כי לא ניתן להצביע על גורם אחד שהביא לכשל. בית משפט קמא הסכים למסקנה זו, השקולה... "לאמירה כי נראה בבירור ששום דבר אינו ברור" (עמ' 14 להודעת הערעור). לדעת ב"כ המערערים: **ההתבטאות על פיה' לא ניתן להפריד בין שלושת גורמי הכשל הללו, ולהצביע על גורם בודד אחד שגרם לכשל 'צריכה הייתה להביא לזיכוי המערערים...'** (המשכה של האמירה) בפסק הדין קמא, כי... "שלושתם השתתפו בכשל ותרמו לו' היא **סתומה לגמרי**" (עמ' 14 להודעת הערעור).
4. ועדיין באותו ענין:

הממצאים לא הולוכו למסקנה כי כל אחד מן הגורמים היה תנאי מספיק להתרחשות התוצאה, אולם אפילו היו הממצאים מולוכים למסקנה זו, הרי יש חשיבות לסדר ההתרחשות, שכן אם אחד מהגורמים קדם למשנהו בגרימת התוצאה, הרי אין להטיל אחריות על האחרים, והם נחשבים כגורמים היפוטטיים (עמ' 16 להודעת הערעור).

5. בית משפט קמא שגה בקביעותיו העובדתיות, באשר לאחריותם של המערערים לענין כל אחד מגורמי הכשל.
למשל:

א (לענין הכפיפה המקומית - האחריות (לדעת ב"כ המערערים 2 ו-3) (היא אך ורק על המתכנן (מערער 1, משום שהניח את העדרה של כפיפה מקומית, ולא היה מעורב בתכנון הזויתנים למדרך.
לפיכך, אין ליחס אחריות למערערים 2 ו-3 משום שהכינו את הזויתנים ששימשו הכנה למדרך.
ב (לענין הריתוכים - לא היה מקום להתבסס על התרשמות המומחים מהריתוכים משום שהתבססו על מראה חיצוני ולא על בדיקת עמידות (עמ' 21-19 להודעת הערעור).
ג (לענין הביסוס - לא היו בפני בית משפט קמא נתונים כמותיים או פרטיקולריים המקשרים בין הליקויים בביצוע הביסוס ובין האירועים שהתרחשו בפועל בשעת הקריסה (עמ' 22 להודעת הערעור).

6. לא היה מקום לתיאוריית הקשר - קרי, מודעות בפועל של המערערים 2 ו-3 לכך שהגשר לא יעמוד בעומס של למעלה מ-100 איש ועשיית יד אחת עם המערער 1 להסוות ידיעה זו (עמ' 23-24 להודעת הערעור).

7. המערערים 2 ו-3 אינם אחראים לכך שהתכנון סטה מהתקן של 500 ק"ג/מ"ר.

8. בית משפט קמא לא שקל את היחס המשפטי הראוי בין אחריותם של כל הגורמים הנוגעים בדבר.
כאשר: קבלן המשנה שכר מהנדס מומחה אשר מאשר בכתב למוזמין העבודה כי העבודה תוכננה על ידו ובוצעה כהלכה.

וכאשר: אין טענה כי המבצע (המערערים 2 ו-3) רימו את המהנדס, הרי "כל הטלת אחריות על קבלן המשנה - סופה שהיא מפחיתה במידת זהירותם של מהנדסים מתכננים לעתיד לבוא ומטילה מבוכה בנוהגי ההסתמכות עליהם מבוסס ענף הבניה" (עמ' 26 להודעת הערעור).

9. אין להטיל על המערערים אחריות למשגים בתכנון (עמ' 29 להודעת הערעור).
אין גם להטיל עליהם אחריות בשל "אי-הלימתה של התכנית את אמות המידה ההנדסיות הנדרשות מתכנית עבודה". העובדה שהמערערים הציעו הצעות משלהם בנושא התכנון אינה הופכת אותם למתכננים.

10. קיימת סתירה בין הרשעתם של המערערים 2 ו-3 בעבירה על-פי חוק רישום קבלנים, סעיפים 14 ו-16, לבין הרשעתם בגרימת מוות ברשלנות, ובגרימת חבלה.
לצורך הרשעתם בעבירה על-פי חוק רישום קבלנים ראה אותם בית משפט קמא כאחראיים לקונסטרוקציה אגד הגשר.
ואילו לצורך הרשעתם בעבירות האחרות - קבע בית משפט קמא, כי הם אחראים לבניית "...הגשר כולו, מן המסד ועד הטפחות" (עמ' 31 וכן עמודים 34-35 להודעת הערעור).

11. בית משפט קמא לא הבחין בין חלקם של המערערים 2 ו-3 והתייחס אליהם כאל מקשה אחת.

שומה היה על בית משפט קמא לבסס אחריותו של כל אחד מהם בנפרד, בהתייחס לרכיבי עבירת הרשלנות (עמ' 33 להודעת הערעור).

12. ערעור על העונש.

כד. עשר טענות מניתי לעיל, המשקפות את השגותיו של ב"כ המערערים, על מסקנותיו הסופיות של בית משפט קמא.

(טענה מס' 11, בדבר חוסר ההבחנה בין מערערים 2 ו-3, היא טענה בעלת אופי אחר, שעל כן אינני מונה אותה במנין הטענות לענין זה, כך גם הטענה לענין העונש.)

עשר טענות, ולמעשה, כפי שאמרתי בפתיח לדיון בעניינם, שתי טענות עיקריות:

1. המערערים אינם אחראים לתכנון והם יצאו ידי חובתם כאשר ביצעו הוראות המהנדס וקיבלו אישור על כך.

2. אין קביעה באשר לגורם המדויק לכשל, ואין קביעה מה מבין הגורמים קדם למה, ולפיכך לא ניתן להרשיע.

להלן – אתייחס בקצרה לכל אחת מהטענות, אשר לכולן תשובה בממצאיו וקביעותיו של בית משפט קמא.

אולם, עד שאעשה זאת, ועדיין בפרוזודור ולא בטרקלין, אומר כך: הטענות, יפות ומנומקות ככל שתהיינה, יוצרות מעין בועה סטרילית שאיננה משקפת את המצב העובדתי בתיק זה.

כל הטענות יוצאות מנקודת ההנחה, כי היתה, כביכול, חלוקת תפקידים מדויקת בין המהנדס המתכנן לבין המבצעים, כאשר רשות אחת אינה נוגעת בחברתה, שעל כן כיצד ניתן לבוא בטרוניה אל המערערים על משגים המצויים בתחום אחריותה של הרשות המתכננת, או המפקחת.

או לחילופין – כיצד ניתן לקבוע כי הם אחראים לקריסת הגשר, כאשר לא נקבע מהו "הטריגר" לקריסה, ושמה הקביעה כי גורם מסוים, הוא ולא אחר, החל את מנגנון הכשל, תביא לזיכויים משום שאז יתברר כי גם אם התרשלו הרי רשלנותם היתה היפוטטית, שהרי הגשר היה קורס גם ללא רשלנות זו, ולכל היותר הם ירו חץ נוסף באדם שחצו של אדם אחר עמד להקדימו וממילא הוא היה נפגע מאותו חץ אחר.

אלא שקביעתו העובדתית של בית משפט קמא היתה שונה: בכל התהליך כולו היה למערערים 2 ו-3 חלק, שעל כן רשלנותם מתפרסת ומשתרעת גם על פני תחומים, שלו היתה נשמרת הפרדת" הרשויות" יתכן והיה מקום להתייחסות שונה. הרי המערערים 2 ו-3 אחראים גם לאי הפרדת הרשויות. למשל, הם ידעו באופן ברור שאין בידם תוכניות והם עובדים ללא תוכניות למעשה וכיוצא בזאת, ולכן אינם יכולים בדיעבד להקים מין חיץ דמיוני בינם לבין המהנדס, בינם לבין העדר הפיקוח, וכיוצא בזאת.

לא בכדי, ולא בטעות, כתב מערער 2 על אחת הסקיצות, ת/164) שלפיה נבנה הגשר, לפי הנטען "תכנון: בן עזרא יהושע". ויש בכיתוב המצוטט לעיל כדי לשקף בבירור את תחושתם והבנתם של המערערים באשר לתכנון. מי שרוצה בתהילה - אינו יכול לחמוק מאחריות.

למעשה – קביעה עובדתית זו, בדבר טשטוש הגבולות וחוסר ההפרדה בין רשויות, שמה קץ לדיון.

כה. התיזה המשפטית

על-פי השקפתי – כל אחת משלוש הדרכים שמנה ב"כ המערערים 2 ו-3) - ראה פסקה כ"ג לעיל – (התקיימה במערערים.

המערערים אחראים לביסוס, לריתוכים ולכיפוף. כיוון שהם אחראים לכל השלושה, הרי ניתן לראות בכל שלושת הגורמים גורם אחד, שהוא אכן תנאי הכרחי להתרחשות התוצאה.

אני מפנה לענין זה לאמור בפסקה כי 3, 2, 1, באשר לממצאים העובדתיים המתייחסים לכל אחד מגורמי הכשל העיקריים, ואיני רואה מקום לחזור על הדברים. רק לשם ההמחשה: כאשר הקביעה העובדתית שבה מודים למעשה המערערים, כי הם בנו את מערכת הביסוס ללא תוכניות, על דרך האילתור (למשל: מערער 1 סימן בעזרת תנועות ידיים את גודלן של פלטות הביסוס למערער 2, עמ' 3812 לפרוטוקול). או: סוגי המוטות והסמכים שסוכמו בשיחה בעל-פה, כי "כמו כל הגשר, הכל היה בסיכום בעל פה" (עמ' 3819 לפרוטוקול בית משפט קמא, (וכן לגבי הנחת הזויתנים, שהכתיבה את הנחת המדרך, וזו הביאה לכפיפה המקומית. כאשר גם בענין זה מודים המערערים 2 ו-3 (הציטוט בפסקה כ"ג לעיל – (הרי הדברים מדברים בעד עצמם.

באשר לדרך השניה: התנהגותם של המערערים כמפורט לעיל הופכת אותם למבצעים בצוותא במובנו של סעיף 29(ב) לחוק העונשין. מקובלת עלי קביעתו של בית משפט קמא, שלה הסכים גם ב"כ המערערים כי הם אינם שותפים לרשלנותן של אי מי אחר, אלא מעשיהם העצמאיים הם שמביאים אותם להיות צדדים לעבירה (בשאלת ההבחנה בין מערער 2 למערער 3 אעסוק להלן).

בעניין (לוי) שהוזכר לעיל (אומר כבי' השופט חשין: **"משנמצאו המערערים חייבים בעבירה של גרם מוות בהתרשלות – כל אחד מהם בשל מעשיו הוא – אין צורך ואין מקום שניכנס לשאלה אם עשויים היינו למצוא אותם בעבירה כשותפים)"** שם, בעמ' 560). ועל כך אוכל רק לומר – ואידך זיל גמור.

באשר לדרך השלישית (הטלת אחריות גם כאשר התנהגות העברייני לא היתה תנאי הכרחי): בע"פ 8573/96 מרקדו ואח' נ' מ"י, פ"ד נא(5), 481, בעמ' 539, נאמר בנושא זה כדלקמן:

"שאלת הוכחתה של הסיבתיות נדונה בקשר לתופעה שבה גורמים מצטברים, שאינם תלויים זה בזה, גורמים במקביל לתוצאה אסורה. כדי למנוע תוצאה אבסורדית שלפיה לא ניתן לומר על אף אחד מהגורמים כי מתקיימת זיקה סיבתית בינו ובין התוצאה שהתרחשה, נסוג המבחן של הסיבה בלעדית אין,

**ובמקומו הועדף מבחן דיות הפעולה על פניו ... מבחן זה ראוי שיאומץ בנסיבות
 כגון אלה שבאישום 3. שתי הפקודות – זו של הבנק וזו של בנק כללי – הביאו
 במקביל לעליית השער, אולם די היה בפעולה המניפולטיבית כשלעצמה להביא
 לאותה עליה."**

קביעתו של בית המשפט העליון, על-פי הציטוט הנ"ל, הינה ברורה וחד משמעית, והתאמתה
 לנסיבות המקרה שבפנינו אף היא ברורה וחד משמעית.

כפי שאמרתי לעיל – אין למעשה צורך לפנות למבחן "דיות הפעולה", שכן המערערים
 אחראים לכל אחד מהגורמים, וניתן כאמור, לשיטתי, לחבר את שלושת הגורמים יחד לצורך
 הדיון בשאלת הקשר הסיבתי.

אין מדובר בגורמים מצטברים שאינם תלויים זה בזה, אלא במסכת עובדתית אחת.

אולם, אפילו הייתי אומרת, כי מדובר בגורמים מנותקים, עדיין, על-פי מבחן דיות הפעולה –
 היה מקום להרשיעם. ראוי להזכיר, כי מערערים 2 ו-3 אחראים לכל אחד מן הגורמים, גם אם הם נפרדים
 ומנותקים.

חשובה לדעתי אמירתו של בית המשפט העליון בדבר הצורך במניעת תוצאה אבסורדית,
 שזוהי בדיוק ההגדרה ההולמת לנסיגונו של ב"כ המערערים לנתק באופן אנליטי את הקשר
 בין הגורמים השונים לכשל, ששלובים זה בזה בלי יכולת הפרדה, וכאשר מעל לכולם מרחפת
 לאורך כל הדרך, אותה אווירת אלתורים, חוסר מקצועיות וחוסר התייחסות רצינית.

האמור לעיל מהווה תשובה גם לטענות 2, 3 ו-4, בפירוט הטענות בפסקה כ"ג לעיל.
 מבין הטענות הנ"ל אני מוצאת לנכון להתייחס לחלק מטענה מס' 2, דהיינו, אימוץ קו
 המחשבה של מומחי ועדת דותן, כשלכך מצטרפת הטענה בדבר שימוש במונחים מעורפלים.

כו.

לעניין ועדת דותן: כזכור, כללה הוועדה שני פלגים – מומחי הטכניון וחברי לשכת
 המהנדסים.

חברי לשכת המהנדסים סברו, כי כאשר נקבע שכשל הגשר נובע מכך שהגשר תוכנן למעמסה
 של 50 ק"ג למ"ר, ואכן הגשר קרס במעמס זה, הרי אין מקום להמשך הבדיקה ובכך יש
 לסכם את ממצאי הוועדה.

לעומת זאת, מומחי הטכניון סברו, כי עליהם לתת לבית המשפט תמונה מלאה הכוללת את
 כל הגורמים לקריסת הגשר, ולא לעצור באמצע הדרך, קרי, בקביעת המעמס בו קרס הגשר.

בית משפט קמא העדיף את גישתם של מומחי הטכניון לענין בדיקה כוללת של כל הגורמים.

ב"כ המערערים מסכים, כי היה מקום לאמץ גישה זו, משום ש"חלוקת האחריות וקביעת
 הקשר הסיבתי הם מתפקידו של בית המשפט, ולא היה מקום כי חברי ועדת חקירה
 יחליטו על דעת עצמם לסיים את החקירה כאשר גילו תנאי מספיק להתרחשות התוצאה"
 (עמ' 4-5 להודעת הערעור), אלא שלדעתו נכשל בית המשפט בביצוע המשימה של קביעת
 האחריות והסיבתיות.

בית משפט סבר, כי עליו להתאים את הגורמים ההנדסיים שמנו חברי הוועדה למונחים
 משפטיים.

התאמה כזו היא למעשה בלתי אפשרית משום שמדובר בשתי דיסציפלינות שונות זו מזו –
 הנדסית לעומת משפטית.

בפועל, אליבא דב"כ המערערים, התוצאה הסופית, כפי שהיא משתקפת מפסק הדין של בית
 משפט קמא, מעידה על "מבוכה מושגית יסודית בכל הקשור לזיקה שבין סיבה ותוצאה"
 (עמ' 14 להודעת הערעור).

בית המשפט משתמש בביטויים המעורפלים "תּרמו" ו"השתתפו" וביטויים עמומים נוספים שמעידים, לדעת ב"כ המערערים, על חוסר הכרעה ועל מבוכה מושגית.

אם אומר כי לא ברור לי על מה מלין הסניגור בנושא השימוש במונחים: "תּרמו", "השתתפו", "נטלו חלק", "פעלו במשולב" – אמרתי מעט. כל הביטויים הללו הם ביטויים שגם משמעותן הלשונית וגם משמעותן המשפטית ברורה לחלוטין ואין בה כל עמימות או ערפול. בניגוד לטענתו של ב"כ המערערים, לא נעשה בביטויים אלה שימוש כ"בלחש קסמים הפותר בעיות של סיבתיות" (עמ' 15 להודעת הערעור, (אלא תיאור עובדתי של מעשי המערערים.

בית משפט קמא פרט, אולי אפילו יתר על המידה, במה התבטאה התרומה באשר לכל אחד מגורמי הכשל. ציון הדברים בשלב זה יהווה חזרה על דברים שפורטו לעיל בדבר מעורבותם של מערערים 2 ו-3 בכל אחד מגורמי הכשל: ביסוס, כפיפה מקומית וליקויי ריתוך.

כל הביטויים שציון ב"כ המערערים משמעותם היא, כי המערערים לא היו היחידים שהיו אחראיים לגורמים הללו, אולם אף אחד מהגורמים לא היה מתרחש, לולא פעולותיהם של המערערים.

קביעותיו של בית משפט קמא, כפי שאני מבינה אותן, במישור העובדתי, היו כדלקמן:
1. המערערים 2, 3 ואחרים יצרו במשותף כל אחד מגורמי הכשל בפני עצמו.
2. אף אחד מגורמי הכשל לא היה בא לעולם בלי מעשי המערערים.
3. כל שלושת גורמי הכשל יחד, גרמו לקריסה.

ועוד באותו הקשר, בית משפט קמא אימץ את הקביעה המצויה בדו"ח הוועדה, כי הגשר כפי שנבנה הוא מבנה "רגיש מאוד לכשל בשרשרת". כשל של מוט בודד מביא להתמוטטות המבנה (כולו) עמ' 124 להכרעת הדין, ההפניות שם).

המשמעות המעשית היא, כי מדובר באפקט דומינו. עובדה זו מחייבת התמודדות מראש עם סוג כזה של מבנה. ההתמודדות מראש היתה, במקרה זה, לדברי המערערים 1-3, באמצעות כבלים שנמתחו בין הסמכים של הגשר, שיוכלו לשמש ככבל הצלה. בפועל, נמצא שהכבלים לא נדרכו, ולא נמתחו בצורה מבוקרת, וכלל לא נכנסו לפעולה. אני מפנה לענין זה לכל הציטוטים בעמ' 125 להכרעת הדין, ובאשר לכך שמערער 2, לפחות, היה אחראי ישירות לאותם כבלי הצלה, והוא, למעשה, יזם את מתיחתם.

לענייננו, העובדה שמדובר במבנה רגיש לכשל בשרשרת, ממחישה למעשה כי אין משמעות, או לפחות אין זה תנאי הכרחי לקבוע מהו הגורם הראשוני לכשל) ה, (trigger-שהרי, יהא הגורם אשר יהא, ולא היתה מחלוקת על כך שהגורם מצוי בין שלושת גורמי הכשל שמצאה הוועדה, הכשל היה מתרחש, במיוחד כך כאשר" אמצעי הצלה "לא היה אפקטיבי, ואף הוא היה מאולתר.

המערערים 2 ו-3 היו מודעים לחולשת השיטה, ולכך שמדובר בשיטה בעלת אפקט דומינו, כאמור. לפיכך, די בתרומתם לאחד מגורמי הכשל, כדי להביא למסקנה שהם אחראים לכשל, שהרי, כאמור, אפקט הדומינו היה מביא לקריסה.

אני מפנה שוב, בענין זה, לאמור בעניין לוי, שהוזכר לעיל, בו אמר בית המשפט העליון כדלקמן:

"ההלכה, שלפיה רשלנות מאוחרת של אחר, היא לבדה אינה מנתקת את הקשר הסיבתי ... מקבלת משנה תוקף במקרה דנא, כאשר הגדרת תפקידם של המערערים חייבה אותם, בו זמנית, לעמוד על המשמר ולעקוב אחר תגובותיה של המנוחה, ולא להמשיך ולהחזיק בה כדי

לאפשר לאחרים שפעלו ברשלנות להשלים את פעולת החניקה) "שם",
בעמ' 556).

לענייננו: הגדרת תפקידם של המערערים, שהיו מודעים לרגישות המבנה, חייבה אותם לעמוד על המשמר לגבי המשך הטיפול בגשר, ובוודאי שלא יצאו לכדי חובתם גם אם אפשרו רק לאחרים שפעלו ברשלנות (מערער 1, למשל), להשלים המנגנון שגרם לקריסה.

וכך, כבדרך אגב, באותו פסק דין, אומר בית המשפט העליון "...: **אלא שלצורך ביסוס הזיקה הסיבתית די בכך שלפיתה זו, כשהיא מצטברת** (ההדגשה במקור – ד' ב ('לפעולותיהם של האחרים תרמה) הדגשה שלי – ד' ב ('למות המערערת) "שם", בעמ' 555. (הנה כי כן, אותן ביטוי שנגדו יוצא חוצץ ב"כ המערערים, הוא ביטוי לגיטימי לחלוטין, באותו הקשר בדיוק, שבו נעשה שימוש בפסק הדין הנוכחי.

כז. באשר לטענה מס' 5, המתייחסת לקביעות העובדתיות של גורמי הכשל, למעשה התייחסתי לנושא זה בפסקה הדנה בגורמי הכשל) פסקה ט.

אני מוצאת לנכון להתייחס בקצרה לעניין הריתוכים. למקרא דבריו של הסניגור בהודעת הערעור ניתן היה לקבל את הרושם, כי מדובר בהצצה שטחית של מומחי הטכניון על הריתוכים, ששימשה בסיס לקביעה בדבר הליקויים. אין לי אלא להפנות לסקירה המפורטת שמצויה בעמ' 116-118 להכרעת הדין.

ד"ר בוטשטיין החתומה על הדו"ח המטלורגי, העידה, כי ניתן לראות בבדיקה חזותית את איכות הריתוך בבדיקות השבר. היו גם מומחים נוספים שהעידו ברוח זו, וכפי שאמר בית המשפט, דווקא עד ההגנה, המהנדס דוד ישראל, לא טרח לבדוק את המוט השבור, אפילו לא ויזואלית.

אני מוצאת לנכון להזכיר בהקשר זה, כי "החטא הקדמון" הוא חטא עצמאי של המערערים 2 ו-3.

המערערים הם שיצרו, באמצעות ריתוכים, מוטות בגודל שיתאים להם, כדי שיוכלו להשתמש בדרך זו במוטות שהיו במלאי שלהם. הריתוכים לא נעשו בפיקוח (אפילו לא של מערער 2 עצמו), שלא לדבר על פיקוח מהנדס. לא נעשתה בדיקה מדגמית במעבדה.

מערער 2 המותח, בדיעבד, ביקורת על בדיקת מומחי הוועדה, הסתפק בזמנו, בבדיקת עין מדגמית בשטח, במפעל) ראה עמ' 3953-3956 לפרוטוקול בית משפט קמא.) מערער 3 עסק בהרכבת הגשר, כאשר רותכו המוטות הנדרשים במפעל.

על פי השקפתי, עצם העובדה שהריתוכים בוצעו בדרך זו, מחייבת רמת זהירות גבוהה יותר מצד המערערים 2 ו-3, ובדיקות של ממש מטעמם. למותר לציין, כי הדבר לא נעשה.

אולי, לא יהיה זה מיותר לומר, בהקשר זה "הפוסל במומו פוסל", או שמא, כיוון שהמדובר בקורות ומוטות, הביטוי הנכון הוא "טול קורה מבין עיניך".

טענת ב"כ המערערים 2 ו-3, לפיה טעה בית משפט קמא באשר להנמקתו בענין זה, שכן התחלפו בעיניו המוטות השונים, אף היא - דינה להידחות. כמצויין בהכרעת הדין, בעמ' 117, בהתאם לעדות פרופ' עדין, הריתוך ב"מוט השבור" היה בעובי של 0.5 מ"מ, דהיינו כ-15% מעובי המוט. קביעה דומה, אך המתבססת על בדיקות מעבדה נעשתה אף לגבי "המוט המקומט". אף כאן נקבע, כי הריתוך חדר לעובי של 15% בלבד (ראה עמ' 116 להכרעת הדין), מכאן שקביעת בית משפט קמא, בהכרעת הדין,

בהתייחס לליקויי המוט השבור, לפיה "נמצא שהריתוך חדר לעומק של כ-15% בלבד" ...
(עמ' 310 להכרעת הדין) בדין יסודה, ולא נפלה כל טעות בקביעה זו.

כח. הנושא הבא, הזוכה להתייחסות, הוא טענה מס' 6, תאוריית הקשר.

ב"כ המערערים 2 ו-3 מלין על כך, כי בית משפט קמא קבע, כי היתה מודעות בפועל של המערערים לכך שהגשר לא יעמוד בתסבולת של יותר מ-50 ק"ג למ"ר או 100 איש.

לטענת ב"כ המערערים, הטענה למודעות בפועל, לא נזכרה כלל בכתב האישום, והמערערים לא התגוננו כלפיה, שעל כן, אין מקום להחיל את סעיף 184 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982 (להלן: החסד"פ).

מעבר לכך טוענים המערערים, כי עובדתית "מוזר מאוד לטעון ... כי המערערים, שני קבלנים בעלי הכשרה כמסגרים ... ידעו לחשב זאת מראש ובדייקנות, ואף קשרו להסתיר את ידיעותיהם ויכולתם החישובית הגאונית מכל המעורבים באירוע" (עמ' 24 להודעת הערעור).

אומר בענין זה כך – ענין "הקשר" אכן לא נזכר בכתב האישום. לו היה בית משפט קמא מרשיע את המערערים בעבירת קשר ייתכן והיה מקום לבחון את השימוש בסעיף 184 לחסד"פ.

אולם, המערערים לא הורשעו בעבירת קשר, ואין כל פסול בכך, שבית המשפט יתייחס ויציין בפסק הדין עובדות שנתגלו בפניו במהלך הדיון.

ב"כ המערערים מפנה לעמ' 253 להכרעת הדין, אולם, הדיון בסוגיה זו ארוך ומפורט, הרבה מעבר לאמור בעמוד זה, ואין המדובר במסקנה שטחית המסתמכת רק על עדותו של אותו שוטר מג"ב.

מכל מקום, תיאוריית הקשר בוודאי איננה הבסיס לקביעותיו העובדתיות והמשפטיות של בית משפט קמא, ואפילו אצא מנקודת הנחה שהמדובר בקביעה עובדתית שהינה מעבר לנדרש. אינני מקבלת את טענת ב"כ המערערים 2 ו-3, כי בית משפט קמא עשה שימוש בתיאוריה זו כ"פתרון לקשיי הוכחה של הקשר הסיבתי" (עמ' 23 להודעת הערעור). הקשר הסיבתי נבנה מכל הראיות האחרות שהוזכרו, ואפילו קביעה כי בית המשפט קמא שגה בנושא הקשר) ואינני קובעת כך) – התוצאה לא היתה משתנה.

כט. באשר לטענות מס' 7 ו-9, אני מתייחסת לטענות אלו יחד משום שהן קרובות זו לזו ולמעשה שתי הטענות הן וריאציות של אותו נושא, והנושא הוא אחריותם או ליתר דיוק אי אחריותם של המערערים 2 ו-3 לתכנון, התאמתו לנתוני השטח או שגיאות בו. אינני רואה לנכון להרחיב בנושא זה משום שככלל הטענה מקובלת עלי. המערערים 2 ו-3 אינם המתכננים ואם אכן יש שגיאות בתכנון, הרי שהם אינם אמורים להיות אחראים לשגיאות אלו.

אולם, זאת בהנחה שבפועל המערערים לא היו מעורבים בתכנון.

אין לי אלא להפנות לדברים שנאמרו על-ידי בתחילת הדיון בערעורם של מערערים 2 ו-3. הטיעונים, כפי שאמרת, יצרו מעין בועה סטריילית שאינה משקפת את המצב העובדתי. לענין התקן, מערער 2 הודה כי היה מעורב בקביעת העומס יחד עם המערער 1.

מערער 2 גם שיקר, על-פי קביעת בית משפט קמא, כאשר טען כי מערער 4 דרש ממנו לתכנן הגשר למעמס של 200 ק"ג למ"ר. מערער 2 גם הודה כי לא העביר למערער 1 את ההזמנה מארגונית, ולא ציין את הצורך בענין התקן (ראה עמ' 102-100 להכרעת הדין).

כאשר מערער 2 בחר לערב עצמו, ביודעין, בנושאים שאולי מלכתחילה לא היו תחת אחריותו, וכאשר היה מודע לכך שתכנון לפי ק"ג למ"ר איננו עונה על דרישת התקן, שוב איננו יכול להתנער מאחריות לנושא זה. אין אפילו חשיבות לקביעות ספציפיות בנושא. החטא הקדמון, בנושא זה, הינו כי המערערים 2 ו-3 בנו מבלי שהיו בידיהם תוכניות. אחריותם אינה למשגה כזה או אחר בתוכנית, אלא לעצם העובדה שהם ידעו כי התוכניות אינן תוכניות, כי המדובר בסקיצות שהופקו על-ידי תומר כץ, וכל שאר הפרטים שפורטו לעיל.

ל.

טענה מס' 8 היא טענה קונספטואלית. הטענה היא, כי הטלת אחריות יתר על קבלן המשנה, תפגע בסופו של דבר בציבור משום שהיא תפחית את זהירותם של המהנדסים הבכירים. ברמת ההפשטה, הטענה היא, כי צריך להיות מידור בין התחומים השונים.

בלשונו של עו"ד שפירא: **משיקולים של הרמוניה בדין אין להלום כי המחוקק יקבע תחומי אחריות בין המעורבים בביצוע עבודות בניה, אשר יחולו אך ורק בשעת ביצוע עבודות בניה, ואילו בתי המשפט יתעלמו מחלוקה זאת בדונם באחריות כלפי צדדים שלישיים לאחר השלמת העבודות** ("עמ' 27 להודעת הערעור).

בהמשך מפרט עו"ד שפירא את הנזק שעלול לצמוח מ"ריבוי אחראים" ומפנה לתופעה המכונה בספרות המשפטית והכלכלית, "free-riding" דהיינו, מי שיודע שיש אחרים הדואגים למניעת התוצאה – עלול להפחית את ערנותו שלו.

על דרך ההמחשה מפנה הסניגור ל"רשעותם של תושבי ערים מודרניות" ("עמ' 28 להודעת הערעור, (אשר אינם חשים לעזרתו של אדם במצוקה, משום שכל אחד מהם סבור שאדם אחר מבין מאות הנאשים המצויים בקרבת הקורבן – יציל בוודאי את הקורבן, ובסופו של דבר איש אינו חש לעזרתו).

הרעיון יפה, ההמחשה יפה גם היא, אולם פעם נוספת התחושה למקרא הדברים, היא של ניתוק מוחלט מעובדות התיק הנוכחי, ויצירת בועה של תאוריות משפטיות בלי קשר למציאות.

נחזור לעובדות יסוד.

בענייננו, מספר המעורבים אינו גדול. למעשה, בבנית הגשר פיסית מעורבים כמעט אך ורק המערער 1 ומערערים 2 ו-3. האחרונים יודעים בדיוק את העובדות, דהיינו, כי סקיצה פרמיטיבית למדי) גם זאת, רק לגבי אגד הגשר אך לא ביסוסו ושאר חלקיו (משמשת תחליף לתוכניות ואפילו היו תוכניות הנדסיות – הם לא מבינים אותן; כי אין פיקוח; כי מי שאמור לפקח על הבניה ראה את הגשר כשהוא כבר ניצב; כי תוכנית השינויים שהוכנה גם היא נעשתה על דרך האומדן אגב הביקור בשטח; כי הם לא מילאו אחריה; כי התכנון עד כמה שהיה התאים את עצמו למלאי של ב.ע.ק או כל נושא הריתוכים הנובע מכך, ועוד ועוד כל העובדות שפורטו בהרחבה לאורך הכרעת הדין כולה.

הדיבורים על מידור, על הקפדה בדבר תחומי אחריות והחשש מפני ריבוי אחראים הם בנסיבות אלו בבחינת לעג לרש. התוצאה של התזה הזו, של ב"כ המערערים 2 ו-3, תוביל מקרה זה לתוצאה אבסורדית, ששום אדם בר דעת לא יוכל להשלים עמה: לשחרר מאחריות את המערערים 2 ו-3 למרות רשלנותם הזועקת לשמים, וזאת כדי לחזק את אחריותם של אחרים כדוגמתם.

אולי לא יהא זה מיותר, כדי להמחיש את הדברים, להפנות, למשל, לדו-שיח שהתנהל בין מערער 1 לבין מערער 3 בדבר יציבות הגשר. מערער 1 סיפר בחקירתו, כי הוא שאל את מערער 3 לענין יציבות הגשר, ומערער 3 השיב לו: **"אל תדאג, טנק יכול לעבור על הגשר"** "ראה עמ' 84 להכרעת הדין וההפניות שם).

קבלן מבצע, היודע כי האחראי על התכנון) האמור גם להיות אחראי על חוזק הגשר, (נשען על אישורו שלו בדבר חוזק הגשר, והוא לוקח על עצמו לספק את האישור הנ"ל, אינו יכול להיבנות מהטענה באשר לחלוקה האנליטית של תחומי האחריות של המתכנן לעומת המבצע.

כיוון שב"כ המערערים 2 ו-3, בטיעונו בפנינו בסוגיה זו, עשה שימוש בדוגמא שבה אחות פועלת על-פי הנחיות רופא שאז, לדעתו, לא תהיה אחראית (ראה עמ' 27-26 לפרוטוקול הדיון בפנינו), אעשה אף אני שימוש בדוגמא זו ואשאל - מה היה אומר ב"כ המערערים 2 ו-3 לו המדובר היה, למשל, באחות, המכינה לחולה מרשם, כביכול על-פי הוראת רופא, כאשר היא יודעת שהחולה לא נבדק, המינון יכול להיות קריטי ולא נעשה כל חישוב מדויק "להלימת" התרופה לחולה.

האם גם אז היה מקום לומר, כי האחות איננה רשלנית, משום שפעלה על-פי הוראת רופא? כל מקרה ונסיבותיו.

על מדיניות משפטית ניתן לדבר כאשר העובדות בשטח מאפשרות את הפעלתה.

בהמשך הטענה הפנה ב"כ המערערים 2 ו-3 בענין זה גם לפיקוח העליון של המערער 1, כאשר במסגרת אותו פיקוח עליון, המערער 1 הלך על הגשר ומתחתיו, ועליו היה, על-פי עדויות המומחים, להבין כי קורות העץ של המדרך מפעילות כפיפה מקומית על מוטות האורך של החגורה העליונה, בניגוד להנחה התכנונית.

כפי שנאמר לעיל, המערער 1, אכן אמור היה לבצע פיקוח עליון. אולם, המערערים 2 ו-3, שהיו מודעים להעדרו של פיקוח כזה, ולשטחיותו, במעט שנעשה, אינם יכולים להשתחרר מאחריותם, כאשר היה ברור להם כי בפועל הם פעלו, והיו אחראים גם לחלקים תכנוניים, וכן כי המערער 1 סמך למעשה על "המילה שלהם" בדבר חוזק הגשר" **אל תדאג, גם טנק יכול לעבור**, ("כאמור לעיל).

כאשר, למשל, מאשר מערער 2 כי הוא זה שקבע את סוג הפלטות לביסוס, או כי לאחר שהמערער 1 סימן לו בתנועת יד את גודלן של הפלטות, הוא מיוזמתו הכניס פלטות גדולות יותר – אלמנט תכנוני מובהק – הרי, כאמור, אחריותו משתרעת גם לגבי תחום פעילות זה, שהוא נטל לידי.

דוגמא נוספת – המערער 2 היה זה שהנחה את מערער 4 באשר לצורת הנחת המדרך, אשר בדיעבד התבררה כקריטית לכשל (ראה עמ' 239 להכרעת הדין וההפניות שם).

שוב, מי שלוקח על עצמו את האחריות להורות על הנחת המדרך לרוחב ולא לאורך, אינו יכול לטעון כי הוא איננו שותף לאחריות כמתכנן.

רק כיוון שב"כ המערערים 2 ו-3 טען זאת, אני מוצאת לנכון להדגיש כדלקמן: לא העובדה שהמערערים 2 ו-3 או מי מהם הציעו הצעות כאלה ואחרות למערער 1, עומדת בעוכריהם. ניתן להציע הצעות, ואם אלה התקבלו על-ידי המתכנן, והפכו להיות חלק מן התוכנית, אין בכך כדי להטיל אחריות על מי שהציע אותן. האחריות נובעת מפעילותם העצמאית של המערערים גם בפעילות תכנונית, ובעיקר מן העובדה שידעו כי אין תכנון ואין פיקוח של ממש.

לא. באשר לטענה בדבר הסתירה, כביכול, בין ההרשעה לפי חוק רישום קבלנים לבין ההרשעות בעבירות האחרות: מלבד פלפול אין בטענה זו ולא כלום.

גם בהנחה שהמערערים אחראים לבניית קונסטרוקציה ברזל לגשר בלבד (שעל כן היה מקום להרשעה מכוח חוק רישום קבלנים), הרי הוכחו עבירות נוספות, שהורשעו בהן, ואין צורך בהרשעתם כאחראים לבניית הגשר) בהבדל מקונסטרוקציה).

לב. סוף דבר עד לנקודה זו – לא שוכנעתי כי יש ממש בטענותיו של ב"כ המערערים 2 ו-3 לענין פרטי הרשלנות של מערערים אלה, כפי שנקבעו על-ידי בית משפט קמא.

לג. ערעורו של מערער 4

אדם מישורי, מערער 4, היה, כפי שצויין לעיל, מנהל חב' אירגונית אשר קיבלה על עצמה את הקמת הגשר, הזמינה את העבודה מב.ע.ק, וביצעה חלק מן העבודה בעצמה (כפי שיובהר להלן). לא היתה מחלוקת על כך שאירגונית היתה הקבלן הראשי, לענין הקמת הגשר. כך הוגדרה על-ידי אחרים וכך ראתה את עצמה.

על השלט ליד הגשר נכתב: "ארגונית בע"מ מבצעת גשר הולכי רגל בעזרת מחברי בן עזרא קרגולה".

המילים מבצעת גשר – לענין האחריות לבניית הגשר, מבטאת אחריות ישירה, ראשונית וברורה.

אני מוצאת לנכון לומר זאת, משום שמערער 4 הגדיר עצמו, בשלב מסוים בחקירה, כ"מתווך" בלבד, אם כי מאוחר יותר חזר בו מהגדרה זו.

הניסיון לגמד את חלקו, להפוך את האחריות הישירה לאחריות משנית אינו מפתיע, הוא טיפוסי ככלל לאירועים רבי משתתפים כדוגמת האירוע הנוכחי, והוא בוודאי טיפוסי לדרך התנהגות המערערים כולם בתיק זה.

לשכחו של מערער 4 אומר, כי הערעור אינו מתמקד בטענות באשר להיקף אחריותו, אלא בשאלת סטנדרט הזהירות הנדרש במבנה כדוגמת הגשר. טענתם המרכזית של ב"כ מערער 4 בהודעת הערעור הינה, כי שגה בית משפט קמא כאשר דרש למעשה סטנדרט זהירות זהה לזה הנדרש במבנים קבועים, למרות שמדובר בגשר זמני שאורך חייו המתוכנן, קצר.

הודעת הערעור – מפרטת מספר רב של נושאים שבהם שגה בית משפט קמא על-פי הנטען, משום שיצא מנקודת הנחה שגויה זו.

לדעת ב"כ מערער 4: "אין זה סביר כי במבנה המוקם לצורך ארוע הנמשך יום אחד - או אף שבוע אחד, יושקעו אותם משאבים מבחינת כסף וזמן המושקעים במבנה שאמור להתקיים שנים רבות ... הניסיון להחיל על תחום המבנים הזמניים נורמות מתחום בניית מבני קבע מוליד עיוותים ודרישות בלתי הגיוניות ובלתי מציאותיות" (סעיף 10 לתגובה בכתב לתשובת המשיבה בערעור מיום 6.3.01, עמ' 2).

להלן אתייחס באופן מפורט לטענותיו של המערער (או לפחות לחשובות והמובילות שבהן). אולם, עד שאעשה זאת, וכהערת פתיחה אומר כך: אם הקונספציה היסודית של ב"כ מערער 4 הינה, כי סטנדרט הזהירות הנדרש ממבנה זמני אינו זהה לזה הנדרש במבני קבע, כי אז המעט שאוכל לומר הוא, כי הקונספציה אינה מקובלת עלי.

סטנדרט הזהירות הנדרש במבנה זמני, במיוחד כזה האמור להעביר על גבו אלפי אנשים, הוא אכן זהה לסטנדרט הנדרש במבני קבע ומן הראוי שכך יהיה.

ברור, שהחשובים, החומרים שניתן להשתמש בהם, אמצעים שונים שנועדו להבטיח שימור המבנה לזמן ארוך, יהיו שונים, ובהתאם לכך, גם המשאבים שיושקעו יהיו אולי מצומצמים יותר.

אולם, הדרישה לבטחון מקסימלי צריכה להיות נושאת הדגל, בין אם במבנה קבוע ובין אם במבנה זמני.

בית משפט קמא הצביע על ליקויים ספציפיים ומוגדרים בדרך התנהלותה של ארגונית, בכל הקשור לבניית הגשר, ועל אי מילוי הנדרש ממנה בתוקף היותה קבלן ראשי.

אינני סבורה, כי שגה בית משפט קמא באותן קביעות ספציפיות, שעל כן, אם תשמע דעתי – ידחה ערעור של מערער 4 לגבי ההרשעה.

מכאן הדיון לגופו: **לד.**

1. בית משפט קמא קבע, כי רשלנותה של ארגונית, וכפועל יוצא מכך רשלנותו של מערער 4 התבטאה באלו:
 1. מערער 4 קיבל על עצמו את ביצוע הגשר על סמך הזמנת עבודה לקויה ממערער 5 (ת/ב.1) במצב דברים זה, היה על המערער, על-פי קביעתו של בית משפט קמא, לדאוג ל"פרוגרמה תפקודית שתועבר לב.ע.ק" (עמ' 189 להכרעת הדין, (בין אם באמצעות דרישה ממערער 5 ובין אם על-ידי הכנה עצמאית של פרוגרמה כזו. בפועל הועברה לב.ע.ק הזמנת עבודה לקויה, שלא פורטו בה עומסים נדרשים, התקנים החלים, ותנאים נוספים. במיוחד הדגיש בית משפט קמא את העובדה, כי בהזמנה שנמסרה לב.ע.ק לא נרשמה הדרישה כי הגשר יהיה בעל כושר נשיאה של אלפי ספורטאים בזמן קצר, למרות שדרישה זו הופיעה בהזמנה שהוציאה המכביה (המערער 5) לארגונית.
2. ארגונית עצמה אינה קבלן רשום, ומשום כך לא היתה רשאית למעשה ליטול על עצמה את העבודה. ארגונית לא דאגה לכך שקבלני המשנה יהיו קבלנים רשומים לבניית גשרים, ולא וידאה את הכישורים והידע שיש לב.ע.ק בנושא זה. המערער 4 אמנם זוכה מן העבירה על-פי חוק רישום קבלנים שיוחסה לו בכתב האישום, בשל העדר ראיות על היקפה הכספי של העבודה שבוצעה בפועל על-ידי ארגונית) הכנת המדרך), אולם הרשלנות שמתבטאת בכך שנטלה על עצמה את ביצוע העבודה – קיימת.
3. הגם שמערער 4 היה הקבלן הראשי של הגשר, הוא לא היה מעורב בהקמתו והדרישות שהציב לענין בנייתו היו מינימליות ובלתי מספיקות. אין די, על-פי קביעת בית משפט קמא, בבחירת קבלן משנה מיומן, ודרישה לקבלת אישור מהנדס לתקינות הגשר) לא כל שכן, בבחירת קבלן משנה בלתי מיומן לחלוטין בסוג העבודה הרלוונטי.
4. מערער 4 הסכים יחד עם ב.ע.ק להגדלת מפתח הגשר על-פי דרישת רשות הירקון, מבלי להתייעץ קודם עם מהנדס.
5. מערער 4 לא דאג לתיאום בין הגורמים השונים שהיו מעורבים בבניית הגשר, והסכים לבנייתו בלוח זמנים לא ריאלי.
6. לא היה מהנדס פיקוח מטעם ארגונית. גם כאשר נוכח מערער 4, בזמן בניית המדרך, כי אין פיקוח הנדסי מטעם ב.ע.ק, לא דאג לפיקוח, ולא וידא כי הגשר נבנה בפיקוח צמוד. מערער 4 גם איפשר לב.ע.ק לבנות ללא תוכניות עבודה כוללות.
7. העבודה שבוצעה על-ידי ארגונית – המדרך – בוצעה אף היא ללא תוכניות, ללא פיקוח ובאמצעות עובדים לא מיומנים.
8. מערער 4 התעלם מסימני שאלה שעורר האישור ת/א.1. כך למשל – ידע מערער 4, כמי שהזמין את הגשר מב.ע.ק, כי אין תוכניות ובכל זאת הסתפק באישור מהנדס שבו נאמר כי הגשר בוצע בהתאם לתוכניות.
9. לא מונה מנהל עבודה מוסמך שיהיה נוכח באתר.
10. בפועל, הפרקטיקה בה נהג מערער 4 אינה הפרקטיקה המקובלת למבנים מסוג זה. אפילו היתה זו הפרקטיקה המקובלת, הרי שיש בה משום סטיה מנורמת זהירות של אדם מן הישוב, ועל כן אינה יכולה להוות הגנה למערער 4.

לה. הודעת הערעור של מערער 4, אינה תוקפת קביעות עובדתיות של בית משפט קמא, אלא, כאמור, את הקונספציה העומדת בבסיס קביעת הרשלנות.

הטענות כולן הן בעלות אופי כללי. למעשה, סעיפים 1-13 בהודעת הערעור, לצד פירוט העובדות הרלוונטיות, עוסקים כולם בטענה המרכזית שהוזכרה כבר לעיל, ומאירים אספקטים שונים שלה.

אם ירדתי לסוף דעתם של הסנגורים, הרי "תרשים הזרימה" של טיעונם הוא זה:
1. סטנדרט ההתנהגות הנדרש מקבלן ראשי הבונה מבנה קבע, אינו זהה לזה של מבנים ארעיים.

2. הנטל להוכחת הנהלים המקובלים בתחום הבניה הארעית מוטל על התביעה והיא לא הוכיחה מאום) סעיף 11 להודעת הערעור.

3. המערער עמד בכל הדרישות הסבירות לענין סטנדרט הזהירות במבנים זמניים.

אני מוצאת לנכון לציין, כי בתגובה בכתב לתשובת המשיבה לערעור (מיום 6.3.01), יש שינוי, מסוים לפחות, בהשוואה להודעת הערעור המקורית.

בסעיף 9 לתגובה הנ"ל טוענים הסניגורים, כי "**בתחום זה חלו נוהלי פיקוח וארגון שונים, ובמיוחד בהקשר של הפיקוח ההנדסי**" (ההדגשה במקור – ד' ב.).
דהיינו, אין המדובר בתחום שהנהלים לגביו לא הוכחו, אלא בתחום "מוסדר".

כך או כך – הטענה היא כי המערער 4 עמד בדרישות ההולמות תחום זה.

לדעת מערער 4: בית משפט לא הבחין בין קריטריונים תכנוניים בטיחותיים כמו תקנים ועומסים שצריכים להיות זהים למבני קבע ולמבנים ארעיים לבין התחום הניהולי ארגוני שצריך להיות שונה.
עוד טוען מערער 4, כי שגה בית משפט קמא בכך שקבע כי גם התנהגות בהתאם לפרקטיקה המקובלת בתחום יכולה להוות רשלנות.

הסניגורים מלינים על כך שבית משפט קמא לא נימק את קביעתו, לפיה בענייננו לא תשמש העובדה שהנאשם פעל לפי הנוהג כהגנה מפני רשלנות.

לדעת הסניגורים: אותה הגיון שהכתיב את מסקנתו של בית משפט קמא, כי חוק התכנון והבניה אינו חל על מבנים זמניים, צריך היה להכתיב גם את המסקנה, כי "**על מבנים זמניים לארועים חלים גם כללי פיקוח ונוהל שונים מאלה החלים על מבני קבע**" (עמ' 2 להודעת הערעור, סעיף 5).

לו. את דעתי, באשר לטענתו המרכזית של מערער 4, כפי שהובאה לעיל, כבר אמרתי בפתיח לדיון בענייננו, והאמור להלן יהווה רק הרחבה של הדברים.

מקובלת עלי לחלוטין קביעתו של בית משפט קמא, המבוססת גם על פסיקה בנושא, לפיה "**רשלנות אינה חדלה להיות כזו – רק משום שמקורה בנוהג**" (עמ' 285 להכרעת הדין).

לענין זה – נוהג מקביל לפרקטיקה מקובלת או כל דימוי דומה.

בית משפט קמא ציטט לענין זה (בין היתר) את האמור בע"פ 192/53 **בראשי ואח' נ' הי"מ**, פ"ד (ט, 706, 700) ואין לי אלא לחזור על הדברים:

"**במקום שגלוי וידוע הדבר, שהנוהג אינו מגיע לדרגת הזהירות הדרושה לפי החוק, אין עצם היותו כללי ומקובל מונעו מלהיות רשלנות.**"

הדברים כל כך ברורים ומובנים מאליהם, עד שאינני יכולה שלא לתמוה על עצם העלאת הטענה.

לא יעלה על הדעת, כי פרקטיקה שמוכתבת אולי על-ידי שיקולי נוחות, שיקולים כלכליים כאלו ואחרים, וכיוצא בכך, תכתוב את נורמת הזהירות.

קבלת הגישה, כי פרקטיקה או נוהג יהוו הגנה מפני עבירת רשלנות יכולה להביא לכלל תוצאה קשה, שיש בה פגיעה של ממש בבטחון הציבור.

רק כדי להביא דברים אֵד אבסורדום: נניח שהעולם הרפואי יחליט להשתמש בתרופה מסוימת שיש לה תוצאות לואי מסוכנות, משום שהיא זולה בהרבה מן התרופה המקבילה – הבטוחה. האם באמת ניתן יהיה "להתכסות" במקרה זה במעטה הפרקטיקה המקובלת כהגנה מפני תוצאות השימוש בתרופה?

המבחן לעולם הוא המבחן הקבוע בחוק, דהיינו, יכולתו של האדם מן הישוב לצפות ולהיות מודע לסיכונים. בית המשפט אינו כפוף בנושא זה לחוות דעת כלשהן. אפילו הייתי מקבלת טענתו של הסניגור, כי התביעה לא הוכיחה את הנהלים בתחום המבנים הארעיים – לא היה בכך משום אמירה כי שגה בית משפט קמא בקובעו כי המערער התרשל.

בית המשפט יכול להעזר כמובן בחוות דעת המומחים, הפרקטיקה והנוהג גם הם כלי עזר חשוב שאין לזלזל בו, ויש בהחלט מקום להתחשב בו, כפי שנאמר בכל הפסיקה שצוטטה על-ידי בית משפט קמא.

אינני חולקת גם על הקביעה, כי רק במקרים חריגים תסווג פרקטיקה נוהגת – כרשלנות. אכן כך, אלא שתוצאה זו אינה נובעת מ"סגולה מיסטית" כלשהי שיש לפרקטיקה הנוהגת, מערך מוסף ערטילאי שנובע מעצם היות פרקטיקה נוהגת, אלא מן ההגיון הפשוט והבסיסי המחייב כי פרקטיקה נוהגת, תשקף נורמת זהירות סבירה העולה בקנה אחד עם מבחן האדם מן הישוב.

מכאן ועד המסקנה כי בית המשפט אינו יכול להעריך ולשקול באופן עצמאי את שאלת הרשלנות, ללא תלות בנהלים בענף מסוים – עדיין רחוקה הדרך.

לא מקובלת עלי גם טענת הסניגור, לפיה התחלפו לו לבית משפט קמא קריטריונים תכנוניים בטיחותיים בקריטריונים ארגוניים נוהליים. אם בקריטריונים "ארגוניים-נוהליים" הכוונה למשל לצורך בתיאום בין הגורמים השונים, העוסקים בבניית הגשר: מהנדס, קבלן ראשי, מבצעים וכד', הרי שמן הדין כי קריטריונים אלה יהיו זהים לחלוטין בבניה קבועה כמו בבניה זמנית.

העובדה שבית משפט קמא קבע, שחוק התכנון והבניה אינו חל על מבנים זמניים, אין לה ולא כלום עם קריטריונים ארגוניים ונוהליים.

אין ספק שקיים הבדל בין מבנה זמני למבנה קבוע, ויש על כן הגיון רב בכך שחוק העוסק בעיקרו בהליכי רישוי – לא יחיל עצמו על מבנים זמניים. אין לכך כל השלכה על מקדמי בטחון בבניה, על רמת הזהירות הנדרשת, ועל הפעלת מבחן האדם מן הישוב, לענין קביעת הרשלנות.

לז. נראה לי, וכך אציע לחבריי לקבוע, כי צדק בית משפט קמא ביחס לכל אחד מרכיבי הרשלנות שייחס למערער 4.

אתחיל מאופיו של המבנה שמדובר בו: מדובר בגשר, שעליו אמורים לעבור בני אדם רבים מאוד בזמן קצר. לא תפאורה (שאולי אינה נגישה לציבור הרחב, למרות שגם היא יכולה להוות סכנה), ולא מבנה שולי וזניח שנועד אולי לשימוש מקרי.

אופיו של המבנה מחייב זהירות מיוחדת מטעם הקבלן הראשי שזה, כאמור, מעמדו של מערער 4.

רמת זהירות סבירה, כאשר מדובר בקבלן ראשי. המעביר את ביצוע העבודה לקבלן מבצע כוללת בראש ובראשונה בדיקת כשירותו של הקבלן המבצע. רמת זהירות סבירה נוספת מחייבת העברת הזמנת עבודה מזויקת וברורה, שהוכנה על-ידי בעל מקצוע – בהנחה שהמזמין אינו בקיא בתחום. אף אחת מן הדרישות הללו אינה בבחינת גזירה שהציבור אינו יכול לעמוד בה) כפי שטען ב"כ מערער 4).

ספציפית, ובהתייחס לנתוני תיק זה, לא שמעתי מפי הסנגורים הסבר מדוע שגה בית משפט קמא כאשר קבע כי המערער התרשל בכך שלא העביר לב.ע.ק לפחות את הזמנת העבודה שקיבל ממערער 5, ככתבה וכלשונה, לרבות הדרישה כי הגשר יהיה בעל כושר נשיאה של אלפי ספורטאים בזמן קצר.

גם אם אין מדובר בדרישה תכנונית מוגדרת, הרי הדגשת המצופה מהגשר יכולה וצריכה היתה להוות תמרור אזהרה שבמקרה זה הושמט ללא כל סיבה, וכבר בכך יש משום התרשלות.

שיחה בעל-פה, שבה דובר) או לא דובר (על כך – אינה יכולה להוות תחליף לדרישה הכתובה שמבטאת התייחסות רצינית ומוקפדת.

מעבר לכך ומה שחשוב עוד יותר:

ארגונית נטלה חלק בבניה עצמה.

כפי שצויין, ארגונית הקימה את המדרך, שהביא לכפיפה המקומית – אחד משלושת גורמי הכשל הראשוניים.

עצם העובדה שארגונית נטלה חלק בביצוע העבודות באופן ישיר, משמיט את הקרקע תחת כל הטענות שמציבות את ארגונית בעמדה מנותקת, המתבוננת על הגשר מרחוק.

כדי להקים את המדרך היה על ארגונית לוודא את בטיחות כל השלבים שקדמו להצבתו – היה על ארגונית לקבל הוראות מזוייקות ממהנדס לצורך זה ולהיות תחת פיקוח מהנדס, בין אם מהנדס מטעמה, כפי שאמר בית משפט קמא, ובין אם פיקוח ממשי ומדוקדק של מהנדס מטעם ב.ע.ק.

די לי בקביעה, כי ארגונית היתה חלק בגורם הכשל שעניינו הכפיפה המקומית כדי להגיע למסקנה בדבר רשלנותה.

אני מזכירה שוב את ענין הרגישות לכשל הקיימת במבנה הגשר מטבע ברייתו, רגישות אשר על דרך אפקט הדומינו הופכת כל אחד מגורמי הכשל לגורם המביא, בפני עצמו ובעקבותיו גם את הגורמים האחרים, ויכול להביא לבדו לקריסת הגשר. יש לזכור גם, כי ארגונית לקחה על עצמה הסכמה לענין הגדלת מפתח הגשר. על סמך מה? מי הגורם שיעץ לה בנושא זה?

את חלקה שלה בעבודה ביצעה ארגונית עם עובדים לא מיומנים וללא תוכנית של ממש.

אינני רואה להמשיך ולפרט את ממצאי הרשלנות, במיוחד כך כאשר הודעת הערעור כמעט ואינה מתייחסת אליהם נקודתית וספציפית.

התוצאה היא, כי דינו של הערעור על ההרשעה להידחות, וכך אציע לחבריי לעשות.

ציינתי בתחילת הדברים אותה התבטאות של מערער 4 ממנה חזר בו בשלב מאוחר יותר, כי הוא למעשה מתווך בלבד.
נורמת ההתנהגות שהפגין מערער זה, אכן תואמת את תחושותי, כנראה, שהוא מתווך.
בכך ששימש כקבלן ראשי וכמבצע בפועל, אם פעל כמתווך – התרשל המערער.

בהקשר זה אציין את מעורבותו של מערער זה, ככל שהדברים אמורים באישור השמישות –
ת/א1, כזכור, על-גבי אותו אישור כתב את המילים הבאות:
"למשה'לה אישור חוזק הגשר!!"

אין ספק, כי במילים אלו תרם המערער 4 תרומה של ממש להטעייה הטמונה באישור
האמור, ולאפקטיביות שגלומה בו.
נראה, כי נוכח הדברים, קשה לקבל כל טענה של מערער 4, לפיה פעל בהתאם לנהוג
ולמקובל, שכן אם היה פועל כנדרש, נראה כי לא היה כותב מילים אלו.
אכן, זהו סממן נוסף להתייחסותו של המערער 4 לחלקו בגשר.

אינני מוצאת לנכון להיענות לעתירה של המדינה, שהושמעה אך ורק במהלך הטיעון בפנינו,
להרשיע את המערער גם בעבירה על-פי חוק רישום קבלנים שממנה זוכה. משבחרה המדינה
שלא להגיש ערעור בנושא זה, נראה לי כי מן הדין ומן ההגינות להשאיר את המצב בעינו, גם
אם פורמלית רשאי בית משפט להיענות לבקשה, גם בשלב זה.

לח. ערעורו של מערער 5

יורם אייל, כזכור, היה יו"ר הוועד המארגן של משחקי המכביה ה-15. בתור שכזה הוא
הוציא את הזמנת העבודה למערער 4, מוצג ת/ב1.
בית משפט קמא קבע, כי גם עליו, כמזמין העבודה, חלה חובת זהירות, שהמערער לא עמד
בה.

עיקר טרונייתו של ב"כ מערער 5, בהודעת הערעור, היא כנגד אותה קביעה בסיסית המטילה
אחריות על מזמין העבודה.
ב"כ המערער 5 טוען, כי "לא ניתן למצוא בפסיקה ולו מקרה בודד בו הורשע מזמין העבודה
(ההדגשה במקור – ד' ב) ('שאיננו גורם קבלני ביצועי) בעבירת, רשלנות בהעדר הפרה של
חובה חקוקה) "עמ' 2 לנימוקי הערעור, סעיף 4).

עוד טוען ב"כ המערער 5, כי הרשעתו מבוססת כולה על הדין הרצוי, שאינו הדין המצוי.
כמו מערער 4, טוען גם מערער 5, כי לא הונחה נורמה רגילה ומקובלת במידה הדרושה
להרשעה בפלילים, נורמה שממנה סטה המערער 5 מהתנהגותו.

נדבך מרכזי נוסף בטיעוניו של מערער 5 מצוי בהתייחסותו למשמעות האישור שניתן על-ידי
מערער 1, ת/א1.
לדעת המערער 5, אישור כזה מנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנות כלשהי מצדו, אפילו
ייקבע שהיתה כזו, ובין התוצאה של גרימת מוות וגרימת חבלה חמורה.
לנושא זה התייחס ב"כ מערער 5 בהרחבה, בתשובתו לטיעוני המשיבה מיום 1.3.01. ראה
סעיף 6.)
טענות נוספות שהעלה המערער מתייחסות לקביעות ספציפיות ונקודתיות של בית משפט
קמא.

כדרכי, אפתח גם בעניינו של מערער זה בהערה כללית, לפני הבדיקה הפרטנית של טענותיו.

מבין המערערים כולם, מערער 5 היה היחיד שהתלבטתי באשר להרשעתו. זאת בשל
הניתוק, לכאורה, בין מזמין העבודה ובין מה שמתרחש בפועל בשטח.

בסופו של יום, לאחר ששקלתי את ממצאיו העובדתיים של בית משפט קמא) אדגיש שוב כי
לא היתה עליהם כמעט מחלוקת) ואת קביעותיו המשפטיות, לא נראה לי כי נפלה שגגה
במסקנתו הסופית, ואציע לחברי, על כן, לדחות את הערעור.

כיוון שעו"ד אדרת טען, כי המדובר בפסיקה תקדימית, אומר כי זו דרכה של פסיקה. המציאות מכתובה את המקרים המובאים לדיון בפני בית משפט קמא, ומציאות שלא נדונה, אכן מכתובה פסיקה תקדימית, זאת מבלי לקבוע מסמרות בשאלה האם אכן מדובר בפסיקה שאין לה אח ורע בפסיקת בית המשפט העליון.

נראה לי, כי מכלול הנסיבות בתיק זה, מחייב לראות במערער 5 מזמין עבודה בעל מעמד מיוחד.

נראה לי עוד, כי היו בפני מערער 5 תמרורי אזהרה שיש להם השלכה לעניין התפקוד המצופה ממנו כאדם מן הישוב. צירוף גורמים אלה הביא אותי, כאמור, למסקנה כי יש להשאיר את ההרשעה על כנה.

לט. אלו ממצאי בית משפט קמא – לגבי מערער 5:

1. מערער 5 טיפל אישית בכל הקשור לעניין הגשר, והיה האדם שביקש ממפיק המכביה, ייני, לקבל הצעה מארגונית. המערער 5 גם בחר בארגונית ולא הקפיד על כך שהקבלן שנבחר יהיה מומחה בבניית גשרים, או שיהיה קבלן רשום בכלל.

2. הבחירה בארגונית נעשתה משום שמערער 5 היה בקשרי עבודה טובים עמה, והוא התרשם מאמינותה ועמידתה בזמנים, הצעתה היתה נמוכה מבחינת המחיר, היה לו כבר חוזה חתום עמה וכל שהיה צריך הוא להוסיף בו את ענין הגשר.

3. לאחר שמערער 5 בחר בארגונית כקבלן ראשי לביצוע הגשר, נפגש עם מערער 4 לצורך המשא ומתן.

4. המערער חתום על הזמנת העבודה שיצאה לארגונית, ת/ב1.

5. המערער 5 קבע את לוח הזמנים לביצוע הגשר.

6. הנוהל התקין הוא שהמזמין נעזר בגורם הנדסי לצורך הגדרת המבנה והדרישות ההנדסיות לבנייתו, וכן לצורך ניהול הפרויקט. המזמין צריך גם להיות מודע לקיומם של קבלני משנה. (קביעה זו מבוססת על דו"ח מומחי הטכניון, גם בדו"ח הלשכה מצויים דברים דומים). המערער 5, החסר הכשרה הנדסית כלשהי, לא נעזר במהנדס לצורך הכנת ההזמנה או ניהול הפרויקט.

7. ההזמנה לא כללה דרישות הנדסיות חד-משמעיות, וכן לא כללה מרכיבים חיוניים שצריכים להיות בפרוגרמה הנדסית (כמו למשל: פרוט העומסים והתקנים החלים על הבניה המוזמנת).

8. לא היתה תקשורת כלשהי בין מערער 5 לבין מערערים 2 ו-3.

מ. באשר למעמדו של מערער 5 – כמזמין העבודה: נורמת הזהירות המתחייבת ממעמד זה, או במילים אחרות, הדרך שבה צריך לנהוג אדם מן הישוב, צריכה לקחת בחשבון את המאפיינים המיוחדים של הזמנת העבודה במקרה נתון. לענייננו, המערער היה מודע לכך שמדובר בגשר מעל נחל, שצריך לשאת על גבו אלפי ספורטאים, כך גם כתב בת/ב1.

מה שאמרתי לעיל, לגבי מערער 4, נכון גם לגבי המערער 5. אלמנט הסיכון, והצורך במקדמי בטיחות גבוהים נובע מאופיה של העבודה המוזמנת.

כפי שאמר בית משפט קמא, הגשר אינו סתם משטח המונח על קרקע מוצקה. הגשר גם איננו אלמנט דקורטיבי כזה או אחר.

אין צורך בתקדים כדי להבין, כי יש הבדל מהותי בין הזמנת מדי אחות) לצורך הדגמה (לבין הזמנת מכונת הנשמה.

יתרה מזאת, בית משפט קמא ציין, כי המערער אחראי לא רק מתוקף תפקידו אלא אף בשל מעורבותו האישית, בשל בחירת ארגונית וכן בשל העובדה כי הוא החתום על ת/ב1. מי שלוקח על עצמו מעורבות אישית מעין זו, אינו יכול לטעון לזכויות יתר, הנובעות מן הריחוק.

באשר לצורך במהנדס או גורם הנדסי לענין הכנת ההזמנה, ומאוחר יותר לצורך בפיקוח מתמשך על ניהול הפרויקט כולו: המערער טוען, כי אין מקום לדרישה זו, וכי שגה בית משפט קמא כאשר קבע שהיתה משום רשלנות בכך שלא מונה מהנדס, כאמור.

לדבריו, המומחים מן הטכניון, אשר העידו על הצורך בגורם הנדסי לענין הכנת ההזמנה וגם לענין הביקורת במהלך הבניה, אינם למעשה מומחים במבנים זמניים, וכל דבריהם הם בבחינת מצב רצוי, אך אינם משקפים נורמה קיימת. אין גם מקום להשוות את הנוהלים הנדרשים לנוהלים המקובלים בפרויקטים גדולים, כגון: רבי-קומות, קניונים וכיוצא בזה, בשל חוסר הדימיון בין הפרויקט הנוכחי לפרויקטים מסוג זה.

בית משפט קמא דחה טענה זו, ובדיעבד, אף אני איני סבורה כי יש בה ממש.

נורמת הזהירות איננה מוכתבת על-ידי נוהלים קבועים וגם לא על-ידי נורמה ופרקטיקה מקובלת, כפי שאמרתי בעניינו של מערער 4. קיומם של נוהלים כתובים או פרקטיקה מקובלת בוודאי מקל על ההחלטה בדבר נורמת הזהירות המתחייבת, אולם העדרם אינו מצביע על כך כי כל דרך התנהגות, תענה לקריטריונים של "אדם מן הישוב". לפיכך העובדה שהמומחים לא יכלו להעיד על פרויקטים דומים בהם מונה מהנדס מטעם המזמין או אפילו קביעה כי דעתם של המומחים כלל אינה רלוונטית לענין, לא היתה משנה את המסקנה.

כאשר מדובר בגורם ציבורי כמו המכביה, האחראי לפרויקט רב היקף ורב משתתפים, נורמת הזהירות המתחייבת מן המזמין היא כזו שתבטיח את שלומם של אלפי המשתתפים.

הוצאת הזמנה כללית, שאין בה שום ספציפיקציות בשל חוסר יכולתו של מערער 5 לציין ספציפיקציות כאלה, יש בה אכן סטייה מנורמת זהירות סבירה.

אני רואה חשיבות, דווקא לעניינו של מערער 5, לפער העצום שבין המחיר שדרש צה"ל עבור הקמת הגשר, לבין מה שאמורה היתה המכביה לשלם עבור הקמת הגשר בפועל. הנתונים המספריים בקשר לכך הובאו כבר לעיל, ולא אחזור עליהם.

אין כל פסול בכך שהמערער 5 ביקש לקדם את האינטרסים הכספיים של ארגון המכביה, בכך שבחר הצעה זולה, כדי לחסוך כספי ציבור.

אולם, הפער במחירים הוא תמרור אזהרה, וכשם שהמערער דאג לייצג היטב את אינטרס הציבור בהיבט הכספי, היה עליו להקדיש אותה תשומת לב לדאגה לשלום הציבור בהיבט הבטיחותי.

ושוב, אין צורך בשום חוות דעת כדי לקבוע שפער מסוג זה מחייב לפחות בדיקה על-ידי מי שמתמצא בתחום, שמא הושג החיסכון הכספי על חשבון הבטיחות.

הוצאת הזמנה מדויקת, שלא תאפשר חיסכון כזה על-חשבון הבטיחות, ובנוסף דאגה לכך שבשטח לא יבוצע חיסכון כזה, הינה בתחום אחריותו של מזמין הפרויקט.

המערער 5 "בדק" את הגשר על-ידי כך שקפץ עליו, ונענע אותו – זוהי כמובן בדיקה פרמיטיבית שאיננה יכולה לגלות ליקויים, אולם יש בה כדי להצביע על הבנתו של המערער עצמו לאחריותו כמזמין על בטיחות הגשר.

כיוון שבדיקה של קפיצה איננה משמעותית, הרי מה שהיה על המערער לעשות, הוא לדאוג לפיקוח בשטח בזמן מעשה.

בית המשפט קמא הפנה לענין זה לעובדה שבעניינים אחרים היה מפקח מטעם המזמין, כמו למשל לענין תאורה, תפאורה והגברה.

לדעת המערער, אין מקום להשוואה משום שתפקידו של מפקח זה, **התחיל ונגמר בִּפְנֵי האומנותי הויזואלי** (ההדגשה במקור – ד' ב) ("עמ' 15 לעיקרי הטיעון).

יתכן שכך (למרות שלא ברור לי הפן האומנותי הויזואלי בציווד הגברה, למשל), אולם מקובלת עלי לחלוטין מסקנתו של בית משפט קמא, כי מה שנכון לגבי פן אומנותי וויזואלי, נכון פי כמה וכמה לפן בטיחותי, לגבי שני הדברים – הגשר והתפאורה – המערער 5 הוא "מספק המוצר", ותפקידו נגזר מכך.

בגדר תפקידו צריך היה המערער לדאוג לשילוב יעיל בין כל הגורמים להקמת הגשר.

אחת הבעיות הקשות שעליה דובר היתה חוסר התקשורת בין הגורמים השונים, מגדל בבל שבו איש איננו יודע בדיוק מה נעשה על-ידי רעהו. זהו תפקידו של מספק המוצר, ובכך נכשל מערער 5.

באשר לאישור ת/א1 כ"מנתק "הקשר הסיבתי – טענתו של ב"כ המערער 5 בנושא זה היא אכן טענה יפה, ואפילו מפולפלת, אלא שלא נראה לי כי ניתן לקבלה. האישור, הינו השלב האחרון בכל התהליך – רשלנותו של המערער משתרעת על פני כל הדרך ככלל, והשלבים הראשוניים בפרט.

לו היה המערער עומד בנורמת הזהירות הסבירה שניתן לצפות לה מאדם מן הישוב במעמדו, ייתכן והאישור לא היה בא לעולם במתכונתו הנוכחית. בדיעבד, לו היה מהנדס או מפקח מטעמו של מערער 5, חזקה עליו כי היה עומד על הליקויים שבו, ועל חוסר רצינותו.

אמרתי אמנם, בעניינו של מערער 1, כי אפילו רשלנותו היתה מצטמצמת להנפקת האישור ת/א1, היה בכך כדי להביא להרשעתו. אין בכך כדי לומר שקיומו של האישור מאיין מכל וכל את רשלנותם של האחרים, גם לא במובן של ניתוק הקשר הסיבתי.

האישור הוא אכן מטעה וכוזב, כפי שקבע בית משפט קמא. יחד עם זאת, אין לשכוח מה נאמר בו: נאמר בו כי האישור תואם את התוכניות. גם אם לגבי כל אדם אחר היה בכך די, הרי על המערער 5, כמזמין הגשר, מוטלת היתה החובה לדעת על אילו תוכניות מדובר.

וחזרנו לנקודת ההתחלה – לו היתה הזמנה מפורטת, בה התייחסות לדרישות תכנוניות, היה ניתן לקשור בין התוכניות שהביצוע תואם אותן, לבין הדרישות התכנוניות שבהזמנה. העדר הזמנה מפורטת הכשיר את הקרקע לאישור שלכאורה "מכשיר" את הגשר, אולם בפועל, איננו מספק נתונים של ממש.

אין למתוח קו שווה בין המערער 5 לענין זה לבין עו"ד איתמר הרמן, יו"ר טקס הפתיחה של המכביה או אפילו המשטרה, לענין חוק רישוי עסקים. אני מאמצת לענין זה את האמור בעמ' 187 להכרעת הדין.

מ.א. הערער לעניין העונש

לענין העונש מונחים בפנינו ערעורים של מערערים 1-4, כשהמערער 5 לא ערער על העונש.

מטבע הדברים, הרכיב המשמעותי בענישה הוא עונשי המאסר בפועל, והערעורים לענין העונש מתמקדים בו.

על מערער 1 הוטלו 21 חודשי מאסר בפועל, על מערערים 3-2 הוטלו 15 חודשי מאסר בפועל, ועל מערער 4 הוטלו 9 חודשי מאסר בפועל.

כערכאת ערעור השאלה הניצבת בפנינו הינה – האם הענישה שהוטלה בבית משפט קמא משקפת נורמת ענישה ראויה וסבירה בהתייחס למכלול הנסיבות שהיא באה לשכלל. שאלת המשנה הינה – האם פער הענישה בין המערערים השונים משקף נכונה את היקף הרשלנות ואת חומרת המעשים הספציפיים המיוחסים לכל מערער ומערער.

נראה לי, כי התשובה על שתי השאלות חיובית, שעל כן, אין מקום להתערבות.

בית משפט קמא פרט את נסיבותיהם האישיות של כל אחד מן המערערים. כפי שניתן לצפות בתיק מסוג זה, המערערים הם "אנשים מן הישוב", אנשים שלכל אורך חייהם צברו נקודות זכות רבות, תפקדו היטב ולמעלה מכך, הן בחייהם המקצועיים והן בחייהם הפרטיים.

לרוע המזל, עבירות הרשלנות, מתאפיינות בכך שהעבריינים הם אנשים מן הישוב, ובדרך כלל, כמו במקרה הנוכחי, הם מוגדרים, ובדין כך, כאנשים נורמטיביים.

שליחה למאסר של אנשים כאלה היא קשה, ומקובל עלי גם שתקופות המאסר שהוטלו על-ידי בית משפט קמא אינן קלות, במיוחד כך לגבי מערערים 1-3. אלא שמן הצד השני של המתרחש ניצבת התוצאה הנוראה של רשלנות המערערים 4 : הרוגים, 69 פצועים ומהם מספר פצועים קשה. אין שום ספק, כי המדובר באחד האסונות האזרחיים הגדולים שהיו בישראל.

במדרג הרשלנות, הרי רשלנותם של המערערים ממוקמת במקום גבוה, משום שמדובר ברשלנות בעלת היבטים רבים כל כך, שנתמשכה לאורך פרק זמן רב (בהבדל מרשלנות של שבריר שניה כמו למשל בתאונות דרכים קטלניות), (ומשום שבקלות רבה כל כך, ניתן היה להימנע ממנה).

לצד הנזק והטרגדיה האישית של הקורבנות, אין לשכוח את הנזק התדמיתי למדינת ישראל, כאשר אורחיה מאוסטרליה מצאו את מותם באסון מיותר.

ב"כ מערער 1 הגיש טבלה המפרטת את הענישה הרווחת, לטענתו, בעבירות של גרם מוות ברשלנות, כשהמסקנה המתחייבת מטבלה זו, לדעתו, הינה כי בית משפט קמא החמיר עם המערערים יתר על המידה. אין בכל הטבלה ולו מקרה אחד, שניתן להשוותו למקרה הנוכחי, וטוב שכך.

מכל מקום, ההשוואה איננה במקומה.

הענישה, במקרה הנוכחי, דינה גם לבטא את הלחימה בתופעה מוכרת ולא חביבה של "תרבות הסמוך" – "יהיה בסדר" – תרבות שהיא חלק מושרש כל-כך בהווה הישראלית, ואשר הביאה כבר למותם של לא מעט קורבנות שווא.

בע"א 345/89 נאות מדבר נ' מעליות ישראל יפוט, פ"ד מו(3) 350 בעמ' 360, אומר כב' השופט חשין את הדברים הבאים:

"רעה חולה היא במקומותינו – ולתופעה זו הדים רועמים בפסיקה – שקבלנים נוטלים על עצמם חבויות אלו ואחרות, הגם שיודעים הם כי לא יוכלו לעמוד בהן אלא בעזרת שמיים, ומכל מקום, כי יקשה עליהם במאוד מאוד לעמוד בלוח הזמנים שקבעו לעצמם. ואולם ברצותם למשוך את לבם של קונים בכוח, ובאומרם אל לבם ואל אותם קונים בכוח, בלשון העם "יהיה בסדר", עומסים הם על שכמם נטל זמנים שאין ביכולתם לעמוד בו ... ובבוא יום פקודה, יום בו אין הם

עומדים במשא הכבד, מוצאים קבלנים תירוצים וטעמים לרוב, מדוע החטאת לא לפתחם הוא רובץ אלא לפתחיהם של אחרים. דומה, כי רק מיצוי הדין אפשר שיעמידנו על רגלינו ויוליכנו קוממיות על דרך הישר. ..."

הדברים נאמרו אמנם בהקשר אזרחי, אולם הם בהחלט מתאימים לנסיבות התיק הנוכחי. אציע לחבריי, איפוא, לדחות את הערעורים על כל חלקיהם.

**ד' ברלינר, שופטת
אב"ד**

השופט ז' המר:

1. אני מסכים לכל האמור בחוות דעתה המפורטת של האב"ד, כב' השופטת ד' ברלינר.
2. רשלנותם של המערערים 1, 2 ו-3, היא כה מובהקת, כה בולטת וכה זועקת לשמיים, שכבר בזמן הדיון תהיתי ביני לביני, כיצד מצאו הם עוז בנפשם לערער על הרשעתם ולהשמיע טענות מקוממות כפי שהשמיעו. מהו הרף המוסרי התחתון של הרצון לברוח מאחריות בכל מחיר.
3. לענין טענתם כנגד המדינה, על שחיפשה ומצאה אשמים רבים מדי: מה לעשות, לפעמים הכשולן הוא באמת יתום, אך לפעמים, כמו במקרה זה, יש לו מספר אבות משותפים.
4. לענין זיכויים של המערערים מן העבירות על-פי חוק התכנון והבניה, וזיכוי של המערער 4 מן העבירה על פי חוק רישום קבלנים, אני מוצא לנכון להעיר, שנימוקיו ומסקנותיו של בית משפט קמא, בשני נושאים אלה (ובהם בלבד), אינם מקובלים עלי. בהעדר ערעור מטעם המדינה, אינני מוצא לנכון להקדיש להם דיון, אך הערתי באה על-מנת שלא תשתמע הסכמה לנימוקים ולמסקנות של בית משפט קמא.

ז' המר, שופט

השופט י' שטופמן:

אני מסכימה לכל האמור בחוות דעתה המנומקת של חברתי הנכבדה, אב"ד, השופטת ד' ברלינר, ואין לי להוסיף עליה דבר.

אומר רק זאת, לענין העונשים שהוטלו על המערערים: ספורטאים יהודים שבאו אל ביתנו מרחבי העולם, להשתתף במשחקי המכביה, האמינו בנו ושמו בנו מבטחם כי נדאג לשלומם ולבטחונם.

המערערים, מנגד, איש איש בתפקידו ובחלקו, נהגו רשלנות חמורה, מעלו באמונו של הציבור, והפקירו, למעשה, את חייהם של אלפי משתתפי המכביה, שצעדו על הגשר הרעוע, אחדים מהם אל מותם.

נראה לי, כי בית משפט קמא לא החמיר עם המערערים וגם אני, כחבריי, סבורה שאין להתערב בעונש שהוטל על מי מהם.

המערערים המיטו על משתתפי המכביה ומשפחותיהם אסון כבד, ולו נשמעה דעתי, מבקשים היו מאחיינו האבלים והפגועים סליחה ומחילה, על חטא שחטאו להם ברשלנות, ביהירות ובזחירות הדעת.

י' שטופמן, שופטת

אשר על כן, ועל-פי האמור בחוות דעתה של אב"ד, השופטת ד' ברלינר, נדחים הערעורים כולם.
ניתן היום, כ"ד בתשרי תשס"ב, 11 באוקטובר 2001, במעמד הצדדים.

ד' ברלינר 54678313-71198/00

ד' ברלינר, שופטת
 אב"ד

ז' המר, שופט

י' שטופמן, שופטת

נוסח זה כפוף לשינויי עריכה וניסוח