

## (ה) אחראי ביצוע או מפקח צמוד

120. ברוח הטכניון נאמר כי מבנה ציבורי חייב להיבנות בפיקוח צמוד של מהנדס הנוכח באתר (עמ' 105). כך העיד פרופ' שינמן, אשר הדגיש כי הדבר נדרש מקל וחומר בגשרים (עמ' 1144). פרופ' עדין ציין כי בכל פרויקט ציבורי בו עבד היה פיקוח צמוד (עמ' 2460). ברוח הטכניון נאמר כי המפקח הצמוד מתמנה על ידי הקבלן המבצע או המזמין (עמ' 187, 194 לרוח), ואולם פרופ' פרוסטיג העיד כי המזמין הוא זה שממנה את המפקח הצמוד, אשר בודק את הבנייה באתר לפרטיה תוך כדי ביצועה (עמ' 1900). כך גם נאמר ברוח הלשכה, כי חובת מינוי המפקח הצמוד מוטלת על המזמין, ומנהל הפרויקט יכול להיות גם מפקח צמוד (סעיפים 5.15, 5.18 ולויתן בעמ' 2111-2112). המהנדס מילר הסביר כי המזמין ממנה מפקח צמוד גם בפרויקט קטן מסוג Turn Key, בנוסף על מפקח צמוד מטעם הקבלן הראשי. מדובר באדם בעל הכשרה הנדסית הבודק כל הזמן שהעבודה מתבצעת בצורה נאותה ועל פי התכניות; הוא הדגיש כי לא ניתן לבנות גשר בלא פיקוח צמוד מתחילת העבודה ועד סופה (עמ' 2324-2328). נאשם 1 והמהנדס ישראל דוד אמרו כי הקבלן הראשי הוא זה הממנה מפקח צמוד (עמ' 2800, 1200/, בעמ' 22-23), אך עד ההגנה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, אמר כי זוהי חובתו של המזמין (87/, בסעיף 2.8).

121. מכל האמור לעיל עולה כי אין אחידות דעים לגבי חובת מינוי מפקח צמוד על ידי המזמין דווקא. ואולם המזמין חייב לוודא, לכל הפחות, שהבנייה מתבצעת תחת פיקוח צמוד – כאשר הוא עצמו איננו ממנה מפקח צמוד. דבר זה לא נעשה במקרה דנא: כפי שהודה נאשם 5, הוא לא בדק אם ארגונית מינתה מנהל עבודה או מפקח מטעמה (עמ' 5310), ובניית הגשר, על כל חלקיו, נעשתה ללא נוכחות של מפקח צמוד באתר הבנייה. כך אישרו בעדותם הנאשמים 2 ו-4, אם כי נאשם 2 סתר עצמו מיד וטען שנאשם 1 היה מהנדס הביצוע; ואולם הוכח שנאשם 1 ראה את הגשר לראשונה לאחר בנייתו ומכאן שלא עשה פיקוח צמוד (עמ' 3838-3839, 5046).

נאשם 5 טען כי "האיש שלו" באצטדיון היה המפיק משה ייני, שאין לו כישורים הנדסיים כלשהם, אך הסכים שהוא לא פיקח על בניית הגשר (עמ' 5329). לנאשם 5 לא הייתה תשובה לשאלה מדוע לכל הפחות לא דרש מארגונית בחוזה להעסיק מפקח צמוד אשר חייב לפקח על העבודה בשטח, כפי שהדבר נדרש מקבלני תאורה, הגברה ותפאורה על פי עדותו של מר כנרי, חשב "מכבי" (עמ' 1480, 5326-5327). נאשם 5 הפנה לחוזה ת115/ שנחתם עם ארגונית לגבי מתקני האצטדיון. ואולם בסעיף 8 להסכם ת115/ חויבה ארגונית אך ורק להמציא אישור מהנדס לחלקי התפאורה שבנתה, ואין

בהסכם כל דרישה שהעבודה תיעשה בפיקוח הנדסי. יצוין כי המכביה העסיקה בשכר גבוה יועצי תפאורה, תאורה והגברה שמתפקידם היה, בין היתר, לפקח על הביצוע של הקבלנים שבחזרה המכביה (ראה סעיף 104 לעיל). יועץ התפאורה, דב בן דוד, העיד כי פיקח בשטח, מטעם המכביה, על עבודתה של ארגונית בבניית התפאורה, בצד האמנותי והארכיטקטוני, וכן ביקר במפעלה כדי לבדוק את פריטי התפאורה (עמ' 1599-1597, 1605). בניית הגשר. נאשם 5 לא עשה כן, ואפילו לא טרח לוודא שפיקוח שכזה מתקיים על ידי גורם אחר. עוד מסתבר כי המכביה לא העסיקה כלל ממונה על הבטיחות, להבדיל מאיש ביטחון (משה דוברבני בעמ' 874-872, 881-879 והחשב איתמר כנרי בעמ' 1465).

122. אין אנו מקבלים את טענת התביעה, לפיה חובת מינוי מנהל עבודה מוטלת על נאשם 5. על פי [תקנות הבטיחות בעבודה \(עבודות בניה\)](#) (הגדרת "בניה", "מבצע בניה" ו"מזמין" [בתקנה 1](#), [ותקנות 2](#)<sup>6</sup>) מוטלת חובת מינוי מנהל עבודה על הקבלן הראשי כאשר המזמין הטיל עליו את ביצוע הבנייה. מנוסח התקנות עולה בבירור כי המזמין לא ייחשב כ"מבצע בניה" והוא פטור מחובת מינוי מנהל עבודה כאשר הוא ממנה קבלן ראשי לביצוע הפרויקט כולו, להבדיל מן המקרה שבו הוא ממנה כמה קבלנים לביצוע הפרויקט. כך הבהיר בית המשפט העליון בשורה של פסקי דין, שצוטטו ואוזכרו [בע"א 600/86](#), 611, 612, 613, 857 עמיר ואח' נ' קונפינו ואח'; קונפינו ואח' נ' גבעת חיים מפעלי שימורים בע"מ ואח'; גת גבעת חיים מפעלי שימורים בע"מ נ' קונפינו ואח'; שמש ואח' נ' גת גבעת חיים ואח' [6], בעמ' 247, כ"י:

ה"מקום שפעולות הבנייה מבוצעות שלא באמצעות קבלן ראשי אחד, לא משתחרר האדם היוזם ומארגן את פעולות הבנייה מחובותיו כמבצע הבנייה..."

הלכות אלה התייחסו לתקנות הבטיחות בעבודה (עבודות בניה), תשט"ו 1955-, ואולם התקנות מתשמ"ח לא שינו את הכלל דלעיל. באופן דומה העיד שלמה לוי, מפקח עבודה באזור תל אביב, כי מבצע העבודה הוא הקבלן הראשי, כאשר המזמין מטיל עליו בהתקשרות חוזית לבנות את המבנה (עמ' 788). במקרה דנא נאשם 5 הטיל על ארגונית את ביצוע הפרויקט כקבלן ראשי (ולמעשה הוא כלל לא ידע שב.ע.ק. בונה את הגשר כקבלן משנה). לכן אין מקום להחיל כאן את [תקנה 6\(ג\)](#) לתקנות הנ"ל, המתייחסת למזמין הממנה כמה קבלנים, רק משום שבאצטדיון פעלו קבלנים נוספים מטעם המכביה. לעניין בניית הגשר מינה נאשם 5 קבלן ראשי – ארגונית, וחובת מינוי מנהל עבודה חלה עליה בלבד, כאמור [בתקנה 6\(א\)](#). ההיגיון העומד מאחורי [תקנה 6\(ג\)](#) הנ"ל הוא למנוע מצב שבו בשל ריבוי האחראים תפחת האחיות, ולא יהיה תיאום בין הקבלנים השונים; בית המשפט הדגיש כי סכנה כזאת קיימת כאשר עובדים בפרויקט

כמה קבלני משנה שאינם כפופים לקבלן הראשי (ע"פ 688/77 אמבר, מכון תערוכות למשקי עמק חפר, השרון והשומרון נ' מדינת ישראל [7], בעמ' 88). במקרה זה מינתה המכביה קבלן ראשי אחד לגשר, והקבלנים האחרים מטעם המכביה שעבדו באצטדיון אינם קשורים כלל לגשר, שנבנה מחוץ לאצטדיון.

א

(2) הקבלן הראשי – נאשם 4 (ארגונית)

123. נאשם 4 קיבל על עצמו את ביצוע הגשר על סמך הזמנת עבודה לקויה מנאשם 5 (ת/ב) – הזמנה שאיננה מהווה פרוגרמה תפקודית שנוסחה בידי גורם הנדסי (ראה פרק ה(1) לעיל). במצב דברים זה היה נאשם 4 חייב לעשות אחת משתיים: לדרוש מנאשם 5 הזמנה הנדסית מפורטת כדבעי, ולחלופין להכין באמצעות מהנדס מטעמו פרוגרמה תפקודית שתועבר לב.ע.ק. נאשם 4 לא נהג בדרך זו, אלא הוציא לב.ע.ק. הזמנת עבודה לקויה אף היא (ת/ב), שלא פורטו בה באופן הנדסי העומסים הנדרשים, התקנים החלים ותנאים נוספים שהיה צורך לצייןם. נאשם 4 אף לא עשה את המינימום המתבקש בנסיבות העניין, ולא העביר לב.ע.ק. לכל הפחות את ההזמנה שהוציא נאשם 5, שבה נרשמה הדרישה לגשר בעל "כושר נשיאה של אלפי ספורטאים אשר יחצו אותו בפרק זמן קצר"; דרישה זו, שהייתה חיונית למי שאמור לתכנן ולבצע את הגשר, גם לא נכללה בהזמנה שהוציא נאשם 4 לב.ע.ק.. כך יכולים היו נאשמים 1-3 לטעון לאחר מכן, כי דרישה זו לא הובאה כלל לידיעתם. נאשם 4 טען כי תמיד נהג לקבל הזמנות מן הסוג שקיבל מנאשם 5, ולעבוד על־פיהן (עמ' 5117-5118). אם נכונים הדברים – הרי שהם נובעים מכך שארגונית איננה קבלן בניין, ויש בהם כדי ללמד מדוע היה נחוץ במקרה זה קבלן של ממש.

ב

ג

ד

124. ברוח הטכניון (עמ' 186) נאמר לגבי חובותיו של הקבלן הראשי, כי הוא אחראי למבנה כולו, גם אם בוצע באמצעות קבלני משנה (ראה גם פרוסטיג בעמ' 1980-1979 ומילר בעמ' 2329-2330), וכן נאמר כי עליו להיות רשום על־פי סיווג העבודה אותה הוא נדרש לבצע; במקרה דנא, מובהר בדוח, די היה בכך שהקבלן הראשי יהיה קבלן רשום רגיל, ואילו קבלן המשנה שבנה את הגשר – יהיה קבלן רשום בסיווג של גשרים. ואולם המהנדס מילר הביע דעתו כי סיווג של קבלן גשרים צריך להיות גם לקבלן הראשי וגם לקבלן המשנה (עמ' 2337). אי־שמירה על כללים אלו, כך נאמר בדוח, עלולה להביא לביצוע העבודה ברמה נמוכה ביותר, בשל חוסר ידע וניסיון.

ה

ו

אין מחלוקת שארגונית איננה קבלן רשום כלל (ת/16, בעמ' 2). חרף כך, היא קיבלה על עצמה להיות הקבלן הראשי הבונה גשר, ואף ביצעה בעצמה חלק קונסטרוקטיבי חשוב של הגשר, קרי: המדרך. למעשה, ארגונית איננה קבלן כלל, אלא חברה העוסקת בהפקת אירועים ובבניית במות, תערוכות ותפאורות לתיאטרון ואופרה (עמ' 4962-4958). בתחום זה, אין ספק, היא נחשבת לחברה מן השורה הראשונה. נאשם 4 הסביר

ז

כי ארגונית איננה קבלן בניין, אלא שהיא בונה מבנים זמניים בלבד, גם עבור המדינה וגופים ציבוריים, והיא גם מעולם לא נדרשה להירשם כקבלן (עמ' 4983). בארגונית 3 שותפים, אך רק נאשם 4 היה מעורב בבניית הגשר, והוא – בהגנותו – נטל על עצמו את מלוא האחריות לכך (ת/16, בעמ' 1). המהנדס דוד ניסים, העוסק בפיקוח על הבנייה מטעם גופים ציבוריים, כולל מע"צ ונתיבי איילון, העיד כי לא היה עולה על דעתו לאפשר למי שאיננו קבלן רשום לבנות גשר (עמ' 3191).

125. כאן המקום להבהיר כמה עקרונות הנוגעים לחוק רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאות, תשכ"ט 1969 - (להלן – חוק רישום קבלנים), ותחולתם על הנאשמים שבפנינו:

(א) מטרת חוק רישום קבלנים הייתה למנוע ביצוע בלתי תקין של מבנים, בשל חוסר מיומנות, כפי שנאמר בהצעת חוק רישום קבלנים, תשכ"ט 1969 - (ה"ח תשכ"ט, עמ' 254). כפי שאמר בעת הדיון בכנסת שר השיכון דאז, ח"כ מ' בנטוב (ד"כ 55, 3167): "לא יעלה על הדעת שירשו לאדם שאיננו מוסמך להיות מנתח – לנתח מישהו. הוא הדין לגבי דירות". בבג"ץ 466/82 עוזר את רובננקו שותפות לביצוע עבודות בהנדסה אזרחית נ' עיריית רמתגן ואח' [8], בעמ' 699, אמר בית המשפט:

"...מטרת הרישום היא רק להבטיח, שאדם בעל כישורים מתאימים יבצע את העבודה, ושלא תופרנה הוראות החוק, האוסרות ביצוע עבודה על ידי קבלן שאיננו רשום..."

בת"א (ח"י) 1202/92 ניסנבאום נ' טורין ואח' [48], אמר כבוד הנשיא סלוצקי כי חוזה לביצוע עבודות בנייה על-ידי קבלן שאיננו רשום נגוע באי-חוקיות, משום שמטרת החוזה היא לבצע עבודות קבלנות בניגוד ליעדים שהציב לעצמו חוק רישום קבלנים, תוך שהוא מפנה לע"א 195/84 עיריית נהריה נ' ימין וערעור שכנגד [9], בעמ' 279.

בע"ש 1547/97 החברה לפיתוח פ"ת בע"מ נ' רשם הקבלנים [54], נאמר על-ידי ועדת הערר לפי חוק רישום קבלנים: "מטרת החקיקה היתה להבטיח את הציבור מפני ביצוע רשלני של עבודות בנייה. על כן הוגבל העיסוק בקבלנות רק למי שיש בידו ידע מקצועי, כוח אדם, כלים לבצע את העבודה בהיקף הנדרש".

ועוד נאמר בעניין חוק רישום קבלנים בהמ' (ב"ש) 7609/96, ה"פ 1079/96 נתיבים דרום בע"מ נ' עיריית באר שבע ואח' [49], כי: "תכלית החוק היא להסדיר את הפיקוח על הקבלנים כדי להגן על הציבור".

אשר לחשיבות הסיווג לענפים, אמר הנשיא שמגר בבג"ץ 5666/90 סלום נ' המועצה המקומית נשר ואח' [10], בעמ' 522, כי: "התקנות הן בגדר איסור לגבי מי שאינו רשום

לפי סיווג פלמוני, ככל שסוג בנייה או דומה לו מופיע תחת ראש, שהקבלן אינו רשום לפיו". כך הובהר גם בתב"ע נג 15-608/15 טוקר נ' חברת י.א.ו.י. כבישים בע"מ [57].

מכאן עולה בבירור כי היותו של קבלן בעל סיווג קבלני מתאים, איננה עניין טכני שולי, וכך גם יש להתייחס להיותו של קבלן רשום. רישומו של קבלן בענף המתאים מבטיח פיקוח הולם ומקצועיות רבה יותר בביצוע הבנייה. יש להדגיש בעניין זה כי לאור הקריטריונים הקבועים [בסעיף 4](#) לחוק רישום קבלנים ובתקנות רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות (מנהלי עבודה), תשמ"ב 1982-, לא היו יכולים ארגונית וב.ע.ק. להירשם כקבלן בסיווג של גשרים, בשל היעדר ניסיון מעשי בתחום זה כמנהלי עבודה. מסקנה זו עולה גם למקרא תקנות רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות (ראיות ומבחנים לענפי משנה), תשמ"ט 1988-, הדורשת הצגת ראיות על ניסיון בענף במשך 5 שנים. לכן, אין מדובר במחדל טכני של היעדר רישום, אלא בביצוע עבודות בתחום שארגונית וב.ע.ק. לא היו כשירים, מבחינה מהותית, לעסוק בו.

(ב) [סעיף 14\(א\)](#) לחוק רישום קבלנים קובע:

"לא יבוצעו עבודות הנדסה בנאיות שהיקפן הכספי ומהותן המקצועית חורגים מהתחום שנקבע בתקנות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אלא ע"י קבלן רשום שקיבל רשיון לפי סעיף 3(ג) לענפים או לענפי מישנה של עבודות אלה".

[סעיף 16](#) לחוק קובע כי "ביצוע עבודות הנדסה בנאיות בניגוד לאמור בחוק" – מהווה עבירה. [סעיף 1](#) לחוק רישום קבלנים מגדיר "עבודות הנדסה בנאיות", באופן הכולל: "בנייה, לרבות בניית פנים, סלילת כבישים, הקמת גשרים...". חוק רישום קבלנים איננו מבחין בין מבנה זמני לבין מבנה קבע: המבחן הוא ביצוע "עבודות הנדסה בנאיות", ואלו כוללות על-פי ההגדרה "הקמת גשרים".

[תקנה 1 לתקנות רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות \(היקף כספי ומהות מקצועית\)](#), תשמ"ד 1984- קובעת את ההיקף הכספי של העבודות שרק קבלן רשום רשאי לבצען, כאשר בתקופה נושא כתב-האישום נקבע [בתקנה 1](#):

היקפן הכספי של עבודות הנדסה בנאיות באתר בנייה אחד, לעניין [סעיף 14](#) לחוק, הוא:

(1) בכל ענף עבודה – 47,309 שקלים חדשים;

(2) בכל ענף משנה – 24,461 שקלים חדשים;

ואולם [תקנה 2](#) קובעת כי: "עבודות הנוגעות לשלד של מבנה יבוצעו בידי קבלנים רשומים בלבד, אף אם אין היקפן הכספי חורג מן האמור בתקנה 1". [בתקנות התכנון](#)

**והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות) מוגדר "שלד" בתקנה 1:** "שלד – כל חלקי הבנין הנושאים ומעבירים עומסים מכל סוג לקרקע הנושאת את הבנין והדרושים להבטחת יציבותו".

א

באת"כוח התביעה טוענת בסיכומיה כי המדרך הוא חלק מן השלד, ואולם זו טענה עובדתית-הנדסית, שאיש מן המומחים שהעידו בפנינו לא נשאל לגביה; משלא הוקם הבסיס הראייתי לטענה זו – אין לקבלה. כמו כן אין בפנינו ראיות על היקפן הכספי של עבודות ביצוע המדרך, ואין להביא בחשבון לצורך זה את העלות הכוללת של הגשר, או את השכר הכולל ששולם לארגונית כקבלן ראשי לכל הגשר. לכן, יש לזכות את נאשם 4 מן העבירה של ביצוע עבודות הנדסה בנאיות לפי חוק רישום קבלנים, בגין בניית המדרך. בוודאי **סעיף 14** לחוק חל על ב.ע.ק., הן משום שהיא בנתה את אנד הגשר שהוא השלד, בנוסף למערכת הביסוס של הגשר, שאף היא חלק מן השלד, והן משום שמדובר בעבודה בענף משנה בסכום העולה על 24,461 ש"ח (ב.ע.ק. קיבלה על-פי ת/4 ב' 42,500 ש"ח). הבנייה של הגשר נחשבת לענף משנה, שכן **בתוספת לתקנות רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות (קביעת ענפים וחלוקת ענפים לענפי משנה)** נקבע "ענף ראשי – גשרים" (מס' 300), וענף משנה "קונסטרוקציות ברזל לגשרים" (מס' 320).

ב

ג

ד

(ג) **סעיף 1** לחוק רישום קבלנים מגדיר "קבלן לעבודות הנדסה בנאיות – מי שמקבל על עצמו עבודות אלה למען אחר, לרבות מי שמבצע עבודות כאמור על קרקע שבעלותו או ברשותו לשם מכירה או השכרה". **מסעיף 3(א)** לחוק עולה כי רישום הקבלנים נעשה ב"פנקס הקבלנים לעבודות הנדסה בנאיות". לאור הוראות אלו נפסק בע"ש 1547/97 ה"ל [54], כי רישום הקבלנים על-פי החוק מתייחס ל"מי שמבצע בעצמו עבודות למען אחר", להבדיל מיזם המוסר את ביצוע העבודה לאחר בהתקשרות חוזית. לכן נפסק כי לצורך הוכחת ניסיון בעבודה קבלנית לשם העלאת הסיווג הקבלני, אין די בכך שהמבקש ביצע חוזי קבלנות באמצעות קבלני משנה, אלא שעליו להוכיח כי ביצע את העבודות בעצמו.

ה

ו

וידגש: **סעיף 14(א)** לחוק קובע כי "לא יבוצעו עבודות הנדסה בנאיות... אלא על ידי קבלן רשום...". **וסעיף 16** לחוק קובע עבירה לגבי אדם אשר "ביצע עבודות הנדסה בנאיות בניגוד לאמור בחוק". מכאן שאין איסור בחוק רישום קבלנים למסור עבודות שכאלו בהתקשרות חוזית לאחר: האיסור הוא לבצע את העבודות. כך סבר רשם הקבלנים, בכבודו ובעצמו, בע"ש 1547/97 ה"ל [54], כאשר טען כי: "הסכנה לציבור היא בביצוע עבודת הבנייה הנדרשת ולא בהתקשרות חוזית שבין יזם, כמו העוררת, לבין מבצע", ולכן גם לא נקט צעדים נגד העוררת, שהתקשרה עם גופים אחרים לביצוע עבודות הנדסה בנאיות, משום שהיא לא ביצעה את העבודות כקבלן (כך נאמר בסוף פסק הדין). לאור זאת, איננו מקבלים את הפרשנות שמציעה באת"כוח התביעה, לפיה

ז

קבלן ראשי שאיננו מבצע את הבנייה בפועל נחשב כ"מבצע" הבנייה לעניין חוק רישום קבלנים, וגם אם קיים ספק – יש להעדיף את הפירוש המקל עם הנאשם (סעיף 34כא לחוק העונשין, תשל"ז 1977-).

עם זאת, במקרה המתאים, וכפוף להוכחת הכוונה הפלילית הנדרשת, ניתן להעמיד לדין קבלן ראשי שמסר את ביצוע העבודות למי שאיננו קבלן רשום בעל סיווג מתאים, וזאת בשל היותו מסייע או משדל (סעיפים 30-31 לחוק העונשין, תשל"ז 1977-). במקרה דנא, לא ניתן להרשיע את נאשם 4 בגין עבודות שביצעה ב.ע.ק. עבור ארגונית שהייתה הקבלן הראשי, והתביעה לא העלתה כנגד נאשם 4 טענה של סיוע או שידול. ודוק: על פי הדין אין די ברשלנותו של נאשם 4, הנובעת מהיעדר בדיקת כשירותה של ב.ע.ק. לבנות את הגשר, כדי להרשיעו בעבירה של סיוע או שידול ב.ע.ק. לבצע עבודות הנדסה בנאות בניגוד לחוק רישום קבלנים.

עוד חשוב להדגיש: אדם הנוטל על עצמו להיות קבלן ראשי למרות שאיננו רשום כלל כקבלן, או שאיננו רשום כקבלן בסיווג המתאים, בהחלט עלול להתחייב ברשלנות, אזרחית או פלילית, בשל מעשה זה. קבלן ראשי חייב לפקח על עבודת קבלן המשנה, ובהיעדר ניסיון וכישורים בתחום הבנייה הנדון – לא יוכל לעשות זאת כרבעי (ראה: ע"א 451/66 קורנפלד נ' שאולוב ואח' [11], בעמ' 316-317, בקטע המצוטט בסעיף 130 להלן).

126. לארגונית לא היו הכישורים או הניסיון לבנות את גשר המכביה, ולכן פנתה לב.ע.ק. מתוך מחשבה – אשר לא ברור על מה בדיוק נסמכה – כי ב.ע.ק. כשירה ומסוגלת לבנות את הגשר. אמנם במהלך המשפט ניסו הנאשמים 4 להציג את ארגונית כחברה המסוגלת לבנות גשר מן הסוג הנדון, תוך פירוט פרויקטים גדולים ומפוארים, כולל גשר, שביצעה בעבר בתחום של תפאורות ואירועים ציבוריים (אסיף בעמ' 1678-1684, 1688-1690 ונאשם 4 בעמ' 4958-4964, 5098-5099), ובא־כוח נאשם 5 חוזר ומכנה את ארגונית בסיכומיו "תאגיד עתיר ניסיון וידע". ואולם, מבלי להמעיט במאומה מיכולתה המוכחת של ארגונית בתחום התפאורה והפקות ענק – לא ניתן להתעלם מכך שנאשם 4 עצמו אמר בחקירתו במשטרה, חוזר והדגש, כי הוא פעל כמתווך בלבד, ולא כקבלן ראשי, בהסבירו: "אני לא בונה גשרים", ואף הוסיף: "זה לא בכישורי". כאשר טען נאשם 5 בעימות כי הוא לא ידע שב.ע.ק. בונה את הגשר, השיב לו נאשם 4, בהתייחסו למשה ייני: "הוא יודע שאני לא בונה גשרים, הוא יודע שפניתי לקרנול" (ת27/), בעמ' 10, 31-32, 37). גם בהודעתו ת15/ הסביר נאשם 4 את היותו מתווך בלבד, ואמר: "אין עיסוקי בבניית גשרים או בקונסטרוקציות"; הוא הוסיף כי מעולם לא בנה "פרוייקט של גשר" (עמ' 10, 14). גם בעדותו הודה נאשם 4 כי לארגונית לא היה ניסיון בבניית גשר להולכי רגל, וכי היא לא הייתה יכולה לבנות את הגשר בשל מורכבות הפרוייקט והזמן שהוקצב לכך (עמ' 5045, 5099, 5128). לבסוף,

יש לציין כי גם מנהל העבודה של ארגונית, אשר פיקח על הנחת המדרך, אישר בעדותו כי הוא מעולם לא עסק בחיפוי גשר (עמ' 516). לא מיותר להזכיר בהקשר זה את דברי פרופ' עדין, כי אין מקום להשוות בין גשר במפתח 32 מ' לבין במת אירועים, שכן יש בין השניים הבדל מהותי (עמ' 2507). המהנדס מילר אמר כי קבלן ראשי בעל ניסיון בהקמת גשרים היה יודע מה הוא התקן לפיו יש לתכנן גשר (עמ' 2333-2334), ומודעות נאשם 4 לתקן המחייב הייתה יכולה למנוע את האסון במקרה זה. לאור זאת, ברורה חשיבות העובדה שארגונית לא הייתה קבלן בעל כשירות וניסיון בביצוע גשרים מן הסוג שנבנה.

127. זאת ועוד: לא זו בלבד שארגונית עצמה איננה קבלן רשום, אלא שהיא בחרה לביצוע הגשר חברה שאין לה סיווג של קבלן גשרים, ואף אין לה ניסיון מוכח בבניית גשרים מהסוג הנדון (ראה פרק ה(3) להלן). נאשם 4 בחר בב.ע.ק. כקבלן משנה, משום שסבר כי בלחץ הזמן שהיה קיים יהיה לב.ע.ק. פתרון זמין ומוכן, מעין "מוצר מדף", לבניית הגשר. חרף כך, לא טרח נאשם 4 לברר עם ב.ע.ק. האם בנתה אי פעם גשר בשיטת הבנייה שלה; לו היה נאשם 4 עושה כן – היה מתברר לו שב.ע.ק. לא בנתה אף פעם גשר בשיטת הבנייה המודולרית שפיתחה, אלא רק גגות קלים וסככות. בחקירתו במשטרה לא יכול היה נאשם 4 לומר איזה גשר בנתה ב.ע.ק. בעבר, והוא הודה כי לא שאל את ב.ע.ק. אם בנתה גשר מן הסוג הנדון (עימות ת27, בעמ' 37, הודעה ת15, בעמ' 6 ובעמ' 5045). נאשם 4 גם לא בדק אם ב.ע.ק. הייתה רשומה כקבלן בסיווג גשרים, כיוון שהתייחס אל הגשר כאל קונסטרוקציית מתכת (עמ' 5163-5165). הפעם האחרונה שארגונית עבדה עם ב.ע.ק. היה כ-10 שנים לפני אסון המכביה (עמ' 5138). בעדותו הודה נאשם 4 כי לו היה עומד לרשותו זמן נוסף, היה בודק אפשרויות נוספות על זו של ב.ע.ק. (עמ' 5115-5116). מסתבר אפוא שלחץ הזמנים בו פעלו כל המעורבים בבניית הגשר השפיע לרעה גם על שיקול הדעת בבחירת קבלן הולם לבניית הגשר.

128. בסיכומי בא"כוח הנאשם 4 נאמר כי הוא מכיר "בחבותו ובאחריותו כקבלן ראשי להקמת הגשר בצורה תקינה ובטוחה" (עמ' 39); אלא שלדעתו חובותיו כקבלן ראשי התמצו בשניים: בחירת קבלן משנה מיומן, ודרישה לקבלת אישור מהנדס לתקינות הגשר (עמ' 20, 40). הגדרה זו לגבי היקף חובותיו של קבלן ראשי – אין לקבלה בשום פנים ואופן, והיא איננה מתיישבת עם דרישות החוק ועם הנהוג והמקובל. נאשם 4 אמנם חזר בו במשפט מן הטענה הלא נכונה, כאילו היה מתווך בלבד, בהתייחסו לכך כאל "ביטוי לא מוצלח"; ואולם הוא הודה כי ביטוי זה "משקף את מה שאני הרגשתי" (עמ' 5622-5623). כך חש נאשם 4, ובהתאם לכך פעל. גם העובדה שנאשם 4 רק "עבר ליד הגשר", בדרכו לאצטדיון שם ביצעה ארגונית את עיקר עבודתה, מלמד על יחסו לגשר (ת27, בעמ' 55, ת16, בעמ' 2). כאשר החוקר הטיח בנאשם 4 כי הוא היה "מעורב בהקמת הגשר", הנאשם מחה על כך והכחיש זאת (ת27),



ב' בעמ' 57). אכן, נאשם 4 לא היה מעורב כמעט בכלל בבניית הגשר, חרף היותו הקבלן הראשי, ולמרות הכיתוב על השלט ליד הגשר: "אירגונית בע"מ מבצעת גשר הולכי רגל בעזרת מחברי בן עזרא קרגולה" (עמ' 3914). נאשם 4 בא לראות את הגשר עם סיום הבנייה, והתרשם, כפי שאמר בחקירתו, כי: "הגשר יפה לתפארת מדינת ישראל" (ת3/23 עמ' 13). מעורבותו האפסית של נאשם 4 בבניית הגשר התבטאה, בין היתר, בכך שרק לאחר קריסת הגשר נודע לו כי הגשר לא תוכנן בשלמותו; לא היו תכניות לבניית הגשר; הגשר לא תוכנן לעומס הנדרש בתקן; לא היה באתר העבודה מפקח צמוד ואף לא מנהל עבודה כשיר; לב.ע.ק. לא היה ניסיון כלשהו בבניית גשרים ועוד.

אם הייתה לנאשם 4 מעורבות בבניית הגשר, הרי שהיה זה בנושא בו אסור היה לו להתערב, קרי: הסכמתו, יחד עם ב.ע.ק., להגדיל את מפתח הגשר, כדרישת רשות נחל הירקון, מבלי להיוועץ קודם לכן במהנדס (ראה סעיף 183 להלן). ארגונית קיבלה עבור היותה קבלן ראשי רווח, שנאשם 5 סבר שהוא פי 10 מן המקובל, ונאשם 4 טען בעדותו כי סכום זה שולם לארגונית עבור תיאום וליווי הפרויקט (עמ' 4999). בפועל, ארגונית לא ליוותה את הפרויקט, ותיאום – לא היה. נאשם 4 עצמו אמר בחקירתו כי הגשר התמוטט בשל חוסר תיאום בין הגורמים המעורבים בבנייתו (ת16/1, בעמ' 7-8). לבסוף, בנוגע לטענתו של נאשם 4 כי פעל כ"מתווך", יש להעיר כי נאשם 4 לא סבר כי עליו להפגיש את אנשי המכביה בכלל, ונאשם 5 בפרט, עם קבלן המשנה שבחר, ולמצער להודיע להם על מינויו. כך הסתבר לנאשם 5 רק בדיעבד, לאחר האסון, שב.ע.ק. בנתה את הגשר, וגם המפיק משה ייני למד על מעורבותה של ב.ע.ק. רק כאשר פגש באנשיה בשטח.

129. נאשם 4 אף לא דאג לכך שארגונית תקיים את חובתה העיקרית כקבלן ראשי, לפקח על בניית הגשר. ברוח הטכניון נקבע כי הגשר נבנה ללא פיקוח כלשהו על הביצוע מטעם הקבלן הראשי, בלא שהייתה בקרה על איכות העבודה, הן במפעל (בדיקת הריתוכים) והן באתר, ובלא שנוהל יומן עבודה, שהוא תנאי הכרחי לעבודה מסודרת (עמ' 194-195). ועוד נאמר ברוח הטכניון כי צריך להיות מהנדס פיקוח (אחראי על הביצוע) מטעם הקבלן הראשי, אלא אם כן הוא ממונה על ידי המזמין (עמ' 187). הקבלן הראשי חייב לפקח על העבודה כולה, לפרטיה, ואם הוא איננו מסוגל לעשות זאת בעצמו, הוא דואג לבצע זאת באמצעות מפקח מטעמו (מילר בעמ' 2330-2329 והנאור בעמ' 2259-2260). גם המהנדס לויתן הדגיש כי קבלן ראשי הנעזר בקבלן משנה חייב לדאוג לכך שקבלן המשנה יקיים את התחייבויותיו (עמ' 2080). בכל מקרה, מודגש ברוח כי הקבלן חייב לעבוד תחת פיקוח צמוד, ורק לאחר שאושרו כל התכניות (עמ' 185); אין לאפשר ביצוע עבודה קבלנית ללא תכניות (עמ' 105), וכל פרויקט בנייה חייב להיות מלווה בפיקוח צמוד בכל משך הביצוע, כשהמפקח מנהל יומן עבודה (עמ' 187). המהנדס דוד ניסים אמר בעדותו כי מעולם לא נתקל בבנייה ללא מפקח

צמוד מטעם הקבלן, אשר בודק שהביצוע מתאים לתכניות (עמ' 3158, 3163). גם המהנדס ישראל דוד העיד בדבר חובת הקבלן הראשי לעבוד עם פיקוח הנדסי צמוד (עמ' 4436-4437, וחוות' דעת נ120, בעמ' 22-23). המהנדס וינד, המומחה מטעם נאשם 5, העיד כי קבלן ראשי נבחן ביכולתו לבחור קבלן משנה טוב, ולפקח עליו ועל תכניותיו (עמ' 5414).

**חוק התכנון והבניה** ותקנותיו אינם חלים, לדעתנו, על גשר המכביה, אך בהחלט ניתן ללמוד מהם באשר לסביר ולמקובל בתחום הבנייה. **בסעיף 158כז(ג)** לחוק זה, וסעיף 16.08 **לתוספת השניה לתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאים ואגרות)**, נאמר כי הקבלן הראשי אחראי "לביצוע הבניה לפי ההיתר ולאיכותה, לרבות אחריות לקיום פיקוח מלא וביקורת על הביצוע", וזאת בנוסף על אחריות המתכנן. **בתקנה 7 לתקנות התכנון והבניה (פיקוח על הבניה)**, תשנ"ב-1992, נקבעה חובתו של הקבלן הראשי להודיע למהנדס המבצע פיקוח עליון על תחילת העבודה. במקרה דנא, בוצע הפיקוח העליון על ידי נאשם 1 רק לאחר שהושלמה בניית הגשר על ידי ב.ע.ק., ולטענתו כלל לא ידע על מועד תחילת הביצוע.

130. נאשם 4 הודה כי ארגונית לא הפעילה מנגנון פיקוח ובקרה על ב.ע.ק., וטען כי הוא הניח שב.ע.ק. עובדת בפיקוח הנדסי (עמ' 5046). בהזמנת העבודה שהוציאה ארגונית לב.ע.ק. (ת4/ב) לא נאמר שהעבודה צריכה להתבצע בפיקוח הנדסי, אלא רק זאת: "מעמס על הגשר – עפ"י התקן ובאישור מהנדס". לא ברור כיצד סבר נאשם 4 שהגשר נבנה בפיקוח הנדסי, כאשר הוא נוכח בעת בניית המדרך כי אין פיקוח הנדסי כלשהו. כמו כן חייב היה נאשם 4 לדעת מעצם ביצוע עבודת המדרך, כי אין לגשר תכניות עבודה כוללות. כל אלו היו צריכים "להדליק נורה אדומה" אצל נאשם 4 לגבי כל הגשר. בכל מקרה, נאשם 4 לא היה רשאי להניח כי הגשר נבנה בפיקוח הנדסי צמוד בלא לבדוק את המצב בשטח. קבלן ראשי איננו רשאי לטעון (כפי שטוען נאשם 4 בסיכומיו בעמ' 41), כי הוא לא היה יכול לצפות שקבלן המשנה יפעל כפי שפעל: עליו לפקח על קבלן המשנה, על מנת לוודא שהוא פועל כשורה; זוהי תמצית תפקידו של הקבלן הראשי. **ב"ע א 451/66** קורנפלד נ' שאולוב ואח' [11] נאמרו דברים היפים לענייננו, במקרה שבו החליטו סנדלר ויצרן מרצפות לנסות את מזלם בקבלנות בניין, והקימו בניין, באמצעות קבלני משנה, על מנת למכור את הדירות. כבוד השופט לנדוי, כתוארו אז, התייחס לאחריותם של המשיבים כקבלן ראשי, ורשלנותם, ואמר בעמ' 316 כדלקמן:

"אין אני מוכן לקבל את ההשקפה שלפיה סנדלר ויצרן מרצפות יוכלו לשלוח ידם באומנות של קבלנות בניה, ללא כל נסיון מקצועי קודם, ולגולל מעצמם אחריות לבניה רשלנית בתירוץ שהאחריות מוטלת רק על קבלני המשנה. בודאי גם קבלן המשנה אחראי לתוצאות רשלנותו שלו, אך נוסף

על כך קיימת חובתו המקצועית של הקבלן הראשי, אפילו לא ביצע הלה בעצמו שום חלק מעבודות הבניה. הרי מעצם תפקידו של הקבלן הראשי הוא לארגן את העבודה ולתאם בין חלקיה השונים ולקיים פיקוח כללי על ביצועה. נוסף על כך – ואין זה אלא הצד השני לאותה מטבע – האחריות לכך שהבנין אשר קם יהיה ראוי למטרה שלמענה הוקם (כאן למטרת מגורים) מוטלת בראש ובראשונה על הקבלן הראשי. המשיבים הסתלקו לחלוטין ממילוי חובות אלה ומאחריות זו, המוטלות עליהם אישית."

ובעמ' 317 אמר כבוד השופט לנדוי:

"ירושלנות המשיבים טמונה קודם כל בעצם העובדה, שהם קיבלו על עצמם תפקיד אחראי של הקמת בית מגורים ללא כל הכשרה מקצועית לכך. לענין זה אין כל הבדל בכך אם הם בצעו בעצמם את העבודה הלקויה או שהשתתפו בביצועה, אם לאו... גם אם לא ביצעו את העבודה בעצמם, בוודאי שלא קיימו, ולא היו מסוגלים, לקיים פיקוח אישי יעיל על ביצועה על ידי אחרים. לפחות מנהל עבודה מומחה היה עליהם להעמיד לשם עבודת הבנייה. אבל גם את ההוצאה הזאת חשבו, כפי הנראה, לחסוך לעצמם... לא נסתרה איפוא ההנחה העולה מן הראיות – שהם ניגשו להקמת הבניין בקלות דעת ולא איכפתיות, שכמוהן כרשלנות חמורה..."

131. יתר־על־כן: מתברר כי לא זו בלבד שארגונית לא פיקחה על בניית הגשר בידי ב.ע.ק., אלא שגם ארגונית עצמה ביצעה את הנחת המדרך ללא כל פיקוח הנדסי (גדעון רוקח בעמ' 516). פרופ' פרוסטיג העיד כי האחראי על הביצוע (מפקח צמוד) מפקח על ביצוע העבודה בשטח, כולל חיבורים וריתוכים, וכך היה צריך לעשות גם במקרה זה (עמ' 1909). כך אף העיד המהנדס ישראל דוד, לגבי הנחת המדרך על־ידי ארגונית, בהדגישו את העובדה שארגונית מעולם לא ביצעה מדרך על גשר, וגם מנהל העבודה מטעמה אישר זאת (דוד בחוות־דעת נ120, בעמ' 22-23 ורוקח בעמ' 516).

132. לאור כל האמור לעיל, אנו דוחים את טענתו של נאשם 4 כי הוא היה יכול לפטור עצמו מחובת הפיקוח על הבנייה על־ידי כך שהטיל על ב.ע.ק. את תכנון, ביצוע ואישור הגשר, באמצעות מהנדס מטעמה (עמ' 4978-4980, 5022-5023). מה שתמוה בעניין זה, היא העובדה שמהנדס הבית של ארגונית, ששון אסיף, פיקח ממילא על עבודותיה, ועבודותיהם של קבלני המשנה שלקחה, לשם ביצוע מתקנים שונים שנבנו באצטדיון עבור המכביה, במקביל לבניית הגשר. נאשם 4 לא היה יכול לציין מקרה אחר כלשהו, פרט לעבודתה של ארגונית עם ב.ע.ק., שבו נמנעה ארגונית להעסיק מהנדס מטעמה שיפקח על קבלן המשנה ויאשר את המבנה; גם לגבי הפרויקט במצדה שביצעה

ב.ע.ק. עבור ארגונית לא זכר נאשם 4 אם המהנדס של ב.ע.ק. או של ארגונית אישר את המבנה (עמ' 4985-4980, 5165). נאשם 4 אמר (בעמ' 4985):

א

"חוץ מהמקרה של קרגולה, בדרך כלל דאגנו שמהנדס שלנו ידאג לאישורים. אנחנו רצינו את הביטחון ואת השקט בשימוש במהנדס שלנו".

מהנדס של ארגונית לא היה נותן אישור על עבודתו של קבלן משנה, בלא שביצע פיקוח על עבודתו. כפי שהעיד המהנדס אסיף, הוא היה בודק עבור ארגונית, יחד עם מנהל העבודה שלה, גם מתקנים שלא תוכננו על-ידיו, כולל חישובים סטטיים, יציבות, חיבורים ועומסים (עמ' 1634-1637). כך למשל, הכין המהנדס אסיף תכניות עבודה מפורטות, כולל תכנון היסודות, למגדל התאורה שנבנה באצטדיון על-ידי קבלן משנה של ארגונית, והוא אף פיקח אישית על הקמתו (עמ' 4974-4976).

ב

נאשם 4 טען כי כאשר מדובר במתקנים שאינם סטנדרטיים, המהנדס אסיף בודק את התכנון ומלווה את הביצוע בעת ההקמה (עמ' 4966-4972). נראה שנאשם 4 סבר שחפוי הגשר היא עבודה סטנדרטית, שאינה מצריכה תכניות ופיקוח מהנדס, פרט לאישור הסופי של מתכנן הגשר (עמ' 4970); בכך הוא טעה טעות גורלית, שכן אופן הנחת המדרך הייתה אחת הסיבות העיקריות לכשל הגשר. ואולם בניית הגשר עצמו לא הייתה עבודה סטנדרטית – בוודאי לא עבור ארגונית. על כך אמר נאשם 4 כי שיטת ב.ע.ק. היא ייחודית, ודורשת מהנדס המכיר אותה; לכן החליטה ארגונית להטיל על ב.ע.ק. את הפיקוח ההנדסי ואישור המבנה (עמ' 4981-4985). ואולם בהודעותיו במשטרה מסר נאשם 4 את הנימוק האמיתי לאי-מינוי מהנדס מפקח מטעם ארגונית, דהיינו: נאשם 4 נהג בעניין הגשר כמתווך בלבד, ולא כקבלן ראשי.

ד

ה

133. באי-כוח הנאשם 4 טוענים בסיכומיהם כי הגישה לפיה יש להחיל את הכללים הנוהגים לגבי מבני קבע גם על מבנים זמניים הנבנים לצורך אירועים הינה קיצונית, בלתי סבירה ואיננה מציאותית (עמ' 5-6). ואולם הם עצמם מסכימים כי בעקבות אסון המכביה יש מקום לקבוע אמצעי זהירות וכללי התנהגות מסודרים ומחמירים יותר, אשר מתקרבים לאלה של מבני קבע, כאשר מדובר במבנים מורכבים (עמ' 7). מכאן ניתן ללמוד שגם לדעת נאשם 4, אמצעי הזהירות בהם נקט בעניין הגשר לא היו מספקים, והוא גם שומט את הקרקע מתחת לטענתו כי אין היגיון להחיל את הכללים הנוהגים לגבי מבני קבע על מבנים זמניים. וניתן לתמוה: כלום היה צורך באסון כדי להבין דברים אלו? באי-כוח נאשם 4 אף טוענים כי הכללים שנהגו במדינה לפני אסון המכביה לגבי מבנים זמניים לצורך אירועים, לא הותוו על-פי הדרך התכנונית הרגילה, ולא כללו פיקוח צמוד בשטח מטעם הקבלן הראשי או המזמין (עמ' 6). ואולם לא שמענו מהמהנדס של ארגונית, ששון אסיף, דעה שכזו; נהפוך הוא.

ו

ז

יתר־על־כן: אין קשר בין היותו של הגשר זמני לבין פרטי הרשלנות העיקריים שהוכחו במקרה דנא. נראה לנו שגם נאשם 4 יסכים כי אסור לבנות גשר – גם אם הוא זמני – ללא תכניות; ללא פיקוח הנדסי צמוד; בחוסר תיאום מוחלט בין גורמי הביצוע והתכנון; בלוח זמנים בלתי ריאלי; ללא בדיקות קרקע וחוות־דעת של יועץ ביסוס; לעומס שהוא מחצית מן הנדרש בתקן; עם מדרך היוצר כפיפה מקומית שלא נלקחה בחשבון בתכנון; ללא ביסוס של ממש; עם ריתוכים כושלים בביסוס ובמוטות החגורה העליונה ועוד כהנה וכהנה גורמי רשלנות שהביאו לכשל הגשר, ואשר אין בינם ובין היותו של הגשר זמני – דבר ולא כלום.

134. לו הייתה ארגונית עובדת בליווי הנדסי, הרי שמפקח צמוד מטעמה שהיה נוכח באתר היה מגלה את טעויות התכנון והביצוע הרבות שהיו בגשר, ולא היה מאפשר ביצוע ריתוכים וביסוס ברמה כה לקויה. יתר־על־כן: לו הייתה ארגונית עצמה עובדת בפיקוח הנדסי, לא הייתה נעשית הטעות הקריטית של הצבת המדרך באופן היוצר כפיפה מקומית, שכן חזקה על מהנדס שהיה עומד בקשר עם נאשם 1 בעניין זה, ולא היה מאפשר בניית מדרך ללא תכניות. נאשם 4 הודה כי עד למשפט כלל לא היה מודע כלל למושג "כפיפה מקומית" והשלכתו על צורת הנחת המדרך (עמ' 5006). לכן, היה חייב לפעול בליווי הנדסי, ולכל הפחות חייב היה לתאם את הנחת המדרך עם נאשם 1. נאשם 4 לא פעל באף אחת משתי הדרכים הללו. יתר־על־כן: נאשם 4 לא תדרך כדבעי את עובדיו כיצד להניח את המדרך. מעדותם של עובדי ארגונית גדעון רוקח וגל צחור, עולה כי הם לא ממש ידעו כיצד להניח את קורות העץ של המדרך, לאורך או לרוחב, ולכן נעזרו בעצות של אנשי ב.ע.ק. (רוקח בעמ' 525-531, גל צחור בהודעתו ת140/ בעמ' 2). הנחת הקורות לרוחב הביאה ליצירת הכפיפה המקומית, שהייתה אחת הסיבות העיקריות לקריסת הגשר. התנהגות זו של נאשם 4 נבעה מתוך תפיסה מוטעית לחלוטין, שנבעה מהיעדר ליווי הנדסי לארגונית, כאילו והנחת מדרך על גבי גשר קמור במפתח רציני של 32 מטר, אשר איננו בעל השענה רצופה, איננה שונה במאומה מחיפוי במות בידור. כפי שאמר נאשם 4 (עמ' 5173):

"עבודת חיפוי היא ברפרטואר הקבוע שלנו, עשינו אותה ואנחנו עושים אותה באופן שוטף ורצוף, וזה לא היה שונה".

כמו כן, לו היה נאשם 4 נועץ במהנדס של ארגונית לפני שקיבל על עצמו להיות קבלן ראשי לביצוע הגשר, היה מתברר לו כי לא ניתן לבנות את הגשר בצורה נאותה בפרק זמן של כשבועיים ימים; כך היה נמנע נאשם 4 מלהודיע לנאשם 5, כי אין בעיה לבצע את הגשר בתשעה ימים (נאשם 5 בעמ' 5243-5244). לנאשם 4 יש חלק בקביעת לוח הזמנים הבלתי ריאלי שהוקצב לבניית הגשר, ואשר היה אחד מסיבות הכשל.

135. זאת ועוד: לו הייתה ארגונית נעזרת במהנדס, לא היה נאשם 4 סובר בטעות, כטענתו, למקרא האישור שהוציא נאשם 1 (ת/א'), כי הגשר תוכנן על־פי התקן, בהתאם לדרישה של ארגונית בהזמנה שהוציאה לב.ע.ק. (עמ' 5015-5019). נאשם 4 אמר כי לצערו לא עלה על דעתו להראות את האישור למהנדס אסיף, וזאת למרות שאין לו השכלה הנדסית שאיפשרה לו להבין את האמור באישור, אשר התייחס לעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר, וחישוב לפי קומבינציות של ת"י 412.
- א יתר־על־כן: לנאשם 4 היו אינדיקציות, שהיה די בהן כדי לעורר אצלו סימני שאלה לגבי תקינות האישור. ראשית, ניתן לתמוה כיצד נאשם 4, אשר ידע מניסיונו כי העומס השימושי הדרוש על־פי התקן לבניית במות הוא 750 ק"ג/מ"ר (עמ' 5007), לא הבין למראה האישור ת/א' שעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר לגשר להולכי רגל – מעורר בעיה. זאת ועוד: נאשם 4 דרש בהזמנה שהוצאה לב.ע.ק. בנייה על־פי התקן (ת/ב'), בעוד שבאישור ת/א' לא נאמר שהגשר נבנה לפי התקן. שנית, נאשם 4 העיד אמנם כי ראה בחייו אישורים מסוגים שונים (עמ' 5026), אך הוא היה יכול להשוות את האישור ת/א' עם האישור שנתן המהנדס של ארגונית, ששון אסיף, לגבי המתקנים שבנתה באצטדיון (ת/123). באישור של אסיף נאמר כי "הבמות תוכננו ונבנו לפי דרישות התקנים הישראלים לעומסי במה ומסעות להולכי רגל", בעוד שבאישור של נאשם 1 נעדרה כל התייחסות לתקן, ורק נאמר כי "הביצוע תואם את התוכניות". שלישית, האישור ת/א' כלל הצהרה כי הגשר "בוצע בהתאם לתוכניות", למרות שנאשם 4 – כמי שהזמין אצל ב.ע.ק. תכנון וביצוע של הגשר, והיה הקבלן הראשי, כלל לא ראה תכניות לבניית הגשר. יתר־על־כן: ארגונית ביצעה בעצמה את המדרך, בלא שנמסרו לה תכניות כלשהן, וגם מכך היה נאשם 4 צריך לדעת כי הגשר נבנה ללא תכניות עבודה – בניגוד לאמור באישור. רביעית, נאשם 3 ניסה תחילה להתחמק מהגשת אישור מהנדס, והגיש לנאשם 4 כ"אישור" את מכתבו של נאשם 1, אשר נכתב במועד הקודם לבניית הגשר (22.6.1997), ואשר איננו נראה על פניו כאישור, למרות שבהזמנה לב.ע.ק. (ת/4ב') נקבע שיינתן אישור מהנדס. נאשם 4 היה צריך להתעקש על מה שהיה חייב להיות מובן מאליו, קרי: שנאשם 1 יבוא לאתר הבנייה ויבדוק את הגשר לצורך מתן האישור. בנסיבות אלו, קשה לנו להבין מדוע הסתפק נאשם 4 באישור ת/א', ולא חשב להראותו, לכל הפחות, למהנדס של ארגונית, ששון אסיף.

- נאשם 4 חוזר וטוען בסיכומיו כי אישור המהנדס הינו הגורם המרכזי והמשמעותי ביותר מבחינתו (עמ' 10-11, 31). חרף כך, ולמרות סימני השאלה שאפפו את האישור ת/א', הסתפק נאשם 4 באישור המרושל שקיבל מנאשם 1 באמצעות ב.ע.ק., ואף העביר את האישור לנאשם 5 – דבר שהביא להכשרת הגשר לשימוש. נאשם 4, אשר העיד כי תמיד העדיף להסתמך על אישור מהנדס מטעמו על־מנת להיות שקט ובטוח, בחר להסתמך במקרה זה על אישור של מהנדס שאינו מוכר לו, ושהוא לא יצר עמו קשר
- א

כלשהו (עמ' 5028). דומה כי נאשם 4 עצמו מבין כיום כי בנקודה זו החמיץ הזדמנות קריטית למנוע את כשל הגשר. לכן אמר בעדותו בעניין זה: "יש נורמות של לפני האסון, ויש נורמות של אחרי האסון. היום כמובן שהייתי נוהג אחרת..."

סיכומה של נקודה זו: הנאשם 4 – כמו גם הנאשם 5 – השליכו את כל יהבם על אישור מהנדס, וזו גם הייתה דרישתם היחידה: "להתכסות" באישור. שניהם התעלמו לחלוטין מן הדרישה הבסיסית והחיונית לקיומם של אמצעי פיקוח ובקרה על תכנון הגשר וביצועו, אשר יבטיחו שהאישור לא יהיה "פיסת נייר" ותו לא – כפי שאירע במקרה זה. דרישה זו הייתה חיונית במיוחד לנוכח העובדה שהקבלן שבנה את הגשר (ב.ע.ק.) היה גם מזמין התכנון, וכאשר אין מדובר בקבלן שארגונית נהגה לעבוד עמו, והיה ידוע שהוא איננו קבלן גשרים.

136. חובה נוספת של הקבלן הראשי היא למנות מנהל עבודה מוסמך, הנוכח באתר העבודה (פרוסטיג בעמ' 1979-1980, לריתן בעמ' 2080, 2186, דוד ניסים בעמ' 3169-3168 וישראל דוד בחוות' דעת נ120/, בעמ' 22-23 ובעמ' 4446). ארגונית ביצעה את הנחת המדרך, וגדעון רוקח, שהיה בפועל מנהל העבודה, אישר בעדותו כי אין לו מינוי של משרד העבודה (עמ' 523). גם גל צחור, שלטענת נאשם 4 (עמ' 5170) מונה כמנהל עבודה לשם ביצוע המדרך, העיד כי אין הוא מנהל עבודה מוסמך (עמ' 1567-1569, ת140/). ארגונית גם לא החזיקה מנהל עבודה באתר לצורך פיקוח על העבודה של ב.ע.ק. (נאשם 4 בעימות ת27/, בעמ' 53). כך אישר גם נאשם 2 (עמ' 3961). נאשם 4 אמר בעדותו כי לארגונית אין מנהל עבודה מוסמך על-ידי משרד העבודה, והסביר כי לא הציב מנהל עבודה באתר לפקח על עבודתה של ב.ע.ק., מכיוון שהניח שלב.ע.ק. יש מנהל עבודה מוסמך (עמ' 5170-5171). מסתבר כי גם לב.ע.ק. לא היה מנהל עבודה מוסמך באתר (ראה סעיף 149 להלן). נאשם 4 אף הסביר כי בפרויקט שמעורבים בו עוד קבלנים, מעמידה ארגונית מנהל עבודה, שאינו מהנדס, והוא דואג לתיאום ולפיקוח; כך נהגה ארגונית עם המתקנים היותר מסובכים שבנתה במכביה, כגון מגדל התאורה (עמ' 4978). על-פי קריטריון זה של מורכבות הפרויקט, לא ברור מדוע לא מינתה ארגונית מנהל עבודה ומפקח מטעמה באתר.

137. על-פי [תקנות הבטיחות בעבודה \(עבודות בניה\)](#) (הגדרת "בניה", "מבצע בניה" ו"מזמין" [בתקנה 1](#), [ותקנות 2](#)<sup>6</sup>), מוטלת חובת מינוי מנהל עבודה על הקבלן הראשי, שהמזמין הטיל עליו את ביצוע הבנייה. בית-המשפט העליון הבהיר בשורה של פסקי-דין כי החובה למנות מנהל עבודה מוטלת על הקבלן הראשי (ראה [ע"א 600/86](#), 611, 612, 613, 857 ה"ל [6], בעמ' 247). תקנות אלו חלות על מבנה קבע ומבנה זמני – כאחד. [תקנה 2\(א\)](#) מטילה על הקבלן הראשי את החובה לדאוג לכך "שכל עבודת בניה תבצע בהנהלתו הישירה של מנהל עבודה שהוא מינהו", ומנהל עבודה מוסמך הוא מי שקיבל תעודה לכך, או מהנדס אזרחי, הנדסאי אזרחי או טכנאי אזרחי בתחום הבנייה.

המונח "בניה" מוגדר **בתקנה 1** על־פי הגדרתו **בסעיף 1** **לפקודת הבטיחות בעבודה** [נוסח חדש], תש"ל-1970, והוא כולל עבודות בנייה כגון עבודות הכנה, הריסה של מבנה, שינוי מבנה, תיקונו ועוד. מכאן ניתן להבין שהפקודה ותקנותיה חלות גם על עבודות בנייה זמניות, כגון שיפוצים או הריסת מבנה. אכן, לעניין ההקפדה על כללי בטיחות בעבודה, אין כל רלוונטיות לזמניות המבנה. כך גם העיד שלמה לוי, מפקח עבודה אזורי תל־אביב, כי למרות שלפי **סעיף 192(ב)** **לפקודת הבטיחות בעבודה** [נוסח חדש] אין חובה חוקית להודיע על מינוי מנהל עבודה בפרייקט המסתיים תוך שישה שבועות, הרי: "חובת מינוי מנהל עבודה היא אבסלוטית, גם אם יום עבודה אחד בונים את האוביקט" (בעמ' 803-804, ומכתבו ת100/1, סעיף 3). דווקא מהוראת **סעיף 192(ב)** הנ"ל ניתן ללמוד ש**פקודת הבטיחות בעבודה** ותקנותיה חלות על עבודה קצרת מועד, שהרי המחוקק מצא לנכון לפטור רק מחובת הדיווח על מינוי מנהל עבודה, להבדיל מעצם החובה למנותו ומחובות אחרות. לפי הגדרת המונח "בניה" **בסעיף 1** לפקודה, ניתן להיווכח שהיא חלה גם על הריסת מבנה ושינויו – דהיינו: עבודות קצרות טווח, והיא איננה מצומצמת להקמת מבני קבע.

138. על רשלנותו של קבלן ראשי, אשר נמנע מלמנות מנהל עבודה שיפקח על קבלן המשנה על־מנת לחסוך בהוצאות, אמר כבוד השופט לנדוי, כתוארו אז, דברים ברורים בקטע המצוטט לעיל מ**ע"א 451/66 הנ"ל** [11], בעמ' 317. גם ב**ע"א 600/86**, 611, 612, 857 הנ"ל [6], הדגיש בית־המשפט את חשיבות מינויו של מנהל עבודה (באותו מקרה החובה הייתה מוטלת על המזמין, גת גבעת חיים, משום שלא מינתה קבלן ראשי). כמו כן פירט בית־המשפט את תפקידיו של מנהל עבודה בפיקוח על ביצוע בדיקות החומרים ומהלך העבודה, באומרו את הדברים הבאים:

"לא בכדי הציב המחוקק את נורמת הזהירות בעבודה, המחייבת מינויו של מנהל עבודה אשר ישגיח על ביצועה, השגחה ישירה ומתמדת – חובה המתחייבת גם על פי הגיונם של דברים. כשמתבצעת עבודת בנייה, כרוך הדבר לעתים בעבודה של רבים, נעשה שימוש בחומרים שונים אשר טיבם דורש בדיקה, נדרשים תיאומים והתאמות בין העבודות והעובדים השונים לבל יסמוך האחד על האחר ולכל יפגע האחד בעבודת רעהו. במצב דברים זה, נדרש מנהל עבודה, שישמש משגיח ומכוון שהעבודות הנדרשות תיעשינה בטיב, בסדר ובזהירות ראויים. משלא מינתה גת מנהל עבודה כאמור, הפרה את החובה החקוקה שרובצה על כתפיה, הפרה – שעל פי רוב חוות דעת המומחים – היוותה אחת מהסיבות לכך שלא נמנעו פגמים בביצוע העבודה, פגמים אשר היוו חלק מהגורמים לקרות התאונה. הפרה זו מטילה על גת אחריות ישירה לקרות התאונה, כמי שתרמה על ידי מחדל של אי־מינוי מנהל עבודה לקרותה..." (ההדגשה שלנו).



בית המשפט הטיל בע"א 600/86, 611, 612, 613, 857 הנ"ל [6] (בעמ' 244) אחריות גם על הקבלן שביצע את הבנייה בפועל, בלא פיקוח של מנהל עבודה, בהדגישו כי רשלנות הקבלן במקרה זה עומדת לצד רשלנותו של המזמין שלא מינה מנהל עבודה, והמהנדס שלא התריע על כך. בדרך דומה יש להתייחס לעובדה שארגונית ביצעה את המדרך בלא פיקוח של מנהל עבודה מוסמך על פי דין.

א

139. ברוח הטכניון נקבע כי מדרך ההליכה, וחיבורו לאגד הגשר, בוצעו על ידי ארגונית ללא תכניות כלשהן, וללא תיאום עם המהנדס המתכנן (עמ' 196). נאשם 4 הודה כי הוא לא קיבל תכנית כלשהי מב.ע.ק. או מנאשם 1, שעמו לא היה לו כל קשר, וגם חישובים סטטיים לא קיבל (ת15/), בעמ' 12 ועמ' 5042, 5059-5060). לגבי הגשר הייתה סקיצה, שאיננה מהווה תכניות כנדרש על פי התקן, ואשר הנאשם 4 כלל לא טרח לקבלה; אשר למדרך והמעקות – אפילו סקיצה לא הייתה (ראה סעיף 70 לעיל). מחדל זה חמור שבעתיים לאור העובדה שגדעון רוקח, שהיה אחראי על עבודת החיפוי, העיד כי מעולם לא ביצע מדרך לגשר מן הסוג הנדון (בעמ' 516), וארגונית מעולם לא בנתה גשר מסוג זה. נאשם 4 לא הבין את ההבדל בין חיפוי גשר קמור לבין חיפוי במת בידור, ולכן אמר בעדותו כי מבחינתו זו הייתה עבודה סטנדרטית. בניית הגשר בכללותו, והמדרך בפרט, בלא תכניות – היוותה אחת מהסיבות העיקריות לכשל הגשר (ראה פרק ה(4)(א) להלן).

ב

ג

ד

140. טענה אשר חזרה ונשנתה בפיהם של הנאשמים 4-5 היא, כי הם פעלו על פי הנוהלים המקובלים בתחום המבנים הזמניים המוקמים לצורך אירועי ציבור, ומשכך אין לייחס להם רשלנות. כעניין שבעובדה, הוכח כי הנאשמים כולם פעלו בעניין הזמנת הגשר, תכנונו, ביצועו ואישורו, שלא על פי הנוהלים המקובלים, וגם לא הוכחה על ידיהם הטענה כי הנוהלים שעל פיהם פעלו, נהוגים ומקובלים במבנים ארעיים. הבחנה שכזו, בין מבנים ארעיים למבני קבע, אף איננה יכולה להתקבל – בוודאי לא במבני ציבור – שכן בענייני בטיחות אין מקום להבחין בין מבנה זמני למבנה קבוע, כפי שאישר גם העד המומחה מטעם הנאשם 5, המהנדס דן וינד (עמ' 5418-5419). שמירה על הנוהלים היא עניין בטיחותי ממדרגה ראשונה, כפי שהדגישו כל מומחי התביעה שהעידו בפנינו. בעניין זה יש להדגיש את הנקודות הבאות, לסיכום הראיות שפורטו לעיל:

ה

ו

(א) כל מומחי התביעה, הן מומחי הטכניון והן מומחי לשכת המהנדסים, העידו כי הנוהלים המפורטים לעיל חלים על מבנים זמניים, כדוגמת גשר המכביה, כשם שהם חלים על מבני קבע, וכי יש להקפיד על נוהלים אלו, על אחת כמה וכמה, במבנים זמניים בעלי אופי ציבורי. דעה זו מקובלת עלינו, שכן היא מתיישבת עם חובת הזהירות של מזמין מבנה אשר עלול להיות מסוכן לציבור – בוודאי מזמין של מבנה ציבורי.

ז

השוני היחיד שבין מבנים זמניים למבני קבע, הוא שלגבי מבנה ארעי – לא תמיד קיימת חובה לקבל היתר בנייה.

א

(ב) בא"כוח נאשם 5 טוען כי חוות דעתם של מומחי התביעה (המופיעים בסיכומיו כ"מומחים" במרכאות), לגבי הנוהלים הנהוגים והראויים, איננה רלוונטית כלל, שכן אין להם כל ניסיון וידע בתחום של מתקנים ארעיים למופעי המונים, אותו הוא מכנה "תחום הנדסת מתקנים למופעים המוניים" (עמ' 53 לסיכומיו). ואולם, לא הובאו בפנינו ראיות על קיומו של "תחום הנדסי" מיוחד שכזה, ואין מדובר ב"תחום" מקצועי הנבדל מהתחום הכללי של הנדסת מבנים, ואשר מצריך התמחות מיוחדת, שהיא נשגבת מהבנתם של המומחים שהעידו בתיק זה. נהפוך הוא: נוכחנו כי נאשם 5 עצמו, לא הצליח למצוא מהנדס "מומחה" מטעמו, בתחום עליו הוא מצביע כייחודי. טענותיו של הנאשם 5 נסמכות על חוות דעתו של המהנדס דן וינד, שאותה איננו מקבלים מן הטעמים שבוארו לעיל, וכאשר הוכח שאין למהנדס וינד כל ניסיון בתחום המבנים הזמניים, והוא גם איננו מכיר מבנה זמני אשר נבנה ללא ליווי ופיקוח הנדסי מטעם המזמין. עד ההגנה האחר מטעם נאשם 5, מר גבריאל לוי, אמנם עוסק בהפקת אירועים שבהם נבנים מתקנים זמניים, אך הוא איננו מהנדס, ואף לא קבלן, וזווית הראייה שלו היא זו של מפיק.

ב

ג

ד

זאת ועוד: לא שמענו גם מהמהנדסים ישראל דוד וברא"ילן (נאשם 1), אשר עבדו שנים רבות עם ב.ע.ק., הבונה, בין היתר, מבנים זמניים לאירועים, ואף לא מהמהנדס העובד עם ארגונית, ששון אסף, כי הנוהלים שפורטו על ידי מומחי התביעה אינם חלים על מבנים זמניים (למעט לעניין היתר בנייה); נהפוך הוא.

ה

(ג) המכביה עצמה, כך מתברר, העסיקה יועצים מקצועיים בשכר, שמתפקידם היה לפקח על עבודתם של קבלני התפאורה, התאורה וההגברה, ולייעץ למכביה בעניין בחירת הקבלן המתאים וניסוח המפרט הטכני. נוהלים אלו לא הופעלו לצורך בניית הגשר.

ו

ז

(ד) גם בתחום המבנים הזמניים, כפי שבואר לעיל, קיים הבדל מהותי בין במה או תפאורה, לבין גשר פונקציונלי מן הסוג הנדון, ועל כן אין מקום להקיש מנוהג בתחום של במות ותפאורות, לתחום הנוגע לגשרים של ממש. בא"כוח נאשם 5 אמנם עשה כמיטב יכולתו כדי להימלט מן המונח "גשר", תוך שימוש בביטויים שונים, כגון: "משטח", "מעבר מגשר", "מתקן ארעי למעבר בני אדם" ואפילו "מתקן מטלטל", והוא טוען בסיכומיו כי אלו הן מילים נרדפות. למעשה, מדובר בענייננו בגשר של ממש, לכל דבר ועניין, ואין זו סמנטיקה בעלמא. גם טענתו של בא"כוח נאשם 5 בסיכומיו כי מדובר בגשר "לשעות מספר", איננה מתיישבת עם העובדות: הגשר עמד על תלו כשלושה

שבועות, ומכל מקום, כאמור לעיל, אין לכך רלוונטיות מבחינת תחולתם של נוהלי הבנייה הדרושים כדי להבטיח את בטיחותו של המבנה.

(ה) כפי שיבואר להלן (סעיף 26(ז) בחלק השלישי), ההלכה היא כי רשלנות איננה חדלה להיות כזו – רק משום שמקורה בנוהג. נוהג שאיננו עומד בדרגת הזהירות הנדרשת באופן סביר, איננו פוטר מאחריות את הנאשם, כאשר "אדם מן היישוב" יכול היה לצפות כי נוהג זה עלול להוביל לאירוע מוות. ויודגש: הפסיקה המצוטטת לעיל בנושא זה מתייחסת למקרה שבו המומחים לא רק מעידים כי פרקטיקה מסוימת נהוגה, כעניין שבעובדה, בקרב בעלי מקצוע בתחום מסוים, אלא שהם אף מביעים דעתם המקצועית כי פרקטיקה זו מקובלת עליהם כאמת מידה להתנהגות סבירה וזהירה. במקרה דנא, אין בפנינו עדות מומחה, אשר טוען כי יש לראות בפרקטיקה לפיה נהגו הנאשמים מקובלת. נהפוך הוא: מומחי התביעה העידו כולם כי הפרקטיקה לפיה נהגו הנאשמים איננה מקובלת, ואף איננה עונה על דרישות הבטיחות, ואילו על חוות דעתו של המהנדס וינד, כאמור לעיל, איננו יכולים לסמוך, מה גם שהוכח כי הוא איננו מתמצא בתחום של מבנים זמניים.

141. סיכמו של נושא זה: גם לו היה מוכח בפנינו כי הנאשמים נהגו בנושא הגשר על-פי כל הנוהלים אשר נהגו באותה עת לגבי מבנים ארעיים למופעי המונים – עדיין לא היה בכך כדי לפטור אותם מאחריות להתנהגות המהווה, באופן אובייקטיבי, רשלנות, כאשר הוכח בנסיבות המקרה כי ניתן היה לצפות שיתרחש אסון כתוצאה מנוהלים אלו. מזמין מבנה, אשר איננו מתמצא בתחום ההנדסי, ולמרות זאת איננו נעזר בגורם הנדסי לשם בחירת הקבלן המבצע, ניסוח הפרוגרמה ההנדסית, קביעת לוח הזמנים, פיקוח על התכנון והבנייה ובדיקת אישור המהנדס – אינו יכול לטעון לאחר מכן כי הוא "נדהם" לגלות את הנסיבות הרשלניות שבהן בוצע הפרויקט. רשלנות שכזו של הקבלן והמהנדס שהוא מעסיק – הינה מסוג הדברים שניתן וצריך לצפותם, ומטעם זה בדיקת גובש הנוהג המחייב ליווי הנדסי, פיקוח ובקרה מטעם המזמין. הרעיון העומד מאחורי נוהג זה איננו קשור להיותו של המבנה זמני או קבוע, שכן מבנה זמני חייב להיות בטוח לא פחות ממבנה קבע: הרעיון נובע מדרישות בטיחות בסיסיות, המשותפות לכל פרויקט בנייה. גוף ציבורי המזמין מבנה לשימוש הציבור – בוודאי שאיננו רשאי להתעלם מדרישות אלו, ולהיתלות בטענה כי גם אחרים עושים כן.

(3) קבלן המשנה – נאשמים 2-3 (ב.ע.ק.).

142. ברוח הטכניון נאמר כי קבלן המבצע בפועל גשר, חייב להיות קבלן רשום בעל סיווג גשרים, שכן אי-שמירה על כלל זה עלולה להביא לביצוע העבודה ברמה נמוכה ביותר, בשל חוסר ידע וניסיון (עמ' 186). עוד נאמר ברוח כי כל פרויקט בנייה חייב להיות מלווה בפיקוח צמוד בכל משך הביצוע, עם ניהול של יומן עבודה על-ידי

א המפקח, ואין לבצע עבודת בנייה כלשהי ללא תכניות (עמ' 105, 185, 187 לדוח הטכניון, סעיף 5.15 לדוח הלשכה ומילר בעמ' 2326). בדוח נקבע כי הגשר נבנה על-פי סקיצות בלבד, ללא כל תכניות, וכי הבנייה נעשתה ללא פיקוח צמוד או בקרה על איכות הביצוע (במפעל ובאתר), ובלא שנוהל יומן עבודה; בעיקר מודגש בדוח כי הריתוכים בוצעו ללא כל בקרה (עמ' 195).

ב 143. נאשם 2 לא הכחיש כי לב.ע.ק. אין סיווג של קבלן רשום בענף ראשי של גשרים, ואף לא בענפי משנה של קונסטרוקציות פלדה לגשרים, וכן כלונסאות וקידוחים לגשרים, כנדרש לפי חוק רישום קבלנים ב.ע.ק. רשומה בענף משנה של קונסטרוקציות פלדה (עמ' 3918-3919, תעודת עובד ציבור ת4/54 / וסעיף 10 לעיל). על כך נאמר בדוח הטכניון כי "קבלן בתחום גשרים או מבנים היה מבחין מיד כי 'יסודות' מסוג זה שמוצג, עשויים במקרה הטוב לשמש פיגום טיחים" (עמ' 195). גם בדוח הלשכה נאמר כי "קבלן בתחום גשרים היה מבחין מיד כי אלה אינם יסודות" (4.1.1 לדוח). ועוד נאמר בדוח הטכניון, בהתייחס לצורך שהיה גם לבנות גשר בתוך שבועיים ימים, כי בתקופה שכזאת ניתן היה להזמין רק גשר מוכן אצל גורם שהוכיח עצמו, בעוד שבפועל "הוזמן הגשר אצל גורם הבונה סככות וגגות, ולא גשרים" (עמ' 193).

ד 144. פרופ' פרוסטיג העיד כי קיימת חשיבות לסיווג של קבלנים, בעיקר בתחום הגשרים, שהוא הרבה יותר רציני מעבודות בניין, ולכן גם נקבע לו סיווג מיוחד; לדבריו נהוג לעבוד עם קבלנים עם סיווג מתאים, כדי למנוע בעיות מן הסוג שהתעורר במקרה זה. פרופ' פרוסטיג הדגיש כי קבלן גשרים היה יודע מהו העומס הנדרש על-פי התקן, וכיצד נראה ביסוס של גשר – ואז גם היו נמנעות הבעיות שהביאו לכשל הגשר (עמ' 1906, 2031-2033). המהנדס ליתן אמר בעדותו כי אם ב.ע.ק. הייתה עושה פעם גשר בנוהל תקין, היא הייתה יודעת איזה ביסוס נדרש לגשר (עמ' 2148). גם המהנדס ישראל דוד, עד ההגנה של ב.ע.ק., הסכים שקבלן גשרים היה מבחין שהסמכים שנכנו בגשר המכביה אינם יסודות; אלא שלטענתו גשר זמני איננו דורש ביסוס, ולכן הוא הגביל את דבריו לגשר קבוע (עמ' 4817-4818). המהנדס דוד גם אישר על-פי היכרותו עם ב.ע.ק., כי היא איננה קבלן ביסוס (עמ' 4761).

ז פרופ' עדין, המשמש כחבר בוועדה המייעצת לרשם הקבלנים, העיד כי הסיווג של גשרים נחשב כרגיש יותר מתחומי בנייה אחרים, ולכן הוא מחייב את הקבלן להוכיח שהוא מעסיק (גם אם ביעוץ חיצוני) שני מהנדסים בעלי ניסיון בתחום זה (עמ' 2420-2419). המהנדס מילר אמר אף הוא כי קיימת חשיבות רבה לסיווג של קבלן גשרים, ולכן מחלקת הגשרים של מע"צ עובדת רק עם קבלנים בעלי סיווג שכזה, אשר מבטיח ניסיון בתחום הנדון (עמ' 2316). גם המהנדס דוד ניסיון והמהנדס של ארגונית, ששון אסיף העידו כי נהוג לבדוק את הסיווג של הקבלן הרשום – על-מנת להיות בטוח שהקבלן מכיר את תחום הבנייה (עמ' 1633, 1638, 3188-3191). עיון [בתקנה 2](#) לתקנות

רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות (ראיות ומבחנים לענפי משנה) **וסעיף 5(ג)** לתוספת לתקנות אלו, מלמד שאישור לסיווג של קבלן גשרים דורש לא רק הוכחת ניסיון בענף זה, אלא גם הוכחת ידיעה בשורה של נושאים הנוגעים לבניית גשרים. לכן, אין מדובר בעניין פורמלי בלבד, ומקובלת עלינו קביעת המומחים כי קבלן גשרים לא היה מוציא מתחת ידיו גשר עם ביסוס כמו זה שנבנה עבור המכביה.

א

145. המהנדס מילר העיד כי סיווג של קבלן גשרים צריך להיות גם לקבלן הראשי וגם לקבלן המשנה (עמ' 2337), וגם בדוח הטכניון נאמר כי לפחות הקבלן המבצע בפועל צריך להיות בעל סיווג שכזה (עמ' 186). כאשר נשאל נאשם 1 מדוע תכנן את הגשר לקבלן שאין לו סיווג של גשרים, השיב כי די בכך שלקבלן הראשי יהיה סיווג שכזה (עמ' 3009). גם נאשם 2 אימץ טענה זו (עמ' 3918-3919), כשהוא נסמך גם על המומחה מטעמו, המהנדס ישראל דוד, אשר הוסיף כי אין הבדל בין גשר לבין פרויקטים אחרים (נ120), בעמ' 25-26). טענה זו איננה מתיישבת עם החוק, הפסיקה וההיגיון (ראה סעיף קטן (2) לעיל), מה גם שנאשם 1 וב.ע.ק. לא טרחו לבדוק כי לקבלן הראשי, לכל הפחות, יש סיווג גשרים; לו היו עושים כן, היו מגלים שהקבלן הראשי איננו רשום כלל כקבלן. על-פי **סעיפים 14(א) ו-16** לחוק רישום קבלנים נאסר לבצע "עבודות הנדסה בנאיות" (הכוללות "הקמת גשרים" לפי האמור **בסעיף 1** לחוק), אלא על-ידי קבלן רשום שקיבל רישיון לענף המשנה של העבודות המבוצעות.

ב

ג

ד

הנאשם 2, במסגרת ניסיונותיו לתרץ את העובדה שב.ע.ק. בנתה את הגשר למרות שאיננה קבלן גשרים, וכחלק מן המגמה הכללית לגמד את חלקה של ב.ע.ק. בפרויקט, טען בעדותו: "אני מסגר שעובד ת.פ. (תחת פיקוד) הקבלן הראשי" (עמ' 3918). אמירה זו, כמו אימרות רבות אחרות של הנאשם 2, רחוקה מן האמת, והיא מופיעה גם בחוות דעתו של המומחה מטעם ב.ע.ק., המהנדס דוד ישראל, לאמור:

ה

"מבחינה פורמלית שימש בן עזרא כקבלן משנה לרכיב אחד בלבד מתוך מכלול הגשר. כמו שקבלן משנה מסגר של מעקות בטיחות מבצע מעקות בטיחות לגשר. האם המסגר צריך רישיון של קבלן גשרים?" (נ120), בעמ' 25-26).

ו

נראה כי צריך להיות אדיש לחלוטין לאמת, או מגמתי ללא סייג, כדי לטעון כי ב.ע.ק. בנתה "רכיב אחד בלבד מתוך מכלול הגשר", או להשוות את חלקה של ב.ע.ק. בגשר למסגר הבונה מעקות. ב.ע.ק. בנתה את הגשר כולו, מן המסד ועד הטפחות, קרי: מערכת הביסוס וההשענה, אגד הגשר, הרמפות, המעקות, והזוויתנים; רק מדרך העץ נבנה על-ידי ארגונית. ואכן, ההזמנה שיצאה מארגונית לב.ע.ק. התייחסה לבניית "גשר למכביה" (ת4/ב'). לפיכך, ב.ע.ק. הייתה חייבת להיות בעלת סיווג של קבלן גשרים. בדרך דומה יש להתייחס לטענתו של המהנדס ישראל דוד כי אין הבדל בין גשרים לבין

ז

פרויקטים אחרים, לעניין הסיווג הקבלני. לו סבר מחוקק המשנה כי אין הבדל בין גשר לבין מבנים אחרים, לא היה נדרש סיווג מיוחד לקבלן גשרים. מטעם זה גם לא ניתן לקבל את הזלזול בהוראות החוק שהפגין המהנדס דן וינד, שהעיד מטעם נאשם 5 כי אין כל חשיבות להיתרו של קבלן בעל סיווג גשרים, והראיה לכך היא שהוא נתקל בקבלנים בלתי ראויים, למרות שהם בעלי סיווג מתאים. על־פי אותו היגיון, היינו אמורים לאפשר לנהגים שלא הוציאו מעולם רישיון נהיגה לנהוג על הכביש, רק משום שנתקלים אנו בלא מעט נהגים גרועים המחזיקים רישיון כדין.

146. ב.ע.ק. בנתה בעבר גשר קטן להולכי רגל (באורך 8-10 מ'), שמתכננו היה המהנדס לויתן (עמ' 2103-2106). כמו כן בנתה ב.ע.ק. שני גשרים בשנת 1963 (נאשם 2 בעמ' 3790). ואולם ב.ע.ק. לא בנתה מעולם גשר בשיטת המחברים, אלא רק גגות וסככות. נאשם 2 הודה כי לב.ע.ק. לא היה "ניסיון מוכח" שניתן לבנות גשר בשיטת ב.ע.ק., שכן גשר המכביה היה הגשר הראשון שנבנה בשיטה זו, שהסיכונים הכרוכים בה הובהרו לעיל (עמ' 3870, 3914 ונאשם 3 בעמ' 4178). גם בניית ביסוס, שב.ע.ק. נטלה על עצמה לבצע בלא כל תכניות, דורש ניסיון וידע, והמהנדס ישראל דוד אישר כי ב.ע.ק. אינם קבלני ביסוס (עמ' 4261). מומחי התביעה הדגישו בנקודה זו את ההבדל המהותי שבין בניית גגות מודולריים לבין בניית גשר במפתח 32 מ'; פרופ' שינמן אמר על כך: "זה שני עולמות שונים" (שינמן בעמ' 1067, הנאור בעמ' 2236, עמ' 193 לדוח הטכניון, וסעיף 4.1.1 לדוח הלשכה). הבדל המשמעותי בין גשר לבין גג נובע, בראש ובראשונה, מן ההבדל בעומס הנדרש: הגגות שבנתה ב.ע.ק. היו מתוכננים לעומסים של 60-50 ק"ג/מ"ר, ונאשם 2 אמר שדרישה לעומס של 75 ק"ג/מ"ר כבר נראתה לו "מוזרה"; רק פעם אחת בנתה באופן חריג גג לעומס של 500 ק"ג/מ"ר (נאשם 2 בעמ' 3823, 3862, 3892, 1071/). ואולם באותו מקרה חריג לא בנתה ב.ע.ק. את הביסוס, והגג לא היה קמור. נאשמים 2-3 לא הבינו את ההבדל בין גג לגשר, ואותה נימת זלזול וקלות ראש שהפגין נאשם 2 לא אחת במהלך עדותו, באה לידי ביטוי גם כאן, כאשר אמר: "כל מסגר שידוע לעבוד יכול לבנות היום גשרים..." (עמ' 3918-3919).

147. כמפורט לעיל נמצאו ליקויים רבים ומהותיים בריתוכים שביצעה ב.ע.ק. בגשר, ובדוח הטכניון נקבע כי הריתוכים בוצעו באופן רשלני ביותר על־ידי אנשי מקצוע בלתי מוסמכים, וכי הריתוכים שביצעו את העבודה לא עברו כל תהליך של בחינה, רישוי או הסמכה (עמ' 195). פרופ' שינמן הדגיש כי סיווג מקצועי של רתכים איננו דבר של מה בכך (עמ' 1130). כפי שבואר לעיל, התברר מעדותו של סמי שגיא כי אחד הרתכים שעבד על הגשר לא היה בעל תעודת הסמכה, וב.ע.ק. לא עשתה דבר כדי להזים את הנאמר בדוח הטכניון לגבי חוסר ההכשרה של רתכיה (ראה סעיף 40 לעיל).

148. ב.ע.ק. ביצעה את אגד הגשר על־פי סקיצות – שאינן תכניות, אשר הוכנו על־ידי תומר כץ – שאיננו סרטט, בהנחייתו של נאשם 2 – שאיננו מהנדס. הביסוס,

הזוויתנים והרמפות נבנו ללא תכניות כלל (ראה הדיון המלא בנושא זה בפרק ה(5)(ב) להלן). כמו כן בוצע הגשר ללא חישובים סטטיים, שהגיעו מנאשם 1 כיום יומיים לאחר בניית הגשר. יודגש כי ב.ע.ק. קיבלה על עצמה, בהסכם עם ארגונית, לא רק את ביצוע הגשר, כי אם גם את תכנונו; לשם כך פנתה ב.ע.ק. לנאשם 1, ושכרה את שירותיו לצורך תכנון הגשר. מכאן שב.ע.ק. אחראית למחדל של בנייה ללא תכניות לא פחות מנאשם 1. עוד יש לציין כי ב.ע.ק. ביצעה את ההכנה למדרך, קרי: הזוויתנים, ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי, על פי סיכום בין נאשם 2 לנאשם 4, דבר שהביא להנחת המדרך באופן שיצר את בעיית הכפיפה המקומית. לכן, אין לקבל את טענת באי כוח הנאשמים 2-3 בסיכומיהם (עמ' 120), כי האחריות בעניין זה נופלת רק על ארגונית.

ברוח הלשכה נאמר בעניין זה כי קבלן גשרים "לא היה מעז שלא להידרש לתכנית יסודות ערוכה בידי מהנדס" (סעיף 4.1.1 לדוח). תקנה 16.00 (א) [לתוספת השניה](#) לתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות) קובעת כי לא יתחילו בעבודות בנייה, אלא אם כן מצויות בידי מנהל העבודה כל התכניות הנדרשות על פי החוק. המהנדס מילר העיד כי הוא טרם נתקל בתופעה של קבלן הבונה גשר בלא תכניות, ואסור לקבלן לעשות זאת (עמ' 2317). המהנדס לויטן אמר בעדותו כי "החטא הקדמון" היה ביצוע ללא תכניות, וכי ב.ע.ק. לא הייתה צריכה לעבוד ולבנות ביסוס ללא תכניות (עמ' 2066, 2150). זו גם דעתו של פרופ' טצה, עד ההגנה של נאשם 1 (נ/87), בסעיף 2.1).

גם המהנדס ישראל דוד, שהעיד מטעם ב.ע.ק., הסכים שאסור לקבלן גשרים לבנות יסודות בלי תכנית; אלא שלטענתו גשר זמני איננו דורש ביסוס, ולכן הוא הגביל את דבריו לגשר קבוע (עמ' 4817-4818). ואולם גשר המכביה תוכנן ונבנה עם ביסוס, בין אם הדבר היה הכרחי ובין אם לאו, וכך הייתה צריכה ב.ע.ק. לבצעו – עם תכניות, ועם ניסיון בתחום זה. אשר לבניית אגד הגשר, סבר המהנדס ישראל דוד כי ניתן היה לבנותו עם תכנית גאומטרית בלבד; ואולם כאשר נשאל על הסקיצה ת/ג', לפיה נבנה הגשר, הסכים המהנדס דוד כי לא ניתן היה לבנות לפיה את הגשר, אך לדעתו ניתן היה להשלימה בהוראות חיצוניות, ובכל מקרה – המהנדס היה צריך להעיר על כך שב.ע.ק. בונה ללא תכנית (עמ' 217-4, 4513-4521).

נאשם 1 עצמו – שגם לפתחו רובץ החטא של אי הכנת תכניות – העיד בהיתממות כי לא עלה על דעתו שב.ע.ק. בונה ללא תכניות, שכן אסור לקבלן לנהוג כך, ולו היה מפקח – הוא לא היה מתיר זאת (עמ' 2631). דברים כדרכנות; אלא שנאשם 1 שכח, כפי הנראה, כי הוא כתב באישור ת/א': "...מאשר את הביצוע התואם את התוכניות".

149. חובה נוספת שהייתה מוטלת על ב.ע.ק., לטענת התביעה, היא לדאוג למינורי מנהל עבודה מוסמך. בפועל, לא היה באתר הבנייה מנהל עבודה מוסמך על ידי משרד

העבודה – לא מטעם הקבלן הראשי (ארגונית) ולא מטעם קבלן המשנה (ב.ע.ק.). מנוסח תקנות הבטיחות בעבודה (עבודות בניה) (הגדרת "בניה", "מבצע בניה" ו"מזמין" בתקנה 1, ותקנות 2<sup>6</sup>), עולה כי חובת מינוי מנהל עבודה מוטלת על הקבלן הראשי, ולא על קבלן המשנה (ראה בעיקר תקנה 6(ב)). ואולם, קבלן משנה סביר לא יבנה בהיעדר מנהל עבודה מוסמך, כפי שאל לו לבנות בלא פיקוח הנדסי. כך קבע בית המשפט בע"א 600/86, 611, 612, 613, 857 ה"ל [6], בעמ' 244.

נאשם 2 העיד כי הוא איננו יודע אם הוא או נאשם 3 מנהלי עבודה מוסמכים על-ידי משרד העבודה, וברור מתשובה זו שהוא יודע היטב שהם אינם מנהלי עבודה מוסמכים; בפועל השניים תפקדו כמנהלי עבודה בעת בניית הגשר (עמ' 3787-3788). נאשם 2 הודה כי הוא פיקח על העבודה ביום הראשון (לאחר מכן טס לחוץ-לארץ), יחד עם נאשם 3, אם כי בחקירתו במשטרה טען שהוא בא לאתר "כאורח" (עמ' 3667 ו4073/5). נאשם 3 הודה כי הוא לא הוסמך להיות מנהל עבודה על-ידי משרד העבודה (עמ' 4073). גם נאשם 2 אישר כי לא היה מנהל עבודה מטעם הקבלן הראשי, ארגונית; הוא אמר: "אני לא צריך מנהל עבודה, מה הוא יעמוד ויסתכל איך אני מבריג ברגים?" (עמ' 3961). ועוד אמר נאשם 2, בתשובה לשאלה אם נאשם 3 הינו מנהל עבודה מוסמך: "זה משחק מילים. אני לא יודע מה זה. בשבילי מנהל עבודה מוסמך, שותפי מנהל עבודה מטעם המסגריה מוסמך" (עמ' 3788). נימת זלזול זו בחוקים, בתקנות ובנוהלים התקינים – הייתה אחד הגורמים המרכזיים שהובילו לאסון.

150. ב.ע.ק. בנתה את הגשר בלא ליווי הנדסי כלשהו, ובלא פיקוח צמוד. כך הודה נאשם 2, אשר השליך את האחריות בעניין זה, כמו בכל עניין אחר, על ארגונית והמכביה (עמ' 3967). בחקירתו במשטרה אמר נאשם 2: "אין לנו מהנדס ביצוע ולא נדרשנו" (ת' 9/9, בעמ' 6); בעדותו, לעומת זאת, טען נאשם 2 שנאשם 1 היה אמור להיות גם מהנדס ביצוע, קרי: מפקח צמוד (עמ' 3968). כך גם טען נאשם 3 (עמ' 4086). ואולם כאשר נשאל נאשם 2 מי עשה פיקוח צמוד על עבודת ב.ע.ק. בבניית הגשר, הוא השיב בהיתממות: "אין לי מושג מי עשה פיקוח צמוד", כאילו וקיימת אפשרות שמאן דהוא פיקח על מהלך הבנייה מבלי שנאשם 2 יבחין בכך (עמ' 3665). לא ברור כיצד סברו נאשמים 2-3 שנאשם 1 הוא מהנדס ביצוע, בהתחשב בעובדה שהוא הגיע לאתר הבנייה לראשונה לאחר בניית הגשר. נאשם 4 אישר כי לא היה פיקוח הנדסי כלשהו על בנייתה של ב.ע.ק. מצדה של ארגונית (ראה סעיף 129 לעיל).

נאשם 2 טען שעבודות קטנות שמתבצעות תוך זמן קצר אינן נעשות תמיד עם פיקוח הנדסי, וכנראה שפרויקט הגשר נחשב קטן בעיניו. ואולם נאשם 2 הודה כי בכל הפרויקטים של ב.ע.ק. היה מהנדס מפקח מטעם המזמין, פרט לפיקוח העליון של נאשם 1, זולת שני מקרים (עמ' 3908). לא ברור במה נגרע חלקו של פרויקט גשר המכביה, שדווקא בו – כאשר ב.ע.ק. בנתה בפעם הראשונה גשר בשיטה המרחבית – ראתה היא



לנכון לבנות בלא פיקוח צמוד. נאשמים 2-3 הודו כי הם אינם מסוגלים לקרוא ולהבין דבר מן החישובים הסטטיים שהעביר להם נאשם 1 (עמ' 3775, 4159-4160), ויש לזכור שבהיעדר תכניות – זה היה הדבר היחיד שנאשם 1 העביר להם. ובכל זאת, הם נטלו על עצמם את האחריות לבנות את הגשר בלא פיקוח הנדסי. אכן הסתבר, כי בהיעדר פיקוח שכזה, עשו נאשמים 2-3 טעויות משמעותיות ביותר בביצוע, בשל אי־הבנת התכנון של נאשם 1, וזאת בנוסף לליקויי הביצוע הרבים שנפלו בעבודתם שנעשתה ללא פיקוח, ואשר חלקם אף הביא לקריסת הגשר. לאור זאת, יש לדחות את טענת באי־כוח נאשמים 2-3 בסיכומיהם, כי הם היו זכאים לסמוך על האישור לגשר שהוציא נאשם 1, וכי אחריותם כפופה לאחריותו של המהנדס (עמ' 17). נאשמים 2-3, אשר הזמינו את נאשם 1 לראות את הגשר רק לאחר הקמתו, הם האחרונים אשר רשאים להעלות טענה זו, שכן הם בנו את הגשר ללא פיקוח הנדסי צמוד וללא תכניות, מה גם שהם ידעו כי הגשר איננו מסוגל לשאת יותר מ-100 איש, חרף מה שנכתב באישור (ראה פרק ה(4)(ה) להלן).

151. ויודגש: קבלן משנה אסור שיבנה ללא פיקוח הנדסי צמוד. אמנם, אין זו מחובתו למנות את המפקח, ואולם בנייה בלא פיקוח הינה רשלנות גם מצדו של קבלן המשנה (ראה: [ע"א 600/86](#), 611, 612, 613, 857 הנ"ל [6], בעמ' 244). בדרך דומה, מורה לנהיגה המתיר לתלמידו לנהוג ברכב ללא פיקוח – מתרשל, אך גם התלמיד הנוהג ברכב ללא פיקוח מורו – מתרשל. עוד יש להדגיש במקרה זה, לאור ניסיונה של ב.ע.ק. להטיל את כל האחריות על נאשם 1, את הדברים שנאמרו ב**ע"א 600/86**, 611, 612, 613, 857 הנ"ל [6], בעמ' 245-246, כאשר בית־המשפט דחה את טענת הקבלן כי היה זה מחובתו של המהנדס להתריע על ליקויי הביצוע, במסגרת הפיקוח העליון שעשה. בית־המשפט הדגיש כי הקבלן התרשל בכך שלא בדק את טיב הבטון בו השתמש, והיה עליו לצפות את הנזק העלול להתרחש כתוצאה מכך, כולל האפשרות שהמהנדס יתרשל בפיקוח על הבנייה; לכן, הסביר בית־המשפט, התרשלותו של המהנדס איננה מנתקת את הקשר הסיבתי בין התרשלותו של הקבלן לבין קרות התאונה. דברים אלו יפים גם לגבי נאשם 4 וארגונית. ועוד אמר בית־המשפט בקטע המאוזכר לעיל על קבלן השלד (קונפיו), שניסה להטיל את מלוא האחריות על המהנדס (עמיר):

"קונפיו היה חלק מהדרג המחליט בכל הנוגע לביצוע בניית השלד, ואין הוא יכול לחסות בטענה כי פעל כאילו על סמך הוראות עמיר. מדובר בבעל מקצוע בעל ניסיון, שהסכנה בהמצאות בלוקים מיותרים... כמו גם הצורך בשיטת פירוק מבוקרת... היו אמורים להיות נהירים לו היטב, והוא שהיה אחראי מבחינת הביצוע ומתן ההוראות לשתי הפעולות כאמור."

א בענייננו היו נאשמים 2-3, ובעיקר נאשם 2, לא רק "חלק מהדרג המחליט", כי אם חלק מן הדרג המתכנן, וביצעו חלקים מהותיים מהגשר על דעת עצמם (ראה פרק ה(4)(ב) להלן).

152. גם בעניין זה, הנוגע לחובתו של קבלן לעבוד תחת פיקוח הנדסי צמוד, נותר ישראל דוד בעמדה מבודדת ו"מקורית", כאשר טען (בעמ' 4436-4437):

ב "אם זה קבלן ראשי, אסור לו לעבוד בלי מהנדס צמוד בשטח. אם זה קבלן משנה, אני לא רואה בזה צורך מיוחד, אלא אם כן זו עבודה מיוחדת שדורשת את זה לגופו של ענין".

ג נראה שלדעת המהנדס דוד בניית הגשר לא הייתה עבודה מיוחדת מבחינת ב.ע.ק., למרות שהיה זה הגשר הראשון שבנתה בשיטת הבנייה המודולרית שפיתחה, וגם לא נראתה בעיניו רלוונטית העובדה שבפועל לא היה בשטח פיקוח הנדסי כלשהו, בין מטעם ב.ע.ק. ובין מטעם ארגונית. לדעתו, ארגונית, שבנתה את המדרך בלבד, הייתה חייבת פיקוח הנדסי צמוד, בעוד שב.ע.ק., שבנתה את הגשר כולו למעט המדרך, לא נדרשה לפיקוח הנדסי צמוד. קשה למצוא היגיון כלשהו בטענה זו, אשר יכולה לנבוע רק ממגמתיות ללא מצרים. עם זאת, העיד המהנדס ישראל דוד, ששימש במשך 10 שנים כמהנדס של ב.ע.ק., כי בכל הפרויקטים שלה היה מפקח מטעם היזם.

ד המהנדס דוד אף טען כי ב.ע.ק. לא נזקקה לפיקוח צמוד, משום שמדובר "בבניית 'לגו' מאוד פשוטה" (עמ' 4520-4521). ואולם בגשר היו אלמנטים רבים שאינם מודולריים, ובהם הביסוס, המדרך, הזוויתנים, המעקות והרמפות. אם אכן מדובר במבנה כה פשוט, לא ברור כיצד יכול היה אותו מהנדס דוד לומר שהוא לא היה מוכן לסמוך על מהנדס אחר במשרדו שיתכנן בשיטת ב.ע.ק. כמו כן לא ברור כיצד זה קרה שנתגלו כל כך הרבה ליקויים בתכנונו ובביצועו של הגשר "הפשוט", שהביאו לקריסתו.

ה 153. כל שנאמר לעיל בנוגע לחובתה של ארגונית לעבוד בפיקוח הנדסי, והשלכותיה של ההתעלמות מחובה זו על כשל הגשר – נכון לגבי ב.ע.ק., מקל וחומר, שהרי ב.ע.ק. בנתה כמעט את כל חלקי הגשר, פרט למדרך. די לציין כי מפקח צמוד היה אמור לבדוק את הריתוכים בעת עשייתם (עדין בעמ' 2444), כדי להבין את החשיבות של פיקוח צמוד במקרה זה, כאשר אחת הסיבות העיקריות לכשל הגשר הייתה ליקויי הריתוך.

ו 154. בהתחשב בעובדה שהוכחה, כי הריתוכים שביצעה ב.ע.ק. היו באיכות ירודה ביותר, וכי הם היו אחת הסיבות העיקריות לכשל הגשר – חשוב לציין כי חלק מן הרתכים שעבדו מטעם ב.ע.ק. לא היו רתכים מוסמכים (ראה סעיף 40 לעיל). למעשה, ב.ע.ק. לא הביאה בעניין זה כל ראיה, לרבות עדותם של רתכים, ולא הגישה תעודה

אל כלשהי המצביעה על כך שהעסיקה רתכים מוסמכים, וכל זאת חרף האמור בדוח הטכניון כי הרתכים שביצעו את הגשר לא הוסמכו כראוי. עובדה זו אומרת דרשני. נאשם 3 נשאל אם הוא עצמו רתך מוסמך, ותשובתו הייתה: "אני רתך מהחיים" (עמ' 4078).

ב 155. ליקוי נוהל נוסף שהתגלה בעבודתה של ב.ע.ק., וזאת מבלי לגרוע דבר מן האחריות הנופלת בנקודה זו גם על ארגונית ונאשם 1, נוגעת לכך שהעבודה באתר התנהלה ללא יומן עבודה. יומן זה היה צריך להיות מנוהל על ידי הקבלן והמפקח – גורם שלא היה קיים כלל בפרויקט גשר המכביה (לוחן בעמ' 2186 ומילר בעמ' 2346-2345). בדוח הטכניון נקבע כי ניהולו של יומן עבודה הוא תנאי הכרחי לעבודה מסודרת (עמ' 195). יומן שכזה היה אמור להכיל פירוט של כל העבודות שנעשו, בצירוף הערות של המהנדס והקבלן (שינמן בעמ' 1142 ומילר בעמ' 2345-2346). אולם במקרה דנן, המהנדס כלל לא ביקר באתר, אלא לאחר בניית הגשר. היעדרו של יומן עבודה, כשהוא מצטרף למחדל החמור של בנייה ללא תכניות עבודה, תרם לליקויי התקשורת החמורים בין הגורמים שהיו מעורבים בפרויקט הגשר, ואשר היה להם חלק משמעותי בכשל (ראה סעיף קטן (5) להלן). נאשם 2 טען בעדותו כי הוא לא ניהל יומן עבודה משום שהגשר נבנה ביום אחד, ופרט לכך החובה לנהלו מוטלת על הקבלן הראשי (עמ' 3969). על כך יש לומר כי הגשר לא נבנה ביום אחד, אלא במספר ימים, והעובדה היא כי הקבלן שביצע בפועל את הגשר עבד ללא יומן עבודה.

ה 156. התביעה מייחסת לב.ע.ק. מחדל נוסף, הנוגע להפרת החובה לשלוח דוגמאות של הצינורות לבדיקת מעבדה, בפרט שהצינורות בהם השתמשה ב.ע.ק. היו עודפי מלאי מפרויקט ים המלח משנת 1993 (נאשם 3 בעמ' 4118), וכאשר צינורות החגורה העליונה רותכו מכמה חלקים. חובה זו קבועה בתקנה 5.04 [לתוספת השניה לתקנות התכנון והבניה \(בקשה להיתר, תנאיו ואגרות\)](#). לדעתנו, [חוק התכנון והבניה](#) ותקנותיו אינם חלים על מבנה ארעי מסוג הגשר הנדון, אם כי אנו סבורים שהתקנות קובעות רמת זהירות ראויה גם כאשר החוק אינו חל. ואולם, אין זה ברור מנוסח [התוספת](#) כי הבדיקה הנדרשת מתייחסת לאיכות הריתוכים, אלא לבדיקה של איכות הצינור ועמידתו בתקנים (המומחים לא נשאלו בעניין זה). העובדה שב.ע.ק. השתמשה במוטות ישנים מהמלאי, אשר נותרו מפרויקט ים המלח משנת 1993, בוודאי הייתה צריכה להביאה לבצע בדיקות מעבדה כנדרש בחוק, ונאשם 1 היה חייב לדרוש זאת. יש לציין בהקשר זה כי ד"ר בוטשטיין העידה כי בבדיקה מטלורגית של "המוט המקומט" נמצא שהוא עשוי מחומר באיכות ירודה, המכיל זיהומים, דבר המחליש את המבנה; אך היא אישרה כי מימצא זה לא גרם לכשל הגשר (עמ' 2529-2531).

(4) המתכנן – נאשם 1

157. נאשם 1 טען לאורך כל עדותו כי הוא רק חישוב, לא תכנן, את אגד הגשר, בהניחו כי קיימים מהנדסים אחרים העוסקים בתכנון כל חלקי הגשר ומערכת הביסוס. גם סיכומי בא"כוח נאשם 1 מושתתים על הטענה המרכזית כי היה מחשב אגד הגשר בלבד. על פי מימצאינו, היה הנאשם מתכנן אגד הגשר. נאשם 1 הודה, תוך התפתלויות וטענות מגוחכות, כי ביצע פיקוח עליון על אגד הגשר, לאחר שקודם לכן טען כי רק "קפץ להעיף מבט" בגשר, לבקשתו של נאשם 2, בשל יחסי העבודה הטובים עם ב.ע.ק. (עמ' 2644-2645, 2671). בסופו של דבר, הציגה באת"כוח התביעה לנאשם 1 את הטענה: "אתה גם בעצם ביצעת פיקוח עליון על האגד שאתה תכננת וחישבת", ונאשם 1 השיב: "מסכים" (עמ' 2936). זאת ועוד: נאשם 1 לא רק ביצע פיקוח עליון על אגד הגשר, כי אם גם קבע את גובה החץ של הגשר, מיקום הסמכים ומספרם; הכין "תוכנית חיזוקים" (כך הוא כינה אותה בעמ' 2650); ולבסוף הוציא אישור כי "הביצוע תואם את התכניות", תוך שהוא קובע מגבלה של 100 איש, ומורה למתוח את הכבלים. כל אלו הם תפקידים מובהקים של מתכנן, אשר מחשב סטטי אינו עושה אותם, כפי שאישר עד ההגנה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה (עמ' 3275, 3287, 3341, 3349). בהודעתו ת2/ (עמ' 8), כאשר נשאל נאשם 1 מדוע יצא לשטח, הוא הסביר: "מתכנן צריך לבצע פיקוח עליון, וזה לבקר באתר וזה מה שעשיתי". נאשם 1 טען בעדותו (עמ' 2637) כי השכר הנמוך שסוכם בינו לבין ב.ע.ק. (כ400 דולר), מלמד כי הוא היה מחשב סטטי, ולא מתכנן. ואולם בחקירתו במשטרה, כאשר נשאל לגבי שכרו, השיב נאשם 1 כי שכרו טרם נקבע (ת2/ בעמ' 10). גם נאשם 2 העיד כי שאלת השכר טרם סוכמה עם נאשם 1 (עמ' 3672). סיכומה של נקודה זו: נאשם 1 טען בחקירתו במשטרה ובתגובתו לכתב האישום כי היה מתכנן אגד הגשר. לאחר שנפרסה בפניו מסכת הראיות של התביעה בשלמותה, הוא הבין, באיחור ניכר, את חומרת רשלנותו כמתכנן; על רקע זה באה טענתו החדשה, שנולדה רק בשלב זה, כי היה, כביכול, מחשב בלבד.

158. נאשם 1 טען בעדותו כי הוא סבר שקיים מתכנן ראשי למבנה, וכי הוא סבר כי היו מהנדסים אחרים בפרויקט הגשר (עמ' 2626). ואולם מכל הראיות שהובאו עולה בבירור כי טענה זו הינה חסרת שחר ובלתי סבירה בעליל. נאשם 1 לא נתקל במהנדס אחר מתחילת הפרויקט ועד סופו, וגם לא ראה תכניות של מהנדס אחר לבניית הגשר, למרות שביצע פיקוח עליון, המצריך עיון בתכניות – לו היו. נאשם 1 אף דן בענייני התכנון של כל חלקי הגשר עם נאשם 2; הוציא בעצמו תכנית שינויים כאשר הסתבר לו שהגשר נבנה שלא על פי התכנון שלו; ולבסוף הוציא אישור לגשר כולו, בו נאמר כי בוצע בהתאם לתכניות. כל אלו עשה נאשם 1 משום שידע ידוע היטב כי אין בפרויקט מהנדס אחר זולתו. המסקנה העולה מכך היא זו: הואיל ונאשם 1 ידע כי הוא המהנדס היחיד בפרויקט, ואף הוציא אישור לגשר כולו, היה עליו לנהוג כמהנדס האחראי למבנה כולו, גם אם בפועל לא תכנן את כל חלקיו. כך אכן ראה נאשם 1 את תפקידו, כאשר הוציא אישור לגשר כולו. לכן דוחים אנו גם את טענתו החלופית של בא"כוח

נאשם 1 בסיכומיו (לאחר שנדחתה טענתו הראשונית לפיה היה מחשב אגד הגשר בלבד), כי אחריותו כמהנדס מוגבלת לאגד הגשר בלבד.

159. נאשם 1 טען כי ב.ע.ק. בנתה את הגשר עוד בטרם שלח לה את החישובים הסטטיים, והוא ציין כי החישובים הללו מיועדים למתכנן הגשר (עמ' 2670 - 2791). במצב שכזה, לא יכול היה נאשם 1 שלא לדעת כי הגשר נבנה ללא תכנון של מהנדס אחר, שכן לא ניתן היה לתכנן את הגשר בלי החישובים הסטטיים. זאת ועוד: נאשם 1 נשאל על ידי בית המשפט כיצד לא דרש לשוחח עם אותו מהנדס אחר, אשר כביכול תכנן את הגשר על פי סברתו, כאשר מצא בביקורו הראשון שהגשר נבנה שלא על פי התכנון והחישובים הסטטיים, וענה כי אין לו תשובה על כך (עמ' 3029-3030). ועוד נשאל נאשם 1 על ידי בית המשפט כיצד סבר שקיים בפרויקט מהנדס אחר, אם אישר בת 1/א ש"הביצוע תואם את התוכניות", ולא ראה תכניות של מהנדסים אחרים, וגם על כך ענה: "אין לי תשובה" (עמ' 3038). אכן, המהנדס מילר העיד כי לא ייתכן מצב שמהנדס אשר תכנן חלק מהמבנה נותן אישור למבנה, מבלי להכיר את המהנדסים האחרים במבנה (עמ' 2334). הוא הוסיף כי הנורמה המקובלת היא שקיים מתכנן האחראי למבנה כולו, והוא גם זה שנותן את האישור בסוף הבנייה (עמ' 2388). המהנדס לויתן הגדיר את טענת נאשם 1 כי תכנן רק את אגד הגשר כ"סיטואציה בלתי אפשרית", שכן אין זה סביר שמתכנן ייקח על עצמו לתכנן קטע ממשוה לא מוגדר; לויתן הדגיש כי נאשם 1 היה צריך לדאוג גם לפרטים האחרים, ולהוציא תכנית כוללת לגשר (עמ' 2070, 2114-2115). גם עד ההגנה מטעם ב.ע.ק., המהנדס ישראל דוד, העיד כי הסיטואציה שמתכנן יסבור כי ישנם מהנדסי ביסוס ופיקוח בפרויקט, שהוא איננו מכירם, הינה בלתי מתקבלת על הדעת, שכן קיים תיאום בין כל גורמי התכנון (עמ' 4670-4673). המהנדס לויתן ציין כי מהנדס המתכנן רק חלק ממבנה מבהיר זאת באישור שהוא מוציא (עמ' 2078). העובדה שנאשם 1 הוציא אישור לגשר כולו, מלמדת שהוא ראה עצמו כמהנדס האחראי למבנה כולו, בהיעדר מהנדס אחר זולתו בפרויקט. מומחה ההגנה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, אמר – לשון המעטה – כי אם נאשם 1 ידע שהוא המהנדס היחיד בפרויקט, "הוא היה צריך להתריע על כמה דברים שנעשו כאן" (עמ' 3399).

160. ועדת המשנה הבהירה בדוח כי מהנדס המבנה "אחראי על יציבות המבנה על כל חלקיו, כולל כמובן היסודות", וכי הוא אחראי לתכנון של כל חלקי המבנה, גם אם חלקים ממנו תוכננו בידי אחרים; במקרה שכזה, כאשר קיימים כמה מתכננים לחלקי המבנה השונים, חייב מהנדס המבנה לבדוק ולתאם את התכנון והביצוע, ולוודא שלא נוצר מצב שבו נותר חלק מן המבנה ללא תכנון ופיקוח (דוח הטכניון בעמ' 186 וסעיף 5.13 לדוח הלשכה). בדוח הטכניון נאמר לגבי אחריותו של מהנדס המתכנן חלק ממבנה, בהתייחס לגשר המכביה, כדלקמן:

"אין הוועדה בת חורין שלא לקבוע כי אין זה מקובל ולא עולה על הדעת, שאחריותו של המהנדס המתכנן הינה לחלק של המבנה, קל וחומר שאין בלתו. עקרון זה נכון לגבי מי שהוגדר 'מהנדס שלד המבנה'".

א

פרופ' שינמן הסביר כי כאשר אין למבנה מהנדס על – הרי שהמהנדס אשר תכנן את המבנה וביקר במקום, אחראי שהמבנה יעמוד; גם אם הוא לא תכנן את הביסוס והמדריך, הרי שאם ביקר במקום – היה עליו לבדוק נושאים אלו (עמ' 1128-1130). הוא הוסיף כי גם אם נאשם 1 תכנן רק את אגד הגשר, הוא היה חייב לדעת לצורך כך מהם תנאי ההשענה, ובכל מקרה אסור היה לו להשאיר לב.ע.ק. ולארגונית לעשות לבדם את שאר הגשר, ללא תכנון. פרופ' שינמן הדגיש כי אם מהנדס האגד אינו יודע על קיומם של מהנדסים אחרים בפרויקט, צריך הוא "לדאוג פי כמה לכל המבנה שלו" (עמ' 1219-1217); כדבריו: "אם לא היה שום מהנדס אחר – לא הייתי סומך על שום דבר" (עמ' 1225). דעה דומה השמיע המהנדס מילר, שאף היה חריף יותר בדבריו, ואמר כי הסכמתו של מהנדס לתכנן אגד של גשר בלבד, מבלי לדבר עם המהנדס המתכנן את הגשר כולו, היא מעשה "חסר אחריות", ומהנדס המתבקש על ידי קבלן לעשות כן, חייב לומר לקבלן כי אין זו דרך ראויה (עמ' 2314-2315, 2334, 2349). גם פרופ' פרוסטיג העיד כי אם מהנדס מתכנן רק חלק ממבנה, עליו לוודא כי קיים גורם המתאם את כל העבודות האחרות, ולהתריע באישור שהוא נותן כי קיים חלק שלא תוכנן – אחרת הוא נוטל עליו את האחריות לכל המבנה (עמ' 1992-1994). פרופ' עדין הוסיף כי מתכנן של חלק מהמבנה חייב לעמוד בקשר עם שאר המהנדסים בפרויקט, ולהתייחס לעבודתם (עמ' 2447). כך גם הסביר ד"ר הנאור (עמ' 2268), ופרופ' טצה העיד כי בתחילת הפרויקט הוא מברר מיהם אנשי הצוות ההנדסי והמפקח (עמ' 3228). המהנדס של ארגונית, ששון אסיף, הסביר כי כאשר מהנדס מתכנן חלק ממבנה, מוטלת עליו החובה לראות את כל החלקים האחרים של המבנה, ולתאם עבודתו עם המתכננים האחרים (עמ' 1651).

ב

ג

ד

ה

במקרה דנא, הדגיש פרופ' עדין, אם היה נאשם 1 מתכנן האגד בלבד, היה עליו לברר עם גורמי התכנון האחרים האם העומס יועבר לצמתים או למוטות (עניין הכפיפה המקומית), ולהעביר ליועץ הביסוס את הנתונים הדרושים לתכנון הביסוס (עמ' 2440). גם המהנדס לויתן אמר כי לו סבר נאשם 1 שמהנדס אחר מתכנן את המדריך, הדבר צריך היה להיעשות בתיאום בין השניים (עמ' 2171). נאשם 1 לא עשה כן משום שלא היה לו עם מי לתאם, שהרי הוא ידע היטב שאין גורם תכנוני אחר בפרויקט הגשר.

ו

ז

161. עד ההגנה מטעם נאשם 1, המהנדס יוסף זונטג, כתב בחוות דעתו (85/8) כי כאשר מזמינים אצלו תכנון של אלמנט, לא מעניינים אותו שאר החלקים. ואולם בעדותו הוא הודה כי כאשר הוא מתכנן אלמנט בודד, הוא נמצא בקשר עם המתכנן האחראי על המבנה כולו, ומקבל את אישורו לתכנון, והוא גם מעביר את התכניות שלו למנהל

הפרויקט (עמ' 3124-3131). עד ההגנה האחר מטעם נאשם 1, המהנדס דוד ניסים, כתב בחוות'דעתו כי למתכנן יש אחריות עליונה על יציבות המבנה, אך בפועל הסמכות העליונה היא למפקח (נ86/). במקרה שבפנינו לא היה נאשם 1 בקשר עם מתכנן אחר או עם מפקח, ומכאן שידע שאין מתכנן אחר או מפקח לגשר. לכן, האחריות העליונה ליציבות המבנה נותרה מוטלת על נאשם 1.

א

162. לאור המסקנות המפורטות לעיל, נבחן את חובותיו של מתכנן המבנה, על-מנת לקבוע האם וכיצד מילא נאשם 1 את חובותיו. לצורך בדיקה זו, נתעלם מתפקידיו של המהנדס בנוגע להוצאת היתר בנייה, שכן כפי שנאמר לעיל לא היה צורך בהיתר לבניית הגשר. חובותיו של מתכנן המבנה מפורטות בפרק הנוהלים שבדוח הטכניון ודוח הלשכה (עמ' 185-187 לדוח הטכניון וסעיפים 5.13-5.14, 5.19 לדוח הלשכה), וכן בעדויות המומחים שהעידו בפנינו. ואלו הם תפקידיו ותחומי האחריות של מתכנן המבנה:

ב

ג

(א) חישובים סטטיים – המתכנן מבצע חישובי חוזק ויציבות, על סמך סקיצות ארכיטקטוניות או תכניות שהוא מקבל.

(ב) הכנת תכניות – המתכנן מכין תכניות עבודה מפורטות של המבנה ומפרטים.

ד

(ג) פיקוח עליון – המתכנן מבצע פיקוח עליון על הביצוע.

(ד) אישור – המתכנן מאשר את המבנה לאחר סיום העבודה.

נבחן את מהות התפקידים דלעיל, אחד לאחד, ואת הדרך שבה בוצעו בגשר המכביה.

ה

(א) חישובים סטטיים

163. אין מחלוקת שנאשם 1 הכין חישובים סטטיים (חישובי יציבות) של אגד הגשר (ת4/ג') והעביר אותם לב.ע.ק.; נאשם 4 טען כי לא קיבל אותם כלל, למרות טענתו של נאשם 3 כי העבירם לנאשם 4 (עמ' 4045); אך נאשם 4 גם לא טען כי הוא ביקש לקבלם. ב.ע.ק. קיבלה את החישובים הסטטיים (ללא מסמך הריאקציות שבסופן), אך נאשם 2 הודה כי חישובים סטטיים הם "סינית בשבילי" (עמ' 3775-3776), ומבחינת ב.ע.ק. לא הייתה משמעות כלשהי לחישובים אלו (ראה סעיף 12 לפרק המבוא). יתר-על-כן: החישובים הסטטיים הועברו לב.ע.ק. לאחד בניית הגשר. עוד מסתבר, כי רק לגבי אגד הגשר הייתה סקיצה (לא תכניות) וחישובים סטטיים, בעוד ששאר חלקי הגשר, הכוללים את מערכת ההשענה והביסוס, המדרך והמעקות – לא חושבו כלל, ואפילו סקיצה לא נמצאה לגביהם (עמ' 2 לתקציר דוח ועדת המשנה). מלבד זאת, ההנחות התכנוניות המוטעות של נאשם 1 מצאו את ביטויין, מטבע הדברים, גם

ו

ז

בחישובים הסטטיים, ולאילו כבר התייחסנו לעיל (סכמה סטטית המניחה באופן לא מציאותי קיומם של יסודות קבועים, והנחת היעדר קיומה של כפיפה מקומית).

א

(ב) תכניות – בניית הגשר בהיעדרן

164. ברוח ועדת המשנה (דוח הטכניון בעמ' 186 ודוח הלשכה בסעיף 5.14) נאמר על חובתו של המהנדס להכין תכניות כדלקמן:

ב

"המהנדס, הגורם המתכנן, חייב לערוך חישובי יציבות מפורטים ועל סמך אלה, עליו לערוך תכניות עבודה מפורטות של המבנה ומפרטים טכניים, הכוללים גם מפרט קרקע באזורים בהם תסבולת הקרקע הינה ירודה. על התכניות לתאר את כל חלקי המבנה לפרטיו, וזאת בהתאם לנדרש לפי התקן ת"י 1225 (ראה נספח לפרק זה – תכניות למבני פלדה). במפרטים, עליו לתאר את החומרים שבהם יש להשתמש בהקמת המבנה וכן את שיטות העבודה וההקמה, אשר לפיהן יבצע הקבלן את העבודה".

ג

165. פרופ' עדין וד"ר הנאור הסבירו מהם סוגי התכניות שהיה צריך לתכנן לצורך ביצוע הגשר, על פי התקן (עמ' 2265-2266, 2411). ת"י (תקן ישראלי) 1225: תכניות למבנה פלדה חלק 1 (1991), אשר צורף לדוח הטכניון, מפרט את התכניות והמפרטים שיש להכין למבנה פלדה (כפי שהיה גשר המכביה), והדרישה היא להכין 3 סטים של תכניות כדלקמן:

ד

(1) תכניות הנדסיות כלליות – מפרטות את המבנה לפי כל מיני חתכים, והן כוללות חישובים סטטיים, וכן תכניות האתר ומיקום המבנה; תכניות אדריכליות כלליות, סרטטים כלליים של המבנה בחתכים שונים; מידות כלליות למפלסים; ציון הרכיבים הנושאים וסימונם; קביעת הפרופילים והמידות של הרכיבים השונים; פירוט הכוחות השונים הפועלים על המבנה וחישוב המחברים; סוג הפלדה; אמצעי החיבור (ריתוכים והברגות); הוראות לבדיקת המחברים; פרטי הסמכים ועוד. כל אלו חייבים להיות משורטטים בצורה ברורה ובקנה מידה מתאים, שיאפשר הבנה מלאה של המבנה וחלקיו.

ה

ו

(2) תכניות ייצור – הכוללות את כל הפרטים הדרושים לייצור שלד המבנה, תוך ציון וסימון מספרו של רכיב בהתאמה לתכניות ההקמה. פרטים אלו כוללים את סוג הפלדה; סוג המוטות ועוביים; סוגי הברגים ומידותיהם; מיקום חורי ההברגה; הוראות לסגירת הברגים; ההכנות הדרושות לריתוכים; סוגי הריתוכים, מיקומם ומידותיהם והוראות נוספות לגבי דרך הריתוך; סדר הרכבת הרכיבים ועוד. לתכניות הייצור תלויה רשימת רכיבים, עד לרמת הבורג, וגם אלו יסומנו, ומידותיהם ופרטיהם יצוינו.

ז



(3) תכניות הקמה – משלבות בין הרכיבים השונים להקמת מבנה שלם, והן קובעות את סדר ההקמה של המבנה וסימון של כל הרכיבים, תוך הפניה לתכניות הייצור. תכניות אלו כוללות הוראות לגבי הנפת המבנה וריתוכים הנעשים באתר.

א

166. נאשם 1 הוציא מתחת ידיו אך ורק חישובים סטטיים, הכוללים דיאגרמות של שכבות הגשר השונות (ת4/ג'), מה שנאשם 1 כינה בתגובתו לכתב־האישום: Line One Diagram. דיאגרמות אלו הוכנו לפי הסקיצות של הגשר שהכין בב.ע.ק. תומר כץ, לפי הנחיות נאשם 2 (הוגשו וסומנו ת64/ז' – רונן 2-3). הגשר נבנה לפי הסקיצה האחרונה של כץ (ת64/ז' – רונן 3). די במבט חטוף בסקיצה זו כדי להבין עד כמה מופרכת הטענה כי היא מהווה תכניות מפורטות לבניית הגשר. נאשם 1, שהיה המתכנן, הוא עצמו לא ראה בסקיצה זו תכנית מפורטת כנדרש על־פי התקן, והודה כי לא העביר לב.ע.ק. תכניות, אלא רק חישובים (עמ' 2629). בתקציר לדוח ועדת המשנה נאמר כי ביצוע הגשר נעשה ללא כל תכניות עבודה, בעוד שמערכת ההשענה והביסוס, המדרך והמעקות – בוצעו ללא כל תכנון, אפילו לא סקיצה (ראה גם דוח הטכניון בעמ' 11). במסקנות שבדוח הטכניון (עמ' 193-196) נאמר לגבי תכנון הגשר, כדלקמן:

ב

ג

"מבנה בכלל, וגשר בפרט, חייב לכלול את המסמכים הבאים, שהיו חסרים במקרה הנידון:

ד

– תכניות ארכיטקטורה למבנה (תצורה), מטעם גורמי המזמין.

– תכניות לביצוע לכל חלקי הגשר, מדרך ההליכה, מוטות המסבך, מערכת ההשענה והביסוס.

ה

– תכנון ותכניות לביסוס.

– חישוב סטטי של כל חלקי המבנה.

– מפרט טכני לביצוע הביסוס, המבנה וההקמה, וכן פירוט של איכות ורמת החומרים הנדרשת, הן מהמוטות והן מדרישת רמת הביצוע, כגון: ריתוכים, מחברים, הידוק ברגים וכדומה".

ו

ועוד נאמר שם:

"הגשר כמבנה שלם הכולל את האגד, מדרך ההליכה, מערכת ההשענה והביסוס יחדיו לא תוכנן. החלק היחידי אשר תוכנן למעשה, היה אגד הגשר בלבד.

ז

– צורת הגשר, הגיאומטריה והעומסים, נקבעו בפועל על ידי מזמין התכנון – הקבלן המבצע שבנה את הגשר.

- ... –
- א תכן שלא בהתאם לתקנים. אחריות המהנדס לתכן מבנה בהתאם לתקנים (ת"י 1225 למבני פלדה ות"י 1227 לגשרים) גם אם נדרש אחרת על ידי המזמין.  
... –
- ב העדר כל תכן של רכיבי הסמכים, מחבריהם, רכיבי הביסוס ורכיבי הייצוב (אלכסונים!).  
... –
- ג אי מסירת תוכניות עבודה. המהנדס העביר לקבלן רק סקיצות של המסבך בלבד, עם סימון אזורי החיזוקים ואופיים וחישובים סטטיים של המסבך בלבד.  
... –
- ד לא היו תוכניות, סקיצות או הנחיות לביצוע של מערכת ההשענה, מדרך ההליכה והמעקים.  
... –
- ה הביסוס היה חייב להיות מתוכנן ומלווה בדו"ח קרקע ותוכניות לביצוע הביסוס".
- ו 167. כל המומחים שהעידו בפנינו, למעט המהנדס ישראל דוד, הסכימו כי הגשר נבנה ללא תכניות, ולמעשה הוא לא תוכנן במובן המקובל של המילה "תכנון"; האגד חושב, ולא תוכנן, וגם זאת במנותק משאר חלקי הגשר (שינמן בעמ' 1107-1110, 1142, פרוסטיג בעמ' 1909, עדין בעמ' 2412-2413, הנאור בעמ' 2268, מילר בעמ' 2319-2318, וליתן בעמ' 2065). פרופ' עדין הוסיף כי הסקיצות הנ"ל מראות רק את צורתו הכללית של הגשר, אך הן אינן תכניות ביצוע, ואינן עונות על המינימום הנדרש לפי כל קנה מידה. פרופ' עדין וד"ר הנאור ציינו בעדותם כי נאשם 1 היה חייב לפרט בתכניות עבודה של אגד הגשר את הכוחות (ריאקציות) הפועלים על הסמכים, שכן בלעדיהם מתכנן הביסוס איננו יכול לדעת כיצד לפעול (עמ' 2255, 2413). נאשם 1 ידע כי אין בפרויקט זה יועץ או מהנדס ביסוס – דבר שהיווה רשלנות כשלעצמו – ולכן הרשה לעצמו לעבוד ללא תכניות. המהנדס מילר העיד כי לא היו תכניות ביצוע מפורטות לאגד הגשר, כפי שמהנדס וקבלן מבינים מושג זה; מה שהיה הוא רק תרשימי מחשב (עמ' 2366). נאשם 1 עצמו הודה כי הסקיצות הממוחשבות לפיהן נבנה הגשר אינן מהוות תכניות עבודה, אך הוא טען כי אלו הן תכניות כלליות על-פי התקן (עמ' 2635, 2863-2864, 3034-3038). ואולם עד ההגנה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, אישר בעדותו כי הדיאגרמות הממוחשבות של נאשם 1, והסקיצות לפיהן נבנה הגשר, אינן נחשבות כתכניות כלל, אפילו לא תכניות אדריכליות, וכי לא היו לגשר תכניות כנדרש על-פי

התקן (עמ' 3339-3348). לאור כל אלו, אין לקבל את טענת באי־כוח נאשמים 2-3 בסיכומיהם (עמ' 113), 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 תכנית ביצוע.

א

168. עד ההגנה מטעם ב.ע.ק., המהנדס ישראל דוד, היה היחיד מבין המומחים שהעידו בפנינו, אשר טען כי הסקיצה לפיה נבנה הגשר עונה על דרישות התקן; לדבריו, זו תכנית ארכיטקטונית למבנה מודולרי, אשר בתוספת פרטים נוספים שחסרו בה – הייתה יכולה להיות גם תכנית הקמה תקנית (עמ' 4797). המהנדס דוד אף הרחיק לכת בעדותו, באומרו: "בסקיצה הזאת יש את כל האינפורמציה שדרושה למבנה מודולרי מן הסוג הזה כדי לבצע אותו כדת וכדין" (עמ' 4373); מיד לאחר מכן הודה כי בסקיצה לא פורטו הקוטר והעובי של המוטות, אך ניתן היה להשלים פרט זה (עמ' 4373-4376). המהנדס דוד אמר: "נניח לרגע שהיינו רוצים להפוך את התוכנית הזאת לתכנית כשרה כדת וכדין, מה היה צריך לעשות: היה צריך לכתוב פה 4 מספרים" (עמ' 4541). ואולם בהמשך עדותו נאלץ המהנדס דוד לחזור בו מאימרות מופרכות אלו, כאשר הודה כי לא ניתן היה לבנות את הגשר לפי החומר שהעביר נאשם 1 לב.ע.ק., וכשנשאל כיצד אפוא נבנה הגשר שלף מאמתחתו טענה חדשה, לאמור: הייתה לב.ע.ק. תכנית שהוכנה במחלקה הטכנית שלה (עמ' 4513-4519). תכנית שכזו לא הייתה ולא נבראה: נאשמים 2-3 לא טענו שהייתה תכנית שכזו, ואף לא הזכירו קיומה של "מחלקה טכנית" בב.ע.ק. נהפוך הוא: הנאשמים 2-3 טענו כי נאשם 1 הוא המהנדס היחיד עמו הם עובדים. מסתבר כי "המחלקה הטכנית" של ב.ע.ק. כוללת עובד אחד, תומר כץ, שאין לו השכלה הנדסית פורמלית כלשהי, אפילו לא כסרטט. גם בעניין הביסוס נאלץ המהנדס דוד לאשר, תוך התפתלות, כי הסקיצה לפיה נבנה הגשר לא כללה את פרטי התכנון של הסמכים, אך לדעתו הייתה יכולה ב.ע.ק. לבצע את הסמכים, תוך התאמה של הסקיצה לתנאים שהיו בשטח, דבר שנראה למהנדס דוד טבעי ומובן (עמ' 4539-4540, 4817).

ב

ג

ד

ה

קשה לראות איך מתיישבת עדות זו של המהנדס דוד עם דבריו, כי שיטת ב.ע.ק. "רגישה לחוסר ידע בתכנון", ולכן החליט להפסיק לעבוד עבורה, רק משום שחשש שאם הוא עצמו לא יתכנן עבור ב.ע.ק. "עד לרמת הבורג" – יקרה אסון (עמ' 4371-4369). מסתבר אפוא, שלדעת המהנדס דוד, כאשר מהנדסים אחרים מתכננים את המבנה, אין הכרח בתכנון "עד לרמת הבורג", ודי בסקיצה ממוחשבת, בתוספת כמה הערות בעל־פה מהמתכנן. המהנדס דוד ביסס את דבריו על היותו של הגשר מודולרי, אך נאלץ להודות כי חלקים מהותיים מהגשר אינם מודולריים; אלא שלדעתו ניתן היה להשלים חלקים אלו (כולל המדרך והביסוס) באמצעות הוראות בעל־פה או בכתב (עמ' 4814-4817). כבר הבענו דעתנו על עדותו וחוות־דעתו של המהנדס ישראל דוד בכלל,

ו

ז

ובנושא היעדר התכניות בפרט, ואין צורך להוסיף בעניין זה (ראה סעיף 93(טז) לעיל). עוד יצוין כי עד ההגנה מטעם נאשם 1, ד"ר יצחק ברדיצ'בסקי, כתב בחוות דעתו כי די היה בסקיצות שהכין נאשם 1 כדי למלא את תפקידו בתכן אגד הגשר; ואולם בעדותו הבהיר כי כוונתו הייתה אך ורק לתכניות הייצור (אותן, לטענתו, מכין מהנדס של הקבלן), ולא לתכניות ההנדסיות שהמתכנן חייב להכין (עמ' 3485).

169. נאשם 2 הודה בחקירתו במשטרה כי הסיקה לפיה נבנה הגשר "אינה מבטאת סוגי צינור או קטרי צינורות, אלא אך ורק קוי ציר ארכיטקטוניים" (ת5, בעמ' 4). בעדותו הודה כי "זו סקיצה ולא תוכנית", וכי לא ניתן היה לבנות על־פיה בלא הוראות נוספות מנאשם 1, ואלו ניתנו בעל־פה (עמ' 3808). בעדותו טען נאשם 2 כי בכל הפרויקטים של ב.ע.ק. לא היו תכניות, אלא רק סקיצות כמו בגשר המכביה, וכך גם עבדה ב.ע.ק. עם המהנדס ישראל דוד; לטענתו, אין אפשרות לטעות בבנייה, שכן מדובר בשיטה מודולרית (עמ' 3618-3619). נאשם 1 הכחיש את טענתו של נאשם 2, והעיד כי בפרויקטים אחרים של ב.ע.ק. היו תכניות עבודה מפורטות (עמ' 2796). זאת ועוד: הגשר כלל אלמנטים מהותיים שאינם מודולריים, וביניהם: מערכת הביסוס, המדרך, הזויתנים, הריתוכים במוטות החגורה העליונה, הכבלים, החיזוקים בחלק מהמוטות, המעקות והרמפות. על כך אמר נאשם 2: "הכל מודולרי ותוספות של אותם אילתורים שאמרת קודם" (עמ' 3996). אכן, כל חלקי הגשר פרט לאגד נעשו באלתור, אפילו ללא סקיצה, כפי שנאמר ברוח הטכניון. נאשם 2 ציין כי מבחינתו הגשר היה "יצור סטנדרטי לחלוטין" – כאילו בנתה ב.ע.ק. אי־פעם גשר מסוג זה (עמ' 4001). כפי שהעיד פרופ' שינמן, "בהנדסה לא מאלתרים", וחייבת להיות תכנית לפרטי פרטים (עמ' 1107-1109). המהנדס מילר הדגיש כי גם במבנה מודולרי יש צורך בתכנון מפורט, מה גם שהגשר כלל חלקים חשובים שלא היו מודולריים (עמ' 2320). זו גם הייתה דעתו של ד"ר הנאור (עמ' 2303).

למעשה, נאשם 1 לא חלק על קביעה זו: במסגרת ניסיונותיו להתחמק מאחריותו כמתכנן, וטענתו כי היה רק מחשב סטטי, אמר נאשם 1 כי הניח שיש מתכנן לגשר, שהרי "אי־אפשר לעבוד בלי תוכניות", ואסור לקבלן לעשות זאת (עמ' 2631, 2666). בא־כוח נאשם 1 אף טוען בסיכומיו כי "אין זה סביר לדרוש כי הנאשם 1 יצפה שהנאשמים 2-3 יעבדו ללא תוכניות" (עמ' 189). כך טוען האיש אשר אישר בחתימתו כמהנדס, כי "הביצוע תואם את התוכניות". אין כל ספק שנאשם 1 ידע שאין תכניות לגשר. כאשר נשאל כיצד לא בדק את התכניות, כאשר גילה שב.ע.ק. בנתה את הגשר עם שתי חגורות עליונות במקום ארבע חגורות שתכנן, השיב כי אין לו תשובה על כך (עמ' 3030). לנאשם 1 גם לא הייתה תשובה לשאלת בית־המשפט, כיצד ביצע פיקוח עליון, ואישר בת1/א' ש"הביצוע תואם את התוכניות", מבלי לראות תכניות, והאם לא הבין מכך שאין לגשר תכניות (עמ' 3038).

זאת ועוד: למרות טענתו של נאשם 2 כי ב.ע.ק. בנתה תמיד עם סקיצות מן הסוג שהוכן על-ידיו לגשר המכביה, הוא הודה בחקירתו הנגדית כי כאשר המזמין דורש תכניות מפורטות, ב.ע.ק. דואגת להכנתן, ולא הייתה בעיה לעמוד בדרישה זו גם בפרויקט הגשר; אלא שדרישה שכזו – לא הועלתה (עמ' 3716, 3999). זו בדיוק המשמעות של קבלן הבונה ללא פיקוח וניהול מטעם המזמין.

א

170. הסיבה האמיתית לכך שלא הוכנו תכניות נעוצה בלוח הזמנים הבלתי ריאלי שנקבע לבניית הגשר (ראה סעיפים 109-110 לעיל), וברצון לחסוך בכסף, כפי שהודה בפה מלא נאשם 1 בחקירתו במשטרה. נאשם 1 אמר כי ב.ע.ק. הורו לו שלא לתכנן את המדרך והמעקות, על-מנת לחסוך בכסף (ת2, בעמ' 6). נאשם 2 אמר בחקירתו במשטרה (ת6, בעמ' 4) כי נאשם 4 הודיע לו כי הסכום שהוקצב לביצוע הגשר הוא רק 42,000 ש"ח, וב.ע.ק. נאלצה להתאים עצמה לסכום זה.

ב

כאשר נשאל נאשם 1 בחקירתו במשטרה (ת1, בעמ' 4) כיצד ייתכן שהגשר נבנה ללא תכניות, הוא השיב: "אם ללכת מסודר, זה צריך להיות ככה". הוא הודה כי "זה לא היה תקין שעשינו את זה בשבוע ימים בצורה כזאת", וציין כי על-מנת לעבוד בצורה תקינה, עם תכניות מפורטות, כולל למערכת הביסוס, נדרש פרק זמן של כחודשיים ימים (ת21, בעמ' 9-10, 36-38). בעדותו סתר עצמו גם בנקודה זו, וטען כי ניתן היה לתכנן את הגשר ביומיים (עמ' 2630-2631). גם נאשם 2 ציין בעדותו את לחץ הזמן כגורם שהביא לבנייה בלא תכניות, באומרו: "יום שני בבוקר... יצאנו כבר להרכבה, איפה היה זמן לעשות דבר כזה של תוכנית?" (עמ' 3720). דומה כי ב.ע.ק. ונאשם 1 מיהרו כל כך לבצע את העבודה, עד כי לא מצאו זמן להתעכב על "פרט שולי" כמו תכנון הגשר.

ג

ד

הואיל ונאשם 1 עצמו הודה שביצוע הגשר על-פי סקיצות לא היה תקין, לא ברור מה הייתה מטרת הבאתו של עד ההגנה, המהנדס זונטג, שכתב בחוות-דעתו כי עבודה על-פי סקיצות שכאלו מקובלת בארץ "בהזמנה חפוזה" (נ85). בעדותו הודה זונטג כי הכוונה הייתה למקרה בו מזמינים אצלו ביצוע אלמנט טרומי, להבדיל מתכנונו (עמ' 3000). יש להזכיר בהקשר זה את דבריו של פרופ' שינמן, אשר אמר כי אין לעשות הקלות בתכנון, ולוותר על תכניות עבודה מפורטות ומפרטים, רק בשל זמניותו של הגשר (עמ' 1104). המהנדס מילר הדגיש כי גם בפרויקט קטן לא ניתן לוותר על תכניות מפורטות (עמ' 2328-2329).

ה

ו

171. נאשם 1 טען כי היצרן (במקרה זה – ב.ע.ק.) הוא זה שצריך להכין את תכניות הייצור. המהנדס מילר העיד כי מניסיונו המקצועי במשך 40 שנה, המהנדס מכין תכניות אלו (עמ' 2351), וכך גם העיד פרופ' עדין (עמ' 2463). בסעיף 4.3 לת"י 1225 נאמר ש"תוכניות הייצור יערכו על ידי מהנדס רשוי מטעם היצרן" (ת43), ולכן לא ניתן לקבוע אם ב.ע.ק. או נאשם 1, שעבד עבורה ומטעמה, היו צריכים להכין את תכניות

ז

- הייצור לגשר. כפי שהעיד ד"ר הנאור, אין נוהל בשאלה מי מכין תכניות ייצור – היצרן או המתכנן – והדבר תלוי בסיכום ביניהם (עמ' 1914, 2266). עד ההגנה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, אמר כי אמנם לעתים היצרן מכין את תכניות הייצור, אך הוא הדגיש כי במקרה זה חייב המתכנן לאשרן (עמ' 3346). גם עד ההגנה האחר מטעם נאשם 1, ד"ר יצחק ברדיצ'בסקי, כתב בחוות דעתו כי החובה להכין תכניות ייצור מוטלת על המהנדס של היצרן (נ1/91). גם נאשם 1 אמר כך (עמ' 3032). נאשם 2 אמנם טען כי בשנת 1988 הוכנה אצלו רשימה סטנדרטית של חומרים, מחברים וצינורות, המתאימה לכל סוגי הבנייה (104/), ושלמעשה זה מהווה תכניות ייצור (עמ' 3607). טענה זו לא הוצגה לאיש מן המומחים שהעידו בתיק זה, והרשימה הנ"ל אינה יכולה להוות "תוכניות ייצור" או תכנית הקמה על-פי התקן, המתאימה לכל פרויקט ופרויקט, מה גם שהיא הוכנה על-ידי נאשם 2, שאיננו מהנדס (נאשם 2 בעמ' 3768). פרופ' פרוסטיג הסביר כי תכניות ייצור נעשות על גליונות גדולים, בקנה מידה גדול, והן מפרטות את כל פרטי הביצוע של הפרויקט (עמ' 1914); שרטוט המחברים והמוטות שבמוצג נ104/ מופיע על גבי דף בודד, ואיננו נראה על פניו כעונה לדרישות אלו. יש גם להדגיש כי רשימה זו לא שימשה בפועל לבניית גשר המכביה, אלא נשלפה מאחד מתיקי ב.ע.ק., ולכן אין לה כל רלוונטיות לענייננו. זאת ועוד: פרופ' עדין וד"ר הנאור הסכימו כי במבנה מודולרי ניתן להכין כמה וריאציות של תכניות ייצור סטנדרטיות, ולעתים מצרף מהנדס תכניות ייצור סטנדרטיות שהכין היצרן; ואולם שניהם הדגישו כי גשר המכביה לא היה מודולרי כולו, שכן הכניסו בו תוספות ושינויים רבים, ובעיקר המדרך והביסוס, ונעשה שימוש במוט עליון באורך מיוחד, שאיננו במלאי, כדי ליצור את קימור הגשר (עמ' 2266, 2303, 2414-2417). לכן לא היו יכולות להיות לגשר תכניות ייצור סטנדרטיות.
- וואולם הנקודה העיקרית היא זו: בפועל, לא הוכנו לגשר תכניות ייצור, מה שלא מנע מנאשם 1 לאשר את ביצוע העבודה, ולאחר מכן את השימוש בגשר, ולב.ע.ק. – לא הפריע הדבר לבצע את הגשר. כפי שהסביר פרופ' עדין, תכניות ייצור מהוות תחליף להוראות שהמהנדס נותן לקבלן בשטח, על-מנת שידע אילו חלקים לקחת וכיצד להרכיבם (עמ' 2411). בפרויקט גשר המכביה לא היו תכניות ייצור, ואף לא מהנדס שיתן לקבלן הוראות כלשהן.
172. על היחס של ב.ע.ק. לתכניות ניתן ללמוד מדברי נאשם 3 בחקירתו במשטרה, כי כאשר בנה את הגשר, הוא עבד "עם כלום ביד" (ת8/8, בעמ' 6). בהודעה אחרת טען כי עבד לפי הנחיותיו של נאשם 2 (ת9/9, בעמ' 5), ובעדותו טען כי נעזר בסקיצה (ת1/64 – רונן 3) שהוכנה על-ידי ב.ע.ק. ואושרה על-ידי נאשם 1 (עמ' 4035, 4162-4160). כך גם טען נאשם 3 (עמ' 3665, 3773). בעדותו אמר נאשם 3: "אני גומר להסתכל בסקיצה בבוקר דקה וחצי, שם אותה בכיס מאחורנית ואני יודע מה אני עושה כל היום" (עמ' 4035). ועוד טען נאשם 3 בחקירתו במשטרה, כי רשם את הנחיותיו של

נאשם 1 לעניין הביסוס על פתקים שזרק לאחר מכן, וכי נאשם 2 הסביר לו ולפועלים את תכנית ההרכבה (ת'9, בעמ' 5-9). כאשר נשאל נאשם 3 בעדותו כיצד בנה את הביסוס, הוא השיב כי נאשם 1 מסר לנאשם 2 הוראות בטלפון, ונאשם 2 הסביר אותן לנאשם 3 (עמ' 4125). יצוין כי נאשם 2, אשר קיבל מנאשם 1 הוראות תכנוניות אלו, כלל לא היה באתר הבנייה בעת בניית הביסוס, שכן הוא טס באותו יום לחוץ לארץ.

א

נאשם 1 העיד כי כאשר הגיע לביקורו הראשון באתר, לא נמצאה שם הסקיצה לפיה נבנה הגשר, והעובדה שב.ע.ק. טעתה בבחירת סוג המוטות הביאה אותו לחשוב כי הם בנו את הגשר מבלי להתבונן בסקיצה (עמ' 2915-2918). נאשם 2 אמר בעדותו כי בעת בניית הגשר טרם הגיעו אליו החישובים הסטטיים של נאשם 1, והוא גם איננו זקוק להם לצורך הבנייה (עמ' 3781); בחקירתו במשטרה, לעומת זאת, טען כי בנה רק לאחר קבלת החישובים (ת'4, בעמ' 6-7). הוא הוסיף כי למרות שהם בנו לפי הסקיצה שהוכנה בב.ע.ק., ואושרה על ידי נאשם 1, הרי שלמעשה הם היו יכולים לבנות גם בלי הסקיצה (עמ' 3795). דברים אלו משתלבים עם דברי נאשם 1 בחקירתו במשטרה, כי בעת שנבנה הגשר הוא טרם השלים את עריכת החישובים הסטטיים; לדבריו, ב.ע.ק. בנתה את הגשר לפי "החוש חש" (ת'2, בעמ' 5). עוד אמר נאשם 1 כי ב.ע.ק. בנתה את הביסוס על סמך הניסיון שלה (עמ' 2665). הואיל והביסוס נבנה ללא כל תכנית, אפילו לא סרטוט, וללא פיקוח הנדסי כלשהו – אין מנוס מן המסקנה כי דברים אלו של נאשם 1 נכונים, אם כי נאשם 1 בהחלט תרם את חלקו בנושא הביסוס, וסיכם את פרטיו עם ב.ע.ק. (ראה סעיף 13 לעיל). מסקנה זו נכונה גם לגבי המדרך, שהונח על ידי ארגונית על סמך ניסיונה בחיפוי בנות, כפי שהודה נאשם 4 – ללא תכנית כלשהי או פיקוח הנדסי. גם הרמפות, שלדברי המהנדס ישראל דוד היו חלק משלד הגשר, נבנו אפילו ללא סקיצה (עמ' 4651), וכך הוא הדבר לגבי המעקות והזוויתנים, עליהם הונח המדרך. אלו נבנו ללא כל סרטוט, ונאשם 2 הסביר: "לא היה צורך לתכנן זאת, כיוון שזה דבר שאנו עושים קבוע" (עמ' 3971). ואולם המהנדס ישראל דוד, שהעיד מטעם ב.ע.ק., דווקא אמר שמהנדס היה צריך לקבוע אלו מוטות וזוויתנים נחוצים, וכיצד לחברם (עמ' 4527).

ב

ג

ד

ה

173. בנייה בלא תכניות איננה מחדל טכני או פורמלי גרידא. פרופ' שינמן הסביר כי כאשר קיימות תכניות הקבלן מחויב לבנות רק על פייהן, ואין הוא יכול לאלתר, ואילו המפקח בודק את העבודה למול התכניות (עמ' 1110, 1127). כאשר אין תכניות – הקבלן בונה כראות עיניו, ולא ניתן לעשות פיקוח של ממש. זאת ועוד: כפי שהסביר עד ההגנה מטעם נאשם 1, המהנדס דוד ניסים, מטרת התכניות היא ליצור שפה משותפת בין הגורמים המעורבים בתכנון ובביצוע, שכן בהיעדרן – כל אחד מהם יוכל לנהוג כרצונו (עמ' 3169). זה בדיוק מה שקרה בפרויקט גשר המכביה: ב.ע.ק. יכולה הייתה לבנות על פי הבנתה ורצונה מערכת ביסוס חסרת בסיס, ולהשתמש במוטות עליונים שרותכו בצורה פגומה, כולל "המוט השבור", ואילו ארגונית הייתה יכולה להניח את

ו

ז

המדרך כפי שנראה לה, באופן שיצר את הכפיפה המקומית. כפי שהדגישו פרופ' שינמן והמהנדס לויתן, לו היה נאשם 1 מכין תכניות מפורטות, לא הייתה נוצרת אי-הבנה לגבי צורת הנחת המדרך (עמ' 1109, 2070-2072). כאן טמון זרע הפורענות שהוביל לשלוש סיבות הכשל העיקריות. הכנת תכניות מפורטות הייתה מחייבת מתן ביטוי הנדסי להנחות היסוד של נאשם 1, דהיינו: קיומם של סמכים קבועים, היעדרה של כפיפה מקומית, והיעדר ריתוכים במוטות החגורה העליונה. לו היו תכניות ביצוע מפורטות – הייתה בהן התייחסות ומחשבה לגבי דרך הביסוס ופרטיה, ודרך הנחת המדרך באופן שלא תיצור כפיפה מקומית, וכן היה נקבע בהן אם מותר בכלל לקבלן להשתמש במוטות עליונים מרותכים, ואם כן – כיצד צריך הריתוך להתבצע. לכן, תכניות מפורטות היו מונעות את כשל הגשר.

זאת ועוד: נאשם 1 ידע כי ב.ע.ק. איננה קבלן גשרים, וכי היא מעולם לא ביצעה גשר מן הסוג הנדון בשיטת הבנייה שלה. גם עובדות אלו לא מנעו ממנו מלאפשר לה לבנות גשר ללא תכניות, ולאשר כי הוא בוצע באופן התואם את התכניות, שלא היו. למעשה, נאשם 1 היה צריך להימנע מלתכנן גשר לקבלן שאיננו בעל סיווג קבלני מתאים. טענתו של נאשם 1 כי קבלן משנה אינו חייב להיות בעל סיווג של קבלן גשרים – דינה להידחות, שכן גם לקבלן הראשי לא היה סיווג שכזה (ארגונית איננה קבלן רשום כלל). מכל מקום, הגשר נבנה, רובו ככולו, על-ידי ב.ע.ק. (למעט המדרך שהיה מעץ), ולכן היה עליה להיות בעלת סיווג מתאים (ראה סעיף 145 לעיל). חשיבות היותו של הקבלן בעל סיווג מתאים לגשרים נדונה לעיל, והיא הייתה חייבת להיות ברורה לא רק לנאשם 5 ולנאשם 4, כי אם גם לנאשם 1 (ראה סעיפים 142-144 לעיל).

174. אחת המטרות העיקריות של תכניות עבודה היא ליצור שפה משותפת בין כל גורמי התכנון והביצוע. אכן הוכח כי בהיעדרן של תכניות שכאלו התנהל הליך תכנון הגשר וביצועו בתקשורת לקויה וחריגה ביותר, שהתבטאה בטעויות ואי-הבנות רבות בין הצדדים. לא בכדי מכנה באת'כוח התביעה את הגשר "מגדל בבל"; כמו שנאמר: "לא ישמעו איש שפת רעהו" (בראשית י', א, ז). אשר לדרך התקשורת בין נאשם 1 לב.ע.ק., התברר כי היא התנהלה בעיקר בטלפון, כפי שהודה נאשם 1 בחקירתו במשטרה (ת'1, בעמ' 4). גם נאשם 2 פירט בחקירתו במשטרה את הוראות התכנון שקיבל מנאשם 1 בטלפון בעניין הביסוס, קימור הגשר, הכבלים והחיזוקים שנדרשו (ת'4, בעמ' 3, ת'5, בעמ' 4-5). נאשם 1 – למרבה הפליאה – לא היה יכול לזכור אם הגשר נבנה על-פי תכניות שהעביר לב.ע.ק. או על-פי אישור בטלפון; כאשר נשאל אם הדבר נראה לו תקין, השיב: "מאוד לא רצוי, זה היה בלחצי זמנים כאלו ולוחות הזמנים היו קשים מאוד" (ת'2, בעמ' 5, 9). גם עד ההגנה מטעם נאשם 1, המהנדס זונטג, אישר בעדותו כי לא מקובל לתת הוראות לקבלן בטלפון, אלא ניתן להשתמש בפקסימיליה (עמ' 3138). גם כאן נותרה עדותו של עד ההגנה מטעם ב.ע.ק., המהנדס ישראל דוד,



בבדידות, כאשר לא מצא כל פגם בהעברת הוראות תכנון לקבלן בנושא הביסוס בטלפון (עמ' 4539). נאשם 1 גם הודה כי נתן לנאשם 3 הנחיות בטלפון כיצד לבצע את תכנית החיזוקים (עמ' 3072), ומסתבר שהייתה אי־הבנה מהותית בעניין זה בינו לבין ב.ע.ק. (ראה סעיף 68 לעיל). המהנדס מילר הסביר כי התכתבות בין קבלן למהנדס צריכה להיעשות ביומן העבודה (עמ' 2345-2346). בפרויקט הגשר לא נוהל יומן עבודה, ואף מחדל זה תרם להיעדר תקשורת תקינה.

א

זאת ועוד: נאשם 3 טען בעדותו כי למד מנאשם 2 את פרטי מערכת הביסוס של הגשר – לא מתכנית או סרטוט כלשהו (עמ' 4048), וכן הודה כי לא היה בידי בעת הבנייה דף החישובים הסטטיים המפרט כל מוט לפי מספרו (עמ' 4056). נאשם 2 גם הודה כי לא ניתן לדעת מהסקיצה את פרטי הזוויתנים והמעקות, ולדבריו נאשם 1 נתן הוראות בעל־פה בנושא זה (עמ' 3797-3798, 3802-3803, 3808). אשר לפלטות הביסוס, טען נאשם 2 כי נאשם 1 סימן לו את גודלן בעזרת תנועת ידיים (עמ' 3812), ונראה כי גם זו דרך תקשורת מקובלת לדעתו. כאשר נשאל נאשם 2 אם קיים מסמך בכתב לגבי כל מה שסיכם עם נאשם 1 באשר לסוגי המוטות והסמכים, הוא השיב: "כמו כל הגשר, הכל היה בסיכום בעל פה" (עמ' 3819). וזו האמת. כפי שציין בעדותו נאשם 2, "עם ישראל אלוף באילתורים" (עמ' 3699); זהו אכן המוטו אשר הנחה את ב.ע.ק. בבניית הגשר, ואשר הוביל לאסון. ולאחר כל אלו, יכול היה המהנדס ישראל דוד לטעון כי נראה לו סביר ש.ב.ע.ק. בנו עם סקיצה, אשר הוא עצמו אישר שלא ניתן היה לבנות על־פיה בלא קבלת נתונים נוספים (עמ' 4513-4521, 4797-4799). כמו כן נראתה למהנדס ישראל דוד סבירה ותקינה בנייה ללא תכניות מפורטות, שהתחליף להן היה פקסים ושיחות טלפון. בעדותו (בעמ' 4374) אמר המהנדס דוד:

ב

ג

ד

"...התוכנית או המסמכים נועדו לתקשר מבחינת אינפורמציה בין המבצע לבין המתכנן. זאת אומרת צריך להיות איזשהו קוד תקשורת בין המתכנן למבצע. זה יכול להיות על ידי הוראות בכתב, בפקס, זה יכול להיות על ידי פרט, זה יכול להיות על ידי סקיצה, זה יכול להיות על ידי תוכנית וזה יכול להיות על ידי הוראות בעל פה... האינפורמציה שיש פה, בקוד התקשורת בין מתכנן בשיטת בן עזרא קרגולה לבין המבצע, בהשלמת נתונים שאמרתי לכבודה מקודם שזה קוטר הצינורות והעובי, מספיקה לבנות את המערכת".

ה

ו

מה עוד ניתן לומר ולא אמרנו על דברים שכאלו, היוצאים מפי מהנדס בכיר.

175. ועוד בנושא ליקויי התקשורת בין הצדדים – מתברר שלנאשם 1 לא היה כל קשר עם המזמין והקבלן הראשי: נאשם 1 לא ידע, לטענתו, על קיומה של ארגונית (ת/1, בעמ' 3 ועמ' 2606), למרות ששמה מופיע כמזמין בסקיצות שהעבירה לו ב.ע.ק., ושלט עם שמה הוצב ליד הגשר; הוא אף לא קיבל את ההזמנות של המכביה וארגונית

ז

א (הפרוגרמה). ב.ע.ק., מצדה, לא העבירה לנאשם 1 את ההזמנה מארגונית, משום שנאשם 2 לא רצה שנאשם 1 ידע כמה הרוויחה ב.ע.ק. בפרויקט (ת21/), בעמ' 7 ועמ' 3868), וארגונית לא העבירה לב.ע.ק. את ההזמנה מהמכביה, כנראה מאותה סיבה (נאשם 2 ת4/), בעמ' 8). נאשם 2 הודה גם כי לא העביר לנאשם 1 את דרישת ארגונית, שהייתה כלולה בהזמנה, לבנות לפי התקן (ת23/), בעמ' 8-9). נאשם 5 כלל לא ידע ש.ב.ע.ק. בונה את הגשר, ושנאשם 1 לא נתבקש לתכנן את הגשר בשלמותו (ת27/), בעמ' 3-4, 52). נאשם 1 דרש, לטענתו, שהמזמין יאשר את הסטייה מהתקן ואת הקימור המוגזם שתכנן, אך הוא לא עשה דבר כדי ליצור קשר עם המזמין, והסתפק, לדבריו, באישור בעל-פה של ב.ע.ק., שהמזמין אישר זאת (עמ' 2625-2626).

ב במצב שכזה יכול היה נאשם 1 לטעון כי הוא לא ידע שקיימת דרישה של המזמין לבנות לפי התקן (עמ' 2942), וכי על הגשר יעברו אלפי ספורטאים בתוך זמן קצר (עמ' 2944); במקום אחר בעדותו (וגם בהודעתו ת1/), בעמ' 4) הודה נאשם 1 כי ידע שיעברו על הגשר אלפי ספורטאים, והוא בוודאי הבין שמצער המשלחות אל תוך האצטדיון לא יכול להימשך זמן רב (עמ' 2894). נאשם 1 גם לא טרח לברר נקודות אלו, שהן חיוניות לתכנון. כך גם יכולים היו נאשמים 2-3 לטעון כי לא נאמר להם שיעברו על הגשר אלפי ספורטאים, כפי שנרשם בהזמנה של המכביה (עמ' 3857-3860, 4095), אם כי ברור שטענה זו איננה נכונה, לאור מה שנאמר בפגישת הקרוך. נאשם 3 הודה, לאחר התפתלויות, כי ידע שעל הגשר יעברו אלפי ספורטאים (עמ' 4154-4155). זאת ועוד: אם נאשם 1 ידע עובדה זאת – הרי שהידיעה הייתה יכולה להגיע אליו רק מ.ב.ע.ק., כיוון שלא היה לו קשר עם המכביה וארגונית. נאשם 1 גם לא הוזמן, משום מה, לפגישות הקרוך, שדנו בתכנון הגשר, כולל מפתח הגשר ותסכולת הקרקע (עמ' 2611, 2640). המהנדס מילר העיד כי ב.ע.ק. הייתה צריכה להעביר לנאשם 1 את ההזמנה מארגונית ולזמן אותו לפגישות התיאום בקרוך; ואולם בניהול תקין, כל מה שנאמר בפגישות אלו, היה צריך להיכתב בפרוגרמה של המזמין (עמ' 2347). כפי שהעיד המהנדס דן וינד, חייב מתכנן לדרוש ולקבל את הפרוגרמה התפקודית של המזמין (עמ' 5384-5386).

ד מחדלים אלו, הנובעים מתקשורת לקויה, אינם פוטרים את נאשם 1 מאחריות, חרף טענתו בסיכומיו כי הנאשמים האחרים "מידרו" אותו, ולא העבירו לו נתונים חיוניים (עמ' 95 ואילך). נאשם 1 תכנן את אגד הגשר ותפקד בפועל כמהנדס המבנה כולו, וזאת מבלי לברר נתוני יסוד חיוניים לצורך התכנון. עתה הוא טוען שלא העבירו לו את הנתונים לגבי תסכולת הקרקע באתר; המפתח הדרוש של הגשר; מספר הספורטאים שיעברו על הגשר, משך זמן המעבר וכו'. על כך אמר לא אחר מאשר עד ההגנה מטעם נאשם 1, המהנדס דוד ניסים, כי מתכנן גשר חייב לדעת מה יעבור עליו, מה יהיו העומסים, מה יהיה קצב המעבר, ומהם נתוני הגשר (עמ' 3172-3173). אמנם נאשם 1

לא קיבל מב.ע.ק. את ההזמנה מארגונית, וגם לא את ההזמנה מהמכביה, והוא גם לא הוזמן, משום מה, ל"פגישות הקרון". ואולם, כל אלו אינם פוטרים את מתכנן אגד הגשר מלברר פרטים אלו ביוזמתו, שכן בלעדיהם לא ניתן לתכנן גשר בצורה אחראית, מה גם שנאשם 1 ידע כי אין מהנדס אחר זולתו בפרויקט. מחובתו של נאשם 1 היה לברר את כל הנתונים הדרושים לחישוב הגשר ותכנונו, ובכלל זה כמה אנשים צפויים לעלות על הגשר; מה יהיה אופן הליכתם; האם קיימת אפשרות להצטופפותם; האם יהיה פיקוח על סדר עלייתם וכו'. אם לא עשה נאשם 1 כן – התרשל, ואם עשה כן, אך לא הביא בחשבון נתונים אלו בחישוב הגשר ותכנונו – בוודאי ובוודאי שהתרשל.

176. בשל היעדרן של תכניות עבודה מסודרות ובשל ליקויי תקשורת, התברר לנאשם 1 בביקורו הראשון באתר הבנייה, לאחר שהגשר כבר היה בנוי, כי הגשר לא נבנה לפי התכנון, דבר שהצריך תכנית שינויים. בעניין זה פעלה ב.ע.ק. בדרך של "נעשה ונשמע", כלומר: קודם נעשה – אחר כך נשמע. כך מסתבר כי נאשם 1 תכנן גשר עם 4 חגורות עליונות, כפי שהעיד ד"ר מתי אדן שבדק את הסרטוטים שהוציא נאשם 1 ממחשבו (69/ ועמ' 3470) וכפי שאישרו המומחים מטעם ב.ע.ק., המהנדסים ישראל דוד ומשה דקלו, שבחנו את הסקיצות שהעביר נאשם 1 לב.ע.ק. ואת הדיסקטים שנתפסו אצלו (תג/ג, ת70/ ועמ' 4254, 4515). עם זאת, קיבל נאשם 1 את הסרטוט של ב.ע.ק., שבו הופיעו רק שתי חגורות (עמ' 2976-2978). בפועל, מצא נאשם 1 בביקורו הראשון באתר כי נבנו שתי חגורות עליונות, והוכח כי לא ניתן היה לבנות 4 חגורות ברוחב הנדרש. אי־הבנה זו בין ב.ע.ק. לבין נאשם 1 ממחישה לא רק את ליקויי התקשורת ביניהם, אלא גם את הדרך הרשלנית בה הם פעלו בתכנון הגשר ובבנייתו. נאשמים 2-3 לא סברו שעליהם לשוחח עם נאשם 1 בעניין מספר החגורות העליונות, אלא בנו שתי חגורות עליונות על דעת עצמם, מבלי להסב את תשומת־לבו של נאשם 1 לטעותו, כאילו ואין לכך כל השלכה על החישובים הסטטיים שעשה, וזאת מתוך אותה תחושה שאין מהנדס המבין את שיטת הבניה כמותם. נאשם 1, מצדו, עשה באתר הבניה, על גבי שער יד, "חישוב מקורב", ואישר להמשיך את הביצוע עם שתי חגורות עליונות (עמ' 2645-2648). הוא אישר בחקירתו הנגדית כי "חישוב מקורב הוא לא מספיק טוב", ובכל זאת הוא לא טרח לבדוק חישוב זה במשרדו עד לליל קריסת הגשר; באותו לילה בדק נאשם 1 חישוב מקורב זה, כדי לוודא, כדבריו, "שלא פישלתי", והסביר כי הסיכוי היחיד שלו לטעות היה בחישוב ידני זה (עמ' 2923-2925). אם נאשם 1 ידע שיש סיכוי לטעות "בחשוב מקורב" באופן המסכן את יציבות הגשר, קשה להבין כיצד הרשה לעצמו שלא לבדוק לפני קריסת הגשר.

עוד התברר לנאשם 1 בביקורו באותו מועד כי ב.ע.ק. השתמשה במוטות בעלי עובי וקוטר לא נכון בחלקים של הגשר, דבר שהצריך את תכנית החיזוקים שהוציא (עמ' 2849). בנוסף, מומחי הטכניון מצאו כי ב.ע.ק. ונאשם 1 טעו בשדה בו מוקמו

החזוקים, בשל אי־הבנה ביניהם, וטעות זו הפחיתה את תכולת הגשר (ראה סעיף 68 לעיל). טעות זו נגרמה בשל כך שתומר כץ כלל בסרטוט הראשון 13 מודולים בחגורה התחתונה (ת/64'1 – רונן 2), ואילו בסרטוט השני, לפיו נבנה הגשר, הכניס 14 מודולים בחגורה זו (ת/64'1 – רונן 3). שינוי זה נבע מהסיכום של נאשמים 2 ו 41 עם אנשי רשות נחל הירקון להגדיל את מפתח הגשר כדי לא לפגוע בגדות הנחל. אלא שנאשם 1 לא ידע על סיכום זה, כפי שהוא טוען, או לא הבחין בשינוי שנעשה, או שהתייחס אל המודול ה־14 כאל מודול שאינו קונסטרוקטיבי – דבר שלא היה נהיר ל.ב.ע.ק.; לכן תכנן נאשם 1 את אגד הגשר עם 13 מודולים (ראה סעיף 12 לעיל, בפרק המבוא). נאשם 3 גם לא ידע לומר מדוע נמתחו הכבלים שלא על־פי הסקיצה (עמ' 4200). אי־ההבנות בבניית הגשר גלשו גם ליחסים בין ב.ע.ק. לבין ארגונית: בעוד שארגונית סברה שב.ע.ק. תבנה את הרמפות, סברה ב.ע.ק. כי עליה לבנות גשר ללא רמפות, שלא ברור בדיוק כיצד יורדים ממנו (עימות 27/2, בעמ' 45). זאת ועוד: נאשם 4 הבין שב.ע.ק. נטלה על עצמה גם את תכנון המדרך ומתן אישור מהנדס לגביו; ב.ע.ק., לעומת זאת, הבינה, וכך אף מסרה לנאשם 1, שתכנון המדרך ואישורו אינם באחריותה (ראה סעיף 196 להלן).

177. למרות טענתו של נאשם 2 (והמומחה מטעמו המהנדס ישראל דוד) כי ניתן היה לבנות את הגשר עם הסקיצה שהכניח ב.ע.ק. ושאישר נאשם 1, הרי שבחקירתו הנגדית של נאשם 2 התברר שהוא איננו מסוגל להבין ממנה אילו סוגי מוטות צריך לשים בכל חגורה. נאשם 2 נתן תשובות סותרות בעניין זה, עד שנאלץ להודות כי לא ניתן לדעת מהסקיצה את קוטר המוטות בכל חגורה, וכי מי שלא שוחח עם נאשם 1 בעניין זה – לא היה יכול לדעת כיצד לבנות את הגשר (עמ' 3796-3808). כך גם עלה מחקירתו הנגדית של נאשם 3 (עמ' 4036, 4160-4161) נאשם 2 אישר בחקירתו במשטרה, כי לא ידע אילו מוטות היה עליו לחזק בחגורה העליונה, ולכן הכניס מוטות 3 צול בכלה (ת/5 עמ' 5). גם בעדותו הודה נאשם 2 כי הוא איננו מסוגל לקרוא את תכנית השינויים של נאשם 1, ואף לא את פרטי המוטות בחישובים הסטטיים; כך קרה שהשתמש במוטות לא נכונים, דבר שהצריך תכנית שינויים (עמ' 3946, 4001-4004, ועדות נאשם 3 בעמ' 4063-4066).

178. עוד מסתבר כי נאשם 2 סבר כי הוא רשאי לבנות לא רק ללא תכניות בכתב, אלא גם בניגוד לסיכום ברור בעל־פה. הוא הודה כי בפגישת הקרון הוא נדרש להגדיל את מפתח הגשר, כדי לא לפגוע בגדות הנחל; לטענתו, הוא גם העביר לנאשם 1 דרישה זו (עמ' 3636, 3825-3828). כמו כן נדרשה ב.ע.ק. בהזמנת העבודה מארגונית (ת/11 ב') "לתאם עם רשות הנחל – מר דוד פרגמנט 5744587, ולבצע העבודה לשביעות רצונו". ובכל זאת, הסמכים של הגשר הוצבו על שיפועי הגדות, בניגוד מפורש למוסכם. כאשר נשאל נאשם 2 על כך, הוא השיב כי רשות הנחל הייתה צריכה להעיר לו על כך, וכדבריו: "בשבילי אחד שלא מתנגד – אישר". המהנדס ישראל דוד, מומחה ההגנה של

ב.ע.ק., הסביר שלו היו מגדילים את המפתח (בהתאם לדרישת רשות נחל הירקון), המצב של הגשר היה יותר גרוע (עמ' 4547-4548). הגדלת המפתח מביאה להגדלת הכוחות הפועלים בגשר, דבר שהיה מחייב מוטות בעלי קוטר ועובי גדול יותר. הצבת הסמכים הפנימיים על שיפולי הגדות, ממש ליד קו המים, נועדה להקטין את מפתח הגשר, ולאפשר תכנון לעומס הלא תקני של 250 ק"ג/מ"ר, עם הצינורות שהיו לב.ע.ק. במלאי (ראה סעיף 16 לעיל). נאשם 1 הודה בכך בעדותו. מטעם זה, לא בוצעה הדרישה להגדיל את המפתח; נהפוך הוא: המפתח הוקטן, תוך הפרה גסה של דרישת המזמין שלא לפגוע בגדות הנחל, כאשר המזמין מצדו לא עשה דבר כדי לפקח על מה שנעשה. נורמה זו של זלזול בחוק, בתקנים ובנוהלים התקינים, כמו גם בסיכום מחייב שנעשה בעל-פה, אפיינה את פעולתם של נאשמים 2-3 בבניית הגשר, והייתה אחת הסיבות לכשל. בהיעדר פיקוח כלשהו מטעם המזמין והקבלן הראשי (הנאשמים 4-5), עשו הנאשמים 1-3 בגשר ככל העולה על רוחם. הוא שאמר המהנדס לויתן: קבלן הבונה בלא פיקוח – משול לתלמיד היודע שעבודתו לא תיבדק על ידי המורה. מסתבר, כי דבר זה יכול להיות נכון אף לגבי מהנדס הבונה בלא פיקוח.

179. הצורה בה נעשה תכנון הגשר, ללא תכניות, יכולה להעיד על יחסם של הנאשמים לתכנון הגשר. הנאשמים 4-5 כלל לא ביקשו לראות את התכניות, שלא לדבר על בדיקתן. נאשם 1 הודה כי מעולם לא תכנן קודם לכן גשר מן הסוג הנדון (הודעתו ת/1, בעמ' 7). ובכל זאת, נאשם 1 – לא זו בלבד שלא הכין את התכניות הנדרשות על-פי התקן – אלא שאפילו הסקיצות לפיהן נבנה הגשר הוכנו על ידי אנשים חסרי כשירות הנדסית כלשהי בב.ע.ק., ורק אושרו על ידי נאשם 1, תוך הכנסת שינויים שאף הם סורטטו בב.ע.ק. על דרך "תכנון" זו אמר המהנדס לויתן (עמ' 2144):

"ראינו, בעצם, ישנו נייר שהוא כנראה הועבר מהקבלן אל המתכנן, ראה איך להפוך את זה לגשר, ואני התבטאתי שבאותו הרגע שהמתכנן הסכים להמשיך את השיחה הזאת, כבר היתה כרוניקה ידועה מראש, מכיון שזה לא היה גשר".

180. נאשם 1 איפשר לנאשם 2, החסר כישורים הנדסיים כלשהם, להיות מעורב בצורה משמעותית בתכנון ובהכנת הסקיצה, דבר שהיה יכול להתרחש רק בהיעדרן של תכניות מפורטות שהוכנו בידי מהנדס. נאשם 1 אמנם העיד כי לנאשם 2 יש חוש הנדסי והוא מנוסה מאוד (עמ' 2640), אך אסור היה לו להעניק לנאשם 2 מעמד של שותף לתכנון. נאשם 1 טען בעדותו לא פעם כי הוא "סיכם" עם ב.ע.ק. פרטים שונים הנוגעים לתכנון הגשר, ואף טען כי קיבל מב.ע.ק. את הסכמה הסטטית (עמ' 2664). מתקשים אנו להבין כיצד יכול מהנדס "לסכם" ענייני תכנון עם קבלן החסר כישורים הנדסיים כלשהם, ולקבל ממנו סכמה סטטית.

- זאת ועוד: הסקיצות לפיהן נבנה הגשר (ת64/ז) סורטטו על־ידי תומר כן בהנחיית נאשם 2, ותוקנו מדי פעם לפי הוראותיו של נאשם 1 (כץ בעמ' 806-814). נאשם 2 העיד כי הם היו מכינים את הסרטטים במחשב של ב.ע.ק. המדפיס תכניות (פלוטר), ומעבירים אותן לנאשם 1 כדי שיבדוק אותם "מבחינה תכנונית וחישובית", ושיכין תכנון (עמ' 3605-3606). נאשם 2 העיד כי ב.ע.ק. סרטטה את הסקיצות לאחר שנאשם 1 הכניס בהן שינויים, ונאשם 1 אישר לבצען בטלפון (עמ' 3720). הוא הסביר כי הוא מסרטט אצלו את התכניות, כיוון שהוא מכיר את השיטה יותר טוב ממהנדסים (עמ' 3773-3774). על הסרטטים שהוכנו על־ידי תומר כן, בהנחיית נאשם 2, התנוסס שמו של נאשם 2, כמי ש"תכנן" את הגשר (נרשם בהן: "שרטט תומר כן", ו"תכנן בן־עזרא יהושוע"). נאשם 2 אף טען כי הוא עושה את התכנון האדריכלי, משום שאיש אינו מכיר את שיטת ב.ע.ק. כמוהו (עמ' 3708), וגם את המסמך שלטענתו מהווה תכניות ייצור (66/ב) הוא הכין. בעימות עם נאשם 1, אמר נאשם 2 כי הוא הכין את הסרטטים, ונאשם 1 אישר אותם, בהוסיפו בגאוה: "הניסיון המוכח שלנו שווה כמו עשרה מהנדסים" (ת21/, בעמ' 15-16, 21). כך סבר נאשם 2, וכך נהג: הגשר נבנה על־פי הסקיצה שנאשם 2 הכין, ואשר נאשם 1 אישר (נאשם 2 בעדותו בעמ' 3665, 3774-3773).
181. נאשם 2 מסר את מלאכת סרטוט הגשר לתומר כן. הנאשמים 2-3 כינו את כן בחקירתם במשטרה "שרטט" (ת4/, בעמ' 1, ת9/, בעמ' 8), וגם בסקיצות שהכינה ב.ע.ק. נרשם שמו כמי ש"שרטט" את התכנית. ואולם כן איננו סרטט על־פי הכשרתו המקצועית: התמחותו היא במחשבים, והוא למד בכוחות עצמו סרטוט במחשב כ־9 חודשים לפני אסון המכביה (עדותו בעמ' 806, 827). כפי שאמר נאשם 2 על כן, בלשון המעטה: "הוא לא מבין גדול בהנדסה" (עמ' 3627). אלא שתומר כן עבד, לפי עדותו ועדות נאשם 2, לפי הנחיותיו של נאשם 2, שאף הוא "איננו מבין גדול בהנדסה". נאשם 2 פתח את עדותו בהצהרה: "אין לי ידע בהנדסה כלל" (עמ' 3598). חרף כך, מסתבר שנאשם 2 גילה מעורבות רבה בתכנון הגשר.
182. מסתבר שלא רק נאשם 2 נעזר לצורך תכנון הגשר באנשים חסרי כשירות מקצועית. גם נאשם 1 נעזר לצורך התכנון באיגור זלוטניצקי, שהוא מהנדס מכונות, ולא מהנדס בניין. נאשם 1, ד"ר בר־אילן, הבין היטב את משמעות עובדה זו, לאור חלקו של איגור בתכנון הגשר – יחד עם נאשם 2 – כפי שעולה מחקירתו במשטרה של איגור ועדותו (ת25/, בעמ' 11-12, ת26/, בעמ' 6-8, 13 ועמ' 1710-1714). לכן הסתיר נאשם 1 את קיומו של איגור בהודעתו הראשונה במשטרה, וחשף את חלקו בתכנון רק בהודעתו השנייה, כשהוא מכתיר את איגור בתואר הכוזב "מהנדס מבנים קלאיים" (ת2/, בעמ' 10). אין זו טעות בהיסח הדעת. בעדותו אמר נאשם 1 על איגור: "איגור מבחינתי הוא טכנאי..." (עמ' 3095). כאשר נשאל הנאשם בחקירתו הראשונה של מי

- כתב היד המופיע על המוצג ת 1/ג', השיב כי אינו יודע, למרות שמדובר בכתב ידו של איגור, שבוודאי היה מוכר לנאשם 1 (ראה עדות נאשם 1 בעמ' 2929). נראה שהטעות במספר החגורות העליונות נובעת מכך שאיגור לא הבין את שיטת הבנייה של ב.ע.ק., שכן הוכח שלא ניתן היה לבנות ארבע חגורות עליונות כפי שהופיע בסירטוט של איגור. לדברי נאשם 1, איגור גם היה אחראי לטעות הקשורה בשליחתה לב.ע.ק. של תכנית שינויים לעומס של 150 ק"ג/מ"ר ביום 26.6.1997, למרות שבאותו מועד כבר סוכם על עומס של 250 ק"ג/מ"ר (נאשם 1 בעמ' 3095 ואיגור בעמ' 1718). לא ניתן לדעת אם יש ממש בטענת באי"כוח נאשמים 2-3 כי הטעות בנושא הכפיפה המקומית נבעה מנתק בין איגור לנאשם 1 (עמ' 27-29); אך מעורבותו של איגור, שאיננו מהנדס מבנים, בתכנון הגשר, בוודאי שלא הייתה תקינה. ואולם נאשם 2 הוא האחרון אשר רשאי להתלונן בעניין זה, לאור מעורבותו העמוקה הוא בתכנון הגשר.
183. מעורבותו של נאשם 2 בתכנון הגשר באה לידי ביטוי גם בכך שהוא מסר לאיגור, עובדו של נאשם 1, נתוני תכנון מובהקים, כעולה מעדותו של איגור, כולל העומס המתוכנן, מספר הסמכים, הוספת כבלים (ראה גם העימותים בין איגור לבין נאשם 1 ונאשם 2, ת 24/2, ת 26/2). נאשם 2 אף הודה כי הוא היה זה שהציע לנאשם 1 להגדיל את קימור הגשר (עמ' 3630-3663) ולהכניס את הכבלים; נאשם 1 לא התנגד לכך (ראה סעיף 65 לעיל). נאשם 2 גם הודה כי הוא היה זה שקבע את גודל הפלטות של הביסוס, והוסיף ברזלי U, שנאשם 1 כלל לא הבין מה תפקידם (ת 32-33, בעמ' 42-40). נאשם 2 גם העיד כי הוא סיכם עם אנשי רשות נחל הירקון על הגדלת מפתח הגשר והוספת מודול נוסף, וטען כי לאחר מכן עדיין נאשם 1 בסיוע זה (נאשם 2 בעמ' 3827). דוד פרגמנט ויונתן רז, אנשי רשות נחל הירקון, העידו כי נאשמים 2 ו-41 התייעצו ביניהם על הגדלת המפתח, והשיבו על אתר כי אין בעיה לעשות זאת, וכך סוכם הנושא בלא נוכחות של מהנדס (עמ' 1403, 1438, 1823). חשוב לציין כי הגדלת מפתח הגשר מגדילה באופן משמעותי את הכוחות הפועלים בו (עדין בעמ' 2452), ולא ברור כיצד נאשמים 2 ו-41 יכולים היו להסכים לכך על דעת עצמם. והא ראייה: בסופו של דבר נאלצה ב.ע.ק. להפר את הסיכום דלעיל, ולא הגדילה את המפתח, משום שגם כך הגשר שבנתה לא עמד בעומס הנדרש. ועוד בעניין מעורבות ב.ע.ק. בתכנון: נאשם 3 הודה כי הוסיף ליסודות אלכסונים על דעת עצמו – לדבריו, כדי לייצב את העמודים (עמ' 4174).
- לבסוף, כפי שהעיד נאשם 4 הוא "סיכם" עם נאשם 2 את צורת הנחת המדרך – אשר התבררה כקריטית לכשל – ונאשם 2 הנחה אותו כיצד להניח את המדרך על גבי הזוויתנים שבנתה ב.ע.ק. (נאשם 4 בעמ' 5005, 5036). גרעון רוקח וגל צחור מארגונית, העידו כי מישהו מאנשי ב.ע.ק. הורה להם להניח את קורות העץ של המדרך לרוחב, ולא לאורך, לאחר התייעצות טלפונית עם נאשם 3, דבר שהביא ליצירת הכפיפה המקומית (רוקח בעמ' 528, 531 וגל בהודעתו ת 140/2, בעמ' 2). זו התערבות נוספת של ב.ע.ק.

בנושא תכנוני. כל אלו התאפשרו בשל היעדרן של תכניות מפורטות. עד ההגנה מטעם ב.ע.ק., המהנדס ישראל דוד, כתב בחוות דעתו כי מעורבותו של נאשם 2 בתכנון הגשר מעידה על כך שהוא נהג בצורה יותר מאשר סבירה (120ג, בעמ' 26). ואולם בעדותו אישר המהנדס דוד כי לקבלן המבצע אין שום שיקול דעת לגבי הוספת פרט כלשהו לתכנון, אפילו לא בורג, ללא אישור המהנדס, ואם ב.ע.ק. החליטה על דעת עצמה בעניינים שכאלו – אז היא פעלה "לא בסדר" (עמ' 4378-4379).

ג) פיקוח עליון  
 184. ועדת המשנה מבהירה (עמ' 186 לדוח הטכניון וסעיף 5.14 לדוח הלשכה) כי:

"המהנדס המתכנן חייב לבצע 'פיקוח עליון'. במסגרת זו עליו לבקר באתר הבניה מעת לעת, לבדוק כללית את התאמת הביצוע לתוכניות שאותן הוא ערך, ולהשיב על שאלות המפקח הצמוד ושאלות הקבלן המבצע. לאחר כל ביקור באתר על המהנדס להכין דו"ח, בו יפרט את מצב הבניה, טיבה וכד'".

185. פיקוח עליון כולל את החובה לוודא כי ההנחות התכנוניות אכן מתקיימות, ובמקרה זה היה צריך נאשם 1 לבדוק שתנאי ההשענה שהניח, והיעדר כפיפה מקומית, מתקיימים בשטח (שינמן בעמ' 1128-1130, 1218-1220, מילר בעמ' 2334, לויטן בעמ' 2117-2118, המהנדס ישראל דוד בעמ' 4670-4673, משה דקלו בעמ' 4281-4278, ורוד ניסים בעמ' 3159). לכך הסכימו גם נאשם 1 (עמ' 2789, 3000) והמומחה שהעיד מטעמו, פרופ' טצה, אשר הוסיף כי מתכנן האגד היה צריך לבדוק במסגרת פיקוח עליון כיצד מתחברים המדרך ומערכת הביסוס לאגד (עמ' 3334-3337). למעשה, אפילו מהנדס שעושה אך ורק חישובים סטטיים חייב לוודא שההנחות התכנוניות שלו מתקיימות בשטח, כפי שאישר נאשם 1 (עמ' 3087, 3090). ד"ר הנאור הדגיש כי מתכנן איננו רשאי להניח שהביסוס יבוצע כהלכה על ידי אחר, אלא עליו לבדוק בפיקוח העליון שהנחות התכנן שלו אכן מתקיימות (עמ' 2260).

נאשם 1 לא יכול היה לבצע פיקוח עליון יעיל על מערכת הביסוס, ולו מן הטעם שאגד הגשר תוכנן על ידי בלא שהיו בנמצא בדיקות קרקע וחוות דעת של יועץ ביסוס, דבר המהווה, כשלעצמו, רשלנות (ראה סעיף 14 לעיל). בת"א (חי') 1202/92 הנ"ל [48] נבנה בית בלא שהייתה בפני המהנדסים חוות דעת של יועץ קרקע, וכבוד הנשיא מ' סלוצקי פסק:

"התעלמות מהצורך בחוות דעת של יועץ קרקע פירושה שעבודת התכנון והפיקוח שלהם נעשתה בצורה בלתי מקצועית ורשלנית כפי שהתוצאות מראות, מה גם שהם היו מודעים לבעייתיות של אדמות יבניאל. תכנון ובניית כלונסאות בלא הסתמכות על בדיקת קרקע נאותה באדמה בעייתית



היא בבחינת הפרת חובה מקצועית שהיתה מוטלת על נתבעים אלה כלפי התובעים".

גם במקרה דנא היו אינדיקציות ברורות לכך שהקרקע על גדות הירקון היא בעלת תסכולת אפסית, ולמרות זאת נטל על עצמו נאשם 1 את האחריות לחשב ולתכנן את אגד הגשר, ולאשר את הגשר כולו, בלא שנעשו בדיקות קרקע, ובלא שהייתה חוות דעת של יועץ קרקע.

186. נאשם 1 העיד כי ביצע פיקוח עליון על אגד הגשר, וכי הלך על הגשר ומתחתיו (ת'21/), בעמ' 44), ואולם לטענתו הוא לא בדק את הביסוס והמדרך (עמ' 2783 ועימות ת'24/), בעמ' 34-35). בשל ליקוי תקשורת והיעדר תכניות, בנתה ב.ע.ק. סמכים ניידים ונשלפים, ואילו ארגונית בנתה מדרך היוצר כפיפה מקומית. שני אלו נעשו בניגוד להנחות היסוד התיכנוניות של נאשם 1, כאשר הפיקוח העליון היה ההזדמנות האחרונה לגלות ליקויים אלו ולמנוע את האסון. המומחים שהעידו בפנינו הדגישו כי די היה בהתבוננות בקורות העץ של המדרך כדי להבין שהן מפעילות כפיפה מקומית על מוטות האורך של החגורה העליונה, בניגוד להנחה התכנונית (שינמן בעמ' 1225, עדין בעמ' 2487, לזיתן בעמ' 208-284, 2081, המהנדס משה דקלו בעמ' 4247 וישראל דוד בעמ' 4410-4411). כך גם העידו המומחים לגבי מערכת הביסוס, כי ניתן היה להבחין בעין שהיא לא תחזיק מעמד, ולדעת ועדת המשנה אפילו קבלן גשרים היה מבחין בכך (שינמן בעמ' 1225, עדין בעמ' 2430 וישראל דוד בעמ' 4410-4411). מומחה ההגנה של נאשם 1, פרופ' טצה, העיד כי פיקוח עליון היה צריך לאתר את בעיית הביסוס, וכי הוא עצמו היה פוסל את מערכת הביסוס לו היה רואה אותה (עמ' 3337-3338). המהנדס לזיתן נשאל איך יכול היה נאשם 1 לטעות בנושא הכפיפה המקומית ביסודות, ותשובתו הייתה: "פה המהנדס לא היה" (עמ' 2169). פרופ' עדין השיב על אותה שאלה, כי קשה לו להסביר איך נאשם 1 לא ראה נקודה קריטית זו, וייתכן שהיה "שבוי במחשבותיו ומתעלם מדברים הסותרים אותן" (עמ' 2487). נאשם 1 הודה כי לא התבונן במדרך, וכי לו היה עושה זאת – היה מגלה את בעיית הכפיפה המקומית (עמ' 2605, 2814, 2852). כאשר נשאל נאשם 1 כיצד לא הבחין בכך שהסמכים ניידים, בניגוד להנחת התכנון שלו בדבר קיומם של סמכים קבועים, השיב: "לא ראיתי. עובדה. לא הסתכלתי", והוסיף כי לא היה זה מתפקידו (עמ' 3001-3002). ואולם נאשם 1 הודה כי ביצע פיקוח עליון, וכי במסגרת זו עליו לוודא את התקיימותן של ההנחות התכנוניות שלו; לא ברור אפוא מדוע סבר כי הדבר לא היה מתפקידו. המומחה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, העיד כי אם נאשם 1 היה המתכנן הוא היה מתנהג אחרת, ואז הכשל היה נמנע (עמ' 3393). משהוכח כי נאשם 1 היה המתכנן, וביצע פיקוח עליון, ברור כי גם המומחה מטעמו מסכים שהתנהגותו של נאשם 1 הייתה רשלנית, ואף הייתה אחד הגורמים לכשל הגשר.

187. נאשם 1 טען כי לא היה יכול לראות את הריתוכים הגרועים של הסמכים לפלטות, כיוון שהפלטות כוסו בחול, דבר שהוכחש, עובדתית, עלידי נאשם 3 (עמ' 581

א 4031, 4090). עוד טען נאשם 1, כי נאשם 3 הרגיע אותו כי "הביסוס מטופל", ולכן לא התבונן ביסודות (עמ' 2602-2604). על כך אמרו פרופ' עדין והמהנדס מילר כי היה על נאשם 1 להסיר את החול, שגובהו היה סנטימטרים ספורים, לצורך הבדיקה (עמ' 2402-2401, 2430). גם בשאלת המדרך אמר נאשם 1 כי נאמר לו שמישהו אחר מטפל בנושא, ולכן לא בדק זאת (עמ' 2850). נאשם 3 העיד כי נאשם 1 בדק "כל נקודה ונקודה בגשר" בביקורו ביום 2.7.1997, כולל המדרך והביסוס (עמ' 4043). איננו נותנים כל אמון בטענות אלו של נאשם 1, שכן שוכנענו כי הוא ידע היטב שאין מהנדס אחר בפרויקט, וכי היה זה מתפקידו לבדוק את הגשר. בכל מקרה, טענות אלו אינן פוטרות את נאשם 1 מאחריותו כמתכנן האגד, לבדוק שההנחות התכנוניות שלו מתקיימות בשטח, וזאת הוא לא עשה גם לפי גירסתו. נאשם 1 היה זה אשר טען כי בביקורו השני היה עליו לבדוק אך ורק אותן נקודות שלא היו תקינות בביקורו הראשון. אם כך הוא הדבר – לא ברור מדוע לא בדק נאשם 1 בביקורו השני את אופן הנחת המדרך, כאשר אליבא דגירסתו התברר לו בביקורו הראשון כי קיימת בעיה של כפיפה מקומית. רשלנותו של נאשם 1 קיימת בין אם בדק את הגשר בכללותו, ולא גילה את הליקויים, ובין אם נמנע מלבדוק למרות שהיה המהנדס היחיד של הגשר, והוציא אישור על הגשר בשלמותו. בשני המקרים מדובר ברשלנות חמורה ביותר. אפשרות סבירה נוספת היא, שנאשם 1 היה ער לליקויים בגשר, אך סמך על ההגבלה שהציב, לפיה לא יעלו על הגשר יותר מ-100 איש. אפשרות זו אף חמורה יותר מבחינת נאשם 1, לעומת שתי האפשרויות האחרות (ראה פרק ה(4)(ד) להלן).

ב 188. חוק התכנון והבניה אמנם איננו חל, לדעתנו, על גשר זמני, אך לעניין הנורמה הנוהגת בנושא מהות הפיקוח העליון, בהחלט ניתן להיעזר בתקנות התכנון והבניה (פיקוח עליון על הבניה). תקנה 4(2) קובעת כי הפיקוח העליון כולל "הדרכה ומתן הנחיות לאחראי על הביקורת בתחום שעליו הוא אחראי, לאחראי לביצוע השלד, לקבלן הראשי, למנהל העבודה או למנהלי העבודה בכל הנוגע לאמור בפסקה (1)" (הדנה בבדיקת התאמת הביצוע לתכניות). על פי תקנה 6(3) יירשמו הנחיות אלו ביומן העבודה המוחזק באתר. תקנה 4(1) מחייבת את המפקח העליון לדאוג לכך שתכנית הקונסטרוקציה תהיה בידי של מנהל העבודה. תקנה 4(3) מטילה על המפקח העליון לעקוב אחר בדיקות המעבדה של חומרי הבניה. במקרה דנא, לא נתן נאשם 1 הנחיות למנהל עבודה מטעם הקבלן הראשי או למפקח הצמוד, שכן לא היו כלל מנהל עבודה ומפקח צמוד, תכניות ובדיקות מעבדה לא נעשו כלל, וגם יומן עבודה לא התנהל. די בכך כדי ללמד על טיבו של הפיקוח העליון שביצע נאשם 1.

ג יתרה מכך: הפיקוח העליון חייב להיעשות בליווי המפקח הצמוד ומנהל העבודה באתר. נאשם 1 אמר בחקירתו במשטרה (ת1/), בעמ' 4) כי הוא איננו יודע אם היה מהנדס ביצוע (מפקח) בבניית הגשר. בעדותו טען נאשם 1 כי הוא היה בטוח שיש מפקח צמוד מטעם הקבלן, וגם מטעם היזם (עמ' 2654). עוד אמר נאשם 1 כי הוא תמיד דורש בפיקוח עליון נוכחות של מנהל עבודה (עמ' 2632-2633), וגם המומחה שהעיד

מטעמו, המהנדס דוד ניסים, העיד כי מפקח עליון חייב לוודא שנמצא בשטח מנהל עבודה מוסמך (עמ' 3168-3169). כמו כן אמר נאשם 1 בעדותו כי המפקח הצמוד מזמין אותו לפיקוח העליון (עמ' 2632). לאור זאת, ברור שנאשם 1 ידע היטב שלא קיים בפרויקט מפקח צמוד, ואף לא מנהל עבודה. כיוון שפיקוח עליון מחייב נוכחות של מפקח צמוד, נאשם 1 לא יכול היה להניח שקיים מפקח אלמוני, שאיננו מוכר לו. בוודאי שאסור למתכנן להניח, בלא ידיעה, כי קיים מפקח, כי אז הוא נוטל עליו את אחריותו של המפקח (שינמן בעמ' 1227).

א

העד המומחה מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, נשאל כיצד יכול היה נאשם 1 לעשות פיקוח עליון בלא נוכחות של מפקח צמוד באתר, והשיב בהשתאות: "אז למי הוא יתן את ההוראות על ביצוע התיקונים?" (עמ' 3338). גם העד המומחה מטעם נאשם 1, המהנדס דוד ניסים, אישר בעדותו כי במסגרת הפיקוח העליון בודק המתכנן שהמפקח הצמוד עושה את עבודתו, ואף פונה אל המפקח הצמוד כאשר מתעוררות בעיות; הוא ציין כי הוא לא היה מסכים לעשות פיקוח עליון מבלי שמפקח צמוד היה נוכח בשטח (עמ' 3158). לאור כל אלו אין ממש בדברי המהנדס דוד ניסים, כי נאשם 1 היה רשאי להניח שקיים מפקח צמוד, למרות שהוא לא נתקל בו במהלך הבנייה (עמ' 3165), מה גם שהסתבר בעדותו כי אין לו כמעט ניסיון בתכנון ופיקוח עליון (עמ' 3175, 3197). בסופו של דבר, לאחר לא מעט התחמקויות, ולאחר שאישר כי לא כלל בחוות דעתו נושאים מהותיים הבאים במסגרת הפיקוח העליון, הודה המהנדס דוד ניסים כי לא ייתכן שמתכנן העושה פיקוח עליון לא יכיר את המפקח הצמוד ואת מנהל הפרויקט (עמ' 3195). במקרה דנא התעוררו בעיות מהותיות במהלך הביצוע, שהרי נאשם 1 עצמו העיד כי גילה בביקורו הראשון שהגשר נבנה שלא על פי התכנון, ונתן הוראות שונות כיצד להתמודד עם המצב שנוצר. כפי שהסביר המהנדס דוד ניסים, מצב שכזה היה מחייב מעורבות של מפקח צמוד, לו הייתה קיימת דמות כזו בפרויקט. נאשם 1 נשאל כיצד לא דרש לשוחח עם המפקח הצמוד כאשר גילה ש.ב.ע.ק. בנתה את הגשר עם שתי חגורות עליונות במקום הארבע שתכנן, והוא השיב כי אין לו תשובה על כך (עמ' 3030).

ב

ג

ד

ה

189. לאור כל אלו אין לנו ספק שנאשם 1 ידע שהבנייה מתבצעת בלא נוכחות של מפקח צמוד ומנהל עבודה, וטענתו כי הניח שהם קיימים ומתפקדים בשטח – חסרת כל ממשות, כמו גם טענתו כי הניח שקיימים מהנדסים אחרים בפרויקט; קיים מפקח ומנהל פרויקט מטעם המזמין; קיים יועץ ביסוס; קיימות תכניות מפורטות ועוד כהנה וכהנה הנחות התלושות מן המציאות, שלא היו ולא נבראו. הואיל ונאשם 1 ידע כי אין מפקח צמוד, הרי שהוא היה צריך לשאת בעצמו בנטל הפיקוח הצמוד, או להימנע מאישור הגשר.

ו

ז

נאשם 1 הודה בחקירתו (ת/1, בעמ' 7) כי לא נכח באף שלב של בניית הגשר, וכי הוא לא ביקר באתר במשך הבנייה, אלא ראה את הגשר לראשונה לאחר בנייתו. נאשם 1

גם לא ביקר במפעל של ב.ע.ק. ולא בדק שם את ביצוע הריתוכים. במסגרת הפיקוח העליון, שנאשם 1 הודה כי עשה, הוא היה אמור לבקר באתר, כפי שאישר עד ההגנה מטעמו, המהנדס דוד ניסים (עמ' 3201). המהנדס של ארגונית, ששון אסיף, העיד כי לצורך ביצוע הפיקוח העליון על מגדל התאורה הוא ביקר באצטדיון 4-5 פעמים, וכן ביקר 3-4 פעמים במפעל שייצר את האלמנטים מהם הורכב המתקן, לצורך בדיקת הריתוכים והחומרים (עמ' 1624-1623). בהתחשב בעובדה שאגד הגשר נבנה ביום אחד, ולמחרת נבנה הביסוס, היה על נאשם 1 להיות נוכח כל משך הבנייה, כפי שאמר פרופ' עדין (עמ' 2494-2495). [בתקנה 6\(1\) לתקנות התכנון והבניה \(פיקוח עליון על הבניה\)](#), נאמר כי ביקורי המפקח העליון ייערכו "במספר ובמועדים הדרושים כדי לקיים את הפעולות הנדרשות לפי תקנות 4 ו-5...".

190. יש לציין בהקשר זה כי נאשם 1 הודה שגשר המכביה היה הגשר הראשון שתכנן מקונסטרוקציית מתכת, וזה גם היה הגשר הראשון שנבנה בשיטת ב.ע.ק. (עמ' 92-2819). בנסיבות אלו, התרשלותו של נאשם 1 בפיקוח העליון חמורה שבעתיים. ויודגש: אסור היה לנאשם 1, מלכתחילה, לשמש כמהנדס של גשר הנבנה על-ידי קבלן משנה שאין לו סיווג של קבלן גשרים, ואשר מעולם לא בנה גשר של ממש, בוודאי לא גשר בשיטת המחברים, מה גם שהקבלן הראשי לא היה קבלן רשום כלל. ואולם אם החליט נאשם 1 להתעלם מכל אלו, ולקבל על עצמו לתכנן אגד גשר עבור ב.ע.ק., שביצעה גם את הביסוס, ואף לאשר את הגשר כולו – היה עליו לוודא, לכל הפחות, שהפיקוח העליון נעשה בצורה יסודית, ושקיים פיקוח צמוד בשטח. לאור זאת, אין לקבל את טענתו של נאשם 1 בסיכומיו, כי ב.ע.ק. לא הזמינה אותו להיות נוכח בעת בניית הגשר והנפתו: נאשם 1 אישר כל מה שעשתה ב.ע.ק., גם אם בדיעבד, והוא אחראי לכל מה שנעשה בגשר, מבלי לגרוע במאומה מרשלנותם של נאשמים 2-3 בעניין זה.

נאשם 1 אף לא סבר, לכל הפחות, כי עליו להפנות את תשומת לב המזמין לכך שהעבודה מתבצעת בלא פיקוח צמוד. [ב"ע א 600/86](#), 611, 612, 613, 857 הנ"ל [6] פסק בית המשפט כי בנוסף על חובתו של המזמין או הקבלן הראשי למנות מנהל עבודה שיעשה פיקוח צמוד, קיימת חובה של המהנדס המתכנן להתריע על עובדה זו. בית המשפט אמר בעמ' 243-244:

"היה על עמיר [המהנדס] להפנות את תשומת לבו של גת [המזמין] לצורך בפיקוח צמוד ובחובה למנות לשם כך מנהל עבודה כשיר, תוך הבהרה שהוא, כך על פי גירסתו, אינו ממלא פונקציות אלה. כמי שהיה אחראי לפיקוח עליון, חלה עליו החובה להפנות את תשומת לבו של המזמין לצורך בפיקוח צמוד כזה ולסיכונים הקיימים בהעדרו".

191. במסגרת הפיקוח העליון בודק המתכנן ומאשר את מידת התאמת הביצוע לתכניותיו (הנאור בעמ' 2259-2260 ומילר בעמ' 2331). חובה זו של המפקח העליון מוצאת את ביטויה גם בתקנה 4(1) לתקנות התכנון והבניה (פיקוח על הבניה). קשה להבין כיצד יכול היה נאשם 1 לבדוק את הביצוע ולאשרו, כאשר הוא נעשה ללא תכניות כלל; לטענתו, הוא איננו זקוק לתכניות עבודה כדי לבצע פיקוח עליון (עמ' 3067-3069). פרופ' שינמן הדגיש כי אסור היה לנאשם 1 לאשר את הגשר עם ביסוס כפי שהיה, כאשר לא נעשה כל תכנון של מערכת הביסוס (עמ' 1224). דברים אלה נכונים גם לגבי המדרך, אשר הונח בלא כל תכנון הנדסי, ולגבי הגשר בכללותו.

192. פיקוח עליון כולל בדיקת עין של הריתוכים, ובמקרה דנא היה צריך נאשם 1 לעשות זאת בשלב בו קל היה לבצע בדיקת עין, קרי: לפני הנפת הגשר והצבתו על גדות הנחל (ראה סעיף 43 לעיל). המהנדס מילר העיד כי היה פוסל את הריתוכים שנעשו בגשר לו היה רואה אותם בשטח (עמ' 2371-2373). עד ההגנה מטעם נאשם 1, המהנדס דוד ניסים, אישר כי במסגרת הפיקוח העליון צריך המפקח לבדוק אם קיימים ריתוכים במבנה, גם אם אין הוא יכול לבדוק את טיבם (עמ' 3205), ופרופ' טצה, שאף הוא העיד מטעם נאשם 1, העיד כי בפיקוח עליון יש לעשות בדיקה מדגמית של הריתוכים, לפני הנפת הגשר על הגדות (עמ' 3400). נאשם 1 טען כי הופתע לגלות לאחר האסון שמוטות החגורה העליונה היו מרותכים מכמה חלקים, דבר שהוא לא היה מאשר לו ידע עליו. לו היה נאשם 1 עושה פיקוח עליון כנדרש, היה עליו לדעת עובדה זו, אם כי אין לנו ספק שקיומם של כ-28 מוטות אורך מרותכים (לעתים שני ריתוכי רוחב במוט אחד) – לא נעלמה הן מידיעתו והן מראייתו של נאשם 1 (ראה סעיף 48 לעיל). המהנדס דוד ניסים גם מאשר שהנאשם היה חייב לבדוק במסגרת הפיקוח העליון האם הרתכים המבצעים את הריתוכים הינם בעלי הסמכה חוקית (עמ' 3205). נאשם 1 לא בדק עניין זה, או שבדק והתעלם מכך שלא לכל הרתכים הייתה תעודת רתך מוסמך. ועוד במסגרת הפיקוח העליון, אמור המתכנן לקבל תוצאות של בדיקות מעבדה לגבי איכות המוטות, כפי שהודו נאשם 1 ועד ההגנה מטעמו, המהנדס דוד ניסים (עמ' 2642, 3197-3198). במקרה דנא לא נשלחו המוטות לבדיקה מדגמית במעבדה (ראה סעיף 138 לעיל).

193. במסגרת הפיקוח העליון, היה נאשם 1 צריך להיות נוכח בעת הנפת הגשר והצבתו על גדות הנחל, שכן מדובר בשלב מסוכן של הבנייה, כפי שאישר עד ההגנה של נאשם 1, פרופ' טצה (עמ' 3334-3337; והשווה דעתו השונה של פרופ' שינמן בעמ' 1166-1168). נאשם 1 עצמו העיד כי היה צריך לתכנן את ההנפה, שכן הנפה לא נכונה עלולה לגרום לשבר במוט (עמ' 2672). ואולם תכנית הנפה לא הייתה, והגשר הונף בלא פיקוח הנדסי. נאשם 3 אמר, כאשר נשאל בעניין זה: "מה שייך הנדסה להנפה, שאני אבין?" (עמ' 4074). גם נאשם 2 טען כי הנפה היא דבר פשוט ("פה עשו מזה כאילו שזה משהו מסובך"), וכי בדרך-כלל המהנדס איננו נוכח בהנפה, שכן: "אנחנו יותר

מנוסים מהמהנדס" (עמ' 3641-3642). מסתבר שנאשם 2 לא אמר אמת גם בנקודה זו. המהנדס ישראל דוד, שהיה המהנדס של ב.ע.ק. במשך 10 שנים, אמר בעדותו כי מהנדס חייב להיות נוכח בשלב המסוכן של ההנפה, וכי אסור לקבלן לסמוך בעניין זה על המנופאי; הוא העיד כי היה מגיע תמיד להנפה בפרויקטים של ב.ע.ק., ונוכח באותו יום מהבוקר עד הלילה (עמ' 4534-4537).

רואים אנו, לכל אורך הדרך, את האופן בו בנתה ב.ע.ק. את הגשר, כשהיא מנצלת עד תום את העובדה שלא היה כל פיקוח על עבודתה. נאשם 2 מצהיר כי איננו זקוק לחישובים סטטיים, לתכניות (אפילו לא סקיצה) ולפיקוח הנדסי צמוד, והוא גם סבור כי הידע שלו בסרטוט ובכנייה גדול מזה של המהנדסים. אותה נימה של זלזול וקלות ראש שנשמעה מפיו של נאשם 2, ואשר אפיינה את התנהגותו בביצוע הגשר, הייתה אחת מן הסיבות העיקריות לכשל הגשר.

194. במסגרת הפיקוח העליון היה נאשם 1 אמור לוודא כי בוצע ניסוי העמסה על הגשר, שהרי הדבר הובטח לו, לטענתו, על ידי ב.ע.ק. באכוח נאשם 1 אף טוען בסיכומיו כי הבטחה זו הייתה אחת הסיבות לנכונותו לסטות מהתקן, וכי הייתה להבטחה זו "חשיבות מן המדרגה הראשונה" (עמ' 147). חרף כך, הודה נאשם 1 בחקירתו במשטרה כי הוא לא בירר אם נעשה ניסוי העמסה על הגשר (ת/1, בעמ' 5). כאשר נשאל נאשם 1 בעדותו מדוע לא בדק זאת, ענה כי אין לו תשובה, והוסיף כי ביצוע ניסוי שכזה הוא דבר מקובל בגשרים (עמ' 3079). גם עובדו של נאשם 1, איגור זלוטניצקי, העיד כי נאשם 3, במהלך הספקות שהתעוררו לגבי העומס האפשרי, הרגיע אותו באומרו שיעשה ניסוי העמסה על הגשר (עמ' 1717). נאשם 2 טען כי לא הבטיח לנאשם 1 לבצע ניסוי העמסה, אלא רק "יעץ" לנאשם 4 שיעשה ניסוי שכזה, תוך ציון העובדה שזוהי הגשר הראשון הנבנה בשיטת ב.ע.ק., ונאשם 4 השיב כי "יחשוב על משהו" (עמ' 3833, 3990). נאשם 4 הכחיש כי דובר עמו על ניסוי העמסה (עמ' 4007, 5023).

הואיל וב.ע.ק. לא בנתה מעולם גשר בשיטת המחברים; נאשם 1 לא תכנן אף פעם גשר שכזה; הגשר תוכנן שלא על פי התקן; לא נעשו בדיקות קרקע לבדיקת תסכולתה ומדובר במבנה הרגיש לכשל בשרשרת, כאשר כל מבנה זמני חשוף לסכנות גדולות יותר ממבנה קבע – היה צורך, לכל הפחות, לעשות ניסוי העמסה על הגשר. גם דבר זה לא בוצע, אם בשל קוצר הזמן, אם בשל רצון לחסוך בכסף, ואם בשל ליקויי תקשורת והיעדר ניהול ופיקוח על הביצוע והתכנון. כך הוחמצה לה אפשרות ממשית למניעת האסון. ברור כיום, לאור המסקנה שתסכולתו בפועל של הגשר הייתה 50 ק"ג/מ"ר, כי לו היה נערך ניסוי לבדיקת העומס המתוכנן (250 ק"ג/מ"ר) – היה הגשר כושל בניסוי, ולא בטקס הפתיחה, כאשר היו עליו ספורטאים רבים.

(ד) אישור הגשר לשימוש, והמגבלה של 100 איש

195. לאחר סיום כל עבודות הביצוע, מוטל על מהנדס המבנה לבדוק, ולהוציא אישור. ועדת המשנה מדגישה כי: "הבדיקה והאישור שיתן המהנדס, יהיו לכל חלקי המבנה, גם אם חלקים מסויימים של המבנה תוכננו על ידי אחרים"; רק לאחר אישור זה, רשאי המזמין להשתמש במבנה למטרה עבורה הוקם (עמ' 185 לדוח הטכניון וסעיף 5.19 לדוח הלשכה). ואכן, למרות שנאשם 1 התבקש על ידי ב.ע.ק. לתכנן רק את אגד הגשר, בפועל הוא תפקד כמהנדס המבנה כולו, ביודעו כי אין מהנדס זולתו המעורב בתכנון הגשר, ולכן הוא הוציא אישור מן הסוג הניתן על פי הנוהלים המתוארים לעיל על ידי מהנדס המבנה. נאשם 1 רשם באישור (ת/א'), בכתב ידו ובחתימתו: "בדקתי היום 2.7.97 את הגשר ומאשר את הביצוע התואם את התוכניות". אישור זה נרשם על גבי מכתבו המודפס של נאשם 1 ל.ב.ע.ק. מיום 22.6.1997 (ת/א' 1) שבו נאמר כהאי לישנא:

"החישוב 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 הנדרשות בת"י 412."

196. לא יכולה להיות מחלוקת, כי האישור ת/א' נחזה להיות אישור לגבי כל הגשר, וכך היה מבין כל אדם שהיה קורא אישור זה (שינמן בעמ' 1350, מילר בעמ' 2388 ופרוסטיג בעמ' 1972-1973). גם נאשם 1 הסכים עם מסקנה זו (עמ' 2881), אם כי בא"כוחו טוען בסיכומיו (עמ' 4-5) כי ת/א' הינו אך ורק אישור לנכונות החישובים הסטטיים. נאשם 1 טען כי מדובר בטעות בניסוח, וכי הנוסח הוכתב לו על ידי נאשם 3 (עמ' 2606); בהמשך דבריו סתר עצמו, באומרו: "אני ניסחתי מכתב לקבלן שלי" (עמ' 2643). עוד טען נאשם 1 כי הוא לא ייחס חשיבות לאישור זה, שנכתב בכתב יד, ללא חותמת, ללא מס' רישיון מהנדס, ושלא בנוסח המקובל; לדעתו, האישור שנתן "לא שווה כלום". איננו מאמינים שנאשם 3 יכול היה להכתיב לנאשם 1 את נוסח אישור המהנדס, ואולם גם אם הדבר נכון – אחראי הנאשם לכל מילה ומילה שכתב באישור. העובדה שהאישור נכתב בכתב יד וללא חותמת, מעידה אמנם על רישול, ואולם בהתחשב באופן שבו תוכנן ובוצע הגשר – אין מדובר בחריג. הגשר כולו בוצע תוך זלזול בולט בנוהלים התקינים ובדרכי אלתור ("חיפוף") – כפי שכינה זאת נאשם 5 במשטרה); כך יש אף לראות את האישור שנתן נאשם 1.

זאת ועוד: נאשם 4 העיד כי דרש מנאשם 3 להמציא אישור לגשר כולו, על כל חלקיו, ונאשמים 2-3 אישרו טענה זו (עמ' 3651, 5029). נאשמים 2-3 העידו כי דרשו מנאשם 1 אישור לכל הגשר, פרט למדרג שלא הם בנו (עמ' 3993, 4135, 4202). בנסיבות אלו, הואיל ונאשם 1 התבקש לתת אישור לכל הגשר על־מנת להעבירו לנאשם 4 ולמכביה, והיה ברור לו שאישור חלקי לא יאפשר להכשיר את השימוש בגשר – אישור נאשם 1 את הגשר כולו, בלא קשר למה שתכנן, כפי שאף נתבקש לעשות על־ידי ב.ע.ק. לו סבר נאשם 1 כי הוא אחראי לחלק מן המבנה בלבד, כי אז היה עליו "להתריע על כך בראש חוצות" באישור שנתן, כפי שהדגישו פרופ' פרוסטיג, המהנדס לויתן והמהנדס אסיף (עמ' 1695, 1903, 1908-1909, 2078), וחזקה על נאשם 1 שגם היה עושה כן. נאשם 1 לא נהג בדרך זו, משום שראה עצמו, ובצדק, כמהנדס הגשר כולו. לאור זאת דוחים אנו את טענת נאשם 1, כי הוא נתכוון לתת אישור לאגד הגשר בלבד. לטענת באת־כוח התביעה היה נאשם 1 חייב להבהיר באישור שאין הוא חל על כל חלקי הגשר, והנאשם 1 לא עשה כן. למדים אנו, אם כן, שנאשם 1 אישר את הגשר כולו לא בהיסח הדעת ולא מתוך טעות, אלא משום שכך נתבקש לעשות, ומשום שידע כי אין מהנדס אחר בפרויקט זולתו, וכן ידע מהי תכלית האישור.

יתר־על־כן: גם לו היינו מקבלים את טענתו של נאשם 1, כי אין הוא אחראי כמהנדס על הגשר כולו – עדיין היה מקום לראות בו אחראי לכל גורמי הכשל בגשר, משום שהיה עליו לגלותם ולהתריע על קיומם. בת"א (ט-י) 625/91 מחאמרה נ' א.ד.י. מזרחי ובניו בניה והשקעות בע"מ [50], אמרה כבוד השופטת ד' דורנר כי מהנדס נושא באחריות גם לאותם חלקי המבנה שלא היה אחראי עליהם, אם במראה עיניים ניתן היה להבחין בפגם שבאותם חלקים. ובענייננו, כפי שבואר לעיל, לא היה קושי להבחין בעין בפגמים הקשים במערכת הביסוס, בבעיית הכפיפה המקומית ובריתוכים במוטות החגורה העליונה, שעצם קיומם היה צריך להדליק נורה אדומה.

197. עוד טען נאשם 1 כי האישור ת/א' הופנה, ככתוב בו, לב.ע.ק., והיה אמור להיות אישור פנימי ביחסים בינו לבין ב.ע.ק., וזו ידעה היטב למה מתייחס האישור (עמ' 2611, 2783-2786). גם טענה זו דינה להידחות. ב.ע.ק. אמנם ידעה היטב מה עשה נאשם 1, ובעיקר מה לא עשה, ואולם נאשם 1 הבין היטב שב.ע.ק. איננה צריכה את האישור עבור עצמה, לצורך תיוק, ושהיא תידרש להציג אישור זה בפני המזמין, קרי: המכביה. כך העיד פרופ' פרוסטיג, כי מהנדס המוציא אישור מסוג זה צריך להיות מודע לכך שהוא יגיע גם למזמין (עמ' 1916). נאשם 1 הינו מהנדס מנוסה דיו, כדי להבין שאישור מהנדס נדרש גם על־ידי המזמין, שהוא גוף ציבורי, וגם על־ידי המשטרה, כדי להעניק רישיון לקיום האירוע. זאת ועוד: מעדותו של נאשם 3 עולה כי תחילה ניסה נאשם 3 למסור לנאשם 4 את המכתב המקורי ת/א' מיום 22.6.1997, אך נאשם 4 עמד על כך שהמהנדס יאשר כי בדק את הגשר לאחר בנייתו; לכן דרש נאשם 3 מנאשם 1



לבוא ולבדוק את הגשר ביום 2.7.1997, לצורך מתן האישור לארגונית, וכך גם הבהיר לנאשם 1 (עמ' 4043, 4054, 4136-4147). גירסה זו של נאשם 3 תואמת את עדותו של נאשם 4 (עמ' 5010), ואנו נותנים בה אמון. מכאן גם ברור כי אין בסיס לטענת בא"כ נאשם 1 בסיכומיו, לפיה העובדה שנאשם 1 נתן את האישור לאחר השלמת הגשר היא "מקריית לחלוטין": נאשם 1 נדרש לאשר את הגשר לאחר בדיקתו, ולצורך כך הגיע לאתר הבנייה.

א

בעניין זה מן הראוי להביא דברים שנאמרו ב"ת"א (י-ו) 625/91 הנ"ל [50] מפי כבוד השופטת ד' זורנר, לאמור:

ב

"אישור תקינותה של מערכת על ידי מהנדס – גם אם מלכתחילה לא נכללה בדיקת תקינותה בגדר תפקידו – מקים חובת זהירות מושגית ומוחשית כאחד, כלפי כל מי שניתן היה לצפות שיכול הוא להיזק כתוצאה ממעשה האישור...".

ג

חובת הזהירות הרחבה המוטלת על מהנדס המוציא אישור, נקבעה בישראל לראשונה בהח' 106/54 וינטטיין נ' קדימה אגודה שיתופית בע"מ ואח' [12], בעמ' 1338, שם אמר כבוד השופט אגרונט (כתוארו אז), כי אנשים המשמשים בתפקידים מעין ציבוריים, כגון רואי חשבון או מהנדסים, "חייבים חובת זהירות רחבה יותר לגבי הודעות או אישורים שהם נותנים, או מכינים, תוך כדי פעולתם המקצועית, מאשר חייבים אנשים רגילים".

ד

198. ד"ר הנאור הבהיר כי האישור אשר מוציא מתכנן שביצע פיקוח עליון ניתן לגבי איכות הביצוע, ויכולתו של המבנה להעביר את העומסים המתוכננים (עמ' 2259). פרופ' עדין העיד כי מהנדס החורג מן התקן, חייב ליידע את המזמין על כך (עמ' 2449). במקרה זה, לא ציין נאשם 1 באישור שהגשר תוכנן לעומס שהוא מחצית בלבד מהעומס הנדרש על-פי התקן. חמור מכך: נאשם 1 אישר שהגשר תוכנן לעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר, למרות שממכלול הראיות עולה כי הוא העריך כי תסכולתו בפועל של הגשר נמוכה בהרבה, ולכן גם קבע הגבלה של 100 איש, שמשמעותה עומס של 50 ק"ג/מ"ר על כל הגשר. נאשם 1 אמר בחקירתו במשטרה כי הגביל את העלייה לגשר ל-100 איש משום שהמבנה היה "לא בטוח", בהיותו מבנה ארעי (ת/2, בעמ' 10-11). כמו כן אמר הנאשם 1 בחקירתו: "הרי אנחנו ידענו שלעומסים יותר גדולים הגשר הזה לא מתוכנן, אני צריך להקפיד שלא יעבור את המותר"; כאשר נשאל האם "המותר" היה 100 איש, השיב: "כן" (ת/24, בעמ' 29). חרף כך, הוציא נאשם 1 אישור שהאמור בו אינו מרמז כהוא זה על על הפער הגדול שבין העומס הנקוב בו, לבין העומס שהיה בפועל.

ה

ו

ז

199. יתר על-כן: נאשם 1 שירכב לאישור משפט חסר כל משמעות הנדסית, לאמור כי: "החישוב יבוצע בהתאם לקומבינציות הנדרשות בת"י 412". ברם, תקן ישראלי 412

- לעומסים במבנים, איננו חל על גשרים (ראה: המהנדסת רעיה חיזי ממכון התקנים בעמ' 233, פרוסטיג בעמ' 1909 ועדין בעמ' 2523). בסעיף 1.1 לתקן 412 (נ3/23) נאמר: "אין התקן חל לא על גשרים ולא על מבנים ימיים". נאשם 1 הודה שתקן זה איננו קשור לגשרים, וניסה להסביר כי התכוון לציין את צירוף העומסים שהוא הביא בחשבון (רוח, רעידת אדמה, משקל עצמי, משקל אנשים וכו') (עמ' 2595-2596). ואולם בעדותו טען נאשם 1 כי לא מצא צורך להתחשב בתכנון בעומסי רוח ורעידת אדמה (עמ' 2637). אם כך הוא הדבר, לא ברור מדוע היפנה נאשם 1 לקומבינציה הכוללת עומסים, שלדעתו אין להתחשב בהם. אין זו אלא התחכמות של נאשם 1, שנועדה להוליך שולל את המזמין והגורמים הנדרשים לאישור זה, ולהעלים מהם את העובדה החשובה שהגשר תוכנן שלא על-פי התקן. נאשם 4 אכן העיד כי סבר בטעות שת"י 412 הוא התקן החל על גשרים, וכי הגשר נבנה לפי התקן (עמ' 5015-5019).
200. ההפניה לת"י 412, והאישור כי העומס המתוכנן הוא 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 תכניותיו (מילר בעמ' 2331), וכך גם נרשם באישור של נאשם 1. בחקירתו במשטרה אמר נאשם 1 כי משמעות האישור היא "שבנו את הגשר כמו שביקשתי" (ת1/ בעמ' 4). גם הצהרה זו באישור, כי "הביצוע תואם את התוכניות", הינה אחיזת עיניים. ראשית, כפי שבואר לעיל, לא היו לגשר תכניות. שנית, ונאשם 1 הודה בכך, הגשר לא נבנה על-פי תכניותו וחישוביו הסטטיים (עמ' 2783). אפילו המומחה שהעיד מטעם נאשם 1, פרופ' טצה, אמר שהנאשם לא היה צריך להוציא אישור שהגשר תואם את התכניות, כאשר לא היו תכניות לגשר (עמ' 3282).
201. נאשם 1 התרשל בכך שהסכים לתכנן גשר שלא על-פי התקן, והוא הוסיף "חטא על פשע", בכך שקבע מגבלה המורידה את העומס בפועל אף מעבר לעומס הבלתי תקני שתכנן, מבלי שציין זאת באישור ת1/א, ומבלי שנקט אמצעים כלשהם על-מנת להבטיח שמגבלה זו תובא בדרך אחרת לידיעת מארגני הטקס וגורמי הביטחון. נאשם 1 גם לא פירט באישור שנתן את הדרישות שהעלה בעת מתן האישור, בנוכחות נאשם 3, בעניין דריכת הכבלים וביצוע ניסוי העמסה. מן הראיות שהובאו בפנינו עולה בצורה ברורה, כי נאשמים 1, 2 ו-3 היו מודעים לתסכולתו המוגבלת של הגשר, וחששו כי הוא לא יוכל לשאת מספר אנשים התואם את העומס המתוכנן, שהיה, כאמור, מחצית מן העומס הנדרש על-פי התקן. לכן סוכם ביניהם כי לא יעלו על הגשר יותר מ-100 איש. הראיות בעניין זה פורטו לעיל (ראה חלק ראשון, סעיפים 11, 17-18, 28-31 לעיל). בתמציתו של דבר, הוכח כי:
- (א) הסיכום דלעיל נעשה בין נאשם 1 לבין נאשמים 2-3, גם בנוכחותו של איגור זלוטניצקי שעבד אצל נאשם 1, עוד בשלב תכנון הגשר, כאשר עלו ספקות לגבי יכולתו לעמוד בעומס המתוכנן של ק"ג/מ"ר.

(ב) סיכום זה כלל את הבטחתו של נאשם 3 לעמוד ליד הגשר בעת טקס המשלחות, ולפקח שלא יעלו על הגשר יותר מ-100 איש.

(ג) נאשם 1 לא הסתיר בחקירתו במשטרה ובעדותו כי היו לו חששות מפני עלייה של יותר ממאה איש על הגשר, אם כי נתן לכך סיבות שונות שאינן מתיישבות זו עם זו, ובהן: חשש מכוחות דינמיים כתוצאה מקפיצה או הליכה בקצב של הספורטאים; חשש שהביסוס לא יחזיק מעמד; חשש לרעידות של הגשר; חשש הנובע מהיותו של הגשר זמני; חשש מעומס לא מאוזן על הגשר; חשש מאי-סדר על הגשר ועוד.

(ד) קשה להבין מגירסתו של נאשם 1, שבה יש סתירות רבות, אם הניח בתכנון קיומה של הגבלה שכזו ל-100 איש משום שהנאשמים 2-3 אמרו לו כי זה מה שיהיה בפועל, או שמא הוא עצמו קבע הגבלה זו ביוזמתו, משום שחשש שהגשר לא יעמוד בעומס העולה על 100 איש. מדבריו של נאשם 1 עצמו בחקירתו במשטרה עולה כי לאחר שבדק את הגשר ביום 2.7.1997, הוא אישר אותו, תוך מתן הוראה שלא יעלו עליו יותר מ-100 איש (ת1, בעמ' 2). נאשם 1 גם נתן הסברים הנדסיים להגבלה זו, כאמור לעיל. מכאן, שמדובר היה בהגבלה שנאשם 1 קבע כמהנדס, בין אם נאמר לו על ידי הנאשמים 2-3 שלא יעלו על הגשר יותר ממאה איש, ובין אם לאו. כך או כך: אין ספק שנאשם 1 ראה בהגבלה זו נקודה חשובה מבחינתו, ולא לחינם הדגיש כי היה לו "סיכום" עם הנאשמים 2-3 להקפיד שמגבלה זו תישמר.

(ה) הנאשמים 2-3 אמנם הכחישו הן את קיום המגבלה הנ"ל מטעם נאשם 1, והן את טענתו כי אמרו לו שבפועל לא צפויות לעלות על הגשר קבוצות העולות על 100 איש. ואולם בפועל, הוכח שנאשם 3 פעל על-פי הסיכום דלעיל, הנובע ממגבלה זו, ומטעם זה בדיוק עמד ליד הגשר בשעה שעלו עליו המשלחות, ממש עד לרגע בו קרס הגשר. יתר-על-כן: נאשם 3 אמר לשוטר משמר הגבול, ציפין, אשר עמד ליד הגשר, שלא יאפשר להעלות יותר מ-100-150 איש, ואף הסביר לו "שהגשר יכול להחזיק 100-150 איש".

(ו) בפועל, למרות המגבלה דלעיל של 100 איש, כתב נאשם 1 באישור ת1/א' כי הגשר תוכנן לעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר, שמשמעותו היא כ-500 איש (250 X 160 מ"ר = 40,000 ק"ג, המחולקים למשקל ממוצע של אדם שהוא 80 ק"ג).

(ז) הנאשמים 1, 2 ו-3 לא עשו דבר כדי להביא לידיעת הנאשמים 4-5, מארגני הטקס ורשויות אחרות, את דבר קיומה של ההגבלה דלעיל. אברהם יפרח, האחראי על מצעד המשלחות, שאף היה על הגשר בעת האסון, העיד כי לא ניתנה כל הוראה למשלחת האוסטרלית, או בכלל, לגבי הגבלת כמות האנשים שיעלו על הגשר, ולא היה תהליך של ויסות עלייתם על הגשר וספירתם; האנשים שעמדו ליד הגשר רק וידאו שלא יעלו עליו מי שאינם ספורטאים (עמ' 706, 721). כך גם העיד שוטר מג"ב נוריאלי (עמ' 591

333). כך קרה, שבעת עליית המשלחת האוסטרלית על הגשר, הצטופפו מעל ל-100 איש על מחצית הגשר, כאשר שוטר מג"ב ציפין ונאשם 3 אינם מצליחים להשתלט על המשלחת, ולמנוע עלייה של יותר מ-100 איש על הגשר. כך קרס הגשר.

א

202. נאשם 1 טען כי זה נוהג מקובל להגביל את העלייה על גשרים, באופן שהעומס בפועל יפחת מהעומס המתוכנן (עמ' 2677). נאשם 1 גם הגיש תצלומי גשרים בארץ, בהם קיימת הגבלה שכזו על גבי שלט בכניסה לגשר (נ22). נאשם 1 ציין כי גם הצבא התכוון להגביל את העלייה לגשר ביילי שהתכוון לבנות ל-150 איש, למרות שהגשר היה מסוגל לשאת 475 איש (סא"ל אבי ביצור בעמ' 725-727). בסיכומיו מציג בא"כ נאשם 1 הגבלה זו של מרשו, כ"דרישת בטיחות משופרת לעומת דרישת הצבא" (עמ' 95-98). ובכל זאת, נאשם 1 לא סבר כי מישוה זולת ב.ע.ק. צריך לדעת על "דרישת בטיחות" זו. ממכתב הצבא מיום 16.3.1997 (ת92), עולה כי הצבא טרח להדגיש במכתבו את קיומה של ההגבלה דלעיל, ואף נאמר במכתב כי אחד התנאים להקמת הגשר יהיה "התקנת שילוט מתאים המפרט את המגבלות בכניסה לגשר". לעומת זאת, במקרה דנא, נאשם 1 קבע מגבלה של 100 איש על הגשר, מבלי להביאה לידיעת המארגנים והציבור, ומבלי ליצור תנאים לאכיפתה. נאשם 1 הודה כי לא דרש להציב שלט בדבר קיומה של המגבלה דלעיל, וגם לא נקט צעדים להבטיח שהיא תיושם בשטח (עמ' 2959, 2963). כמו כן, לא הייתה לו תשובה לשאלה מדוע לא רשם הגבלה זאת באישור ת1/א' (עמ' 2966). סברתו של נאשם 1 כי נאשם 3 יוכל לווסת את קצב עליית המשלחות על הגשר הייתה חסרת כל בסיס: לנאשם 3 לא היה כל תפקיד או מעמד בטקס הפתיחה, שתוכנן בקפידה לפרטיו (ראה ת78). לכן, הטיל נאשם 3 על שוטר משמר הגבול ציפין את משימת "השיטור" בכניסה לגשר, למרות שהדבר לא היה מתפקידו (ציפין הוצב במקום כדי למנוע מאזרחים לעלות על הגשר: עמ' 263).

ב

ג

ד

ה

203. פרופ' עדין העיד כי מהנדס אשר רוצה להגביל את העומס מעבר למתוכנן, חייב לדאוג לשילוט מתאים, ולהבטיח שהגבלה זו תבוצע, אם כי דברים אלו אינם באים לגרוע במאומה מן החובה לתכנן לפי התקן (עמ' 2431). גם המהנדס של ארגונית, ששון אסיף, אמר בעדותו כי הגבלה שכזאת הייתה בלתי סבירה, הן משום שהיה ברור שלא ניתן לשלוט בכמות האנשים שעלו על הגשר, והן משום שהיה צריך לתכנן את הגשר על-פי התקן, באופן המייתר הגבלה זו; ואולם משנקבעה מגבלה זו, היה על נאשם 1 ליצור את התנאים הדרושים לאכיפתה של הגבלה זו, כמו למשל באמצעות שילוט מתאים (בעמ' 1658-1659, 1660-1663). זאת ועוד: אם תלה נאשם 1 את הסיבה לנכונותו לסטות מהתקן בהבטחתם של הנאשמים 2-3 כי לא יעלו על הגשר יותר מ-100 איש (זה היה אחד ההסברים שנתן בעדותו) – כי אז היה עליו לרשום מגבלה זו באישור שהוציא, וכן ליצור תנאים לאכיפתה.

ו

ז

204. נאשם 1 נשאל בחקירתו במשטרה מה עשה כדי לוודא שלא יעלו על הגשר יותר ממאה איש, והוא השיב, כי סיכם עם נאשם 3, כי האחרון ישמור שלא יעלו על הגשר יותר ממאה איש בבת אחת (ת24/), בעמ' 29-30); לדבריו, נאשם 3 השיב לו בעניין זה: "סמוך עלי" (עמ' 2677). ועוד נשאל נאשם 1 בחקירתו במשטרה מדוע לא הביא הגבלה זו לידיעת הציבור, והוא השיב: "עכשיו אני יותר חכם" (ת2/), בעמ' 2). ואולם נראה כי הסיבה האמיתית לכך שהגבלה הנ"ל לא הובאה לידיעת איש, נובעת מן הסתירה שבין ההגבלה דלעיל, לבין מה שנרשם באישור של נאשם 1, ומה שהתחייבה ב.ע.ק. לבנות עבור ארגונית. ב.ע.ק. התחייבה כלפי ארגונית לבנות גשר על פי התקן, אשר יאפשר מעבר של אלפי ספורטאים תוך זמן קצר, והמגבלה של 100 איש סתרה התחייבות זו. לכן ב.ע.ק. נמנעה מלהביא מגבלה זו לידיעת המזמין. יתכן שזו גם הסיבה לכך שנאשם 3 התחמק תחילה ממתן אישור מהנדס, וניסה להביא את נאשם 4 להסתפק במכתבו של נאשם 1 מיום 22.6.1997, אשר נכתב עוד קודם לבניית הגשר (ת1/א', ללא האישור בכתב ידו של נאשם 1). אשר לנאשם 1, הוא ידע היטב כי קיים פער ממשי ביותר בין התכנון "על הנייר" שהיה לעומס של 250 ק"ג/מ"ר, לבין הביצוע בשטח שהיה לעומס של 50 ק"ג/מ"ר, וכי גם העומס המתוכנן רחוק מלעמוד בדרישות התקן. לכן גם הוא לא העז להביא את קיומה של המגבלה דלעיל לידיעת המזמין, ולהעלותה על הכתב. טענתו של נאשם 1 כי תכנן את הגשר ל875 איש, אך בפועל הגביל אותו ל100 איש – הינה מופרכת ואבסורדית על פניה (עמ' 2958).
205. לאור אשר הוכח במשפט – והדבר חמור בעינינו – עולה כי נאשם 1 העריך לפני קריסת הגשר, ואף בעת מתן האישור, את אשר מצאה ועדת המשנה לאחר הקריסה, דהיינו: שתסבולת הגשר מוגבלת בפועל לכ50 ק"ג/מ"ר, או 100 איש. נאשם 1 שיתף את נאשמים 2-3 בהערכה זו, והם הבינו כי במסגרת אילוץ הזמן, התקציב ומלאי החומרים שעמדו לרשות ב.ע.ק. – לא ניתן היה לבנות גשר שיוכל לשאת יותר מ100 איש. לכן נעשה ניסיון בעת התכנון, על ידי נאשם 1 ונאשמים 2-3 להוריד את העומס המתוכנן ל150 ק"ג/מ"ר; לכן בדק נאשם 1 כבר בעת התכנון תרחישי כשל אפשריים; לכן, ניסו נאשמים 2-3 להרגיע את נאשם 1 בעת התכנון, באומרם כי בפועל לא יעלו על הגשר יותר מ100 איש; ולכן גם קבע נאשם 1 את ההגבלה לפיה לא יעלו על הגשר למעלה מ100 איש, וסיכם עם נאשם 3 לפקח על כך. כאשר נשאל נאשם 1 בחקירתו במשטרה, למחרת יום הקריסה, מדוע נפל הגשר, הוא מנה בין סיבות הכשל האפשריות את העובדה שהיה על הגשר "עומס יתר", כתוצאה מכך שעלו עליו יותר ממאה איש, בהדגישו כי הדבר היה בניגוד למה שהוא הרשה (ת1/), בעמ' 2-3). גם תגובתו הראשונית של נאשם 1, מיד עם היודע דבר האסון, כאשר התקשר אל נאשם 3 והוכיח אותו על כך שאיפשר ליותר מ100 איש לעלות על הגשר – מלמדת שהוא הבין מיד כיצד קרה הדבר שהגשר קרס. מכל אלו עולה כי נאשם 1 העריך, ואף חשש, לפני האסון שעלייתם על הגשר של יותר מ100 איש עלולה לסכן את חייהם. אך הוא שיתף

א בהערכתו זו, וחששו זה, אך ורק את ב.ע.ק. נאשמים 1-3 סמכו על ההגבלה של 100 איש, ולא על התכנון לעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר, שהיה תכנון "על הנייר" בלבד. חרף כך, לא עשו הנאשמים 1, 2 ו-3 דבר כדי למנוע עלייה על הגשר של יותר ממאה איש, והם גם לא נקטו אמצעי זהירות אשר יאכפו את ההגבלה דלעיל בשטח.

ב נאשמים 1, 2 ו-3 ידעו היטב כי ההגבלה של מאה איש איננה מתיישבת עם התחייבויותיהם, ובנסיבות אלה הסתירו מן המארגנים את קיומה של המגבלה דלעיל והתכוונו לוודא בעצמם, במהלך הטקס, שלא יעלו על הגשר למעלה מ-100 איש. אלא שכוונה זו סוכלה בעטיין של הנסיבות, כאשר נאשם 3 ושוטר מג"ב ציפין לא הצליחו להשתלט על המשלחת האוסטרלית, והאסון לא איחר לבוא. לדעתנו, די בנקודה זו, כדי להרשיע את הנאשמים 1, 2 ו-3 בעבירה של גרם מוות ברשלנות, גם בלא קשר לליקויי התכנון והביצוע שהביאו לקריסת הגשר. נאשמים אלו היו ערים לסכנה הגלומה בעלייתם על הגשר של יותר מ-100 איש, אך לא נקטו את האמצעים הדרושים על-מנת למנוע סיטואציה מסוכנת זו. ההחלטה שלא לחשוף את דבר קיומה של המגבלה דלעיל, גבלה בהימור מדעת על חיי אדם. התנהגותם זו של נאשמים 1, 2 ו-3 מהווה קלות ראש, המתקרבת לכדי פזיזות של ממש.

ד 206. במהלך משפט זה חקרנו ודרשנו בצורה יסודית ונרחבת בנושא הסיבות הישירות והעקיפות לכשל הגשר. בסופו של דבר מתברר כי הגשר נפל משום שעלו עליו יותר מ-100 איש, בעוד שתסכולתו בפועל הייתה מוגבלת ל-100 איש, מבלי שנעשה דבר כדי להתריע על הגבלה זו, שהייתה ידועה לנאשמים 1, 2 ו-3, ולאוכפה בשטח. ליקויי התכנון, הביצוע והנהול הרבים שפורטו לעיל, מסבירים כיצד זה קרה שגשר אשר היה אמור להיות מתוכנן לפי התקן, ולהעביר אלפי ספורטאים בתוך זמן קצר, לא היה מסוגל לשאת בעומס הנדרש של יותר מ-100 איש. נאשמים 1, 2 ו-3 נושאים באחריות הכבדה להעלמת תסכולתו האמיתית של הגשר מידיעתם של נאשמים 4-5. נאשמים 4-5 נושאים באחריות לכך שהתירו שימוש בגשר בלתי-בטיחותי, שאיננו מתאים למטרות המתוכננות. גשר שכזה יכול היה להיות מתוכנן ומבוצע בצורה כה רשלנית בנסיבות של היעדר פיקוח ובקרה כלשהם מצד נאשמים 4-5 על מעשיהם של נאשמים 1, 2 ו-3.

ה יש לציין כי רשלנותם של נאשמים 1, 2 ו-3 בנקודה חשובה זו, איננה נזכרת, משום מה, בכתב-האישום, כפי שמציינים בצדק באי-כוח נאשמים 2-3 בסיכומיהם, למרות שהיא עולה מחומר החקירה שהיה בתיק זה. ואולם נקודה זו נדונה בהרחבה והתבררה במלואה במהלך שמיעת הראיות והסיכומים, כאשר ניתנה לכל הנאשמים יותר מאשר הזדמנות סבירה להתגונן בעניינה. לפיכך, נעשה בעניין זה שימוש בסמכותנו על-פי [סעיף 184 לחוק סדר הדין הפלילי](#) [נוסח משולב], ונאשמים 1, 2 ו-3 יורשעו בעבירה של גרם מוות ברשלנות גם בשל רשלנות חמורה זו.

207. נאשם 3 העביר לנאשם 4 אישור לגשר כולו, למרות שידע כי "אין תוכו כבירו", שהרי מי כמוהו ידע שנאשם 1 לא יכול היה לאשר, לגבי הגשר כולו, כי "הביצוע תואם את התוכניות", מן הטעם הפשוט שנאשם 1 לא תכנן את כל חלקי הגשר, ותכניות – לא היו ולא נבראו.

א

נאשם 4 העביר את האישור לנאשם 5, למרות שגם הוא ידע, מעצם בניית המדרך, כי לא היו תכניות לגשר כולו. נאשם 4 אף לא העלה בדעתו, משום מה, להראות את האישור ת/א' למהנדס ששון אסיף, שממילא היה זמין עבור נאשם 4, בהיותו המהנדס שפיקח על המתקנים שבנתה ארגונית באצטדיון; הוא הסכים כי לו היה עושה כן, יתכן שהיה מבין כי מדובר באישור פגום (עמ' 5175). זו אף זו: נאשם 4 גם נמצא מטעה, אף שלא מדעת, בכך שהוסיף לאישור את המילים: "אישור חוזק הגשר".

ב

גם נאשם 5 לא מצא לנכון להציג את האישור בפני גורם מקצועי כלשהו, וכל שטען הוא כי נהג להעביר אישורים מסוג זה למפיק, משה ייני, הנעדר כישורים הנדסיים כלשהם (עמ' 5322). נאשם 5 אף לא שם לב שהאישור, לפי הרשום בו, מופנה לב.ע.ק. – גוף שלדבריו כלל לא היה מוכר לו, ואין האישור מופנה לארגונית, שהייתה הקבלן שבניית הגשר נמסרה לו על-ידי נאשם 5 (עמ' 5332). דבר זה יכול ללמד על תשומת-הלב המועטה שהקדיש נאשם 5 לכל הכרוך בבניית הגשר.

ג

האישור הכוזב שנתן נאשם 1 הכשיר את השימוש בגשר, למרות הפגמים הרבים שנפלו בתכנונו וביצועו. האחריות בעניין זה נופלת בראש ובראשונה על נאשם 1, אך לא רק עליו. הנאשמים 4-5 עבדו ללא כל ייעוץ הנדסי, וללא כל פיקוח ובקרה על מעשיהם של הנאשמים 1, 2 ו-3, אשר גמרו ואמר להקים את הגשר בכל מחיר, תוך התפשרות על תקנים ונוהלי עבודה תקינים, והתעלמות מכללי זהירות אלמנטריים. לו היו הנאשמים 4-5 נעזרים בגורם הנדסי – כפי שהיה עליהם לעשות – היה מתברר להם שלא ניתן להכשיר את השימוש בגשר על סמך האישור ת/א'. המהנדס דן וינד, שהגיש חוות-דעת מומחה מטעם נאשם 5, טען כי אישור לעומס של 250 ק"ג/מ"ר איננו תואם את דרישת ההזמנה שהוציא נאשם 5 ל"מעבר של אלפי ספורטאים בזמן קצר"; אך נאשם 5 לא היה צריך להבחין בכך (וגם לא כל יועץ הנדסי היה מבחין בכך – לטענתו), מה גם שהוא היה רשאי להניח שארגונית תבדוק זאת (128נ/), בעמ' 12 ועמ' 5389, 5458). איננו מקבלים טענה זו, מן הנימוקים שפורטו לעיל, הנותנים בחובתו של נאשם 5 להעסיק גורם הנדסי מקצועי בפרויקט הגשר, גם לצורך בדיקת האישור, ואין לנו ספק שמהנדס מטעם נאשם 5 היה מגלה את הפגמים המהותיים שנפלו באישור, ובכך היה מונע את האסון. זאת ועוד: יש להניח כי לו היה הפרויקט מנוהל בצורה מתוקנת, עם מפקח מטעם המכביה – אישור מאחז עיניים כגון זה לא היה בא לעולם, וגם בכך היה כדי למנוע את האסון.

ד

ה

ו

ז

חלק שלישי רשלנותם של הנאשמים ואחריותם המשפטית לגרימת מוות וחבלה

פרק א : היבטים משפטיים

א

כתב האישום מייחס לכל הנאשמים עבירות של גרימת מוות ברשלנות לפי [סעיף 304 לחוק העונשין](#), תשל"ז 1977-, חבלה ברשלנות לפי [סעיף 341 לחוק העונשין](#), ובנייה ללא היתר לפי [סעיפים 204 ו-208 לחוק התכנון והבניה](#), תשכ"ה 1965-. בנוסף, מואשמים נאשמים 2, 3 ו-4 בעבירה של ביצוע עבודות הנדסה בנאיות בניגוד לחוק, לפי [סעיפים 14 ו-16 לחוק רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות](#), תשכ"ט 1969-. אשר לעבירה לפי חוק רישום קבלנים, זו נדונה על ידינו לעיל – ראה החלק השני, פרק ה(2) להכרעת הדין, ולפיכך נותר לדון בחלק זה בעבירות לפי [חוק התכנון והבניה](#), ובעבירות של גרימת מוות ברשלנות וגרימת חבלה ברשלנות, העומדות במרכזו של כתב האישום.

ב

(1) העבירות על פי [חוק התכנון והבניה](#), תשכ"ה 1965-

ג

1. הנאשמים הועמדו לדין גם בשל בנייה ללא היתר בניגוד [לחוק התכנון והבניה](#) (להלן – החוק), אשר לטענת התביעה חל על הגשר הנדון. לתחולת [חוק התכנון והבניה](#) על הגשר הנדון עשויה להיות השלכה גם על העבירה של גרימת מוות ברשלנות, שכן התעלמות מהוראות שבחוק זה ובתקנות שהותקנו מכוחו, הנוגעות לבטיחות, עלולה להוות נדבך נוסף ברשלנותם של הנאשמים. התביעה ערה לפסיקת בתי המשפט, לפיה פורש האיסור הקבוע [בסעיף 145\(א\)\(2\)](#) לחוק בדבר "הקמתו של בניין" ללא היתר, כמתייחס למבנה קבע, להבדיל ממבנה ארעי. אלא שלדעת באת כוח התביעה, ניתן לעקוף פסיקה זו, תוך הסתמכות על האיסור הקבוע [בסעיף 145\(א\)\(1\)](#), בדבר "התוויתה של דרך" ללא היתר, שכן "דרך" מוגדרת [בסעיף 1](#) לחוק ככוללת "מבני דרך", ואלו כוללים לפי הגדרתם [בסעיף 1](#) לחוק "גשר". טענה זו אין בידינו לקבל: ההיגיון שהביא את בתי המשפט להוציא מתחולת החוק מבנים זמניים, באופן שאין לראות בבנייתם "הקמתו של בניין", חל במידה שווה על "התוויתה של דרך": כשם שבניית מבנה זמני איננה נחשבת כ"הקמתו של בניין", כך אף אין הקמתו של גשר זמני נחשבת כ"התוויתה של דרך".

ד

ה

ו

2. החוק עצמו איננו מתייחס למשך הזמן של המבנה או הגשר המיועד, וההבחנה בין מבנה קבע לבין מבנה זמני התפתחה בפסיקה. השאלה אם "הקמתו של בניין" טעונה היתר על פי החוק, נקבעת על פי מבחן השכל הישר וההיגיון הפשוט של חיי המציאות (ראה: [ע"ג 31/50 מלצקי נ' היועץ המשפטי](#) [13], בעמ' 557; [בג"ץ 3301/90 זקן נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה](#), ירושלים ואח' [14], בעמ' 680). [ב"ע 697/85 גולדשטיין נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה לוד ואח'](#) [15], בעמ' 62, פסק כבוד השופט י' מלץ כי: "כדי שהצבתו של מבנה תהווה 'הקמה', כלשון הסעיף, יש צורך במידה מסוימת של קביעות", כאשר שאלת משך ההצבה תיבחן הן באופן אובייקטיבי והן באופן



א סובייקטיבי, קרי: בהתאם לכוונת הבונה. באותו מקרה נפסק כי הצבתו של מבנה טרומי על הקרקע למשך כמה חודשים טעונה היתר בנייה, מה גם שבאותו מקרה חלפו עד למועד הדיון שנתיים, והמבנה טרם הוסר. המשנה לנשיא, כבוד השופטת מ' בןפורת, התייחסה בדבריה (בעמ' 66) ל"הקמה טריוויאלית לזמן קצר", והוסיפה:

א "נשאלת השאלה, אימתי ניתן לומר, שיש בהצבת המבנה מידה מסוימת של קביעות. כלום הצבה לימים מספר לאו הקמה היא, או שמא נמדדת הקביעות בשבועות, בחודשים או בשנים? לדעתי, מוטב לא להיצמד למבחנים כאלה ולסמוך על שיקול־דעתן של הרשויות, שלא יפתחו בהליכים פליליים על מעשים זמניים, בעיקר אם הם סבירים, ולעתים אף בלתי נמנעים. תיאורטית גרידא (בכפוף לכלל de minimis), כל הצבה של 'בנין' ללא היתר היא אסורה. אך מעשית, אין כלל להעלות על הדעת העמדתו לדין, קל וחומר הרשעתו, של אדם על מעשה אשר כזה."

כמו כן אמרה כבוד השופטת בןפורת, בעמ' 67:

ד "לפי אותו הלך מחשבה, לא יעלה (למשל) על הדעת, שתוגש תביעה פלילית נגד מפעל לייצור מבנים טרומיים הפועל ברישיון, על שום שהציב בחצריו מבנים, כמתבקש מאופי עסקו, ולו גם לתקופה ממושכת. כמו כן, תהיה זו התעמרות באזרח ושימוש לרעה בסמכויות, אם תוגש תביעה פלילית על הצבה דומה במסגרת של תערוכה שנפתחה ברישיון."

ה 3. מבין הדוגמאות שניתנו בפסק־הדין הנ"ל, קרובה יותר לענייננו היא הדוגמה של מבנה קבע המוצב לצורך תערוכה, כאשר ברור כי כבוד השופטת בןפורת, בניגוד לטענת באת־כוח התביעה, לא הגבילה את דבריה למבנים קטני היקף. ההלכה שנקבעה [ב"ע 697/85 הנ"ל](#) [15], אומצה והוחלה גם [ב"ע 5086/97 הנ"ל](#) בן חור ואח' נ' עיריית תל־אביב־יפו ואח' [16], שבו נפסק כי הקמת מאהל וסככות למגורים שהוקמו על מקרקעין פרטיים הייתה טעונה היתר בנייה, שכן המאהל עמד על תלו בעת הדיון כבר קרוב לחודשיים, ולא הייתה כוונה לפנותו בשבועות הקרובים, או אף מעבר לכך. בית־המשפט שם דגש בעניין זה על המבחן הסובייקטיבי, דהיינו כוונת המערערים להישאר במאהל לפרק זמן בלתי ידוע, וסירובם להתחייב על מועד כלשהו להסרת המאהל (עמ' 635). לכן, אין להסיק מפסק־דין זה את אשר מנסה באת־כוח התביעה בסיכומיה להסיק ממנו, כאילו והקמת מבנים זמניים למשך כמה שבועות מחייבת היתר בנייה.

ז 4. ההלכה שנפסקה לעניין "הקמתו של בנין" [ב"ע 697/85 הנ"ל](#) [15], הוחלה על־ידי בית־המשפט העליון גם לעניין [חוק רישוי עסקים](#), תשכ"ח-1968, המגדיר "רוכלות" כגניה ומכירה שלא "בתוך מבנה קבע". כבוד השופט ש' לוי (כתוארו אז), פסק בפסק־דין [ע"ע 371/86 הנ"ל](#) בן זכאי נ' עיריית תל־אביב־יפו [17], בעמ' 306 כי:

"...ישום ההגדרה האמורה מחייב הפעלת מבחן משולב אובייקטיבי וסובייקטיבי, מידה מסוימת של קביעות פיסית וקביעות בזמן המלווה בכוונה המתאימה, תוך התחשבות בטיבם של חומרי הבנייה וגורמים אחרים".

כבוד הנשיא מ' שמגר, אשר נותר בדעת מיעוט בשאלת היותם של הדוכנים מבני קבע, הבהיר (שם, בעמ' 303-304) לגבי טיבו של המבחן לקביעת היותו של המבנה קבוע, כי מדובר במבחן המשלב שני יסודות: האחד פיזי, והאחר נפשי. המבחן הפיזי עניינו ייעודו של המבנה על פי תכונותיו החיצוניות, קרי: "האם המבנה נועד, על פי יסודותיו הארכיטקטוניים והפונקציונאליים, לשמש לאורך ימים". המבחן הנפשי, הבהיר הנשיא שמגר, "מחייב שתהיה למקימי המבנה כוונה, שהמבנה יהיה מבנה של קבע".

בדרך דומה הלך בית המשפט העליון ב**בג"ץ 868/86 טרודלר ואח' נ' ראש המועצה המקומית רמת השרון ואח' [18]**, שגם בו נדונה השאלה בהקשר לרוכלות, וכבוד השופט א' גולדברג פסק כי מבחן הקביעות – שלובים בו יסודות של זמן ומהות, דהיינו: צריכה להיות כוונה מלכתחילה להקים את המבנה שלא לפרק זמן מוגבל, ו"בניתו אינה ניתנת לסתירה במעשה של מה בכך או ברוח מצויה ושאינה מצויה".

5. במקרה דנא, גשר המכביה עמד על תלו במשך שלושה שבועות בלבד, וזה גם היה משך הזמן המתוכנן, דהיינו: הכוונה הברורה של מקימיו הייתה לפרק את הגשר לאחר טקס הפתיחה. כך נכתב בהזמנת העבודה שהוציאה ארגונית לב.ע.ק. (תב/ב), כי התשלום האחרון בסך 20,000 ש"ח ישולם לב.ע.ק. "בגמר הפירוק לאחר המכביה". על פי המבחנים שנקבעו בפסיקה, כמבואר לעיל, לא ניתן לראות בגשר זמני זה "הקמתו של בנין" או "התווית של דרך", הן על פי המבחן האובייקטיבי והן על פי המבחן הסובייקטיבי. גם על פי המבחן הפיזי, נבנה הגשר באופן שניתן יהיה לפרקו בקלות, שכן זו הייתה הכוונה מלכתחילה.

6. התביעה מדגישה בסיכומיה כי **חוק התכנון והבניה** הציב לעצמו גם מטרה של בטיחות, ולא רק מטרות תכנוניות, וכך אכן ניתן ללמוד **מסעיף 61(2)** לחוק, שעל פיו עניינה של תכנית מקומית הינה הבטחת תנאים נאותים גם מבחינת הבטיחות (ראה גם **סעיף 63(4)** ו'**5**) לחוק). כך גם עולה **מתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר)**, תנאיו ואגרות), בהן הושם דגש של ממש על בטיחות הבנייה. **בע"א 273/80, 292 מדינה ואח' נ' כהן ואח' וערעור שכנגד; עמ"ס נ' כהן ואח' [19]**, בעמ' 39 אמר כבוד השופט ג' בך:

"הטעם המונח ביסוד **חוק התכנון והבניה**, תשכ"ה-1965, הוא מניעת בניה ללא פיקוח וסדר. הכוונה היא שאדם הרוצה לבנות יגיש בקשה שתעבור את

המבחן של מהנדסי הוועדה לא רק מבחינת אחוזי הבניה אלא גם מבחינת נקיטת אמצעי הבטיחות הדרושים כדי למנוע נזק לציבור ולבנינים סמוכים."

- א עם זאת, אין בתכלית הבטיחותית של החוק כדי לשנות את ההלכה הבסיסית שבוארה לעיל, לפיה אין החוק חל על מבנים זמניים. אמנם כן, אין זה רצוי כי נושא הקמתם של מבנים זמניים בעלי היקף משמעותי, המיועדים לשימוש הציבור באירועים המוניים, ייוותר ללא כל פיקוח ציבורי, זולת הצורך ברישיון עסק שנתי על פי אישור מהנדס, כפי שקרה בענייננו. ואולם לשם כך דרושה – ולדעתנו אף מחויבת המציאות – התערבות של המחוקק. [חוק התכנון והבניה](#) במתכונתו הנוכחית איננו מתאים למטרה זו, שכן הפעלתו מסורבלת, וכרוכה בהליכי התנגדות ואישור הדורשים זמן ניכר. עוד יש לציין, ככל שמדובר בבטיחות, כי הוועדה לתכנון ולבניה ומהנדס העיר בוחנים לצורך הוצאת היתר אך ורק היבטים תכנוניים, והם אינם בודקים מבחינה הנדסית את תכניות הבניה, אלא נאלצים לסמוך על המהנדס שחתם על הבקשה להיתר (ראה עדויותיהם של מהנדס העיר רמת גן רחמים שרם בעמ' 3521, 3528, 3539, ראש עיריית רמת גן צבי בר בעמ' 3515 וחוות דעתו של המהנדס ישראל דוד, נ120/, בבעמ' 20). אין גם לשכוח כי מבנים מסוגו של גשר המכביה מוקמים לא אחת על קרקע ציבורית, ומן הסתם הם אינם תואמים את תכנית המתאר החלה במקום; לכן לא ניתן לטפל במבנים שכאלו על פי [חוק התכנון והבניה](#), ודרושה לשם כך מסגרת חקיקתית שונה.
- אכן, ממכלול העדויות שהובאו בפנינו עולה כי בעבר לא נתבקש, ואף לא נדרש, היתר בנייה למבנים זמניים לצורך אירועים המוניים מסוג המכביה, כולל גשרי "ביילי" שהוקמו במכביות הקודמות וגשר העץ העומד במקום עד היום, כפי שאישרו בעדותם ראש העיר רמת גן, מר צבי בר, ומהנדס העיר רמת גן, מר רחמים שרם (שרם בעמ' 3320-3319, 3538-3535, המהנדס של ארגונית, ששון אסיף, בעמ' 1645, צבי בר בעמ' 3507, 3514, נאשם 5 בעמ' 5267, המהנדס דן וינד בחוות דעתו נ128/, בעמ' 6-7 גבריאלי לוי בחוות דעתו נ125/, בסעיף 10). לא מיותר לציין כי גם המשטרה לא דרשה במקרה דנא היתר בנייה לצורך הוצאת הרישיון לעריכת טקס הפתיחה במכביה, אלא הסתפקה באישור מהנדס.
- בנסיבות אלה אנו קובעים, כי לא נעברה על ידי מי מהנאשמים שבפנינו עבירה של בנייה ללא היתר בניגוד ל[חוק התכנון והבניה](#), תשכ"ה1965-.
- (2) גרימת מוות ברשלנות לפי [סעיף 304 לחוק העונשין](#)
7. העבירה העיקרית המיוחסת לנאשמים היא גרימת מוות ברשלנות לפי [סעיף 304 לחוק העונשין](#), תשל"ז1977- (להלן – חוק העונשין). האסון נושא כתב האישום אירע ביום 14.7.1997, כאשר כבר היה בתוקף [חוק העונשין](#) בנוסחו החדש, לאור חוק העונשין (תיקון מס' 39) (חלק מקדמי וחלק כללי), תשנ"ד1994-. החוק כולל עתה

**בסעיף 21** הגדרה חדשה של המונח "רשלנות". בעקבות תיקון זה, תוקנה גם העבירה של גרימת מוות ברשלנות **שבסעיף 304** לחוק, וזאת **בחוק העונשין** (תיקון מס' 43) (התאמת דיני העונשין לחלק המקדמי ולחלק הכללי), תשנ"ה-1995. אנו רואים ביסודות שהונחו בתיקון 39 לחוק העונשין את אבן הפינה לניתוח המצב המשפטי דהיום, וזאת תוך ראייה, אבחנה ובחינה של ההיבטים המשפטיים שהיו קיימים טרם התיקון, שהרי תיקון 39 – לא אל חלל משפטי נולד. כפי שיבואר להלן, בהחלט ניתן להסתייע בהלכות שנפסקו לגבי החוק הישן בשאלות שונות הנוגעות לרשלנות; אם כי דבר זה צריך להיעשות בזהירות ובאופן בררני, לאור ההגדרה החדשה של "רשלנות".

8. **סעיף 304** לחוק בנוסחו הישן קבע כדלקמן:

"הגורם שלא בכוונה למותו של אדם מחוסר זהירות או במעשה פזיז או לא אכפתי, שאינם עולים כדי התרשלות פושעת, דינו מאסר 3 שנים".

9. בהתייחס לעבירה של גרימת מוות ברשלנות בנוסחה הישן, אמר השופט ד' לויין **בע"פ 119/93** לורנס נ' מדינת ישראל [20], בעמ' 11 כי: "מזה שנים רבות רווחת ההלכה שיסודות עבירת גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין חופפים למעשה לאלה של עוולת הרשלנות במישור האזרחי כפי שהם באים לידי ביטוי בסעיפים 35 ו-36 לפקודת הנוזיקין (נוסח חדש)". השופט ד' לויין הסביר את החריגה מן הדרישה לכוונה פלילית בהוראה זו, בכך שהיא איננה מבוססת על "מחשבה רעה" מצד העברייני, אלא על היעדר מחשבה, מקום שבו החוק מצפה לקיומה, והוסיף:

"סעיף 304 לחוק העונשין בא להציב סטנדרט מחמיר בכל האמור לקיפוח חיי אדם. היינו, מגמת החקיקה ותכליתה היתה והינה לבוא, להזהיר ולהרתיע מפני אדישות, חוסר איכפתיות וזלזול בחיי אדם".

10. יסודותיה של עוולת הרשלנות, אשר שימשו בעבר בסיס גם לקביעת האחריות הפלילית ברשלנות, נותחו ובוארו בהרחבה בפסק־דין שהוא בבחינת אבן היסוד פרי עטו כבוד השופט א' ברק (כתוארו אז) **בע"א 145/80** הנ"ל [5]. כללים אלו הוחלו גם על העבירה של גרימת מוות ברשלנות (ראה: **ע"פ 385/89**, 3934/90 אבנת ואח' נ' מדינת ישראל [20]; **ע"פ 119/93** הנ"ל [21]; **ע"פ 186/80** יערי ואח' נ' מדינת ישראל [22]; **ד"נ 22/83** מדינת ישראל נ' חדריה [23], בעמ' 294 ו**ע"פ 84/85** ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל [24], בעמ' 148).

**סעיף 35 לפקודת הנוזיקין**, שכותרתו "רשלנות", קובע לאמור:

"עשה אדם מעשה שאדם סביר ונבון לא היה עושה באותן נסיבות או לא עשה מעשה שאדם סביר ונבון היה עושה באותן נסיבות, או שבמשלח־יד פלוני לא השתמש במיומנות, או לא נקט מידת זהירות שאדם סביר ונבון

- א וכשיר לפעול באותו משלח יד היה משתמש או נוקט באותן נסיבות – הרי זו התרשלות. ואם התרשל כאמור ביחס לאדם אחר, שלגביו יש לו באותן נסיבות חובה שלא לנהוג כפי שנהג, הרי זו רשלנות, והגורם ברשלנותו נזק לזולתו עושה עוולה".
- א **סעיף 36 לפקודת הנויקין**, שכותרתו "חובה כלפי כל אדם", קובע:
- ב "החובה האמורה בסעיף 35 מוטלת כלפי כל אדם וכלפי כל בעל נכס, כל אימת שאדם סביר צריך היה באותן נסיבות לראות מראש שהם עלולים במהלכם הרגיל של דברים להיפגע ממעשה או ממחדל המפורשים באותו סעיף".
- ג 11. לאור סעיפים אלו, כפי שפורשו ב"ע"א 145/80 הנ"ל [5], ויושמו בפסקי־הדין שצוטטו לעיל גם לגבי רשלנות פלילית, הרי שעל־מנת להוכיח קיומה של רשלנות נדרשים שלושה יסודות:
- א (1) קיומה של חובת זהירות שחב המזיק לניזוק, הנקבעת על־פי מבחן הצפיות המוגדר **בסעיף 36**;
- ב (2) התרשלות, דהיינו: הפרת חובת הזהירות במעשה או במחדל המהווה סטייה מסטנדרד הזהירות המתחייב;
- ג (3) גרימת נזק כתוצאה מן ההתרשלות, קרי: קשר סיבתי.
- ד חובת הזהירות נבחנת בשני מישורים: חובת זהירות מושגית וחובת זהירות קונקרטית. חובת הזהירות המושגית באה לברר האם בהיבט העקרוני, באופן כללי, קיימת חובת זהירות ביחס לסיכון מסוים. חובה זו נקבעת על־פי מבחן הצפיות, כאשר השאלה היא לא רק אם אדם סביר יכול היה לצפות את התרחשות הנזק (צפיות טכנית), אלא גם אם הוא היה צריך לצפותה (צפיות נורמטיבית); הצפיות הטכנית מוגבלת על־ידי צפיות נורמטיבית, המעוצבת תוך התחשבות בשיקולים של מדיניות משפטית ותוך איזון בין האינטרסים השונים, ושקילת צורכי החברה וערכיה הראויים.
- ה חובת הזהירות הקונקרטית בוחנת את נסיבותיו המיוחדות של המקרה, ואף היא נקבעת על־פי מבחן הצפיות. גם כאן נבחנת הצפיות בשני מישורים: האם יכול היה אדם סביר, בנסיבותיו המיוחדות של המקרה, לצפות את התרחשות הנזק (צפיות טכנית או פיזית); כאשר התשובה על שאלה זו חיובית, נשאלת גם השאלה האם צריך היה אדם סביר לצפות את הנזק, כעניין שבמדיניות (צפיות נורמטיבית), שהרי ישנם סיכונים שהם טבעיים והכרחיים לקיום חיי היום־יום, וחייבים לקחת את קיומם בחשבון. אשר לצפיות הטכנית, הרי שנפסק לא אחת כי אין צורך להוכיח שאדם סביר יכול היה לצפות את

פרטי העניין, ודי להראות שניתן היה לצפות את האירוע "בקווים כלליים בלבד" או את "יסודות ההתרחשויות ועיקריה" (ראה: [ע"פ 119/93 הנ"ל](#) [20], בעמ' 24-26, סעיף 22, וע"פ 2061/90 מרצלי נ' מדינת ישראל, משרד החינוך והתרבות ואח' [25], בעמ' 817).

12. התרשלות הינה היסוד השני של הרשלנות הנזיקית, כפי שהוחלה בדין הישן אף לגבי רשלנות פלילית, והיא מוגדרת [בסעיף 35 לפקודת הנזיקין](#). בעיקרו של דבר, מדובר בהפרת החובה לנקוט אמצעי זהירות סבירים, כאשר לב לבה של הוראה זו הוא מבחן "האדם הסביר"; סטייה מסטנדרד ההתנהגות של "האדם הסביר", בנסיבות המקרה, מהווה התרשלות. גם רמת הזהירות נקבעת על-פי שיקולים של מדיניות משפטית, תוך איזון בין האינטרסים המנוגדים והתחשבות בגודל הסכנה הצפויה. ההלכות לגבי משמעותו של "האדם הסביר" מבוארות [בע"פ 119/93 הנ"ל](#) [20], בעמ' 28-27, סעיף 26, וב"ע [385/89](#), 3934/90 הנ"ל [21], בעמ' 6-7. המבחן לקביעת "האדם הסביר" הוא אובייקטיבי, אך משתרבבים לתוכו שיקולים אינדיווידואליים, שכן על-פי [סעיף 35 לפקודה יש לבחון מה אדם סביר היה עושה "באותן נסיבות"](#).

13. גרימת נזק וקשר סיבתי הם היסוד השלישי של עוולת הרשלנות, ולפיכך גם של עבירת הרשלנות בדין הישן, והדרישה היא שמעשהו של המזיק – הוא זה שגרם לנזק. יסוד זה מערב את הקשר הסיבתי, אשר נבחן הן במישור העובדתי והן במישור המשפטי. נושא זה מבואר בהקשר לעבירות תוצאתיות בספרו של י' קדמי על הדין בפלילים (תשנ"ה) [61], בעמ' 646-654, וביתר פירוט בספרו הנ"ל (תשנ"ד) [60] בעמ' 44 ואילך, והוסבר היטב [בע"פ 119/93 הנ"ל](#) [20] וב"ע [341/82](#) בלקר נ' מדינת ישראל [26], בעמ' 45-48.

מבחן הקשר הסיבתי העובדתי המקובל בפסיקה הוא מבחן ה"סיבה בלעדית אין" (sine que non), כלומר: האם מעשהו של הנאשם או מחדלו היווה, מבחינה פיזית עובדתית, חוליה הכרחית בשרשרת הנסיבתית שהביאה לאירוע התוצאה. שאלה זו נקבעת על-פי מבחן ההיגיון והשכל הישר ועל-פי מבחן הקשר הסיבתי המשפטי.

מבחן הקשר הסיבתי המשפטי עניינו בייחוס האחריות המשפטית לנאשם בשל התוצאה הקטלנית. מבחן זה נקבע באופן אובייקטיבי על-פי הצפיות הסבירה, כלומר: האם אדם סביר, הנמצא בנעלי הנאשם, היה יכול (פיזית), וגם צריך (נורמטיבית), לצפות בקווים כלליים את עצם התרחשות התוצאה ואת הדרך בה התרחשה, להבדיל מהיקפה ומימדיה של התוצאה; אין צורך להוכיח כי הנאשם או המזיק יכול היה לחזות בצורה מדויקת את פרטי האירוע (ראה: [ע"א 2061/90 הנ"ל](#) [25], בעמ' 817). מבחן זה נמצא בזיקה ברורה לשאלה של הפרת חובת הזהירות. מבחנים נוספים אפשריים הם מבחן השכל הישר ומבחן הסיכון, קרי: האם הנזק נופל בתחום הסיכון שהחובה באה למנוע. לצורך קביעת האחריות בנושא הקשר הסיבתי יש להתעלם מ"גורם זר מתערב",

שפעולתו מנתקת את הקשר הסיבתי בין מעשהו של הנאשם לבין הנזק, ובלבד שאדם סביר לא היה יכול וצריך לצפות את קיומו של גורם זה, ולהביאו בחשבון.

14. אשר לדין החדש – קובע [סעיף 304 לחוק העונשין](#) בנוסחו דהיום:

"הגורם ברשלנות למותו של אדם – דינו מאסר 3 שנים".

הוראה זו יש לקרוא יחד עם הוראת [סעיף 21\(א\)](#) לחוק דהיום, המגדירה "רשלנות" כדלקמן:

"רשלנות – אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד –

(1) שלעניין הפרטים הנותרים הייתה לפחות רשלנות כאמור;

(2) שאפשרות גרימת התוצאות לא הייתה בגדר הסיכון הסביר".

[סעיף 18 לחוק דהיום](#), המגדיר את היסוד העובדתי (הפיזי) שבעבירה ("אקטוס ריאוס"), קובע לאמור:

(א) 'פרט', לענין עבירה – המעשה בהתאם להגדרתה, וכן נסיבה או תוצאה שנגרמה על ידי המעשה, מקום שהן נמנות עם הגדרת אותה עבירה.

(ב) 'מעשה' – לרבות מחדל, אם לא נאמר אחרת.

(ג) 'מחדל' – הימנעות מעשייה שהיא חובה לפי כל דין או חוזה".

לענין הגדרת "מחדל" נאמר בספרו הנ"ל של י' קדמי (תשנ"ד) [61] על החוק החדש, בעמ' 29, כי: "הדגש הוא כמובן על כך שמדובר ב'כל' דין ולא דווקא בדין הפלילי...". וכי הוראת [סעיף 18 לחוק החדש](#) איננה משנה את ההלכה הפסוקה, אלא מעגנת אותה בחוק. על פי הדין הישן, ההלכה הייתה כי עבירת מחדל דורשת הפרת "חובת עשה נורמטיבית", שמקורה יכול שיהא גם בחיקוק לבר פלילי, כגון חובת הזהירות הקבועה בעוולת הרשלנות הנזיקית (ראה: י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ד) [61], בעמ' 29-32).

דברים אלו נכונים גם לגבי העבירה של גרימת חבלה ברשלנות לפי [סעיף 341 לחוק העונשין](#), המיוחסת אף היא לנאשמים, אשר מתייחסת לאדם "העושה מעשה שלא כדין, או נמנע מעשות מעשה שחובתו לעשותו... ונגרמה בהם חבלה לאדם..."; גם כאן, די

בהפרת חובת הזהירות המוטלת על אדם מכוח תפקידו (ראה: [ע"9 450/86](#) גילה נ' מדינת ישראל [27], בעמ' 830, וכן י' קדמי בספרו הנ"ל (חלק שני) [61], בעמ' 728-729).

15. על-פי הדין החדש, שלושה הם היסודות העובדתיים של עבירה: (א) הרכיב ההתנהגותי, קרי: המעשה או המחדל המבטאים את ההתנהגות האסורה; (ב) הרכיב הנסיבתי, קרי: הנסיבות החיוניות להתגבשות העבירה; (ג) הרכיב התוצאתי, קרי: התוצאה האסורה שנגרמה על-ידי המעשה או המחדל. הרכיב ההתנהגותי קיים בכל עבירה, בעוד שהרכיב הנסיבתי והרכיב התוצאתי, הנדרש רק בעבירות תוצאתיות, הינם רכיבים הקיימים רק בחלק מן העבירות (וראה: י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 28).

"רשלנות" הינה חלק מן היסוד הנפשי ("מנס ריאה") של העבירה, כפי שעולה מן האמור [בסעיף 19\(1\)](#) לחוק דהיום, הדורש מחשבה פלילית כתנאי לקיומה של עבירה, זולת אם "נקבע בהגדרת העבירה כי רשלנות היא היסוד הנפשי הדרוש להתהוותה". [סעיף 21\(ב\)](#) לחוק קובע כי: "רשלנות יכול שתקבע כיסוד נפשי מספיק רק לעבירה שאיננה מסוג פשע". היסוד הנפשי של רשלנות על-פי [סעיף 21\(א\)](#) לחוק מתבטא בהיעדר מודעות בפועל, קרי: "מודעות בכוח", לאחד מרכיבי היסוד העובדתי של העבירה, היינו, טיב המעשה (הרכיב ההתנהגותי), קיום הנסיבות (הרכיב הנסיבתי), או אפשרות הגרימה לתוצאות המעשה (הרכיב התוצאתי) – מקום ש"אדם מן היישוב" יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע להם. רשלנות לגבי אחד מרכיבי היסוד העובדתי של העבירה, לכל הפחות, היא תנאי המינימום לקיומה של עבירת רשלנות (י' קדמי בספרו הנ"ל [61], בעמ' 41). לצד תנאי בסיסי זה, דורש [סעיף 21\(א\)](#) קיומם של שני תנאים נוספים ומצטברים – תנאי חיובי ותנאי שלילי – דהיינו:

(1) לגבי יתר מרכיבי היסוד העובדתי של העבירה, מתקיים יסוד נפשי שהוא לכל הפחות רשלנות (אם לא מודעות של ממש);

(2) אפשרות גרימת התוצאה (בעבירה תוצאתית) לא הייתה בגדר "הסיכון הסביר", כלומר: סיכון המלווה את אורח החיים, אשר אדם סביר רשאי ליטול אותו.

רשלנות לפי החוק החדש הינה אפוא חלק מן היסוד העובדתי והנפשי כאחד של העבירה, כפי שמבהיר י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 40:

"ההתנהגות כשלעצמה תתאפיין ב'רשלנות', במובן זה, שהיא 'מקומה סיכון' שאדם מן היישוב לא מקים אותו";

ובנוסף:



"רשלנות' מבטאת מצב נפשי שלילי של 'העדר מודעות' כלפי רכיבי היסוד העובדתי שבעבירה – לאמור: לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה של תוצאת המעשה – במקום שבו אדם מן היישוב, בנעליו של העבריין, היה מודע להם".

א

16. מן האמור לעיל עולה כי בעבירה של גרימת מוות ברשלנות על־פי סעיף 304 לחוק בנוסחו החדש, כשהוא נקרא במשולב עם סעיף 21 לחוק זה, היסודות העובדתיים הם מעשה או מחדל רשלני (הרכיב ההתנהגותי), הגורם למותו של אדם (הרכיב התוצאתי), קרי: קשר סיבתי עובדתי ומשפטי בין המעשה או המחדל לבין המוות. היסוד הנפשי של העבירה הוא מודעות בכוח לרכיב התוצאתי של העבירה, קרי: לאפשרות של גרימת המוות, אשר באה לצד מודעות בפועל או בכוח לרכיב ההתנהגותי של העבירה, המתבטא במעשה או במחדל הרשלני שהביאו לתוצאה זו. מודעות בכוח מתקיימת מקום שבו "אדם מן היישוב" יכול היה להיות מודע לפרטי העבירה, בנסיבות העניין בהן פעל הנאשם, ובלבד שהתוצאה איננה בגדר "סיכון סביר" שאין חובה להביאו בחשבון.

ב

ג

17. ניתוח מרכיבי ההגדרה של "רשלנות" על־פי סעיף 21(א) לחוק החדש מלמד שרשלנות, כיסוד נפשי בעבירה, משלבת אמות מידה נורמטיביות הנקבעות באופן אוֹבֵיִקְטִיבִי, יחד עם גורמים סובייקטיביים אינדיווידואליים, הנוגעים לנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם (וראה: מ' גור־אריה "הצעת חוק העונשין" (חלק מקדמי וחלק כללי), תשנ"ב 1992- [65], בעמ' 28-31). קביעת השיקולים הנורמטיביים היא שאלה שבדין, בעוד שהשיקולים הסובייקטיביים הנוגעים לביורר נסיבות העניין מעוררים שאלות שבעובדה. המישור האובייקטיבי שבהגדרה החדשה בא לידי ביטוי בשניים אלו: א) מודעות בכוח, הנבחנת על־פי אמת המידה של "אדם מן היישוב", ולא על־פי מה שהנאשם עצמו היה מודע לו; ב) הוצאת "הסיכון הסביר" ממתחם האחריות, דהיינו: מתן פטור מרשלנות לנאשם אשר נטל סיכון שאדם סביר היה משלים עמו, להבדיל מסיכון שאדם סביר היה צריך, מבחינה נורמטיבית, להביאו בחשבון ולמונעו.

ד

ה

18. אשר למרכיב האובייקטיבי הראשון בהגדרת הרשלנות, דהיינו: מבחן "האדם מן היישוב", נאמר בדברי ההסבר להצעת חוק העונשין (חלק מקדמי וחלק כללי), תשנ"ב 1992-, בעמ' 125, בהתייחס לסעיף 21 להצעת החוק שהיה זהה בנוסחו לסעיף 21 דהיום:

ו

"מוצע לאמץ את המבחן של 'האדם מן היישוב', או האדם הסביר או הממוצע, הנמצא בנסיבות העושה הקונקרטי, ולא קריטריון פרסונאלי של העושה. אין בכך כל גריעה ממהותה של הרשלנות כצורה של יסוד נפשי בעבירה פלילית, שכן מדובר בקנה מידה של יכולת סובייקטיבית לחזות

ז

מראש, אם כי לפי מידת היכולת של האדם מן היישוב, בנסיבות עניינו של עושה העבירה.

א

יש להבהיר כי הרשלנות מתבטאת ביכולת של האדם מן היישוב להיות מודע ולא במודעותו בפועל, בנסיבות הענין, לפרטי היסוד העובדתי שבעבירה, שכן, גם אדם מן היישוב עשוי להיות רשלן ולא להיות מודע לפרטים אלו, חרף יכולתו להיות מודע להם. למעשה הנחה היא כי גם העושה הקונקרטי מחונן ביכולת המנטאלית של אדם מן היישוב, ועל כן נדרש ממנו להתנהג בהתאם".

ב

19. המרכיב האובייקטיבי השני בהגדרת הרשלנות הינו, כאמור, הוצאת ה"סיכון הסביר" מתחום האחריות, כמתחייב מהוראת [סעיף 21\(א\)\(2\)](#) לחוק החדש. מ' גור-אריה, במאמרה הנ"ל [65], בעמ' 29 אומרת:

ג

"ההנחה בהקשר זה היא, כי גם התנהגות מותרת ומועילה לחברה עלולה ליצור סיכונים... המסקנה כי התנהגותו של הנאשם יצרה סיכון בלתי-סביר להתרחשות התוצאה כמוה כמסקנה כי הנאשם לא נקט אמצעי זהירות סבירים כדי למנוע את הסכנה העלולה לנבוע מהתנהגותו, ובכך התרשל. ההערכה לענין זה היא הערכה נורמטיבית המחייבת לשקלל בין התועלת החברתית שבהתנהגות ובין הסכנה הטמונה בהתנהגות זו, בהתחשב בחומרת הסכנה ובמידת ההסתברות של התממשותה".

ד

הביטוי "סיכון בלתי סביר" מופיע גם [בסעיף 20\(א\)\(2\)\(ב\)](#) לחוק החדש, בהקשר של פזיזות. בדברי ההסבר לסעיף 21 להצעת החוק, קיימת הפניה לדברים שנאמרו בדברי ההסבר לגבי [סעיף 20\(א\)\(2\)\(ב\)](#) הנ"ל, לאמור:

ה

"סבירות הסיכון תימדד לפי מידת התאמתה של ההתנהגות שנקט בה העושה לצרכי החיים המקובלים ותועלתה החברתית. הביטוי 'בלתי סביר' אין כוונתו למבחן של האדם הסביר, כלומר, לפי לשון ההצעה, האדם מן היישוב, לעניין קביעת הרשלנות, ואין כוונתו להסתברות גבוהה של הסיכון כשלעצמה...".

ו

"קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61] אומר בהקשר זה על הדין החדש בעמ' 39:

ז

"הדרישה שהסיכון, שנעלם מעיניו של העבריין, בנסיבות שלא היה נעלם מעיניו של האדם מן היישוב, יהיה 'בלתי סביר' – לאמור: סיכון שאסור להשלים עמו ויש להימנע מיצירתו – משקפת את הכלל שלפיו: הסיכון שנעלם מעיני הרשלן הינו סיכון שאדם סביר 'צריך' היה להביאו בחשבון בכוונו את התנהגותו; ואין די בכך שאדם סביר בנעליו היה צופה את קיומו.

- בכך הוכשרה הדרך להמשך יישומה של ההלכה הפסוקה, שהשוותה, בהקשר זה, את העולה של רשלנות לעבירה של גרם נזק ברשלנות, וקבעה את המבחן של התנהגות רשלנית בעבירות שאינן תוצאתיות".
- במילים אחרות: לעניין סבירות הסיכון, יש לבחון לא רק איזה סיכון יכול היה אדם מן היישוב לצפות, אלא גם האם היה עליו, נורמטיבית, לצפות סיכון זה, או שמא רשאי היה ליטול אותו. וכך נאמר אצל, "קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 42 ה"ש 65:
- "המושג 'סיכון סביר' – ו'בלתי סביר', כאמור בסעיף 20(א)(2) (ב) לתיקון – טומן, אפוא, בחובו את הדרישה כי ה'סיכון' יהיה לא רק כזה שאדם מן היישוב היה 'יכול' לצפותו (ועל כן להיות 'מודע' לו), אלא גם כזה שאדם מן היישוב היה 'צריך' לצפותו; ובמקום שלא היה צריך לצפותו – אין זה 'סיכון סביר' שהעדר מודעות כלפיו מהווה רשלנות".
- לאור האמור לעיל, ניתן לומר כי "הסיכון הסביר" הוא אותו סיכון שאורח החיים היום-יומי שלנו מצדיק את נטילתו, ולכן אין בנטילתו עבירה כלל. נאשם לא יורשע בשל אי-נקיטת צעדי זהירות למרות ש"אדם מן היישוב יכול היה", מן ההיבט הטכני, לצפות את התוצאה, אם ייקבע כי מן ההיבט הנורמטיבי הוא לא "צריך" היה לצפות את הסיכון, משום שסיכון זה היה בגדר הסביר. סייג "הסיכון הסביר" עניינו בהערכת סבירותו של הסיכון שיצרה התנהגות הנאשם, וזאת מתקיימת תוך כדי איזון בין התועלת שבהתנהגות לבין הסכנות הצפויות ממנה.
20. המרכיב הסובייקטיבי בהגדרה החדשה בא לידי ביטוי, בראש ובראשונה, בדרישה לבחון את יכולת המודעות בכוח לאור "נסיבות העניין". המבחן האובייקטיבי של "אדם מן היישוב" מהול ומרוכך בדרישה להחילו לאור נסיבות העניין. בית המשפט צריך לשוות לנגד עיניו אדם הבא בנעליו של הנאשם ("קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 40), דהיינו: אדם מסוגו ומעמדו של הנאשם, הפועל בנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם, להבדיל מן הדמות הערטילאית של אדם ממוצע או סביר.
- וידגש: למרות שהחוק החדש מרכז את המבחן האובייקטיבי, תוך קביעת הצורך להתחשב בנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם – הרי שהמחוקק לא נטש את הקונספציה הרואה באדם הממוצע את קנה המידה הנכון להטלת אחריות פלילית בעבירות רשלנות. המבחן היה ונשאר יכולתו של האדם הממוצע לצפות את הסיכון העולה מהתנהגותו, להבדיל מהמבחן האישי, המבוסס על יכולתו של הנאשם עצמו, ועל נתוניו האישיים. המילים "בנסיבות העניין" בהגדרת הרשלנות בחוק החדש, מחייבות להביא בחשבון את הנסיבות הקונקרטיות של האירוע שבהן פעל הנאשם, אך לא את נתוניו האישיים ותכונותיו. לכן נאמר בדברי ההסבר להצעת [חוק העונשין](#) (חלק מקדמי וחלק כללי), לעניין ההגדרה החדשה של רשלנות, כי:

"מוצע לאמץ את המבחן של 'האדם מן היישוב', או האדם הסביר או הממוצע, הנמצא בנסיבות העושה הקונקרטי, ולא קריטריון פרסונאלי של העושה... מדובר בקנה מידה של יכולת סובייקטיבית לחזות מראש, אם כי לפי מידת היכולת של האדם מן היישוב, בנסיבות ענינו של עושה העבירה... למעשה ההנחה היא כי גם העושה הקונקרטי מחונן ביכולת המנטאלית של אדם מן היישוב, ועל כן נדרש ממנו להתנהג בהתאם".

כך אף מבהירה פרופ' גור־אריה, במאמרה הנ"ל [65], בעמ' 30, תוך התייחסות לסעיף 21 להצעת החוק, הזהה [לסעיף 21](#) לחוק דהיום:

"הרשלנות כיסוד נפשי מאופיינת בהצעה באמצעות יכולתו של 'האדם מן היישוב' להיות מודע, ולא בהתחשב ביכולתו האינדיבידואלית של העברין עצמו. במובן זה ההצעה לא יוצרת 'מהפכה' בשיטה הישראלית, אלא משמרת את העמדה המסורתית בשיטות המבוססות על המשפט המקובל האנגלי".

פרופ' גור־אריה אמנם תומכת במאמרה הנ"ל [65] (בעמ' 31) במבחן האישי (המקובל בכמה מדינות באירופה), אשר מאפשר להתחשב בתכונותיו האישיות של הנאשם וביכולתו של הנאשם עצמו לצפות את הסיכון. בגישה עקרונית זו דוגל גם פרופ' מ' קרמניצר במאמרו "על הרשלנות בפלילים – יסוד נפשי, יסוד עובדתי או שניהם גם יחד" [66], בעמ' 88-94). לדעתו, אין מניעה, ואף קיימת חובה, לפי הגדרת הרשלנות החדשה, להתייחס לנסיבות האישיות של העושה, שהן חלק מנסיבות העניין, והדבר אף מתחייב מעקרון האשמה, המוצא כיום ביטוי גם ב**חוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו**, ואשר דורש כי לא יורשע נאשם נטול אשמה. כך גם פסק בית משפט זה ב**בת"פ 9 (ת"א) 3378/93** מדינת ישראל נ' ויינריך [55] (כבוד השופט ז' כספי), כי המילים "בנסיבות העניין" מחילות את "המבחן האישי", המאפשר להתחשב בתכונותיו האישיות של הנאשם ונתוניו האישיים, ולבחון את יכולתו של הנאשם עצמו להיות מודע לסיכון הצומח מהתנהגותו. על דברים אלו חזר כבוד השופט כספי ב**בת"פ 9 (ת"א) 2937/97** מדינת ישראל נ' מרן [56].

ואולם, לא נראה כי זה המבחן אשר אומץ על-ידי המחוקק, כפי שעולה בבירור מדברי ההסבר לחוק ומלשון החוק. כאשר נאמר **בסעיף 21(א)** לחוק "כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע..." – קשה לראות בכך כוונה להתחשב ביכולתו האישית של הנאשם להיות מודע לפרטי העבירה או בתכונותיו האישיות של הנאשם, שכן פירוש שכזה מרוקן מתוכן את המבחן של "אדם מן היישוב". תכונות אישיות ו"אדם מן היישוב" – הם תרתי דסתרי.

21. אמת המידה שנקבעה בחוק החדש היא של "אדם מן היישוב" אשר "יכול" היה לצפות את התרחשות התוצאה – להבדיל מ"צריך" היה (ראה הצעתה של מ' גור-אריה, במאמרה הנ"ל [65], בעמ' 31, כי ייאמר בהצעת החוק "היה צריך ויכול"). עם זאת, לאור הוראת [סעיף 21\(א\)\(2\)](#) לחוק, המצמצמת את חובת הציפיות לסיכון "בלתי סביר" בלבד, הרי ששאלת הציפיות הנורמטיבית תילקח בסופו של דבר בחשבון. נאשם לא יורשע בשל אי־נקיטת צעדי זהירות למרות שיכול היה, מן ההיבט הטכני, לצפות את הנזק, אם ייקבע כי מבחינה נורמטיבית הוא לא היה צריך לצפות את הסיכון, בהיותו סיכון סביר שמוצדק ליטול אותו. ודוק: התנאי של היות הסיכון "בלתי סביר" – כתנאי לאחריות בעבירת רשלנות – הינו תנאי נוסף ומצטבר לתנאי הנוגע ליכולתו של אדם מן היישוב לצפות את התוצאה; השיקולים הנורמטיביים בהקשר ל"סיכון הסביר" באים אפוא לצמצם את אחריותו של הנאשם, ולא להרחיבה.
- חשוב לציין כי הכלל הקבוע בהגדרת הרשלנות שבחוק החדש, הוא כי רשלנות נסבה סביב מה שאדם מן היישוב יכול היה לצפות, ולא סביב מה שלדעת בית המשפט הוא צריך היה לצפות. בכך ניתן לראות ביטוי להינתקות המחוקק מן התפיסה הישנה של "ציפיות סבירה", אשר נקבעה באורח נורמטיבי, ומעבר לתפיסה חדשה המבוססת על יכולת צפיות בפועל של "אדם מן היישוב", המצוי בנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם. המשמעות היא שבית המשפט, בבואו לבחון את הקשר הסיבתי המשפטי, לא יקבע עוד קנה מידה שהוא מעבר ליכולת הציפיה של אדם ממוצע, ולא יטיל אחריות פלילית בגין תוצאה שאדם ממוצע לא יכול היה לצפותה. זהו לכאורה שינוי משמעותי לעומת הדין הישן, שבו היה בית המשפט יוצק תוכן נורמטיבי הן בנושא היקף חובת הזהירות והן בנושא הקשר הסיבתי המשפטי, מתוך הגישה שמתפקידו לחנך ולעצב ערכים ראויים בחברה, באמצעות איזון אינטרסים וקביעת סטנדרטים רצויים של סבירות (ראה: [ע"ג 119/93](#) הנ"ל [20], בעמ' 15, והפסיקה המאוזכרת שם, ובעיקר [ע"ג 385/89](#), [ע"ג 3934/90](#) הנ"ל [21], בעמ' 7-6, [ע"ג 482/83](#) מדינת ישראל נ' טעיד [28], בעמ' 539, 546, ומאמרו הנ"ל של מ' קרמניצר [66], בעמ' 89-94).
- עם זאת, יש לזכור כי בית המשפט העליון הדגיש לא אחת על־פי הדין הישן כי: "הכלל הוא שבמקום שהנזק הוא צפוי (כענין פיסיו) חובה לצפותו (כענין נורמטיבי), אלא אם כן קיימים שיקולים מיוחדים, המצדיקים צמצום החובה או שלילתה חרף יכולת הצפיה" ([ע"א 2061/90](#) הנ"ל [25], והפסיקה המאוזכרת שם). כלל זה צריך לחול, מקל וחומר, כאשר ה"נזק" בו מדובר הוא מותו של אדם, והוא אף מתיישב עם הגדרת הרשלנות שבחוק החדש. על־פי [סעיף 21](#) לחוק דהיום, די בכך שיוכח כי "אדם מן היישוב", הפועל בנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם, יכול היה להיות מודע לקיום הנסיבות שהביאו לגרימת המוות, קרי: לצפותן, כדי שתוטל על הנאשם אחריות פלילית בגין מעשהו או מחדלו שגרם למוות. הכלל היה ונשאר כי כאשר אדם ממוצע יכול

לצפות שייגרם מוות כתוצאה מן ההתנהגות של הנאשם, מוטלת עליו החובה לנקוט אמצעים למנוע זאת, אלא אם כן מדובר ב"סיכון סביר" (סעיף 21(א)(2)). לא מיותר להזכיר בהקשר זה את התכלית החקיקתית של סעיף 304 לחוק העונשין, דהיינו: להציב סטנדרטים קפדניים, אשר ימנעו קיפוח חיי אדם בשל אדישות, חוסר אכפתיות וזלזול בחיי אדם (ע"פ 119/93 הנ"ל [20], בעמ' 11).

22. ביטוי נוסף ומשמעותי בחוק החדש למגמה של "ריכוך" המבחן האובייקטיבי הינו זניחת הביטוי הישן "האדם הסביר" לטובת הביטוי החדש "אדם מן היישוב". אמנם כן, מדברי ההסבר להצעת החוק, בקטע המצוטט לעיל, עולה, לכאורה, כי בעיני המחוקק לא הייתה הבחנה בין "אדם מן היישוב" לבין "האדם הסביר" (נאמר שם: "מוצע לאמץ את המבחן של 'האדם מן היישוב', או האדם הסביר או הממוצע"). כך גם ניתן אולי להבין מדברי חבר הכנסת דן מרידור, אשר הציג את הצעת החוק מטעם ועדת החוקה, חוק ומשפט בעת הקריאה השנייה והשלישית בה נתקבל החוק (ד"כ (תשנ"ד) 9826, 9822), בהתייחסו לסעיף 21 להצעה (שהיה זהה לסעיף 21 דהיום), באומרו:

"בחרנו כאן בהגדרה אובייקטיבית. הביטוי שבחרנו הוא 'אדם מן היישוב'. הביטוי המקובל עד לאחרונה הוא 'האדם הסביר'. אנחנו בחרנו בביטוי עברי שנראה לנו נכון יותר, בלי שהוא משנה את מהות הענין ביסודו: אדם מן היישוב."

החוק החדש מבוסס על הצעתם של פרופ' ש"ז פלר ופרופ' מ' קרמניצר, כפי שנאמר בעמ' 114 לדברי ההסבר להצעת החוק. לכן מעניין לציין, בהקשר לביטוי "אדם מן היישוב", כי בספרו של ש"ז פלר יסודות בדיני עונשין [62], בעמ' 622, נאמרים דברים מהם עולה כי אין הבדל ממשי בין ביטוי זה לבין המונח "האדם הסביר", כפי שהתפרש בפסיקה; ואלו הדברים:

"קנה מידה זה הוא פוטנציאל והכושר של 'האדם הסביר' או 'האדם מן היישוב' או 'האדם הרגיל' או 'האדם בר הדעת' – שהם כינויים נרדפים שנועדו ליתן ביטוי לדגם אבסטרקטי של אדם בעל פוטנציאל אינטלקטואלי וכושר תפיסה ממוצע, אשר במקום העושה, ותוך דאגה ראויה להיות שומר חוק, עשוי להיות מודע לכל רכיבי היסוד העובדתי שבעבירה שנעברה ע"י העושה."

ברוח דעה זו, נאמר בת"פ (י-י) 9/1265/95, 3020 מדינת ישראל נ' פלוני [51], מפי כבוד השופט מ' גל, כי מדובר בשינוי של טרמינולוגיה בלבד, ולא בשינוי מהותי. דעה דומה מובעת במאמרה הנ"ל של מ' גור-אריה [65], בעמ' 30, הסבורה כי ככל שהדבר מתייחס לביטוי "אדם מן היישוב", אין הצעת החוק (דאז) יוצרת "מהפכה" בשיטה הישראלית, אלא משמרת את העמדה הקודמת המבוססת על המשפט האנגלי.

23. לעומת זאת, פרופ' מ' קרמניצר, במאמרו הנ"ל [65], סבור כי יש בביטוי "אדם מן היישוב" בכדי ללמד על שינוי שחל, והוא מדגיש, בעמ' 94, כי: "...נאמר 'אדם מן היישוב' ולא 'האדם הסביר' – ללמדך שמדובר באדם הישראלי המציאותי, ולא ביצירה פיקטיבית". דעה דומה של י' קדמי מובעת בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 40 ה"ש 59, כדלקמן:
- א
- ב "נראה כי 'אדם מן היישוב' נבדל מן 'האדם הסביר' בכך, שהוא מבטא את האדם הממוצע בפועל; להבדיל – מן הדמות הערטילאית, שנוצרה עם התפתחות הפסיקה, של אדם נורמטיבי רצוי".
- ב
- ג י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 43 של נאמר כי: "אין המדובר באמת המידה האובייקטיבית של 'האדם הסביר'; אלא בוו של 'האדם מן היישוב', שהיא אמת מידה 'כללית' להבדיל מאובייקטיבית"; ושם ה"ש 72 נאמר: "נראה כי קנה המידה של 'אדם מן היישוב' מדבר באדם הממוצע – קרי: 'המצוי' – החי עמנו, להבדיל מקנה מידה אובייקטיבי של אדם 'רצוי'".
- ג
- ד דעה דומה מובעת על ידי כבוד השופט ד"ר ע' אור בספרו אשמה, פזיזות ורשלנות במשפט הפלילי [63], בעמ' 262, דהיינו: "בעוד שהביטוי 'סביר' הוא ביטוי נורמטיבי מובהק הדורש התערבות והערכה של בית המשפט, הביטוי 'מן היישוב' מתייחס לאדם המבטא מודל טיפוסי סטטיסטי של הקיים והמצוי בחברה...".
- ד
- ה זאת ועוד: הפסיקה שקדמה לתיקון החוק הבחינה בפירוש בין הביטוי "אדם מן היישוב" לבין הביטוי "האדם הסביר", כך שיקשה לטעון כי שני אלו היינו הך הם. [בע"פ 385/89, 3934/90 הנ"ל \[21\]](#), בעמ' 7, אמר כבוד השופט ד' לוי כי הדעה המקובלת בעניין מסוכמת בספרם של י' לוי, א' לדרמן עיקרים באחריות פלילית [64], בעמ' 513, לאמור:
- ה
- ו "מידת סבירותו של האדם מן היישוב חדלה מלהימדד על יסוד תכונותיו וקווי האופי של האדם הממוצע. תחת זאת היא הוכרעה, במקרים רבים, על סמך ידיעותיהם הכלליות של השופטים וניסיון חיים מאידך גיסא, ועל בסיס דרישות החברה מאדם שקול וזהיר מאידך גיסא. יתרה על זאת, לעתים הפכו מונחים אלה להיות מכשיר להבעת דיעות בנושא דרכי החשיבה ורמות הזהירות הרצויות בחברה, בהתאם להשקפות היושבים בדין, תוך הכרה כי תקני ההתנהגות שנדרשו, ואשר הוגדרו כנסיבות העניין כסבירים, חמורים בדרישותיהם מאלו שעליהם אמון האדם הממוצע".
- ו
- ז לאור דברים אלו ניתח כבוד השופט ד' לוי את חובת הזהירות במקרה שלפניו (על-פי הדין הישן), באומרו כי: "אין עלינו לבחון אם אדם רגיל מן היישוב היה צופה" את הנזק שנגרם, אלא: "עלינו לבחון אם האדם הסביר היה צופה נזק זה".
- ז

נמצא, כאמור, כי הדעות חלוקות בין הנוטים לראות בתיקון האמור זניחת הביטוי הישן "האדם הסביר" לטובת "אדם מן היישוב", ורואים בכך שינוי מהותי, לבין אלו הרואים במונחים אלה ביטויים נרדפים, ולטענתם התיקון שימר את המצב שהיה. לדעתנו, אין לומר כי "אדם מן היישוב" ו"אדם סביר" – חד הם, ואין לומר כי ההבחנה היא סמנטית בלבד; ההבחנה היא מהותית. אביו מולידו של "האדם הסביר" הוא יציר כפיה של הפסיקה, שפיתחה את המושג "אדם מן היישוב", עד שהגיעה אל "האדם הסביר". שהרי זה האחרון הינו אדם נורמטיבי רצוי, שהוא דמות ערטילאית אשר נוצרה בהליך הילכתי, בעוד ש"אדם מן היישוב" הוא האדם הרגיל והממוצע בפועל, הלכה למעשה. מן ה"למעשה" צמחה ההלכה, ועתה מחזירנו תיקון 39 אל המהות, היינו הלכה למעשה.

24. מכל האמור לעיל עולה כי קיימת אי־בהירות בשאלה האם, ובאיזו מידה, ימשיכו לחול ההלכות שנפסקו לגבי עבירות הרשלנות לפי הדין הישן. י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61], בעמ' 42 נאמר לגבי היקף חובת הזהירות על־פי החוק החדש:

"נראה, כי המשמעות המעשית של קביעת 'יכולת־צפיית־הסיכון' של האדם מן היישוב ושל היותו של סיכון זה 'סיכון־בלתי־סביר', כאמת מידה וכתנאי לשכלולה של עבירה של רשלנות – היא אימוצה של תורת ה'התרשלות' כפי שפותחה בהלכה הפסוקה שקדמה לתיקון".

דעה שונה מובעת בהערת אגב של כבוד השופט א' גולדברג בע"פ 4188/93, 5235 לוי ואח' נ' מדינת ישראל [29], שאמר בעמ' 553:

"מזה שנים רבות רווחת ההלכה שיסודות עבירת גרם מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, זהות ליסודותיה של עוולת הרשלנות, הקבועה בסעיף 35 ו361 לפקודת הנזיקין. הלכה זו... לא נראית למבקרים רבים... ברוח הביקורת אף שונתה הגדרת הרשלנות כאמור בסעיף 21 לחוק העונשין (תיקון מספר 39) (חלק מקדמי וחלק כללי), התשנ"ד1994-".

כבוד השופט מ' גל הביע דעתו בת"פ 9 (י-ם) 1265/95, 3020 הנ"ל [51], כי עבירת הרשלנות על־פי החוק החדש רחבה, וכנראה גם מחמירה עם הנאשם, יותר מקודמתה, וכי היא אף רחבה יותר מעוולת הרשלנות, שכן בפלילים אין עוד צורך לבחון קיומה של חובת זהירות מושגית, אלא רק חובת זהירות קונקרטית.

נראית לנו דעתו של פרופ' קרמניצר, במאמרו הנ"ל [65], בעמ' 85 ו96, המציע כי חובות הזהירות הנזיקיות ישמשו אך ורק כמקור השראה לרשלנות הפלילית, ואין לאמץ הלכות נזיקיות בתחום הרשלנות באופן אוטומטי. כך אף סבר בית־משפט זה (כבוד השופט ז' כספי) בת"פ (ת"א) 3378/93 הנ"ל [55], ובת"פ (ת"א) 2939/97 הנ"ל [55]. בספרו



הנ"ל של כבוד השופט ד"ר ע' אזר [63], בעמ' 402, נאמר כי המודל האזרחי של הרשלנות עבר מן העולם עם תיקונו של [חוק העונשין](#), אם כי לדעת המחבר אין מדובר בשינוי משמעותי לעומת הדין הישן. אכן, אין מנוס כיום מלבחון מחדש את תחולת ההלכות הישנות בנושא הרשלנות, בבואנו לפרש וליישם את הגדרת הרשלנות שבחוק החדש.

25. נסכם ונאמר, כי נראה לנו שהמחוקק הכניס שינוי של ממש בהגדרה הפלילית של רשלנות בחוק החדש, כשהמגמה היא להקל עם הנאשם, וקיימות לכך כמה אינדיקציות ברורות בחוק. זניחת הביטוי "האדם הסביר" לטובת הביטוי "אדם מן היישוב" איננה מקרית, וסביר להניח שהיא נעשתה בשים לב להבדל המהותי בין השניים, כפי שבואר לעיל [ב"ע 385/89 ג' 9](#), 3934/90 הנ"ל [21]. נראה אפוא, שהמחוקק העדיף את מבחן האדם הממוצע על פני מבחן האדם "הרצוי", אם כי – חשוב להדגיש – המבחן שנקבע ("אדם מן היישוב") הוא עדיין אובייקטיבי בעיקרו, כפוף לצורך לבחון "בנסיבות העניין". במובן זה מקל החוק החדש עם הנאשם בעבירות רשלנות.

הגישה החדשה של החוק כלפי עבירת הרשלנות באה לידי ביטוי גם בקביעת יסוד נפשי לעבירת הרשלנות, ובהוראת [סעיף 19](#) לחוק הרואה באחריות פלילית המבוססת על רשלנות – חריג, לאור הדרישה הבסיסית של מחשבה פלילית לצורך קיום עבירה. כך גם נקבע בהוראת [סעיף 21\(ב\)](#) לחוק כי רשלנות תיקבע כיסוד נפשי מספיק רק לעבירה שאיננה פשע. אם נצרף כל אלו לזניחת הביטוי "האדם הסביר", על כל המשתמע מכך, כמבואר לעיל, נגיע למסקנה שלא לריק בחר המחוקק להכניס הגדרה חדשה ועצמאית לעבירת הרשלנות. מותר להניח שהדבר מבטא הסכמה מסוימת עם הביקורת הרבה שנמתחה על ההלכה הישנה, אשר התייחסה באופן שווה לעבירת הרשלנות ולעוולת הרשלנות (ראה דברי כבוד השופט א' גולדברג [ב"ע 4188/93 ג' 9](#), 5235 הנ"ל [29], ומאמרי הביקורת המצוטטים שם, וכן דברי כבוד השופט מ' גל בת"פ (י-ם) 1265/95, 3020 הנ"ל [51] בעניין זה). במאמרו הנ"ל [65] של מ' קרמניצר, בעמ' 75 נאמר:

"הטלת אחריות בפלילים היא בעלת משמעות חמורה יותר מהטלת אחריות בנזיקין: היא עשויה להיות כרוכה בשלילת חירות ויש בה יסוד סטיגמטי ומשמעות של הקלנה. מה שעשוי להצדיק הטלת חבות בנזיקין, עשוי שלא להספיק כדי לייסד אחריות בפלילים... גם טיבה של הרשלנות עשוי להיות שונה בשני התחומים, כאשר בתחום העונשי הרשלנות עשויה להיות צרה יותר ו'תובענית' יותר מאשר בנזיקין..."

פרופ' קרמניצר מבקר (בעמ' 74-76) את ההלכה הישנה, אשר השוותה בין עוולת הרשלנות לעבירת הרשלנות, שכן היא עלולה להביא להרשעתו של אדם בלא יסוד נפשי

של אשם. דומה שהמחוקק אימץ עקרונית גישה זו, אם כי הוא לא הלך עמה עד כדי קביעת מבחן אינדיווידואלי של רשלנות (כפי שהציע פרופ' קרמניצר, במאמרו הנ"ל [66]).

26. לאור כל האמור לעיל, יש לפרש את העבירה של גרימת מוות ברשלנות שבחוק החדש תוך הסתייעות בהלכות קודמות – ככל שהן מתיישבות עם העקרונות הקבועים בחוק החדש, ויכולות לתרום ליישומן. במסגרת זו, יש מקום לבחון את ההלכות הבאות הרלוונטיות לענייננו, ואשר נפסקו בעבר לגבי הרשלנות הפלילית:

(א) רשלנות תורמת של הקורבן, או של אדם אחר, איננה מעלה ואיננה מורידה לעניין האחריות הפלילית, אם כי היא עשויה להיות רלוונטית לגבי העונש (ראה: ע"פ 119/93 הנ"ל [20], בעמ' 38-37; ע"פ 478/72 פנקס נ' מדינת ישראל [30], בעמ' 625; ע"פ 402/75 אלגביש נ' מדינת ישראל [31], בעמ' 573-572; ע"פ 4188/93, 5235 הנ"ל [29], בעמ' 556-555). בהלכה זו לא יחול שינוי, לאור הוראת סעיף 309(5) לחוק העונשין, הקובעת כי אדם ייחשב כגורם למותו של אחר אף אם "מעשהו או מחדלו לא היה הגורם התכוף ולא היה הגורם היחיד למותו של האחר", וזאת גם אם "מעשהו או מחדלו לא היה גורם מוות, אילולא נצטרף עמו מעשה או מחדל של האדם שנהרג או של אדם אחר". הכלל הוא, לפיכך, כי:

"התערבותו של גורם זר, המשתלב לתוך מעשה הרשלנות המקורי או באחריו, ואשר נוטל חלק ביצירת הנזק, אין בה כשלעצמה כדי לפטור את גורם הנזק הראשוני מן האחריות" (הנשיא שמגר בע"פ 402/75 הנ"ל [31], בעמ' 574, אושר בע"פ 482/83 הנ"ל [28], בעמ' 538, וע"פ 4188/93, 5235 הנ"ל [29], בעמ' 556-555).

בע"פ 418/77 ברדריאן נ' מדינת ישראל [32] פסק הנשיא שמגר (בעמ' 9-5), לאור הוראת סעיף 309(5) לחוק העונשין, כי:

"יכולות על כן להצטרף זו לזו שתיים או יותר סיבות עצמאיות למותו של פלוני וכל אדם אשר הוא יוצרה של אחת מאלו, נושא באחריות הפלילית לגרימת המוות".

כבוד הנשיא שמגר ציטט ממאמרו של המלומד האנגלי גלנוויל ויליאמס, כשהוא מסכים עמו כי חיפוש אחר סיבה יחידה לאירוע הוא בדרך-כלל משום משגה, שכן לכל אירוע יש כמה סיבות. לכן, הבהיר הנשיא שמגר: "לענין האחריות לגרימת המוות די בכך שהמעשה או המחדל גרמו להחשה כלשהי של התהליך של התקרבות המוות"; וכן אמר:

"אין הכרח שמעשהו של עבריין פלוני יהיה בגדר הגורם היחיד והבלעדי, אולם אם המעשה הוא קל ערך, היינו אם תרומת מעשהו של פלוני זעירה, יתעלמו ממנו על יסוד העיקרון של de minimis".

א

בע"פ 482/83 הנ"ל [28] אמר כבוד השופט בייסקי, בעמ' 544:

"מבחינת היקף הסיכון, הרי מי שיצר במעשהו הרשלני מצב מסוכן, שהוא בבחינת הכשרת הקרקע לרשלנותו של השני, אשר בעיקבותיה התהוותה התאונה, יצר בכך מצב מסוכן נמשך, ורשלנותו נמשכת עד לאירוע התאונה ממש".

ב

בע"פ 84/85 הנ"ל [24], שבו אירעה התאונה הקטלנית בשל תקר בגלגל שהתפוצץ, והנאשם נסע במהירות גבוהה, אמרה כבוד השופטת נתניהו, בעמ' 155-156:

"מבחינת הקשר הסיבתי בין האירוע לבין התוצאה, חברו כאן שני גורמים בלתי תלויים זה בזה, שכל אחד מהם הוא גורם בלעדי־אין לתאונה, וכל אחד מהם לא היה גורם לתאונה לבדו, אלמלא הצטרף אליו גם הגורם השני. המהירות המופרזת היא שהכשירה את הקרקע ויצרה את הרקע לקרות התאונה... משנקבע כי התנהגות המערער הייתה אחד הגורמים לתאונה, נתקיים בה הקשר הסיבתי העובדתי, ואין זה משנה שהתנהגותו הייתה רק אחד הגורמים, כל עוד היה גורם הכרחי, שבלעדיו לא הייתה התאונה קורית".

ג

ד

בע"פ 341/82 הנ"ל [26], בעמ' 46, אמרה כבוד השופטת ט' שטרסברג־כהן כי כאשר יותר מגורם אחד הביא לתוצאה הקטלנית, השאלה שיש להציב היא האם לולא מעשהו של הגורם השני, הייתה מתרחשת התוצאה בעקבות מעשהו של הגורם הראשון; שאם התשובה לכך חיובית – קיים קשר סיבתי בין מעשהו של הגורם הראשון והתוצאה. כבוד השופטת שטרסברג־כהן הבהירה, גם לאור הוראת סעיף 309 לחוק העונשין, כי מעשהו של הנאשם אינו חייב להיות הסיבה היחידה, או אפילו המהותית, למוות, אלא שעליה להיות אחת הסיבות לכך, שהיא יותר מאשר מינימלית.

ה

ו

כך גם פסק כבוד השופט ד' לוין בע"פ 4188/93, 5235 הנ"ל [29] (בעמ' 555-556), לאור הוראת סעיף 309(5) לחוק העונשין, כי לצורך ביסוס הזיקה הסיבתית די בכך שמעשהו של הנאשם, כשהוא מצטבר למעשיהם של שאר הנאשמים, תרם לתוצאה הקטלנית; אין זו שותפות לרשלנות, אלא שמעשיו של הנאשם היו בבחינת "יצירת התנאים ההכרחיים, באופן עצמאי ונפרד, להשלמת התנהגותו של האחר".

ז

עם זאת, נפסק כי מעשה מכוון (כגון: התאבדות), פזיזות, אדישות או אי־אכפתיות, ואף רשלנות בדרגה גבוהה (gross negligence) של הקורבן או אדם אחר, המצטרפים

אל רשלנותו של הנאשם, עשויים לנתק את שרשרת הקשר הסיבתי בין מעשהו של הנאשם לבין התוצאה – אך זאת בתנאי שאדם סביר לא היה יכול, ואף לא היה צריך, לצפותם (ראה: [ע"פ 478/72 הנ"ל](#) [30], בעמ' 626-625; [ע"פ 119/93 הנ"ל](#) [20], בעמ' 38-37; [ע"פ 402/75 הנ"ל](#) [31], בעמ' 576-574 ו-[ע"פ 116/89 הנ"ל](#) אודל נ' מדינת ישראל [33], בעמ' 284). [ע"פ 482/83 הנ"ל](#) [28], בעמ' 538, סיכם הנשיא מ' שמגר את ההלכה בעניין, באומרו:

ב "מעשה רשלנות, ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן־דהוא אחר, אין בו, כשלעצמו, בשל חומרתו, כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות כאמור..."

(כן ראה דעתם של כבוד השופטת מ' בן־פורת, בעמ' 541, וכבוד השופט מ' בייסקי, בעמ' 545).

ג ועוד לעניין "גורם זר מתערב": בע"א 84/85 הנ"ל [23], בעמ' 157-156, אמרה כבוד השופטת ש' נתניהו את הדברים הבאים:

ד "כאשר חובת הזהירות נועדה למנוע את הנזק העלול להגרם כתוצאה מאירוע או מסוג אירועים מסויים... דווקא אז, בקרות אותו אירוע שרואים בו גורם זר מתערב, רואים וממשיכים לראות במי שמפר אותה חובת זהירות ואותה נורמת התנהגות את האחראי לנזק, אחרת תתרוקן החובה מתוכנה (ראה דברי מ"מ הנשיא זוסמן בע"א 704/71 הנ"ל, בעמ' 749-748)".

ה בהגדרת הרשלנות בחוק החדש אין דבר המחייב סטייה מן הכללים המפורטים לעיל בנושא הקשר הסיבתי ו"גורם זר מתערב". ואולם, קנה המידה יהיה מעתה יכולת הצפיות של "אדם מן היישוב", ולא ה"אדם הסביר", ולא תהיה עוד קביעה נורמטיבית של בית המשפט כי הנאשם היה צריך לצפות את הנזק – מקום שאדם ממוצע, הפועל בנסיבות המסוימות בהן פעל הנאשם, לא היה יכול לחזותו מראש. כפוף לשינויים אלו, הרי כאשר "אדם מן היישוב" יכול, בנסיבות העניין, להיות מודע לאפשרות גרימת המוות לקורבן כתוצאה מרשלנותו הוא, המשתלבת ברשלנותו של אחר – תהא רשלנותו של אותו אחר חמורה ככל שתהא – קמה אחריותו למנוע את התוצאה הקטלנית. זו התוצאה העולה במשולב מסעיפים [21, 304 ו-309 לחוק העונשין](#) בנוסחו הדין.

ו (ב) ההלכה היא, כאמור, שאין צורך לצפות את דרך התרחשות התוצאה בצורה מדויקת, לכל פרטיה, אלא די בכך שניתן היה לצפות את עיקריה בקווים כלליים. בספרם הנ"ל [64] של לוי ולדרמן, נאמר בעמ' 340-341 כדלקמן:

"ככלל, אופן התרחשות שונה של תוצאה צפויה כשלעצמה, אין בכוחו לנתק את הקשר הסיבתי בין ההתנהגות לאותה תוצאה. לפיכך, הורשע

הנאשם בפרשת אושה (ע"פ 178/65 אושה נ' היוהמ"ש, פ"ד יט (3) 154) ברצח אשתו, הגם שזו לא נפטרה מהמהלומות שספגה מידו, כי אם מדלקת ריאות שבה נתקפה בשכבה חסרת הכרה בעקבות הכאתה...".

א

בע"א 935/95 ר' משה, קטינה ואח' נ' קליפורד ואח' [34], הובהרה ההלכה דלעיל לגבי עוולת הרשלנות, וצוטטו דברי כבוד השופט (כתוארו אז) א' ברק בע"א 576/81 בן שמעון נ' ברדה ואח' [35], בעמ' 8-9, לאמור:

"הלכה פסוקה היא כי לענין מהותה של הצפיות הנדרשת, חבותו של מזיק אינה מותנית בכך שיחזה מראש את פרטי הנזק כמו שנתהווה ואת מידת חומרתו... הצפיות הרלוואנטית אינה ראיית הנולד מדוייקת של כל פרטי הענין אלא ראייתו בקווים כלליים בלבד. זאת לגבי האירוע המהווה את הרשלנות, לא כל שכן לגבי תוצאותיו (ד"נ 12/63, בעמ' 712 – השופט ברנזון). אכן, ההלכה היא, שצפיות אינה צריכה להתייחס לכל פרטי האירוע, שהתרחשו הלכה למעשה, אלא לאופיו הכללי, על פי תכונותיו העיקריות".

ב

ג

בע"א 935/95 הנ"ל [34] הדגישה כבוד השופטת ביניש את ההלכה לפיה "די בכך שסוג הנזק והליך התרחשותו צפויים באופיים הכללי", וכבוד השופט י' גולדברג הוסיף כי: "הלכה היא שאין צורך שהמזיק יצפה בדיוק את הנזק שאירע בפועל ואת אופן התהוותו, ודי בכך שצפה שיכול להיגרם נזק מהסוג של הנזק שאכן נגרם". עם זאת, לא תמיד קל לצפות את קו הגבול בין הקווים הכלליים שצפייתם נחוצה, לבין הקווים הפרטיקולריים שצפייתם אינה נחוצה (דברי כבוד השופט (כתוארו אז) א' ברק בע"א 576/81 הנ"ל [35], בעמ' 9).

ד

ה

(ג) השאלה מהו "סיכון סביר" ו"סיכון בלתי סביר" נדונה בהלכה הפסוקה שקדמה לחוק החדש, ואין כל סיבה או צורך לסטות מן ההלכות שנקבעו בעניין זה. בע"א 145/80 הנ"ל [5] דן כבוד השופט א' ברק (כתוארו אז) בשאלה זו (בעמ' 126-127), וסיכם באומרו:

ו

"הסיכון הבלתי סביר שבגיננו מוטלת חובת זהירות קונקרטיה הוא אותו סיכון אשר החברה רואה אותו במידת חומרה יתרה, באופן שהיא דורשת כי יינקטו אמצעי זהירות סבירים כדי למנעו".

(ד) הגישה הישנה בפסיקה, לפיה כל הפרה של חובה חקוקה מהווה, כשלעצמה, גם התרשלנות – איננה מקובלת עוד, ואין בחוק החדש דבר אשר צריך להביא לשינוי ההלכה בעניין; נהפוך הוא. ההלכה הנוהגת כיום היא, כי יש הבדל בין העוולה של הפרת חובה חקוקה לפי סעיף 63 לפקודת הנזיקין, לבין העוולה של רשלנות לפי סעיף

ז

- 35 לפקודה זו. רשלנות מחייבת לבדוק כיצד אדם סביר היה נוהג בנסיבות המקרה, האם הוא חב חובת זהירות כלפי הניזוק, והאם היה עליו לצפות את הנזק בנסיבות המקרה –
- א שיקולים שאינם באים בגדר העוולה של הפרת חובה חקוקה. העוולה של הפרת חובה חקוקה איננה נותנת ביטוי לנסיבות המיוחדות של המקרה, שהן חשובות בהתרשלות, אלא קובעת נורמת התנהגות אחידה לכל המקרים. לפיכך נפסק בע"א 84/85 הנ"ל [23], בעמ' 150, שאין לקבוע כי כל הפרת חובה חקוקה מהווה רשלנות, אלא:
- ב "הדעה המקובלת והרווחת הן בארצות הברית, הן באנגליה והן אצלנו עתה, היא כי האיסור החקוק עשוי לשמש נורמה או סטנדרט להתנהגות הסבירה, שסטייה מהם היא רשלנות. עשוי, אך לא חייב".
- ובע"א 145/80 הנ"ל [5], בעמ' 137, אמר כבוד השופט א' ברק (כתוארו אז):
- ג "...סטאנדארט ההתנהגות אשר נקבע ע"י המחוקק בחיקוק עשוי לשמש אינדיקאציה לרמת התנהגות, הנדרשת ע"י האדם הסביר (השווה: ע"א 335/80). ודוק: אינני סבור, כי כל הפרת חובה חקוקה מהווה ממילא התרשלות".
- ד עם זאת, בית המשפט העליון לא שלל קטגורית את האפשרות שלגבי חיקוק מסוים ייפסק כי הפרתו נחשבת, כשלעצמה, כרשלנות. וכך אמרה כבוד השופטת ש' נתניהו בע"א 84/85 הנ"ל [23], בעמ' 153:
- ה "בדברנו על סטנדרט הזהירות הנקבע בחיקוק, שניתן לאמצו כקנה מידה להתנהגותו של האדם הסביר, מקבלים אנו כנקודת מוצא, כי על פי פירושו של החיקוק ומתוך שיקולי מדיניות משפטית, מטרתה של החובה שהוא מטיל היא להגן על אדם מסוגו של הנפגע או אף על כלל הציבור מפני נזק מסוג זה שאירע לו (ראה ע"א 245/81). אך טרם ניתנה בכך הדעת לשאלה, מה הזהירות הסבירה הנדרשת בנסיבות המקרה הנדון, ואם הפוגע צריך היה לצפות, שאם יסטה ממנה, יגרם לפגיעה מסוג זה שאירעה..."
- ו מתי נוכל לומר, כי החיקוק קובע לא רק את הנורמה של הזהירות המושגית אלא גם את הקונקרטיזאציה שלה בכל מקרה ומקרה, ותהיינה נסיבותיו אשר תהיינה? כשנאמר כזאת, תהיה בכך הטלת אחריות בעוללת מסגרת של רשלנות או הפרת חובה חקוקה, שתוכנן ומסגרתן נקבעים בסופו של דבר על פי עקרונות של מדיניות משפטית (ראה בע"א 145/80 הנ"ל, בעמ' 139 מול אות השוליים ג).

ה) י' קדמי בספרו הנ"ל (תשנ"ו) [61] על הדין החדש, בעמ' 42, אומר כי ספק אם ניתן יהיה להחיל לאור החוק החדש את ההלכה הקודמת, אשר הסתפקה לגבי העבירה

של גרם מוות ברשלנות (והמתה) בכך שאדם סביר יכול היה לצפות את האפשרות של נזק לגוף או לבריאות, להבדיל ממוות. החוק החדש דורש היעדר מודעות "לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה", כאשר [סעיף 304](#) לחוק מתייחס לתוצאה של מוות כאל חלק מהיסודות העובדתיים של העבירה ("הגורם ברשלנות למותו של אדם"). לכן, נראה שלא ניתן יהיה להסתפק במודעות לתוצאה האפשרית של נזק גוף, ולשם כך קיימת העבירה [שבסעיף 338 לחוק העונשין](#), המתייחסת למעשה פזיזות או רשלנות שיש בו "כדי לסכן חיי אדם או לגרום לו חבלה".

כך נפסק לגבי העבירה של הריגה לאחר תיקון 39 לחוק העונשין, כי כיום חייבת התביעה להוכיח שהייתה לנאשם מודעות לאפשרות הגרימה לתוצאה הקטלנית, ואין די במודעות לאפשרות הגרימה לחבלת גוף גרידא (ראה: [ע"פ 1100/93 טובאח נ' מדינת ישראל](#) [36] מפי כבוד השופט א' גולדברג, אשר חזר על דעתו הנ"ל גם ב**ע"פ 4639/95 מלכה נ' מדינת ישראל** [37], בעמ' 667; ב**ע"פ 1713/95 פרידמן נ' מדינת ישראל** [38], בעמ' 277 מפי כבוד השופט ג' בך; **ת"פ 337/97 (י-ם) מדינת ישראל נ' גנאם ואח'** [52], מפי כבוד השופטת א' פרוקצ'יה; ת"פ (י-ם) 208/98 מדינת ישראל נ' מאדי [53], מפי כבוד השופט צ' סגל). דעה שונה הובעה על-ידי כבוד השופטת ט' שטרסברג-כהן ב**ע"פ 1713/95 הנ"ל** [38], בעמ' 281, וכן על-ידי כבוד השופט י' קדמי ב**ע"פ 140/98 חוג'ה נ' מדינת ישראל**; מדינת ישראל נ' חוג'ה [39]: לדעתם גם לאחר תיקון 39 לחוק העונשין, די להוכיח מודעות של הנאשם לאפשרות ממשית של פגיעה בגופו של אדם, ואין צורך במודעות לקיומה של תוצאה קטלנית דווקא.

(ו) ב**ע"פ 4188/93 הנ"ל** [29], הביע כבוד השופט א' גולדברג את דעתו כי לא תתכן שותפות בעבירת רשלנות, בעוד שכבוד השופטים שטרסברג-כהן וחשין העדיפו להתיר שאלה זו בצריך עיון. ואולם כבוד השופט גולדברג הדגיש (בעמ' 556-555) כי יש להבחין בין שותפות לרשלנות, לבין המקרה שבו פעולתו של אחד הנאשמים, באופן עצמאי ונפרד, יוצרת את התנאים ההכרחיים לרשלנותם של האחרים, ובהצטברותה לפעולותיהם – היא מביאה לתוצאה הקטלנית. כך גם עולה מהפסיקה המצוטטת בסעיף קטן (א) לעיל ([ע"פ 482/83](#) [28], [ע"פ 84/85](#) [23] ו**ע"פ 341/82** [26]), בקטעים שצוטטו (ש).

(ז) בית המשפט העליון הבהיר בעבר לא אחת, הן לגבי עוולת הרשלנות והן לגבי העבירה של גרימת מוות ברשלנות, כי רשלנות איננה חדלה להיות כזו רק משום שמקורה בנוהג. ב**ע"פ 162/53 בראשי ואח' נ' היועץ המשפטי** [40], נדונה עבירה של גרם מוות ברשלנות, כתוצאה מהתמוטטות חפירות שהביאו למותו של פועל, ונטען כי הנוהג באותה עת היה שלא לבנות תמיכות בחפירות. מ"מ הנשיא חשין (כתוארו אז) סקר את הפסיקה בנושא (עמ' 705-708), וציין כי אמנם הכלל הוא שאין מאשימים אדם

ברשלנות אם הוא נוהג כמנהג הבריות וכדרך העולם, ואולם לכלל זה יש סייג חשוב ונכבד, לאמור:

- א "מקום שגלוי וידוע הדבר, שהנוהג אינו מגיע לדרגת הזהירות הדרושה לפי החוק, אין עצם היותו כללי ומקובל מונעו מלהוות רשלנות".
- כבוד השופט חשין סיכם את ההלכה בעמ' 708 כדלקמן:
- ב "כללו של דבר: הנוהג המקובל במקצוע מסויים והסתמכותו של הנאשם על נוהג זה, הם מסיבות אשר בית המשפט חייב לשקלם, עם שאר מסיבות הנוגעות לענין, בבואו לקבוע אם הנאשם נקט אמצעי זהירות סבירים בעשיית הפעולה או בביצוע העבודה. ראיות על הנוהג מותר לו לבית המשפט לקבלן, אך ראיות אלה אינן מכריעות את הכף בשאלת רשלנותו של הנאשם ואחריותו הפלילית. הסתמכות על נוהג אינה עשויה לשמש הגנה שלמה וצידוק מוחלט, לפי שהנוהג אינו קובע סטנדרד ומבחינה משפטית אין לראותו מבחן מכריע לקביעת רשלנותו או העדר רשלנותו של אדם. מטעם זה אין הנוהג מצדיק פעולה רשלנית ואינו משחרר אדם מאשמת רשלנות".
- ד בסופו של דבר נקבע במקרה זה כי הייתה רשלנות, ובית המשפט פסק (בעמ' 711):
- ה "הנוהג – אם אמנם קיים נוהג כזה – להעמיק חפור בלא תמיכות מגן במסיבות אשר הוכחו במקרה שלפנינו, אינו עומד בפני הביקורת, ואין לעשותו קנה מידה לקבוע על פיו זהירות סבירה, לפי שרשלנות אינה חדלה להיות רשלנות רק משום שמקורה בנוהג".
- ו הלכה זו אושרה בע"א 313/56 חברת החשמל לא"י בע"מ נ' בלומברג [41], בעמ' 1091, וכבוד השופט ברנזון הוסיף כי:
- ז "חוסר תאונה בעבר אינו מוכיח עדיין חוסר רשלנות בהווה. רשלנות אינה חדלה להיות רשלנות רק מפני שחזרו עליה הרבה פעמים ולא קרתה תאונה... המבחן הוא אם אפשר היה באופן סביר לצפות לתאונה בשים לב לטיבה של העבודה ולסכנות הכרוכות בה".
- ח באותו הקשר אמר כבוד השופט ויתקון בע"ג 364/78 צור נ' מדינת ישראל [42], בעמ' 631, דברים שצוטטו בהסכמה בע"ג 119/93 הנ"ל [20], לאמור:
- ט "לא פעם קורה... בעיקר בתחום הבטיחות בתנאי העבודה שכל העוסקים בעבודה מסוימת מעידים שכך ולא אחרת 'כולם עושים'. ואילו בית המשפט קובע נורמות וסטנדרטים העולים בחומרתם על הנוהלים והנהוגים



המקובלים על כולם. זו זכותו ואף חובתו של בית המשפט לקבוע דפוסי התנהגות סבירים".

א כך גם נפסק לגבי עוולת הרשלנות, כי אין די בכך שבתחום הדורש מומחיות מקצועית התפתחה פרקטיקה המקובלת על העוסקים בענף, כדי לפטור מרשלנות בעל מקצוע הנוהג על־פי פרקטיקה זו. הפסיקה בסוגיה זו נסקרה בהרחבה בע"א 935/95 הנ"ל [34], על־ידי כבוד השופטת ד' ביניש, תוך התייחסות מיוחדת לתחום הרפואי. לאחר סקירת הפסיקה הישראלית בנושא, כמו גם הפסיקה באנגליה, אוסטרליה וקנדה, סיכמה כבוד השופטת ביניש את ההלכה כדלקמן (בעמ' 751-752):

ב "מכל האמור עולה, כי לעדויות אודות פרקטיקה רפואית נהגת, יש משקל רב בבוא בית המשפט להכריע האם התרשל רופא שפעל בדרך מסוימת. אך הנתבע בגין רשלנות רפואית אינו יוצא בהכרח פטור מאחריות בשל כך בלבד שמביא הוא בפני בית המשפט עדויות על כך שגם אחרים נהגו באותה דרך בה נהג הוא. במקרים רבים יהיו לעדויות, לפיהן פעל הנתבע בדרך הנהגת והמקובלת על אנשי מקצוע בעולם הרפואה, השפעה רבה על הכרעת בית המשפט בשאלת סבירות התנהגותו של הנתבע. במיוחד כך הדבר כשהסוגיה שבמחלוקת הינה מורכבת מההיבט המקצועי, וכאשר יש בפני בית המשפט חוות דעת מהן עולה כי בין הרופאים קיימות מחלוקות מקצועיות לגבי שיטת הטיפול הראויה. עם זאת, אין לתת לעדויות בדבר פרקטיקה רפואית מקובלת משקל מכריע, וכל מקרה יבחן לנסיבותיו: בין השיקולים אשר יהיה על בית המשפט להביא בחשבון לעניין ההכרעה בשאלת ההתרשלות מצוי גם השיקול בדבר הפרקטיקה המקובלת, הנוהגת למעשה בתחום העומד לדיון. אך בית המשפט יכריע בשאלת ההתרשלות לאחר שיביא בגדר שיקוליו את מכלול השיקולים הנוגעים לקביעת רמת הזהירות הסבירה הנדרשת מרופא. במסגרת זו ישקול גם את הפרקטיקה המקובלת אל מול הסיכון הצפוי מהטיפול הרפואי בו מדובר, טיב האמצעים שניתן לנקוט בהם כדי למנוע סיכון זה ואת שאלת הסיכונים הצפויים והחסרונות הטבועים בדרכי טיפול חלופיות".

ג כך גם נפסק בעבר, הן לעניין התרשלות מקצועית של רופא והן לעניין רשלנות מקצועית בתחום אחר. בע"א 612/78 פאר נ' קופר ואח' [43], בעמ' 726, אמר כבוד השופט (כתוארו אז) ד"ר ש' לויין:

ד "כבר נפסק, שהשאלה, אם היתה התרשלות מקצועית מצדו של רופא, ענין הוא לבית המשפט לענות בו ולא שאלה מדעית לחוות דעתם של הרופאים: ע"א 235/59. מעביד שנתבע על־ידי עובדו בעטייה של תאונה, שנגרמה על־

א ידי מכונה מסוכנת שבשליטתו, לא יוכל לטעון להגנתו, שהפעלת מכונה מסוכנת היא הסטנדרד המקובל. ואם מבחינת הדין הוא צריך היה לצפות מראש את האפשרות, שסכנה צפונה בהעסקתו של העובד, מפאת תכונותיו המיוחדות, ליד המכונה, הוא יחוב כלפיו, במקרה של תאונה, אף אם על פי הסטנדרדים המקובלים היה נוהג להעסיק עובדים כאלה בהפעלת אותן מכונות. הוא הדין בקביעת חובה משפטית החלה על רופא".

ב ובע"א 3108/91 רייבי ואח' נ' וייגל ואח' [44], בעמ' 509, אמר הנשיא שמגר: "לא אומץ במשפטנו כלל הנותן מעמד בכורה לקיום פרקטיקה רפואית מוכחת".

ג כבוד השופטת ביניש הסבירה בע"א 935/95 הנ"ל [34] כי ההלכה דלעיל נובעת מן החשש כי בתחומים מסוימים תפתח פרקטיקה פסולה שאין ראוי לפעול לפיה, רק משום גישה מקצועית של רופאים המבקשים להקל עם עצמם, אף שאינם פועלים ברמת הזהירות הראויה. כבוד השופטת ביניש הייתה בדעת מיעוט בפסק-הדין הנ"ל בנושא הקשר הסיבתי, אך לא בעניין הנדון כאן, שבו הצטרפו לדעתה כבוד השופטים ש' לויין וי' גולדברג; כבוד השופט גולדברג סייג דעתו בכך, שרק במקרים חריגים יסווג בית המשפט פרקטיקה כללית הנוהגת בתחום מקצועי מסוים – כרשלנית. כך גם פסק בית הלורדים בעניין: *Bolitho v. City and Hackney H. A. (1997) [59], at p. 1159*. בתי המשפט באוסטרליה פסקו כי שאלת סבירות פעולתו של רופא, הטוען להגנתו כי פעל על-פי הפרקטיקה המקובלת, נותרת תמיד שאלה שעל בית המשפט להכריע בה, והיא לא תוכרע בידי אנשי המקצוע, אף כי לדעתם יכול שיהיה לה משקל רב (ראה פסק-דינו של בית המשפט העליון באוסטרליה: *Rogers v. Whitaker (1992) [58], at p. 493*. כך אף פסק בית המשפט העליון בקנדה: *ter Neuzen v. Korn (1995) [60], at p. 592*).

ה איננו רואים סיבה כלשהי לסטות מהלכות אלו לאור החוק החדש, כל עוד מדובר בנוהג או נוהל אשר אדם ממוצע יכול היה לצפות שהוא עלול לגרום למוות. סעיף 21 לחוק דהיום מתמקד ביכולתו של "אדם מן היישוב" להיות מודע, בנסיבות העניין, לקיום הנסיבות שהביאו לגרימת המוות, קרי: לצפותן. על-פי הדין החדש, כמו גם לפי הדין הישן, כאשר "אדם מן היישוב" יכול לצפות שייגרם מוות כתוצאה מהתנהגותו – מוטלת עליו החובה לנקוט אמצעים למנוע זאת, אלא אם כן מדובר ב"סיכון סביר" (ראה סעיף 21 לחלק זה). לכן, העובדה שהנאשם פעל על-פי הנוהג – לא בהכרח תשמש לו הגנה מפני רשלנות. חיזוק למסקנה זו ניתן למצוא בדברי ההסבר להצעת חוק העונשין, שם נאמר (בעמ' 31):

ט "יש להבהיר כי הרשלנות מתבטאת ביכולת של האדם מן היישוב להיות מודע ולא במודעותו בפועל, בנסיבות העניין, לפרטי היסוד העובדתי

שבעבירה, שכן, גם אדם מן היישוב עשוי להיות רשולן ולא להיות מודע לפרטים אלו, חרף יכולתו להיות מודע להם."

מכאן נראה כי המחוקק ביקש לקבוע קנה מידה המבוסס על יכולתו של אדם ממוצע לחזות את הסיכון, באופן שלא יאפשר קבלת נורמות רשלניות המשלימות עם קיומו של סיכון בלתי סביר.

פרק ב: סיכום רשלנותם של הנאשמים ואחריותם על-פי דין

(1) כללי

27. ממכלול ליקויי התכנון והביצוע וליקויי הארגון והנוהל המתוארים לעיל, עולה בבירור כי לגשר המכביה לא היה כל סיכוי לעמוד במטלה התפקודית שלשמה הוא נועד, והאסון שהתרחש מיד בתחילת טקס הפתיחה היה בלתי נמנע, לאור הליקויים החמורים שהיו בגשר, ואשר גרמו לקריסתו כאשר עלו על הגשר יותר ממאה איש. בגשר אומלל זה התקבצו כמעט כל הליקויים האפשריים, הן מבחינת התכנון והביצוע והן מבחינת הארגון והנוהל. המומחים הצביעו על שלוש סיבות עיקריות כגורמים ישירים שהביאו לכשל, וזאת לצד סיבות וליקויים נוספים, להם אחראים חמשת הנאשמים – איש איש לפי חלקו ותפקידו. אמנם לא כל הליקויים הנוספים שפורטו לעיל גרמו לכשל, או תרמו לו, אבל מכלול הליקויים, הן מבחינת מספרם והן מבחינת חומרתם, מעיד על אווירת הרשלנות הכללית שאפפה את בניית הגשר, משלב ההזמנה ועד לרגע בו קרס. גשר המכביה נבנה בסביבה של רשלנות, תוך זלוזל בדרישות החוק, בנוהלים התקינים והמקובלים ובאווירה של קלות דעת וחוסר רצינות מצד כל הגורמים המעורבים ("חיפוף" – כפי שאמר נאשם 5). מעשי הרשלנות הרבים של הנאשמים פורטו בהרחבה לעיל, כאשר בפרק זה מושם הדגש על אותם פרטי הרשלנות שגרמו או תרמו לקריסת הגשר.

המכנה המשותף לכל הנאשמים הוא, שהם ביקשו להשקיע בגשר עד כמה שפחות כספים, זמן, עבודה ושימת לב. מבחינת נאשמים 1-4, בניית הגשר ותכנונו לא היו אלא הזדמנות שנקרתה להם, להרוויח כסף קל, בהשקעה מינימלית של עבודה וחומרים. נאשם 5 לא עשה דבר כדי למנוע מציאות עגומה זו על-ידי הפעלת פיקוח ובקרה על מעשי הנאשמים 1-4, והיה לו חלק ביצירתה של מציאות זו, גם בשל כך שהכתיב לוח זמנים בלתי ריאלי.

28. בעת הערכת רשלנותם של הנאשמים, יש צורך להבחין בין גורמים ישירים לכשל הגשר לבין גורמים עקיפים. הגורמים הישירים הם אותם ליקויי תכנון וביצוע הנדסיים אשר גרמו בפועל לקריסת הגשר, או נטלו חלק בתהליך ההנדסי שהביא לקריסתו. אלו הם המעשים הרשלניים של נאשמים 1-4 בתחום תכנון הגשר וביצועו,

אשר גרמו לשלוש הסיבות העיקריות לכשל הגשר, קרי: היעדר ביסוס ראוי, כפיפה מקומית וריתוך לקוי ב"מוט השבור". הגורמים העקיפים לכשל הגשר הם אותם מחדלים של חמשת הנאשמים, אשר נמנעו מלנקוט אמצעי זהירות ובקרה שהיו אמורים למנוע את כשל הגשר, חרף קיומם של ליקויי התכנון והביצוע, וכן אותם ליקויי ארגון ונוהל שהביאו לכשל בתכנון ובביצוע או תרמו לו.

יש להדגיש בנקודה זו, כי איש מן הנאשמים איננו מורשע כשותף לדבר עבירה, בשל מעשה רשלנות שביצע בצותא חדא עם נאשם אחר. כפי שעולה מסיכום רשלנותם של הנאשמים שיפורט להלן, כל אחד מחמשת הנאשמים אחראי בפני עצמו, בצורה ישירה או עקיפה, לכל אחת משלוש הסיבות העיקריות לכשל הגשר, בין כמי שמעשיו ומחדליו יצרו את הליקוי שהביא לכשל, או תרמו ליצירתו, ובין כמי שהתרשל בגילוייו של ליקוי זה או מניעתו. לכן, היה מקום להרשיע את חמשת הנאשמים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, גם לו היה נמצא שהגשר כשל רק בשל אחת משלוש הסיבות הנ"ל. בפועל, כפי שקבענו לעיל, קרס הגשר בשל פעולתן המשולבת של שלוש סיבות הכשל הנ"ל, למרות שכל אחת מהן, בפני עצמה, הייתה מביאה לתוצאה זו בסופו של דבר.

זאת ועוד: כפי שפירטנו לעיל, ככל שהדבר נוגע לנאשמים 1, 2 ו-3, הרי שדי ברשלנותם החמורה, שהתבטאה בהעלמת המגבלה של עומס הגשר ל-100 איש, כדי להרשיעם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, וזאת גם בלא קשר לשאר פרטי הרשלנות, החמורים כשלעצמם, המיוחסים להם. רשלנותם של נאשמים אלו היא כפולה ומכופלת: לא זו בלבד שהם הביאו ברשלנותם למצב המסוכן שבו תסכולתו של הגשר בפועל הוגבלה לעומס שימושי של כ-100 איש – עומס שלא ענה על הדרישות התפקודיות של הגשר כפי שהוזמן מהם – אלא שהם אף העלימו עובדה זו מדיעת המזמין והגורמים האחראים על ארגון מצעד המשלחות על הגשר, במטרה לכסות על רשלנותם הראשונית. בהיעדר אמצעי פיקוח ובקרה כלשהם של נאשמים 4 ו-5 על מעשיהם ומחדליהם של נאשמים 1, 2 ו-3 – צעדו הספורטאים האוסטרלים אל מר גורלם, מבלי שאיש מן האחראים על טקס הפתיחה יהיה מודע למצבו הקטסטרופלי של הגשר. זוהי בקליפת אגוז, תמצית אחריותם של חמשת הנאשמים לכשל הגשר – איש איש לפי חלקו ותפקידו.

29. הנאשמים יכולים היו להיות מודעים לכך ששלל ליקויי התכנון, הביצוע והנוהל המתוארים לעיל עלולים להביא לכשל הגשר וקריסתו אל תוך הנחל, וכי כשל שכזה עלול להסתיים במותם של ההולכים על הגשר, ולא רק פציעתם. ניתן היה לצפות כי קריסת גשר גדול שכזה אל תוך מימי הנחל, כאשר מצויים עליו אנשים רבים, תביא למצב שבו אנשים ישקעו במים וימותו מטביעה או מסיבוכי טביעה (מצב של "כמעט

טביעה"), בנסיבות של קשיים בחילוץ, זמן שיחלוף עד שניתן יהיה לחלצם מתוך הריסות הגשר, מבין עשרות האנשים הנופלים זה על גבי זה לתוך הנחל ובהלת המונים.

א

כמו כן הוכח כי ארבעת המנוחים מתו כתוצאה מטביעה בנחל בעקבות קריסת הגשר, או מתהליך של "כמעט טביעה", אשר כרוך בסיבוכים מוכרים וצפויים של דלקת ריאות, זיהומים וכשל רב־מערכתי, וכי 69 איש נחבלו כתוצאה מקריסת הגשר. הגורם המכריע שהביא למותם של המנוחים היה טביעתם, או מצב של "כמעט טביעה", כתוצאה מקריסת הגשר, בעוד ששאר גורמי המוות היו משניים ונלווים, ונבעו באורח ישיר מטביעה או "כמעט טביעה". אין לקבל את הטענה כי הנאשמים לא היו יכולים לצפות שמותם של המנוחים ייגרם דווקא בשל דלקת ריאות או זיהום פטרייתי: די בכך שהם היו יכולים לצפות את מותם של המנוחים בשל טביעה או "כמעט טביעה", עקב קריסת הגשר, כולל סיבוכים אפשריים של המצב הנקרא "כמעט טביעה". ההלכה היא כי אין צורך לצפות את דרך התרחשות התוצאה בצורה מדויקת, ודי בכך שניתן לצפות בקווים כלליים (ראה סעיפים 13 ו-26 (ב) לעיל). די בכך שמעשיהם של הנאשמים החישו את תהליך מותם של המנוחים, או היו אחת הסיבות העיקריות למוות, כדי שניתן יהיה לייחס להם אחריות לתוצאה זו (ראה סעיף 26 (א) לעיל). סיכומו של דבר: התמוטטות הגשר כתוצאה מרשלנותם של הנאשמים היוותה חוליה מהותית והכרחית בתהליך מותם של ארבעת המנוחים, ופציעתם של 69 אנשים אחרים, שכן הנאשמים, במעשיהם ובמחדליהם הרשלניים, היו אלו אשר יצרו את התנאים ההכרחיים להתרחשות התוצאה הקטלנית או הפציעה.

ב

ג

ד

30. נקודת המוצא לבחינת רשלנותם של הנאשמים, אשר הייתה חייבת להדריכם בכיצוע תפקידיהם, היא שגשר המכביה היה, מעצם טבעו ובנסיבות המיוחדות של בנייתו, מבנה בעל דרגת סיכון גבוהה. מעדויות מומחי התביעה וההגנה שהעידו בפנינו עולה כי:

ה

(א) מבנה זמני מסוכן יותר ממבנה קבע, משום שאין הוא זוכה לביסוס הניתן למבני קבע. מבנה זמני לצורך אירועי ספורט מסוכן עוד יותר, משום שהוא חשוף לתופעות של הצטופפות, אי־סדר, השתוללות או בהלת המונים.

ו

(ב) גשר נחשב כמבנה הנמצא בקטגוריה עליונה של סיכון, והוא מסובך יותר ממבנים אחרים. גשר להולכי רגל במפתח רציני של 32 מטר, המוקם מעל מכשול מים ללא השענה רציפה – מסובך עוד יותר.

(ג) מבנה מרחבי או שריגי מן הסוג שבנתה ב.ע.ק., ידוע ומוכר כמבנה הרגיש לכשל בשרשרת, שבו כשל של מוט בודד – מביא לכשל המבנה כולו. בנוסף, המכון הלאומי לחקר הבנייה שליד הטכניון התריע לפני האסון על תופעת סיבוב המחבר של ב.ע.ק., אשר עלולה להביא להקטנה משמעותית של תסכולתו.

ז

- א (ד) הייתה זו הפעם הראשונה שנבנה גשר בשיטת הבנייה של ב.ע.ק.: נאשם 1 מעולם לא תכנן גשר בשיטה זו, וב.ע.ק. מעולם לא בנתה גשר בשיטה זו, אלא רק גגות קלים וסככות, שהעומס בו הם נושאים קל בהרבה מזה של גשר להולכי רגל.
- א (ה) ב.ע.ק. לא הייתה קבלן גשרים וארגונית לא הייתה קבלן רשום כלל. לשתי החברות הללו לא היה ניסיון כלשהו בבניית גשרים מן הסוג הנדון.
- ב (ו) הייתה התראה על כך שתסכולת הקרקע באתר הבנייה נמוכה ביותר, ודי היה בביקור במקום כדי לעמוד על כך.
- ב (ז) כל הצדדים לפרויקט היו נתונים בסד של לחץ זמנים אדיר, אשר מעצם טבעו "מזמין" טעויות וליקויים.
- ג 31. לאור גורמי הסיכון המפורטים לעיל, והואיל ובמבנה ציבורי עסקי, מקבלים מעשי הרשלנות של הנאשמים ממד של חומרה יתרה. בנסיבות אלו, הייתה מוטלת על הנאשמים כולם – כל אחד על-פי חלקו ותפקידו בגשר – חובה כפולה ומכופלת, אף מעבר למה שנהוג וסביר לעשותו דרך כלל, להימנע מלעשות את הדברים הבאים:
- ד (א) להזמין את הגשר, לקבלו ולאשר את השימוש בו, בלא שהמזמין והקבלן הראשי נעזרו בליווי הנדסי, ובלא שהפעילו אמצעי פיקוח ובקרה הנדסיים על התכנון, הביצוע והאישור, מתחילת הפרויקט ועד סופו (נאשמים 4-5);
- ד (ב) לקבוע לוח זמנים בלתי ריאלי לביצוע הפרויקט (נאשם 5), או לקבל על עצמם לתכנן ולבצע את הגשר בלוח זמנים שכזה (נאשמים 1-4);
- ה (ג) לקבל על עצמם בנייה של גשר, בלא שהיה להם הניסיון והכישורים הנדרשים לשם כך (נאשמים 2-4), או לתכנן גשר ולהטיל את מלאכת הקמתו על קבלן חסר ניסיון וכישורים, תוך שימוש בשיטת הבנייה של ב.ע.ק., שמעולם לא נוסתה בבניית גשר (נאשמים 1, 4-5);
- ו (ד) לעבוד בחוסר תיאום מוחלט, עד כדי נתק, בין גורמי ההזמנה, התכנון והביצוע, ובתקשורת לקויה ביותר ביניהם – מקום שהייתה כזו (כל הנאשמים);
- ו (ה) לתכנן את הגשר, לבנותו, לאשרו, לקבלו ולהכשירו לשימוש – בלא שהוכנו תכניות עבודה מפורטות לגשר כולו, וחלקים מהותיים וקונסטרוקטיביים מהגשר אף בלא סקיצות ובלא חישובים סטטיים (כל הנאשמים);
- ז (ו) לאפשר את בניית הגשר בלא פיקוח הנדסי צמוד, מתחילת העבודה ועד סופה, ובפיקוח עליון אשר החל בשלב שלאחר בניית הגשר, וגם אז היה רופף עד מאוד (כל הנאשמים);

(ז) לסטות מן העומס השימושי הקבוע בתקן וממקדמי הביטחון הנדרשים בו, ולאפשר מצב שבו ייבנה ויאושר לשימוש גשר שלא תוכנן על-פי התקן (כל הנאשמים);

(ח) לאפשר הקמת גשר על קרקע הנראית על פניה כבעלת תסכולת נמוכה, בלא שנעשו בדיקות קרקע ובלא שנתקבלה חוות דעת של יועץ ביסוס (כל הנאשמים);

(ט) להתיר שימוש במוטות לא-מקוריים בחגורה העליונה, שרותכו מכמה חלקים, ואשר יוצרו בלא בקרה של ממש על איכות ייצורם וריתוכם (כל הנאשמים);

(י) לוותר על ניסוי העמסה על הגשר, לפני הכשרת השימוש בו (כל הנאשמים);

(יא) להימנע מלהתריע בפני הגורמים האחראים על טקס הפתיחה על קיומה של מגבלת עומס של הגשר 100<sup>1</sup> איש בלבד (נאשמים 1-3), ולאפשר מצב שבו קיים פער עצום בין העומס על-פי התכנון לבין העומס בפועל, מבלי שהקבלן הראשי והמזמין יהיו ערים לכך (נאשמים 4-5).

32. להלן יפורטו לגבי כל נאשם בנפרד היסודות העובדתיים של עבירות גרימת המוות והחבלה הגופנית ברשלנות, דהיינו: מה היו מעשיו ומחדליו הרשלניים של כל נאשם (הרכיב ההתנהגותי), וכיצד הם גרמו או תרמו לקריסת הגשר, אשר הביאה לתוצאת מותם של ארבעת המנוחים ופציעתם של 69 איש (קשר סיבתי עובדתי ומשפטי). כמו כן יפורטו לגבי כל נאשם מרכיבי היסוד הנפשי של העבירה, דהיינו: מודעותו בכוח של הנאשם לאפשרות התרחשותה של התוצאה דלעיל, על-פי יכולת הצפייה של בעל תפקיד מקביל לנאשם, שהוא בעל מקצוע רגיל או ממוצע מן השורה (כמשמעותו של המונח "אדם מן היישוב" בהקשר מקצועי), ומודעותו בכוח או בפועל של הנאשם לקיומם של המעשים או המחדלים הרשלניים שהביאו לתוצאה זו – והכל בנסיבות העניין בהן פעל אותו נאשם, ותוך בחינת סבירותו של הסיכון שנטל.

(2) רשלנות נאשם 1

33. כאמור לעיל, יש לראות בנאשם 1 כמהנדס האחראי לגשר כולו, למרות שבפועל תכנן רק את אגד הגשר, וגם תכנון זה קשה שייקרא עליו "תכנון". הואיל ולא היה מהנדס אחר זולת נאשם 1 בפרויקט, ולאור האישור שנתן נאשם 1 לגשר כולו – אחראי נאשם 1 לכל חלקי הגשר, בין אם תכנן אותם ובין אם לאו. עצם העובדה שנאשם 1 העלה במשפט הגנה כוזבת, כאילו הוא היה אך ורק מחשב אגד הגשר, ולא המתכנן, מלמדת בבירור כי הוא הבין שעליו להרחיק עצמו מתכנון הגשר, אפילו אגד הגשר, שכן לא ניתן להצדיק בדרך כלשהי את הרשלנות הרבה שהתגלתה בתכנון זה. נאשם 1 אחראי, הן באופן ישיר והן באופן עקיף, לקיומן של שלוש סיבות הכשל העיקריות שהביאו לקריסת הגשר, ורשלנותו התבטאה במעשים ובמחדלים שיפורטו להלן.

## (א) מערכת הביטוס וההשענה

- א 34. אחריותו של נאשם 1 לליקויים במערכת הביטוס וההשענה נובעת מכך שהוא היה זה אשר קבע את הסכמה הסטטית לפיה נבנה הגשר, היה שותף, יחד עם נאשם 2, לקביעת פרטי מערכת הביטוס, ולבסוף אישר את הגשר כולו, כולל מערכת הביטוס, לאחר שבדק אותו. נמצא כי הגשר נבנה ללא מערכת ביטוס של ממש – עובדה אשר איננה שנויה במחלוקת: נאשם 1 טען כי הבין שמישהו אחר מטפל בביטוס, ואילו נאשמים 2-3 הבינו כי הגשר אמור להיבנות ללא ביטוס כלל. שתי הטענות אינן נכונות עובדתית. היעדר הביטוס היווה אחת משלוש הסיבות העיקריות לכשל הגשר – אם לא הסיבה המכרעת לכך. פרטי רשלנותו של נאשם 1 בנושא הביטוס הינם כדלקמן:
- ג (1) הסכמה הסטטית שבחר נאשם 1 לגשר הייתה כזו שמהנדס מן השורה לא היה בוחר, כיוון שהיה ברור מלכתחילה כי אין, ולא יכול להיות, לסכמה זו קיום ממשי בשטח, בשל תסכולתה הנמוכה עד מאוד של הקרקע באתר. נאשם 1 הניח בחישובים הסטטיים ובתכנון הנחות יסוד בלתי־מציאותית, דהיינו: קיומם של 18 סמכים קבועים שאינם זיזים אופקית ואנכית ואינם חשופים לשקיעות דיפרנציאליות, וקיומם של סמכים קיצוניים המסוגלים לשאת כוחות "שליפה" למרות שהם לא עוגנו לקרקע בצורה ממשית.
- ד (2) הסכמה הסטטית הלא־הגיונית נבחרה על־ידי נאשם 1 בלא שביקר כלל באתר לפני בניית הגשר, וכאשר הוכח כי היה צריך להיות ברור לכל מהנדס המבקר באתר כי תסכולת הקרקע במקום נמוכה ביותר, באופן שהצריך לצפות תזווה של הסמכים ושקיעות דיפרנציאליות. כמו כן נבחרה סכמה זו בלא שהיו בפני נאשם 1 בדיקות ודוח קרקע; בלא שנעשה הידוק קרקע מסודר; בלא שנעשו מדידות בשטח ובלא שהתבקשה חוות־דעת של יועץ ביטוס.
- ה (3) ליקויי תכנון נוספים שהיו במערכת הביטוס, ואשר הביאו לכך שהנחות היסוד התכנוניות של נאשם 1 לא נתקיימו בשטח, והגשר נותר ללא ביטוס של ממש, היו אלו:
- ו (א) חיבור הסמכים לחלק העליון של אגד הגשר בנקודה אחת בלבד, והיעדר מוטות חיזוק אלכסוניים למניעת תזוזתם;
- ז (ב) היעדר עיגון ממשי של הסמכים לקרקע; פלטות דקות וקטנות, שלא היו יכולות להעביר לקרקע את עומסי הגשר, והצבתם במדרון חולי, ללא חפירה והידוק מתאימים;
- ח (ג) שימוש בסמכים ארוכים מדי ובעלי עובי וקוטר בלתי מספק, בהתחשב בעומס שהיה אמור להיות מועבר באמצעותם;



## (ד) הצבת הסמכים על מדרון חולי משופע, דבר המקטין את תסכולתם.

(4) נאשם 1 התיר לנאשמים 2-3 לבנות את מערכת הביסוס, ואף ניאות לאשרה, למרות שידע כי הם אינם קבלני ביסוס והם מעולם לא בנו גשר בשיטה המרחבית. חרף האמור לעיל התיר נאשם 1 לנאשמים 2-3 לבצע את מערכת הביסוס, ואף ניאות לאשרה, בלא שהוכנו על-ידי, או על-ידי מאן דהוא, תכניות עבודה מפורטות של הביסוס, ותוך התעלמות מהתקן לביסוס מבנים. כמו כן לא נערכו חישובים סטטיים למערכת הביסוס. עוד מסתבר שלא היה בנמצא תרשים כלשהו, שלא לדבר על תכניות, לגבי עובי וקוטר הסמכים; מיקומם, עובי וגודל פלטות הביסוס; מיקום ודרך הריתוכים; דרך חיבור הסמכים לאגד הגשר; דרך עיגונם של הסמכים לאדמה ודרך הידוק הקרקע. חלף כך, נוהלה התקשורת בעניין הביסוס בין נאשם 1 לנאשם 2 בעל-פה, בדרך-כלל בטלפון, אשר הוכח כ"טלפון שבור". נאשם 2 טס לחוץ לארץ ביום בו נבנה הביסוס, והסביר בעל-פה לנאשם 3 כיצד לבצע את הביסוס. היעדרן של תכניות עבודה למערכת הביסוס והיעדרם של פיקוח הנדסי צמוד ועליון, איפשרו לנאשמים 2-3 לבנות את הביסוס כרצונם, והתוצאה הייתה מערכת ביסוס מאולתרת וחובבנית, שלא הייתה מסוגלת להעביר לקרקע את העומסים המתוכננים, ואף לא את אלו שהיו על הגשר בעת שקרס.

(5) נאשם 1 לא ביצע פיקוח עליון בזמן שמערכת הביסוס נבנתה. ואולם גם בשלב בו היה הגשר בנוי יכול וצריך היה נאשם 1, במסגרת הפיקוח העליון שעשה, לגלות את הליקויים התכנוניים המפורטים לעיל בנושא הביסוס, ולראות שהנחות היסוד התכנוניות שלו – אינן מתקיימות בשטח. נאשם 1 גם לא גילה את ליקויי הביצוע במערכת הביסוס, ובהם ריתוכים לקויים, מקוטעים ואקסצנטריים של הסמכים לפלטות, והצבת פלטות בשיפוע ללא הידוק קרקע.

35. סיכומו של נושא זה: מהנדס רגיל, אשר פועל על-פי הנהוג והמקובל, איננו מתכנן סכמה סטטית כל כך לא מציאותית, השזורה בליקויי תכנון לרוב; איננו מותיר את תכנון הביסוס לקבלן – בוודאי לא לקבלן חסר ניסיון בתחום הגשרים; איננו מתכנן מבנה בלא שידועים לו נתוני הקרקע ואיננו מתיר לקבלן לבנות את הביסוס ללא פיקוח הנדסי צמוד. מהנדס שכזה מבצע פיקוח עליון יעיל על בניית הביסוס ואינו מאשר גשר שנבנה עם מערכת ביסוס רעועה שכזו. מהנדס מן השורה יכול היה להיות מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, שהגשר ייוותר בלא ביסוס של ממש, ויקרוס תחתיו באופן שיסכן חיי אדם. היה זה סיכון בלתי סביר, שאסור היה להשלים עמו.

36. הוכח כי ליקויי התכנון, הביצוע והנוהל המפורטים לעיל בנושא הביסוס הביאו את הגשר לתסכולת של 50 ק"ג/מ"ר, השווה לעומס של 100 איש על כל הגשר, בעוד שנאשם 1 התיימר לתכנן את הגשר לעומס של 250 ק"ג/מ"ר, השווה לעומס של 500 איש על הגשר כולו, אם כי גם עומס זה הוא מחצית בלבד מהנדרש בתקן. אין

להתפלא אפוא על כך שהגשר קרס בעת שהתרכזו על מחציתו למעלה מ-100 איש – מצב השקול לעומס של 100 ק"ג/מ"ר על כל הגשר. אכן, הביסוס היה אחת משלוש הסיבות הישירות לקריסת הגשר, ולדעת מומחי התביעה – הסיבה המכרעת לכך, שכן כל גורמי הכשל היו כרוכים בשינוי תנאי ההשענה של הגשר בשל הביסוס הלקוי.

ועוד נוסף בעניין הקשר הסיבתי של ליקויי הביסוס לכשל הגשר: הוכח כי לו היה נאשם 1 מניח הנחות תכנוניות מציאותיות בהתאם לתנאי הקרקע באתר, ולו היה מחשב ומתכנן את אגד הגשר לפי העומס הנדרש בתקן – היה הוא מגיע בהכרח למסקנה כי ב.ע.ק. איננה יכולה לבנות את הגשר באמצעים שעמדו לרשותה באותה עת, ובכך היה האסון נמנע. בנוסף לכך: לו היה נאשם 1 דורש שתיערכנה בדיקות קרקע כנדרש, וכי יהיה דוח של יועץ ביסוס, ולו היה עומד על כך שתהיינה תכניות ביסוס מפורטות כנדרש על-פי התקן – לא ניתן היה לבנות את הגשר בזמן שנקצב לכך, וגם אז היה האסון נמנע. ואולם נאשם 1 הסתלק לחלוטין מחובותיו כמהנדס ונכנע לאילוצי הזמן, התקציב ומלאי החומרים שעמדו לרשות ב.ע.ק., כשהוא מכפיף את דרישות התכנון לאילוצים אלו, תוך זניחת הקריטריונים המקובלים והסבירים לתכנון וביצוע מערכת ביסוס.

## (ב) כפיפה מקומית

37. הכפיפה המקומית שנוצרה כתוצאה מאופן הנחת המדרך על-ידי ארגונית הפעילה עומס נוסף על מוטות החגורה העליונה של הגשר, ובעיקר "המוט השבור" ו"המוט המקומט" שהיו במרכז הגשר, וזאת בניגוד להנחה התכנונית של נאשם 1 כי העומס יועבר דרך הצמתים. זו הייתה הסיבה העיקרית השנייה לכשל הגשר. דבר זה קרה בשל חוסר תאום מוחלט בין נאשם 1 לבין הגורמים שביצעו את המדרך, ומשום שהמדרך נבנה בצורה מאולתרת בלא שהוכנו תכניות עבודה מפורטות לכל הגשר; תכניות אלו היו צריכות לכלול את המדרך שהניחה ארגונית, על גבי זוויתנים שבנתה ב.ע.ק. כמו כן לא הובא המדרך בחשבון בחישובים הסטטיים שערך נאשם 1.

38. לו היה נאשם 1 מביא בחשבון את המדרך בחישוביו, והיה מכין תכניות עבודה כנדרש על-פי התקן וכמתחייב מעבודתו כמהנדס, הוא היה בהכרח נותן דעתו לאופן הנחת המדרך, מתמודד עם בעיית הכפיפה המקומית, ומוודא שגורמי הביצוע פועלים על-פי הנחות היסוד שלו ותכנותיו. יתר-על-כן: לו נאשם 1 היה מוודא, במסגרת הפיקוח העליון שעשה, כי מתקיימת בשטח הנחת היסוד התכנונית שלו, לפיה יועבר העומס דרך הצמתים – הוא היה מגלה בבדיקת עין בלבד, שנוצרה כפיפה מקומית בלתי-מתוכננת, ושהעומס עבר למוטות החגורה העליונה. גם פיקוח הנדסי צמוד בעת בניית הגשר היה מגלה בעיה קריטית זו. אך נאשם 1 לא מנע מב.ע.ק. ומארגונית לבצע את הגשר בלא פיקוח הנדסי צמוד, והסכים לבצע פיקוח עליון מבלי שהיה פיקוח צמוד

על הבנייה, ובתנאים אלו גם ניאות לאשר את הגשר כולו. גם בעניין זה נכנע נאשם 1 לאילוץ התקציב, הזמן ומלאי החומרים של ב.ע.ק., כאשר בחר במוטות בעלי קוטר ועובי בלתי־מספקים. מוטות חזקים יותר היו יכולים להתמודד עם עומס הנוצר מכפיפה מקומית. בנסיבות המתוארות לעיל היה מהנדס מן השורה יכול להיות מודע להיווצרות הבעיה של כפיפה מקומית, ולכך שבעטייה של בעיה זו לא יעמדו מוטות הגשר בעומס – דבר אשר עלול להביא לכשל הגשר כולו, תוך סיכון חיי אדם. מהנדס שכזה לא היה רואה בכך סיכון סביר שניתן להתעלם ממנו.

(ג) כשל הריתוך ב"מוט השבור"

39. הוכח כי הריתוכים שבוצעו בגשר על־ידי ב.ע.ק. היו מתחת לכל ביקורת ונעשו על־ידי רתכים שאינם מיומנים, חלקם אף לא היו מוסמכים. ככל שהדבר קשור לכשל הגשר, מתמקדת הבעיה בריתוכים שנעשו במערכת הביסוס (כפי שפורט לעיל), ובריתוך הלקוי ב"מוט השבור", שהינו מוט החגורה העליונה במרכז הגשר, שיוצר משלושה חלקים שרותכו זה לזה. הריתוך במוט זה לא היה מסוגל לעמוד במאמצים שהופעלו על הגשר משום שהיה לקוי, ושבירת המוט בנקודת הריתוך הייתה אחת משלוש הסיבות העיקריות לקריסת הגשר, ובהחלט ייתכן שאף הייתה החוליה הראשונה בשרשרת הכשל.

40. אחריותו של נאשם 1 לכשל "המוט השבור" היא בכמה מישורים:

(א) לו היו תכניות עבודה מפורטות לאגד הגשר, כפי שנאשם 1 חייב היה להכין, ב.ע.ק. לא הייתה יכולה לבצע את הריתוכים הפסולים במוטות החגורה העליונה וב"מוט השבור", שכן אסור לקבלן לבצע ריתוכים שלא על־פי תכניות והוראות מהנדס.

(ב) נאשם 1 היה חייב לאסור שימוש במוטות לא־מקוריים שרותכו מכמה חלקים בחגורה העליונה, כולל ב"מוט השבור", וזאת בתכניות שהיה עליו להכין, ובהיעדרן – בכל דרך אחרת; שימוש במוטות מרותכים משניים ואף שלושה חלקים במבנה מרחבי, שבו כשל של מוט אחד עלול להביא לכשל המבנה כולו, הינו פסול, ומנוגד לכל היגיון הנדסי. גם בעניין זה נכנע נאשם 1 לאילוץ הזמן ומלאי החומרים של ב.ע.ק., שכן הסיבה לשימוש במוטות המרותכים הייתה שרכישת מוטות חדשים וריתוך לשוניות למוטות אלו היו גוזלים זמן שלא עמד לרשות ב.ע.ק.

הרשלנות הכרוכה בשימוש במוטות מרותכים באגד הגשר הייתה גדולה עוד יותר, כאשר נאשם 1 הפחית בתכנון בצורה משמעותית מהעומס הנדרש בתקן, והוא ידע כי מעולם לא נבנה גשר בשיטה המרחבית של ב.ע.ק., ואף ניתנה התראה על בעיית סיבוב המחבר. רשלנות זו כפולה ומכופלת כאשר מדובר במוטות המרכזיים של החגורה

העליונה (ש"המוט השבור" היה אחד מהם), שכן מוטות אלו נושאים בעיקר המאמצים בגשר.

א

(ג) אם התיר נאשם 1 לב.ע.ק. להשתמש במוטות מרותכים בחגורה העליונה, היה עליו, לכל הפחות, לבדוק את הריתוכים במסגרת הפיקוח העליון. חרף קיומן של הנסיבות המפורטות לעיל, המצביעות על סיכון יוצא־דופן הכרוך בריתוכים הנ"ל, ולמרות שנאשם 1 ידע שהגשר נבנה בלא פיקוח צמוד, הבודק אף הוא את איכות הריתוכים – לא מצא לנכון נאשם 1 לבדוק את איכות הריתוכים במפעל ובשטח לפני הנפת הגשר על הגדות.

ב

בנסיבות אלו היה מהנדס מן השורה יכול להיות מודע לכך שאחד ממוטות החגורה העליונה לא יעמוד בעומס המתוכנן בשל ריתוך לקוי, וכאשר מדובר במבנה הידוע כרגיש לכשל בשרשרת – עלול הדבר להביא לקריסת הגשר כולו, תוך סיכון חיי אדם. הסיכון הכרוך בשימוש בריתוכים במוטות החגורה העליונה, בנסיבות דלעיל, הינו בהחלט סיכון בלתי סביר, שמהנדס רגיל לא היה משלים עם קיומו.

ג

(ד) סטייה מהתקן ומקדמי ביטחון נמוכים מהנדרש

ד

41. נאשם 1 תכנן את אגד הגשר לעומס שהוא מחצית בלבד מן העומס הקבוע בתקן לגשרים, ועם מקדמי ביטחון נמוכים מן הנדרש. התקנים הרלוונטיים לגשרים חלים גם על גשר זמני, וסטייה מהתקן – גם כאשר הוא איננו מחייב מכוח חוק – הינה סטייה מנורמת ההתנהגות של מתכנן הפועל בצורה סבירה, על־פי הנהוג והמקובל. התקן ומקדמי הביטחון הקבועים בו הם אמצעי זהירות אלמנטריים, אשר נועדו להתמודד עם סכנות בטיחותיות שונות העלולות להביא לכשל המבנה, בין שהן צפויות ובין שאינן צפויות, ועל־כן אין לוותר עליהם. התקן משקף אמת־מידה ממוצעת של זהירות, ואולי אף אמת־מידה מינימלית. לכן, ירידה מהרף שמציב התקן הינה סטייה מרמת הזהירות הנדרשת ממתכנן, והיא מהווה התרשלות ברורה, שלא לומר נטילת סיכון מדעת. המהנדס לויתן אמר בהתייחסו לסטייה מהתקן: "זה מחריד להבין שגשר... שמישהו יעלה עליו כאשר אין את המינימום ההכרחי". אין לנו אלא לאמץ דברים אלו.

ה

ו

42. יתר־על־כן: לאור גורמי הסיכון המיוחדים שפורטו לעיל, ואשר נוגעים לגשרים ומבנים זמניים בכלל, ולגשר הנבנה לראשונה בשיטה המרחבית עם מחברי ב.ע.ק. בפרט, אסור היה לנאשם 1 לסטות מהתקן – בוודאי לא סטייה כה משמעותית. כאשר מדובר בגשר להולכי רגל שנועד לצורכי ציבור, מסקנה זו מתבקשת מקל וחומר. עוד יש להדגיש, כי אסור היה לנאשם 1 לסטות מהתקן על סמך ההגבלה שהטיל, לפיה לא יעלו על הגשר יותר מ־100 איש, הן משום שלא ניתן להבטיח את אכיפתה של מגבלה זו, כפי שהוכח באסון, והן משום שנאשם 1 לא עשה דבר כדי להביא לאכיפתה של מגבלה זו בשטח.

ז

43. הסטייה מהתקן נעשתה על־מנת לאפשר לב.ע.ק. לבנות את הגשר עם מלאי המוטות שעמד לרשותה באותה עת, בזמן שעמד לרשותה ובתקציב שנקבע לגשר. בנייה לפי התקן הייתה מכפילה את עלות הבנייה ומאריכה באופן משמעותי את זמן הביצוע. גם כאן נכנע נאשם 1 לאילוצים חיצוניים שהכתיבה לו ב.ע.ק., כשהוא מפקיר את דרישות הביטחון הבסיסיות הנדרשות ממתכנן.

א

44. הקשר הסיבתי בין רשלנות זו של נאשם 1 לבין כשל הגשר ברורה: לו היה נאשם 1 מחשב ומתכנן את הגשר על־פי הנדרש בתקן – היה הוא נאלץ לומר לב.ע.ק. כי היא איננה מסוגלת לבנות את הגשר באמצעים ובזמן שעמדו לרשותה, הן מבחינת מערכת הביסוס הנדרשת לגשר תקני והן מבחינת עובי וקוטר המוטות הנדרשים, שכן התנאי שהציבה ב.ע.ק. לבניית הגשר היה שימוש במוטות משומשים שנותרו לה במלאי. במקרה זה לא היה הגשר נבנה כלל, וממילא לא היה קורס. זאת ועוד: לו היה נאשם 1 מחשב ומתכנן את אגד הגשר לעומס כפול מזה שתכנן, כנדרש על־פי התקן, ועם מקדמי הביטחון הנדרשים – לא היה הגשר מגיע בסופו של דבר לתסבולת הקריטית של 50 ק"ג/מ"ר, שבה קרס הגשר, אלא לתסבולת גבוהה יותר, אשר עשויה הייתה לשאת בעומס שהיה על הגשר בעת קריסתו, חרף קיומם של ליקויי תכנון וביצוע אחרים.

ב

ג

סיכומה של נקודה זו: מהנדס מן השורה יכול היה, בנסיבות המתוארות לעיל, להיות מודע לכך שסטייה משמעותית מהתקן, ועוד לגבי מבנה בעל דרגת סיכון גבוהה, עלולה להביא לכשל הגשר תוך סיכון חיי אדם, והיה זה סיכון בלתי סביר, שאסור היה לנטלו.

ד

(ה) היעדר תכנון ותכניות, מעורבות ב.ע.ק. בתכנון ותקשורת לקויה

45. נאשם 1 היה מתכנן אגד הגשר, אך הוא לא הכין תכניות עבודה מפורטות לאגד הגשר – בניגוד לתקנים ולנוהלים המקובלים, החלים על מבנים זמניים כמו על מבני קבע. למעשה, הגשר לא תוכנן במובן המקובל של המילה "תכנון", ובוודאי לא כמבנה שלם: נאשם 1 הסתפק בחישוב ותכנון שטחי וחלקי של אגד הגשר, במנותק משאר חלקי הגשר, למרות שידע כי אין מהנדס זולתו בפרויקט. נאשם 1, אשר אמר בעצמו בעדותו כי "אי־אפשר לעבוד בלי תוכניות", לא מנע מב.ע.ק. לבנות את הגשר בלא תכניות עבודה מפורטות, אף כי ידע שהיא איננה קבלן בסיווג של גשרים ואין לה ניסיון בבניית גשרים. כמו כן לא הרתיעה את נאשם 1 העובדה שלא הייתה בנמצא אפילו סקיצה לגבי חלקים מהותיים וקונסטרוקטיביים של הגשר, ובהם: מערכת הביסוס, המדרך והזוויתנים. כמו כן לא היה סרטוט כלשהו לגבי המעקות והרמפות. לגבי כל החלקים האלו, פרט לאגד הגשר, גם לא נעשו חישובים סטטיים. גם הסקיצות לפיהן נבנה הגשר לא הוכנו על־ידי נאשם 1, ואף לא על־ידי מהנדס, אלא על־ידי ב.ע.ק.

ה

ו

ז

כל זאת לא מנע מנאשם 1 לכלול באישור ת1/א' הצהרה כוזבת, לפיה מצא כי "הביצוע תואם את התוכניות", כאשר אישור זה מתייחס לגשר כולו.

א

46. בהיעדר תכניות מפורטות, בנו ב.ע.ק. וארגונית את הגשר כרצונם ועל-פי הבנתם, במתכונת של אלתורים ובאמצעות תקשורת לקויה, בעיקר בטלפון. נאשם 1 אמר כי ב.ע.ק. בנתה את הגשר לפי "החוש חש", נאשם 2 ידע לומר כי "עם ישראל אלוף באלתורים", ונאשם 3 הודה כי בנה את הגשר "עם כלום ביד"; כך נראה הגשר. במצב דברים זה התגלו אי-הבנות רבות בין כל הצדדים המעורבים, אשר חלקן נוגעות בצורה ישירה לשלושת גורמי כשל הגשר. לו היו תכניות מפורטות לכל הגשר, היה נאשם 1 נאלץ להקדיש מחשבה ולפתור את הבעיות שנתגלו בגשר, וכך לא הייתה מתרחשת הטעות בנושא הכפיפה המקומית; מערכת הביסוס לא הייתה נבנית בצורה רשלנית כפי שנבנתה וב.ע.ק. לא הייתה יכולה לבצע את הריתוכים במוטות החגורה העליונה, כולל ב"מוט השבור". המחדל של הכנת תכניות ייצור היה חמור וקריטי עוד יותר בהתחשב בעובדה שהגשר נבנה ללא פיקוח הנדסי צמוד, שכן תכניות הייצור הן, למעשה, תחליף להוראות הבנייה של המהנדס בשטח.

ב

ג

47. נאשם 1 אף התרשל בכך שהתיר לנאשם 2, שאיננו מהנדס, להיות מעורב "עד צוואר" בפרטי התכנון של הגשר. כמו כן התיר נאשם 1 לעובד במשרדו, איגור זלוטניצקי, שהוא מהנדס מכונות, להיות מעורב בתכנון הגשר. אמנם אין הוכחה לטענת נאשמים 2-3, כי הטעויות בתכנון אירעו משום שאיגור היה, למעשה, מתכנן הגשר, מה גם שנאשמים 2-3, שאף הם עירבו את איגור בתכנון, הם האחראים היכולים להעלות טענה זו. ואולם מידה מסוימת של מעורבות הייתה בוודאי לאיגור, שכאמור איננו מהנדס בניין. גם הסקיצות הכלליות לפיהן נבנה הגשר הוכנו על-ידי איש מחשבים בב.ע.ק., שאיננו שרטט, תחת הנחייתו של נאשם 2, שאיננו מהנדס, כאשר נאשם 2 ואיגור מנהלים ביניהם שיחות בנושא תכנון הגשר, ובודקים אפשרויות תכנון שונות. פרטי מערכת הביסוס סוכמו בעל-פה בין נאשם 2 לנאשם 1, וגם בנושא העומס לפיו יתוכנן הגשר התדיין נאשם 1 עם נאשם 2, כאילו אין תקן החל בנושא. קשה להבין כיצד יכול היה נאשם 1 להעניק לנאשם 2 מעמד של שותף לתכנון הגשר. התנהגות זו הינה ביטוי נוסף לכניעתו של נאשם 1 לאילוצי התקציב, הזמן ומלאי החומרים שעמדו לרשות ב.ע.ק.; אלמלא אילוצים אלו היה נאשם 1 מתכנן את הגשר על-פי התקנים החלים, ובהתאם לדרישות התכנון הנהוגות והמקובלות, ולא על-פי פשרות שונות ומשונות שעשה עם ב.ע.ק., ואשר הביאו בסופו של דבר לאסון.

ד

ה

ו

ז

סיכומה של נקודה זו: בנסיבות המתוארות לעיל, היה מהנדס מן השורה יכול להיות מודע לטעויות הקשות אשר עלולות להתרחש במהלך בניית הגשר, כתוצאה מהיעדר תכניות מפורטות, תקשורת לקויה ומעורבות הקבלן בתכנון, וכן היה יכול להיות מודע לכך שכל אלו עלולים להביא לכשל הגשר וסיכון חיי אדם. מסקנה זו נכונה במיוחד

כאשר היה ידוע שהקבלן הראשי וקבלן המשנה המבצעים את הגשר אינם בעלי כישורים וניסיון בבניית גשרים; אין פיקוח הנדסי צמוד על עבודתם; הגשר לא תוכנן על-פי התקן ומקדמי הביטחון הדרושים ומדובר במבנה בדרגת סיכון גבוהה. בניית מבנה מסוכן מן הסוג שנבנה ללא תכניות מפורטות, ובהיעדר תקשורת נאותה בין הגופים המבצעים, הייתה משום נטילת סיכון בלתי סביר בנסיבות המתוארות לעיל.

(ו) פיקוח עליון ופיקוח צמוד

48. נאשם 1 ביצע לדבריו פיקוח עליון על אגד הגשר, ואולם ממכלול הראיות עולה כי נכון יהיה יותר לומר שהוא רק "קפץ להעיף מבט" בגשר – כפי שהוא עצמו אמר בעדותו. נאשם 1 לא טרח לוודא במסגרת הפיקוח העליון שההנחות התכנוניות שלו אכן מתקיימות בשטח. לו היה נאשם 1 עושה כן הגשר לא היה קורס, שכן שלושת גורמי הכשל היו ניתנים לגילוי, גם בשלב מאוחר זה, בבדיקה ויזואלית גרידא. נאשם 1 לא בדק, או לא גילה, במסגרת הפיקוח העליון שכל הסמכים היו ניידים, בניגוד להנחתו כי הם קבועים, וכי מערכת הביסוס שנבנתה – פסולה; כי נוצרו מאמצי כפיפה מקומית והעומס עבר למוטות החגורה העליונה, בניגוד למתוכנן ואת עצם קיומם של הריתוכים כמעט בכל מוטות האורך של החגורה העליונה, כולל ב"מוט השבור", שלא לדבר על רמתם הירודה של הריתוכים.

נאשם 1 ידע שהגשר נבנה ללא פיקוח הנדסי צמוד וללא תכניות, וגם עובדות אלו לא הביאו אותו לבצע, לכל הפחות, פיקוח עליון ברמה הנדרשת. נאשם 1 לא ביצע פיקוח עליון בזמן הבנייה עצמה – לא במפעל של ב.ע.ק. ולא באתר הבנייה; הוא בדק את הגשר לראשונה לאחר שכבר עמד על תלו. זאת ועוד: הואיל ונאשם 1 ידע כי הגשר נבנה ללא פיקוח צמוד, ולא הביע התנגדות לכך למרות שהוא ידע כי אין מהנדס אחר זולתו בפרויקט – היה עליו לשאת בעצמו בנטל זה, שכן הוא האדם הנושא באחריות העליונה לבטיחות הגשר, והוא זה שאישר את הגשר והכשירו לשימוש. רשלנותו של נאשם 1 בעניין זה חמורה שבעתיים, לנוכח העובדה שהיה זה הגשר הראשון מקונסטרוקציית מתכת שתכנן, והוא ידע שמעולם לא נבנה גשר בשיטת ב.ע.ק. וכי מבנה הנבנה בשיטה זו רגיש לכשל בשרשרת.

בנסיבות אלו יכול היה מהנדס רגיל להיות מודע לכך שבניית הגשר ללא פיקוח הנדסי צמוד, ובפיקוח עליון רופף ביותר, עלולים להביא לטעויות קשות שיגרמו לכשל הגשר, תוך סיכון חיי אדם. מסקנה זו מתבקשת מקל וחומר, כאשר היה ידוע שהקבלן הראשי וקבלן המשנה הבונים את הגשר הינם חסרי כישורים וניסיון בבניית גשרים; הגשר נבנה שלא על-פי התקן; ללא תכניות מפורטות ומדובר במבנה בדרגת סיכון גבוהה. הסכמה לבניית הגשר בתנאים שכאלו, ללא פיקוח הנדסי, הייתה סיכון בלתי סביר לחלוטין, שקשה להבין כיצד העז נאשם 1 להשלים עם קיומו.

49. בעניין הפיקוח העליון שביצע נאשם 1, קיימות שתי אפשרויות: האחת – שנאשם 1 בדק את הגשר, אך לא גילה, ברשלנותו כי רבה, את גורמי הכשל; והשנייה – שנאשם 1 היה ער לגורמי הכשל, או לפחות לחלק מהם, אך בחר להתעלם מהם, מתוך מחשבה מוטעית שהגשר יוכל לעמוד בעומס חרף קיומם של ליקויים אלו, ומתוך כך שסמך על ההגבלה שהטיל, לפיה לא יעלו על הגשר יותר מ-100 איש. אפשרות שנייה זו, שהיא חמורה יותר מבחינת נאשם 1, נראית אולי לא פחות סבירה מן הראשונה, שכן כל המומחים ציינו כי גורמי הכשל היו גלויים לעין, והתקשו להבין כיצד נאשם 1 לא הבחין בהם. נאשם 1 הוא מהנדס מנוסה, בעל תואר ד"ר בהנדסה, מרצה בכיר בטכניון, ופרסם ספרים בנושא כשל מבנים. לכן נראה לנו כי אין לשלול את האפשרות כי נאשם 1 היה מודע לליקויי התכנון והביצוע בגשר, אך השלים עם כך שב.ע.ק. לא הייתה מסוגלת לבנות גשר טוב יותר במסגרת אילוצי הזמן, התקציב והחומרים שעמדו לרשותה. ואולם כיוון שלא ניתן לקבוע על-פי הנסיבות כמימצא עובדתי ודאי שנאשם 1 היה מודע לקיומם של הליקויים, באים אנו לכלל מסקנה כי בהתשלוח עסקינן – ובכך אין כל צל של ספק.

(ז) לוח זמנים בלתי ריאלי

50. בהיעדר גורם הנדסי אחר בפרויקט הגשר זולת נאשם 1, היה עליו להבהיר לכל הגורמים המעורבים, כולל המזמין, כי לא ניתן לתכנן ולבצע את הגשר בפחות משבועיים ימים – שהיה הזמן שנקצב לכך על-ידי נאשם 5. נאשם 1 ידע היטב כי ביצוע הגשר בפרק זמן בלתי ריאלי שכזה משמעו התעלמות מתקנים ומנוהלים מקובלים, כפי שהודה בחקירתו במשטרה. וכך אכן היה: לחץ הזמן הביא לכך שהבנייה נעשתה ללא חישוב ותכנון כולל של הגשר; ללא תכניות עבודה מפורטות; ללא בדיקות קרקע ודוח קרקע; ללא מערכת ביסוס נאותה; תוך שימוש במוטות מרותכים לא מקוריים ובלא פיקוח ובקרה של ממש על ביצוע העבודה. כל אלו היו בין הגורמים העיקריים לכשל הגשר. בנסיבות המתוארות לעיל, היה מהנדס מן השורה יכול להיות מודע לכך שביצוע הגשר בפרק הזמן הבלתי ריאלי שהוקצב לכך עלולה להביא לליקויים מהותיים שיביאו לכשל הגשר, תוך סיכון חיי אדם, והיה זה סיכון בלתי סביר להסכים לבצע את הגשר בפרק הזמן שנקבע, על כל המשתמע מכך.

(ח) עבודה עם קבלנים חסרי כשירות וניסיון

51. נאשם 1 ניא את לתכנן את אגד הגשר, ולאשר את הגשר כולו, למרות שב.ע.ק. איננה קבלן רשום בסיווג גשרים, והיא חסרת ניסיון בתחום זה. נאשם 1 גם ידע שב.ע.ק. מעולם לא בנתה גשר בשיטת הבנייה המרחבית המבוססת על המחבר מתוצרתה, וכי ניתנה התראה על תופעת סיכוב המחבר, אשר עלולה להפחית משמעותית מתסבולת הגשר. נאשם 1 גם לא התעניין כלל בכשירותה וניסיונה של ארגונית, שהייתה הקבלן



הראשי של הגשר, ואשר שמה הופיע על גבי הסקיצות שהועברו אל נאשם 1 מב.ע.ק. ועל גבי שלט ליד הגשר; מסתבר כי ארגונית איננה רשומה כלל כקבלן, ואין לה ניסיון בבניית גשרים מן הסוג הנדון.

א

מהנדס רגיל לא יתכנן מבנה לקבלן הנעדר כשירות וניסיון לבנותו, ועל אחת כמה וכמה לא יאפשר, במקרה שכזה, בנייה ללא תכניות עבודה מפורטות, ללא פיקוח הנדסי צמוד ותוך סטייה משמעותית ביותר מן התקן הנוגע לעומס השימושי הנדרש. גם הפיקוח העליון שעשה נאשם 1 החל רק לאחר שהגשר כבר נבנה, וגם אז היה רופף ביותר – כפי שיעידו התוצאות. חוסר כשירותם והיעדר ניסיונם של ב.ע.ק. וארגונית היו בין גורמי הכשל, שכן קבלן גשרים לא היה עושה אותן טעויות הביצוע שב.ע.ק. וארגונית עשו, ולא היה בונה גשר בצורה הרשלנית בה נבנה גשר זה על ידיהם. בנסיבות דלעיל היה מהנדס רגיל יכול להיות מודע לכך, שבניית הגשר בידי קבלנים חסרי ניסיון וכישורים בבניית גשרים עלולה להביא לטעויות ביצוע שיגרמו לכשל הגשר וסיכון חי אדם. כאשר מדובר במבנה בעל דרגת סיכון גבוהה, אשר נבנה ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי צמוד, היה זה סיכון בלתי סביר להסכים לבניית הגשר בידי קבלנים חסרי ניסיון וכשירות כאמור.

ב

ג

(ט) אישור הגשר: רשלנות והטעיה

ד

52. נאשם 1 התרשל בכך שהוציא אישור לגשר, ממנו עולה כי תוכנן לעומס שימושי של 250 ק"ג/מ"ר, בעוד שבפועל הייתה תסכולתו של הגשר מוגבלת ל-50 ק"ג/מ"ר בלבד. די בנתון זה, שאיננו שנוי במחלוקת, כדי להרשיע את נאשם 1 בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, שהרי על סמך אישורו של נאשם 1 הוכשר הגשר לשימוש. ואולם האמת שנחשפה בבית המשפט חמורה הרבה יותר מבחינתו נאשם 1: הלה כתב באישור, כי תסכולתו של הגשר הינה 250 ק"ג/מ"ר (עומס השווה לכ-5000 איש על כל הגשר), אף כי עולה בבירור מחקירתו במשטרה כי הוא העריך שהגשר איננו מסוגל לשאת יותר מ-100 איש, ואף שיתף את נאשמים 2-3 בהערכתו זו, כאשר קבע להם את המגבלה של 100 איש על הגשר (ת24, בעמ' 29). מדובר אפוא לא רק ברשלנות גרידא, אלא במתן אישור מוטעה ומטעה. נאשם 1 העריך לפני האסון את אשר מצאה ועדת המשנה לאחר האסון, דהיינו: שתסכולתו של הגשר בפועל הייתה 50 ק"ג/מ"ר בלבד. לא הייתה זו ההטעיה היחידה הכלולה באישור שהוציא נאשם 1, שהוא בבחינת אחיזת עיניים. באישור נאמר כי "הביצוע תואם את התוכניות", למרות שכלל לא היו לגשר תכניות, ולמרות שהגשר לא נבנה בהתאם למה שתוכנן. זאת ועוד: לא זו בלבד שנאשם 1 לא קיים את חובתו כמהנדס להדגיש באישור כי הגשר נבנה שלא על פי התקן, אלא שהוא אף שירבב לאישור הפניה לתקן בלתי רלוונטי (ת"י 412), בלא שתהיה לכך כל סיבה עניינית, ובאופן אשר עלול ליצור רושם אצל אדם הנעדר השכלה הנדסית שהגשר תוכנן ונבנה על פי התקן. נאשם 3 מסר אישור זה לנאשם 4, שהעבירו לנאשם 5, כאשר

ה

ו

ז

ברור לכול שמטרת האישור היא לקבל רישיון מהמטרה לצורך הכשרת השימוש בגשר. כך ניתן האישור לשימוש בגשר, שלא היה מתאים כלל לשימוש.

א

53. עוד התרשל נאשם 1 בצורה חמורה בכך שלא דאג לכלול באישור את המגבלה ל־100 איש, שהייתה קריטית ביותר. נאשם 1 גם לא דאג, לכל הפחות, להבטיח שמגבלה מהותית זו תובא לידיעת הגורמים האחראים על מצעד המשלחות, ושהיא תיאכף בשטח. נאשם 1 נמנע מלחשוף את הפער הקיים בין התכנון "על הנייר", כמופיע באישור שהוציא, לבין מצב הגשר בפועל, משום שהבין כי הגשר איננו עונה על דרישות המזמין. הוא העדיף לסמוך על הבטחתו של נאשם 2 כי בפועל לא יעלו על הגשר יותר מ־100 איש, ועל הבטחתו של נאשם 3 ("סמוך עלי" – הוא אמר לנאשם 1), כי יעמוד ליד הגשר בעת מצעד המשלחות ויוסות את תנועת העולים עליו. נאשם 1 ידע כי לנאשם 3 לא היה כל מעמד בטקס הפתיחה ואיש לא הכירו שם. לכן, היה צריך להיות ברור לנאשם 1 ולב.ע.ק. כי לא ניתן יהיה להבטיח שנאשם 3 יוכל להשתלט, בצורה פרטיזנית, על המשלחות. ואכן, נאשם 3 לא הצליח למנוע את עלייתם על הגשר של יותר מ־100 ספורטאים אוסטרלים, והגשר קרס תחתיהם. נאשם 1 גם לא לקח בחשבון את האפשרות לפיה 100 איש יתרכזו על מחצית הגשר, כפי שאירע בעת האסון, למרות שמשמעות הדבר היא עומס כפול, או כמעט כפול, מן העומס המרבי שהגשר היה מסוגל לשאת לפי הערכתו. כבר הבענו דעתנו בנקודה זו כי התנהגותם של נאשמים 1, 2 ו־3 בעניין זה מהווה קלות ראש, ומתקרבת לכדי פזיזות של ממש.

ב

ג

ד

כללו של דבר: מהנדס מן השורה היה יכול להיות מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, לכך שהוצאת אישור מוטעה ומטעה מן הסוג שהוצא תביא להכשרת השימוש בגשר, באופן שעלול להביא לקריסתו בשל עומס יתר ולסיכון חיי אדם. העלמת תסכולתו האמיתית של הגשר מידיעת הגורמים האחראים על טקס הפתיחה, הן על־ידי נאשם 1 והן על־ידי נאשמים 2-3, הייתה בבחינת נטילת סיכון בלתי סביר לחלוטין לחיי אדם. גם קבלן רגיל יכול היה להיות מודע לסכנה האמורה בשל העלמת תסכולתו האמיתית של הגשר, בעיקר כאשר היה ידוע שאין פיקוח כלשהו על הביצוע מטעם המזמין והקבלן הראשי. בוודאי ובוודאי שנאשמים 1-3 יכולים היו להיות מודעים לסכנה הכרוכה באי־אכיפת המגבלה לעומס של 100 איש בצורה יעילה.

(3) רשלנות נאשמים 2 ו־3 (ב.ע.ק.)

ה

ו

54. נאשמים 2-3 – כמו גם נאשם 1 – אחראים באופן ישיר לשלושת גורמי הכשל, קרי: היעדר ביסוס, כפיפה מקומית וכשל הריתוך ב"מוט השבור", בהיותם אלו אשר ביצעו את העבודה הרשלנית שיצרה את שלושת גורמי הכשל הללו. כמו כן התרשלו נאשמים 2-3 בעניינים נוספים, הנוגעים לליקויי ארגון ונוהל, כפי שיפורט להלן, שאף הם היו גורם שהביא לכשל הגשר.

ז

## (א) מערכת הביטוס וההשענה

55. נאשמים 2-3 טענו מחד גיסא, כי הגשר היה אמור להיבנות ללא ביטוס, ומאידך גיסא כי נאשם 1 היה אחראי לביטוס הגשר. כך או כך: נמצא שהגשר נותר ללא ביטוס של ממש, וב.ע.ק. היא זו שבנתה את מערכת הביטוס. עוד הוכח שליקויי הביצוע במערכת הביטוס, בנוסף על ליקויי התכנון, דרדרו את הגשר אל התסבולת העלובה של 50 ק"ג/מ"ר, שהביאה לקריסתו בעומס של למעלה מ-100 איש. ליקויים אלו התבטאו, בראש ובראשונה, בריתוכים רשלניים ביותר של הסמכים לאגד הגשר, ושל הסמכים לפלטות הביטוס, באופן שהסמכים לא היו יכולים להעביר את העומס של הגשר והפלטות לא היו יכולות לקבלו. עוד הוכח כי לא כל הרתכים היו מוסמכים. כמו כן נעשתה ברשלנות הצבת הפלטות על מדרון חולי, ללא הידוק של ממש. נאשמים 2-3, אשר ביצעו את הביטוס ברשלנות, אינם יכולים להטיל את מלוא האחריות לכך על נאשם 1, מה גם שהם ביצעו את העבודה בלא שנעשה במהלכה פיקוח הנדסי כלשהו – צמוד או עליון.

נאשמים 2-3 "אלתרו" מערכת ביטוס כשהם סומכים על הבנתם, ללא תכניות כלשהן ובלא פיקוח על הבנייה, וכל זאת – כאשר הם אינם קבלני ביטוס ומעולם לא בנו גשר מן הסוג הנדון. כפי שציינו מומחי התביעה, לו היו נאשמים 2-3 קבלני גשרים – היו הם מבינים בעצמם שלגשר אין ביטוס של ממש. קבלן סביר לא יעז לבנות ביטוס לגשר על סמך הוראות חלקיות בעל-פה ממהנדס, אשר כלל לא היה באתר הבנייה, וכאשר נאשם 2, הנעדר השכלה הנדסית כלשהי, מגלה מעורבות בתכנון הביטוס ו"מסכם" בעל-פה את פרטי הביטוס עם המהנדס. קבלן רגיל, אשר היה עובד בנסיבות בהן פעלו נאשמים 2-3, היה מודע לכך שבניית מערכת ביטוס בתנאים רשלניים שכאלו עלולה להביא לכך שהגשר יקרוס בשל היעדר ביטוס ראוי, ויסקן חיי אדם; היה זה סיכון בלתי סביר לבנות מערכת ביטוס בתנאים שכאלו.

## (ב) כפיפה מקומית

56. חלקם של נאשמים 2-3 בהיווצרות הכפיפה המקומית, שהייתה אחת מסיבות כשל הגשר, מתבטא בכך שהם היו אלו אשר ביצעו את ההכנה למדרך, על גבי זוויתנים שבנו. צורת הנחת המדרך, על גבי קורות רוחב מעץ, נגזרה מאופן בנייתם של זוויתנים אלו, כפי שסוכמה בשיחה בין נאשם 2 לנאשם 4, ובאופן שיצר את הכפיפה המקומית. גם כאן נטלו לעצמם נאשמים 2-3 חירות לבצע את הזוויתנים ללא תכניות או סקיצות כלשהן, וללא פיקוח הנדסי צמוד, ואף לייעץ לארגונית כיצד להניח את המדרך, שהוא חלק קונסטרוקטיבי חשוב של הגשר, וצורת הנחתו – כפי שהתברר – היא קריטית לתסבולת הגשר. לו היו נאשמים 2-3 מפנים את אנשי ארגונית אל נאשם 1 לצורך קבלת הנחיה בנוגע לצורת הנחת המדרך, לא הייתה נוצרת אותה כפיפה מקומית קריטית, שכן

היווצרותה נבעה מהיעדר תקשורת בין נאשם 1 לנאשם 4, והיעדר תכניות כלליות לגשר בכלל, ולמדרך ולזוויתנים בפרט.

א

קבלן מן השורה היה מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, לסיכון הכרוך בביצוע ההכנה למדרך, בדרך בה נעשה הדבר, וכי דרך זו עלולה להביא ליצירת עומסים שהגשר לא יעמוד בהם, באופן שיסכן חיי אדם. דרך עבודה שכזאת מהווה סיכון שקבלן רגיל לא ישלים עם קיומו.

ב

(ג) ליקויי ריתוך ב"מוט השבור"

57. הוכח כי עבודת הריתוך של ב.ע.ק. בגשר הייתה מתחת לכל ביקורת ובוצעה באמצעות רתכים בלתי מוסמכים, ובוודאי בלתי מקצועיים – כפי שיעידו תוצאות הריתוכים. ככל שהדבר נוגע ישירות לכשל הגשר, מתמקדת רשלנות זו בליקויי הריתוך במערכת הביסוס (שנדונו לעיל) וב"מוט השבור", שכשל הריתוך בו היה אחד משלושת גורמי הכשל, וייתכן שאף החל את תהליך הכשל. רשלנותם של נאשמים 2-3 בעניין זה הינה כדלקמן:

ג

א

(א) ביצוע הריתוך הלקוי תחת פיקוחם של נאשמים 2-3, או בהיעדר פיקוח מצדם על הריתוך שבוצע במפעל, והעסקת רתכים שאינם מוסמכים ומיומנים. נאשם 3 הוא מנהל המפעל של ב.ע.ק. והיה גם מנהל העבודה בשטח. נמצא שהריתוך ב"מוט השבור" חדר לעומק של כ-15% בלבד מעובי המוט, ולכן המוט כשל ונקרע בנקודת הריתוך.

ט

ה

(ב) שימוש במוטות לא־מקוריים בחלק העליון של מרכז הגשר, אשר יוצרו משלושה חלקים מרותכים, על דעת עצמם, בלא שהיו בידי נאשמים 2-3 תכניות המתירות את הריתוכים ומפרטות את דרך ביצועם – כפי שהדבר מקובל ונדרש. דבר זה, שהיה לדעת המומחים מנוגד לכל היגיון הנדסי, נעשה בשל לחץ הזמן, ולאור רצונם של נאשמים 2-3 לבנות את הגשר באמצעות מוטות שהיו להם במלאי.

ך

(ג) ביצוע הריתוכים בלא פיקוח הנדסי, צמוד או עליון, על איכות הריתוכים. גם כאן, התרשלותו של נאשם 1 להכין תכניות מפורטות הכוללות או אוסרות את הריתוכים ולפקח על ביצוע הריתוכים, איננה פוטרת את נאשמים 2-3 מרשלנותם הם. נאשמים 3-2 נטלו על עצמם אחריות לנושא הריתוכים בעצם ביצועם על דעת עצמם, ללא פיקוח הנדסי.

ט

קבלן רגיל היה מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, לסיכון הכרוך בביצוע ריתוכים בתנאים שכאלו, וכי ריתוכים שכאלו עלולים להביא לכשל מוט מרכזי, שיכול לגרום לכשל המבנה כולו, באופן שיסכן חיי אדם. היה זה סיכון בלתי סביר לבצע את הריתוכים בתנאים דלעיל, במבנה שהוא בעל דרגת סיכון גבוהה.

(ד) עבודה ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי צמוד, ומעורבות הקבלן בתכנון

58. נאשמים 2-3 נטלו על עצמם לבצע את בניית הגשר ללא תכניות כלשהן, על סמך הוראות בעל־פה מנאשם 1, ובלא שיתקיים פיקוח הנדסי צמוד על הבנייה. למעשה, גם פיקוח עליון לא היה על ביצוע העבודה, אלא רק לאחריה. בנוסף, בוצעה עבודתה של ב.ע.ק. בלא נוכחות של מנהל עבודה מוסמך. קבלן זהיר מן השורה איננו בונה ללא כל אלו, ועל אחת כמה וכמה לא יעז לנהוג כך כאשר אין לו ניסיון קודם בבניית גשר מהסוג הנדון, והוא יודע ששיטת הבנייה והמחברים בהם הוא משתמש לא נוסו מעולם בגשרים, ואף ניתנה התראה על הסיכון הכרוך בתופעת סיבוב המחבר. בניית הגשר ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי צמוד הייתה אחת הסיבות לכשל הגשר, שכן פיקוח שכזה היה מונע את הטעויות הקריטיות שנעשו, ולכל הפחות חושף אותן בזמן.

זאת ועוד: נאשם 2 גילה מעורבות יוצאת־דופן, ובהחלט בלתי מקובלת ולא רצויה, בתכנון הגשר, למרות שהוא העיד על עצמו כי "אין לו ידע בהנדסה כלל". חרף כך, הוא נטל חלק בתכנון אותם חלקים של הגשר הקשורים לסיבות הכשל, ובהם: פרטי מערכת הביסוס, הנחת המדרך ושימוש במוטות מרותכים בחגורה העליונה. נאשם 2 לא הסתיר את תחושתו כי למרות היותו חסר השכלה הנדסית פורמאלית הוא מנוסה יותר ממהנדסים רבים בכל הנוגע לבנייה בשיטת ב.ע.ק. כך הוא גם נהג בביצוע הגשר.

לנאשמים 2-3 יש גם אחריות לסטייה מן התקן, שהייתה אחת מסיבות הכשל, הן משום שנאשם 2 היה צד לדיונים עם נאשם 1 בעניין קביעת העומס לפיו יתוכנן הגשר והן משום שנאשמים 2-3 נמנעו מלהעביר לנאשם 1 את הזמנת העבודה מנאשם 4, בה כלולה הדרישה לבנייה לפי התקן, והם גם לא דרשו זאת מנאשם 1.

כללו של דבר: קבלן מן השורה היה מודע לכך, בנסיבות שתוארו לעיל, כי עבודה ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי, ועם מעורבות הקבלן בתכנון, עלולים להביא לטעויות קשות שיגרמו לכשל הגשר, וסיכון חיי אדם. היה זה סיכון בלתי סביר לעבוד בצורה שכזו.

(ה) קבלת עבודה שנקצב לביצועה זמן בלתי ריאלי

59. נאשמים 2-3 קיבלו על עצמם את העבודה, כולל תכנון הגשר באמצעות מהנדס מטעמם, וזאת למרות שהיה ברור להם כי לא ניתן לבצע את הפרויקט כהלכה בפרק זמן של פחות משבועיים, כפי שהוקצב למשימה זו. נאשמים 2-3 היו מודעים לעובדה, שבשל לחץ הזמנים מתבצעת העבודה ללא תכניות עבודה מסודרות וללא פיקוח הנדסי בעת הבנייה. גם ההחלטה להשתמש במוטות שרותכו מכמה חלקים נבעה ממצוקת הזמן, והתברר כי הייתה קריטית לכשל הגשר. בנסיבות אלו, היה על נאשמים 2-3 לדחות את הצעת העבודה, ואין הם יכולים להשליך את כל האחריות בעניין זה –

א כמו גם בעניינים אחרים – על נאשם 1. בנסיבות המתוארות לעיל, היה קבלן רגיל מודע לכך שקבלת העבודה וביצועה בתנאים אלו עלולה להביא לבניית גשר בלתי בטוח, שיהווה סכנה לחיי אדם, והיה זה סיכון בלתי סביר לבצע את הגשר בצורה שכזו. א

(ו) חוסר כשירות וניסיון

ב 60. נאשמים 2-3 לא היו צריכים לקבל על עצמם את בניית הגשר, הן משום שב.ע.ק. איננה רשומה כקבלן בסיווג של גשרים, ואף לא בסיווג של קונסטרוקציות פלדה לגשרים, והן משום שהיא מעולם לא בנתה גשר כשיטת הבנייה המבוססת על המחבר שפיתחה. ב.ע.ק. בנתה אך ורק סככות וגגות קלים, שהעומס שהם צריכים לעמוד בו קטן בערך פי עשר מהעומס הנדרש לגשר. אין מדובר בפגם פורמאלי, אלא ברשלנות של ממש, שהייתה אחת הסיבות לכשל הגשר: קבלן גשרים מנוסה היה מבחין בכך שהגשר עומד, למעשה, ללא ביסוס, ולא היה מעז לבנות גשר ללא תכניות מפורטות. הסיווג הקבלני מבטיח ניסיון קודם והבנת התחום הנדון. בעיקר נכונים הדברים לגבי גשר, הנחשב כמבנה רגיש יותר לעומת מבנים אחרים. קבלן רגיל היה מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, לסיכון לחיי אדם הכרוך בבניית גשר ללא ניסיון וכשירות בבניית גשרים, ובעיקר כשמדובר במבנה בדרגת סיכון גבוהה, שנבנה ללא תכניות וללא פיקוח הנדסי צמוד. כל אלו יחד, כשהם מצטרפים לחוסר הניסיון והכשירות, היוו סיכון בלתי סביר, שאסור היה לנטלו. ג ד

(4) רשלנות נאשם 4 (ארגונית)

ה 61. נאשם 4 התרשל בבניית הגשר הן בכך שהחברה שבניהולו, ארגונית, ביצעה את המדרך בצורה רשלנית, והן בכך שלא קיים אף לא אחת מחובותיו כקבלן ראשי, ובראשן – פיקוח על עבודתה של ב.ע.ק. להלן יובאו פרטי הרשלנות של נאשם 4. ה

(א) ביצוע רשלני של המדרך

ו 62. אשר לעבודה שביצעה ארגונית, הוכח כי אופן הנחת המדרך יצר את בעיית הכפיפה המקומית, שהייתה אחת משלוש הסיבות הישירות לקריסת הגשר. רשלנותו של נאשם 4 בנושא הכפיפה המקומית התבטאה בכך שהמדרך בוצע בצורה מאולתרת, ללא תכניות הנדסיות או סקיצות כלשהן לגשר בכלל, ולמדרך בפרט, ללא תאום עם מתכנן הגשר וללא פיקוח הנדסי כלשהו. לו היו תכניות שכאלו לא היה המדרך מונח על ידי ארגונית באופן הסותר את הנחת היסוד של המתכנן (נאשם 1), לפיה העומס יועבר לצמתים. עקב צורת הנחת המדרך, בלא תכניות ובלא תיאום עם נאשם 1, הועבר העומס למוטות החגורה העליונה, שלא היו מתוכננים לשאת במאמצי כפיפה מקומית, ועומס זה היה אחת הסיבות העיקריות לכשל "המוט השבור" ו"המוט המקומט", מה שהביא לקריסת הגשר כולו. ז

63. זאת ועוד: לו הייתה ארגונית מבצעת את עבודתה תחת פיקוח הנדסי כנדרש, הייתה נמנעת הטעות בכפיפה המקומית, שכן חזקה על המפקח שלא היה עובד ללא תכניות וללא תאום עם המתכנן. בנוסף, מפקח היה מגלה טעות קריטית זו, שלדברי כל המומחים הייתה גלויה לעין. נאשם 4, הנעדר כל השכלה הנדסית, נטל לעצמו חירות "לסכם" עם נאשם 2, שאף הוא איננו מהנדס, את צורת הנחת המדרך, ללא התייעצות עם מתכנן אגד הגשר או עם מהנדס אחר, וזאת חרף העובדה שארגונית מעולם לא ביצעה מדרך על גשר מהסוג הנדון. בשל חוסר הבנה וחוסר ניסיון בבניית גשרים, סבר נאשם 4 שאין כל הבדל בין חיפוי במות לבין הנחת מדרך על גשר, ואף לא הבין כי המדרך הוא חלק קונסטרוקטיבי חשוב של הגשר. גם הימצאותו של מנהל עבודה מוסמך – כנדרש בחוק – הייתה עשויה למנוע טעות זו, שכן האנשים שפיקחו בפועל על הנחת המדרך מטעם ארגונית לא היו מנהלי עבודה מוסמכים, ומעולם לא ביצעו חיפוי לגשר קמור מן הסוג הנדון.

נאשם 4 טען כי הוא סמך על כך שהגשר תוכנן על-ידי מהנדס ונבנה תחת פיקוחו. ככל שהדבר נוגע למדרך – הרי שברור היה לנאשם 4 כי המהנדס לא תכנן את המדרך, וכי המדרך נבנה ללא פיקוח הנדסי כלשהו. עובדה זו מותירה את נאשם 4 בלא הגנה כלשהי לגבי הרשלנות הכרוכה בהנחת המדרך, והיא אף מטילה צל כבד על טענתו כי הניח ששאר חלקי הגשר תוכננו כראוי, ונבנו תחת פיקוח הנדסי.

סיכומה של נקודה זו: קבלן רגיל, הפועל בנסיבות המתוארות לעיל, היה מודע לכך שבניית מדרך לגשר ללא תכניות הנדסיות, ללא פיקוח הנדסי וללא תאום עם מתכנן הגשר – הייתה עלולה להביא לכשל הגשר, באופן שיסכן חיי אדם. היה זה סיכון בלתי סביר, לאפשר את הנחת המדרך בצורה בה הונח.

(ב) היעדר ניסיון וכשירות, ומינוי קבלן משנה בלתי כשיר ומיומן

64. עצם קבלת העבודה על-ידי ארגונית, כקבלן ראשי, הייתה רשלנות, שכן לארגונית לא היו הכישורים והניסיון הנדרשים לבניית גשר מן הסוג הנדון. ארגונית איננה קבלן רשום, ולמעשה היא איננה קבלן בניין כלל, אלא חברה העוסקת בהפקת אירועים ובניית במות, תערוכות ותפאורות. קבלן ראשי שאיננו מיומן בבניית גשרים איננו יכול לפקח על בניית גשר בידי קבלן משנה, אלא באמצעות מנגנון פיקוח הנדסי – מה שלא היה במקרה זה. יתר-על-כן: לא זו בלבד שארגונית עצמה לא התאימה להיות קבלן ראשי לבניית הגשר, אלא שנאשם 4 בחר לביצוע משימה זו קבלן משנה, שאף הוא נעדר כישורים וניסיון לבניית גשר, קרי: ב.ע.ק. (ראה לעיל), וזאת בלא שערך בדיקה נאותה לגבי כישוריה וניסיונה של ב.ע.ק. לו היה הגשר נבנה על-ידי קבלן בעל ניסיון בגשרים, היה לגשר ביסוס ראוי, והוא לא היה כושל. קבלן ראשי איננו משתחרר מאחריותו לביצוע רשלני של הבנייה, בטענה כי הוא עצמו איננו מתמצא בתחום

הבנייה, וכי קבלן המשנה אחראי לכך. הדבר נכון מקל וחומר כאשר הקבלן הראשי בחר קבלן משנה בלתי מיומן. בנסיבות המתוארות לעיל היה קבלן רגיל מודע לכך שהסכמתו להיות הקבלן הראשי לביצוע גשר, שהינו מבנה בדרגת סיכון גבוהה, ללא כישורים נאותים, ללא ניסיון וללא יכולת ממשית לפקח על עבודת קבלן המשנה – עלולה להביא לבניית גשר לא בטוח, שיסכן את ההולכים עליו. היה זה סיכון בלתי סביר להסכים להיות קבלן ראשי לבניית גשר בתנאים שתוארו לעיל.

ב. הזמנת עבודה לקויה

65. נאשם 4 קיבל על עצמו את ביצוע הגשר על סמך הזמנת עבודה לקויה וחסרה מנאשם 5 (ראה להלן), וגם ההזמנה שהוא הוציא לב.ע.ק. הייתה לקויה, ובוודאי איננה מהווה פרוגרמה הנדסית כנדרש. בעיקר, לא פורטו בהזמנה העומסים והתקנים הנדרשים, ולא נכללה בה הדרישה שהופיעה בהזמנת המכביה, לגשר "בעל כושר נשיאה של אלפי ספורטאים אשר יחצו אותו בפרק זמן קצר". נאשם 4 לא העביר את הזמנת המכביה לב.ע.ק., אלא הסתפק בדרישה כללית, לא מפורטת, לבנות את הגשר על-פי התקן. לו היו ב.ע.ק. ונאשם 1 נדרשים בצורה מפורשת לבנות לעומס של 500 ק"ג/מ"ר, כנדרש בתקן, לא היו הם יכולים להתחמק מדרישה זו, כפי שעשו, והגשר לא היה נבנה כלל, ואם היה נבנה על-פי התקן – לא היה כושל. בהזמנה שהוציא נאשם 4 לב.ע.ק. גם לא נכללה הדרישה האלמנטרית לביצוע העבודה תחת פיקוח הנדסי, ונאשם 4 אף לא דאג לפיקוח הנדסי מטעמו. כך נבנה הגשר ללא פיקוח הנדסי כלשהו, ואף זו הייתה אחת מן הסיבות לכשל הגשר, שהרי מפקח היה מונע את גורמי הכשל, ולמצער מגלה אותם לפני האסון. קבלן ראשי רגיל היה מודע בנסיבות המתוארות לעיל, לכך שהוצאת הזמנת עבודה לקויה מן הסוג שהוצא, ומבלי שתועבר לקבלן המשנה ההזמנה של היזם, עלולה להביא לטעויות שיפגעו בבטיחות המבנה, באופן שיסכן חיי אדם. ההחלטה להוציא הזמנה ללא ייעוץ הנדסי ובצורה לא מקצועית, הייתה סיכון שאסור היה לקחתו.

(ד) היעדר פיקוח על קבלן המשנה והאישור שניתן

66. אשר להזנת חובותיו של נאשם 4 כקבלן ראשי, הרי שהיא נבעה מתוך תחושתו שהוא פועל בפרויקט הגשר כמתווך בלבד, ולא כקבלן ראשי. על-פי הנהוג והמקובל, וכן על-פי הדין והפסיקה, תמצית חובותו של הקבלן הראשי היא לפקח על הביצוע של קבלן המשנה, לארגן את העבודה ולתאם בין חלקיה השונים. האחריות לבנייתו של המבנה בצורה בטוחה ותקינה רובצת בראש ובראשונה על כתפיו של הקבלן הראשי. נאשם 4 התנער לחלוטין מקיום חובותיו כקבלן ראשי, ולא גילה מעורבות כלשהי בבניית הגשר, זולת הנחת המדרך על-ידי ארגונית. לא ניתן לכנות אלא שלנות התנהגות של קבלן ראשי, אשר מסתבר לו רק בדיעבד כי המבנה לא תוכנן



בשלמותו; בוצע ללא תכניות עבודה; שלא על־פי העומס הנדרש בתקן ובלא שהיו באתר העבודה פיקוח צמוד ומנהל עבודה מוסמך.

67. הגשר נבנה ללא פיקוח צמוד או עליון, כאשר הפיקוח העליון על־ידי נאשם 1 החל לאחר בניית הגשר. כמו כן לא קיים נאשם 4 את חובתו של הקבלן הראשי על־פי דין למנות ולהחזיק מנהל עבודה מוסמך באתר הבנייה, לצורך פיקוח על עבודת קבלן המשנה, וגם עבודתה של ארגונית בוצעה בלא נוכחות של מנהל עבודה מוסמך. בהיעדר פיקוח הנדסי על הבנייה לא נעשתה בקרה ממשית על איכות העבודה של ב.ע.ק., כולל הריתוכים במפעל ובאתר, ואף לא נוהל יומן עבודה, שהוא תנאי הכרחי לעבודה מסודרת. נאשם 4 הסתפק בכך שעבר ליד הגשר מדי פעם בדרכו למתקנים שבנתה ארגונית באצטדיון, ובכך שביקר באתר עם השלמת הבנייה והתרשם, כדבריו, כי הגשר נבנה "לתפארת מדינת ישראל".

על־פי הנהוג והמקובל, חייב הקבלן הראשי לפקח על הבנייה כולה באמצעות מפקח מטעמו, ומדובר בפיקוח צמוד מתחילת הפרויקט ועד סופו. נאשם 4 התרשל בקיום חובותיו כקבלן ראשי בכך שלא מינה מפקח מטעמו, וזאת בניגוד לעבודותיה האחרות של ארגונית עבור המכביה, שנעשו בפיקוח מהנדס של ארגונית. יתר־על־כן: נאשם 4 לא טרח לוודא, לכל הפחות, ואף לא דרש זאת בהסכם עם ב.ע.ק., כי מתקיים פיקוח צמוד על עבודתה של ב.ע.ק. פיקוח צמוד שכזה, לו נעשה, היה מונע את הטעויות שהביאו לכשל, ואם לא היה מונע אותן בעת התרחשותן – היה מגלה אותן לפני האסון. כל פרויקט בנייה, בוודאי פרויקט ציבורי, חייב להתנהל בליווי הנדסי צמוד ועם מנהל עבודה מוסמך. התעלמות מחובות אלו הינה ללא ספק רשלנות, שהיה לה קשר ברור לכשל הגשר.

68. לו היה נאשם 4 נעזר במהנדס לפיקוח על הפרויקט, הוא היה למד כבר בתחילתו כי הזמן שנקצב לביצוע הפרויקט איננו ריאלי, ואז נמנע היה מלהודיע לנאשם 5 כי די בתשעה ימים לצורך בניית הגשר. מהנדס לצדו של נאשם 4 אף היה מסב את תשומת־לבו לחוסר כשירותה וניסיונה של ב.ע.ק. בבניית גשרים. מעל ומעבר לכל אלו: לו היה נאשם 4 ממנה מהנדס מפקח לא היה נאשם 4 מקבל את האישור המפוקפק שהוציא נאשם 1, והאסון היה נמנע. היו לנאשם 4 כמה וכמה אינדיקציות המעוררות חשד לגבי תקינותו של האישור, אך הוא לא העלה בדעתו, לכל הפחות, להראות אישור זה למהנדס שהעסיקה ארגונית בפרויקט המכביה, למרות שנאשם 4 עצמו לא היה מסוגל להבין את האמור באישור. כך הוכשר השימוש בגשר על סמך אישור מאחז עיניים, שלא היה אלא "פיסת נייר". נאשם 4 ביקש "להתכסות" באישור פורמאלי על תקינות הגשר, מבלי שהפעיל אמצעי פיקוח כלשהם על תקינות האישור ונכונותו. גם העובדה שבאישור נכתב כי "הביצוע תואם את התוכניות", ונאשם 4 ידע לפחות לגבי

המדריך שאין תכניות, לא "הדליקה נורה אדומה" אצלו, ולא מנעה ממנו להעביר את האישור לנאשם 5.

א

סיכומה של נקודה זו: קבלן ראשי רגיל היה יכול להיות מודע, בנסיבות המתוארות לעיל, לאפשרות שהגשר שיוקם יהיה בלתי בטיחותי באופן המסכן חיי אדם, בשל היעדר פיקוח הנדסי על בנייתו ואי־נוכחות של מנהל עבודה באתר. הסכמה לכך שהגשר יבוצע בתנאים שכאלו הייתה סיכון בלתי סביר לחלוטין מבחינתו של קבלן ראשי. מסקנה זו מתבקשת מקל וחומר, לנוכח חוסר ניסיונם של הקבלן הראשי וקבלן המשנה בבניית גשרים, וכאשר מדובר במבנה בדרגת סיכון גבוהה, שנבנה ללא תכניות.

ב

(5) רשלנות נאשם 5 (המזמין)

69. נאשם 5, אשר שימש כיושב־ראש הוועד המארגן של המכביה, עמד בראש המערכת אשר הזמינה את הגשר, והוציא את הזמנת העבודה לארגונית – התרשל בכך שפעל בנושא הנדסי בו אין הוא בקי ללא ליווי הנדסי או מקצועי כלשהו וללא בקרה ופיקוח על תכנון הגשר וביצועו, וזאת בניגוד לנוהלים המקובלים בבנייה בכלל ובנייה ציבורית בפרט. נאשם 5 הסתלק מכל מחויבות שהייתה לו כמי שעמד בראש גוף ציבורי גדול, אשר הזמין גשר להולכי רגל לאירוע ציבורי רב־משתתפים. המכביה העסיקה יועצי תפאורה, תאורה והגברה בסכומים גבוהים כדי לפקח על קבלני התפאורה, התאורה וההגברה; אך בכל הארגון העצום הזה, לא היה ולו מהנדס אחד, האחראי מטעם המכביה על בטיחות המתקנים שהוקמו באצטדיון ומחוצה לו, ובהם הגשר. נאשם 5, כמי שעמד בראש הפירמידה הארגונית של המכביה, הותיר את השמירה הבלעדית על שלומם וביטחונם של הספורטאים שהשתתפו בטקס הפתיחה, ואשר הוזמנו לעלות על הגשר, בידי הקבלן שבנה את הגשר, והמהנדס שהועסק על־ידי אותו קבלן, כאשר לא היה לנאשם 5 כל קשר עמם. נאשם 5 השליך את כל יתרו על אישור מהנדס, שלא היה אלא "חספא בעלמא".

ג

ד

ה

70. נאשם 5, כמזמין הגשר, איננו יכול לטעון כי אין לו כל מחויבות לאותה "מעטפת הנדסית" הכוללת את גורמי הניהול, התאום והפיקוח, ואשר כל כך חיונית לתקינותו של כל פרויקט בנייה, ולהותיר "מעטפת" זו כחלל ריק. מזמין הנעדר כישורים הנדסיים איננו רשאי – מחד גיסא – להתפרק מחובתו למנות יועץ הנדסי לצורך בחירת הקבלן המבצע, ניסוח ההזמנה, פיקוח על התכנון והביצוע וניהול הפרויקט, ומאידך גיסא – לבצע פעולות אלו בעצמו בצורה רשלנית, כשהוא טוען להגנתו כי אין הוא מהנדס. מזמין חסר כישורים הנדסיים, הפועל בצורה סבירה וזהירה, לא יטול על עצמו את האחריות לבחירת קבלן מתאים לבניית גשר; לא ינסח בעצמו הזמנת עבודה (פרוגרמה); לא יפקח בעצמו על ביצוע הפרויקט, כשהוא מסתפק בבדיקת הגשר על־ידי קפיצה עליו ונענועו ולא יקבל אישור להכשרת השימוש בגשר, ויסתמך עליו, כאשר אין

ו

ז

לו הכישורים המקצועיים כדי להבין את האמור בו. מזמין זהיר וסביר גם לא יותר תחומים אלו ללא כל עשייה, תוך שהוא סומך על מהנדס המועסק על-ידי הקבלן המבצע, ולא על-ידי המזמין, וכאשר אין למזמין כל קשר עם מהנדס זה. מזמין שאיננו מפעיל גורם הנדסי מטעמו לביצוע משימות אלו, נוטל על עצמו את מלוא האחריות לביצוען התקין. האחריות איננה נגוזה ונעלמת: היא מוטלת או על המזמין, או על אותו גורם הנדסי עליו הטיל את ביצוע המשימות.

א

כללים אלו חלים מקל וחומר לגבי פרויקט בנייה ציבורי לאירוע רב־משתתפים, כאשר המזמין הוא גוף ציבורי. לכן, יש לדחות את טענת נאשם 5 כי אדם ראשי לשכור שירותים ולוותר על הפיקוח. גם אם טענה זו נכונה לגבי אדם פרטי, הרי שגוף ציבורי אינו ככל האדם: חייב להיות גורם אובייקטיבי שיגן על הציבור מפני רשלנות, ואף שרלטנות, בתכנון ובביצוע, ומפני האפשרות שגורמי התכנון והביצוע יזניחו את דרישות הבטיחות למען העצמת רווחיהם. המעשים והמחדלים הרשלניים של נאשם 5 יפורטו להלן אחד לאחד, תוך התייחסות לאופן בו הם גרמו או תרמו לכשל הגשר, וליסוד הנפשי שהתקיים אצל נאשם 5.

ב

ג

(א) בחירת הקבלן המבצע

71. נאשם 5 הזמין את העבודה אצל קבלן ראשי, ארגונית, שלא הייתה קבלן רשום, בוודאי לא קבלן גשרים, ולא היו לה הכשירות והניסיון הדרושים לביצוע גשר מן הסוג הנדון. לצורך בחירת הקבלן ובדיקת הצעות אחרות לא נעזר נאשם 5 בגורם הנדסי כלשהו, דבר שהוביל לבחירת קבלן שאיננו מתאים. לו היה נאשם 5 מזמין את הגשר אצל קבלן המיומן בבניית גשרים, ולא מחברה העוסקת בבניית תפאורות ובמות לאירועים – היה נבנה גשר שמסוגל לעמוד במטלות שלשמן נבנה.

ד

ה

בהיעדר ייעוץ הנדסי, ובשל חוסר תובנה לגודלו ומידת מסובכותו של הפרויקט, החליט נאשם 5 להעדיף את הצעתה הלא־רצינית של חברה המתמחה במבנים זמניים להפקות ואירועים על פני הצעת הצבא לספק גשר זמין ומוכן, שהוא בעל ניסיון מוכח, ומסוגל להעביר טנקים. דבר זה נעשה מתוך שיקולים של כדאיות כספית ונוחיות ארגונית, ומבלי לבדוק כלל את כשירותה וניסיונה של ארגונית. יתר־על־כן: בהיעדר פיקוח ובקרה כלשהם על ביצוע הגשר, לא ידע נאשם 5 כלל כי בסופו של דבר נבנה הגשר לא על-ידי הקבלן שבחר, אלא על-ידי קבלן משנה שאיננו רשום כקבלן בסיווג גשרים, ואשר נעדר ניסיון וכישורים לבניית הגשר.

ו

(ב) קביעת לוח זמנים בלתי ריאלי

ז

72. בהיעדר ניסיון הנדסי, ובלא שנעזר בייעוץ הנדסי, קבע נאשם 5 לוח זמנים בלתי ריאלי לבניית הגשר, דהיינו: פחות משבועיים ימים, בעוד שהמומחים העידו כי לפרויקט שכזה, המתנהל בדרך המקובלת והבטוחה – דרושים כחודשיים עד שלושה

א חודשים. לו היה נאשם 5 נעזר בגורם הנדסי, היה גורם זה מבהיר לו כי במצב שנוצר, פחות מחודש לפני פתיחת המכביה, לא הייתה לנאשם 5 ברירה ממשית, זולת בניית גשר ביילי באמצעות הצבא, או שינוי מתכונת הטקס, באופן שיתיתר הצורך בגשר.

ב לוח הזמנים הבלתי מעשי היה אחת הסיבות היותר משמעותיות שהביאו לאסון, והוא מתקשר בצורה ישירה לשלוש סיבות הכשל שהביאו לקריסת הגשר. הוכח כי בשל קוצר הזמן, נבנה הגשר ללא ביסוס של ממש, וללא בדיקות קרקע; לא הוכנו תכניות מפורטות, דבר שהביא לטעות בנושא הכפיפה המקומית ונעשו ריתוכים במוטות החגורה העליונה, במקום להזמין מוטות חדשים ומקוריים. מזמין הקובע לוח זמנים כל כך לא מעשי לביצוע הפרויקט יכול וצריך לצפות עקיפה של הנוהלים המקובלים, עשיית פשרות ו"קיצורי דרך", לעתים גם על חשבון הבטיחות.

(ג) הוצאת הזמנה בלתי תקינה

ג 73. נאשם 5 הוציא לארגונית על דעת עצמו, וללא ייעוץ הנדסי, הזמנה לביצוע הגשר. הזמנה שכזו נערכת, על-פי הנהוג והמקובל, על-ידי גורם הנדסי מטעם המזמין (פרוגרמה הנדסית). ההזמנה שהוציא נאשם 5 לא כללה מרכיבים חיוניים שמקובל וצריך לכללם בהזמנה, וחסרונם איפשר לנאשמים 1-3 לתכנן ולבצע את הגשר באופן שהוביל לקריסתו. כך לא פורטו בהזמנה העומסים הנדרשים והתקנים החלים, לא נדרש פיקוח הנדסי צמוד על הבנייה ולא נקבע מי יהיה המפקח. בשל מחודל זה יכולים היו נאשמים 1-3 לתכנן ולבצע גשר שלא על-פי דרישות התקן, דבר שהיה אחת הסיבות לכשל הגשר. זאת ועוד: בשל חוסר תקשורת בין נאשם 5 לנאשמים 1-3, הם כלל לא קיבלו את ההזמנה של נאשם 5, שבה הופיעה הדרישה לגשר המיועד "לאלפי ספורטאים שיחצו אותו בפרק זמן קצר".

(ד) היעדר פיקוח, בקרה וניהול מטעם המזמין

ד 74. נאשם 5 אף לא מינה גורם הנדסי שיפקח על הבנייה וינהל את הפרויקט, ואף זאת בניגוד לנהוג ולמקובל – בוודאי במקרה של מבנה ציבורי. מהנדס מטעם המזמין אמור היה לפקח על התכנון והביצוע ולתאם בין גורמי הביצוע והתכנון. במקרה שבו המהנדס המתכנן את המבנה מועסק על-ידי הקבלן – קיימת חובה מוגברת של המזמין למנות מפקח מטעמו, על-מנת שתהיה למזמין בקרה אמיתית על התכנון והביצוע; לעולם קיים החשש, שהקבלן יבקש לחסוך באמצעים, בכסף ובזמן, גם על חשבון הבטיחות, והמהנדס שהוא מעסיק יבקש לרצותו.

ט כך אכן קרה עם גשר המכביה: ב.ע.ק. החליטה לבצע את הפרויקט במסגרת של אילוץ זמן, תקציב ומלאי חומרים שעמדו לרשותה, גם כאשר הדבר לא התיישב עם דרישות הבטיחות, והמהנדס שהעסיקה ב.ע.ק. נכנע לאילוצים אלו, כשהוא מפקיר את

א דרישות הבטיחות. כפי שאמר המהנדס לויתן בעדותו, קבלן הבונה בלי מפקח – משול לתלמיד היודע מראש שעבודתו לא תיבדק על ידי המורה. נאשם 2 הודה בפה מלא כי הגשר נבנה ללא תכניות עבודה, משום שלא באה דרישה שכזו מן המזמין, ונאשם 1 טען שהדבר נעשה בשל לוח הזמנים הדוחק שנקבע על ידי נאשם 5, ועל מנת לחסוך בכסף.

ב הואיל ונאשם 5 לא מינה מפקח מטעמו, נותר הציבור בלא הגנה של ממש מפני רשלנותם של גורמי התכנון והביצוע של הגשר, שהקריבו את עניין הבטיחות למען הפקת רווח כספי. המכביה מצאה לנכון להעסיק יועצי תפאורה, תאורה והגברה, שמתפקידם היה, בין היתר, לפקח על קבלני התפאורה, התאורה וההגברה שמונו על ידי המכביה; אך בעניין בטיחותי ממדרגה ראשונה, כמו הגשר – לא סבר, משום מה, הנאשם 5 כי יש צורך בגורם הנדסי מפקח מטעם המכביה. חיסכון בכספי ציבור – שיקול שלטענת נאשם 5 הנחה אותו – אסור שיבוא, בשום פנים ואופן, על חשבון בטחון הציבור.

ג לו היה ממונה מהנדס מפקח על ידי הנאשם 5, הוא היה מונע ביצוע של הפרויקט ללא תכניות וללא בדיקות קרקע. מפקח כזה היה גם מגלה שהגשר נבנה שלא על פי התקן וללא ביסוס ראוי, וכן היה מגלה את הטעות בנושא הכפיפה המקומית, אשר הייתה גלויה לעין. מפקח זה גם לא היה מתיר, כך צריך להניח, שימוש במוטות לא מקוריים, שבוצעו בהם ריתוכים, ולמצער היה דואג שתהיה בקרת איכות של הריתוכים. כך היו נמנעות שלוש סיבות הכשל העיקריות.

ד נאשם 5 התרשל בכך שהחליט שלא למנות מהנדס מפקח מטעם המכביה, ובמקביל גם לא עשה דבר בעצמו כדי לפקח על הפרויקט, גם באותם דברים שהוא יכול היה לעשות. כך למשל הופתע נאשם 5 לגלות לאחר האסון, כי הגשר נבנה על ידי ב.ע.ק. ולא על ידי ארגונית; כי ארגונית וב.ע.ק. נעדרות כישורים וניסיון בבניית גשרים; כי הגשר לא נבנה על פי התקן; כי הגשר נבנה ללא תכניות וכי הבנייה בוצעה ללא פיקוח הנדסי צמוד. זאת ועוד: לו היה בפרויקט זה מפקח ומנהל מטעם המזמין, הייתה, בין השאר, נמנעת הטעות בנושא הכפיפה המקומית, שנבעה מחוסר תאום בין גורמי הביצוע והתכנון. מזמין המחליט לפעול ללא ייעוץ ופיקוח הנדסי, נוטל על עצמו את מלוא האחריות לפיקוח. כל שעשה נאשם 5 הוא לעלות על הגשר, לקפוץ עליו ולנענעו קלות; כך, כפי הנראה, השתכנע נאשם 5 כי הגשר יציב ואיתן.

(ה) הכשרת הגשר לשימוש

ז 75. נאשם 5 הסתפק באישור מהנדס אשר כלל לא הכיר, שאישר את עבודת הקבלן שהעסיק אותו (את המהנדס), ואשר גם אותו נאשם 5 לא הכיר. נאשם 5 אף לא היה מסוגל להבין את האמור באישור שנתן הנאשם 1, וגם בעניין זה פעל ללא ייעוץ הנדסי. לו היה בודק מהנדס מטעמו אישור זה, היה מגלה עד מהרה שהגשר איננו עומד

בדרישות התפקודיות שהציב נאשם 5 בהזמנה שהוציא לארגונית, וכי הגשר לא יוכל להעביר בבטחה אלפי ספורטאים בתוך זמן קצר.

א

נאשם 5, כמזמין פרויקט ציבורי, איננו רשאי לטעון כי לא היה יכול, או צריך, להעלות בדעתו שמהנדס יוציא אישור מוטעה, ואף כוזב. כמי שמופקד על שלומו של הציבור המוזמן לאירוע, היה על נאשם 5 למנות גורם מטעמו שיפקח על תכנון הגשר, ביצעו ואישורו, וזאת מתוך הנחה, אשר יש לה, לצערנו, בסיס במציאות, לפיה הקבלן והמהנדס המועסק על-ידיו נמצאים "באותה סירה", ובהחלט עלול להיות ניגוד אינטרסים בינם לבין המזמין. האפשרות כי הקבלן המבצע, והמהנדס שהוא מעסיק, יתפשרו על דרישות הבטיחות, או שהם יטעו בתכנון ובביצוע – איננה דמיונית כלל וכלל, וכפי שהבהירו המומחים שהעידו בפנינו, היא זו העומדת בבסיס הנוהל התקין, המחייב למנות מפקח מטעם המזמין. נוהל זה מתחייב מקל וחומר בפרויקט ציבורי, כפי שאף נהוג ומקובל לעשות.

ב

ג

(ו) רשלנות נאשם 5: היסוד הנפשי

76. המנהל המצוי והרגיל של גוף ציבורי, אשר מזמין מבנה ציבורי בדרגת סיכון חריגה לאירוע רב-משתתפים, יכול להיות מודע לכך שאם הפרויקט יבוצע על-ידי קבלן חסר ניסיון וכשירות שנבחר על-ידיו ללא ייעוץ הנדסי; על-פי הזמנת עבודה שנוסחה על-ידי ללא ייעוץ הנדסי; בפרק זמן בלתי ריאלי שנקבע על-ידי ללא ייעוץ הנדסי; כאשר אין כל פיקוח ובקרה מטעמו על עבודת הקבלן, כמו גם על התכנון שנעשה על-ידי מהנדס שמינה הקבלן ואף אין גורם הנדסי שיוכל לייעץ לאותו מזמין לגבי טיבו של האישור שניתן להכשרת השימוש בגשר – עלולים להיות במבנה שתוכנן ובוצע בתנאים שכאלו ליקויי תכנון וביצוע קריטיים, אשר יביאו לכשל המבנה, באופן שיסכן חיי אדם. מזמין ציבורי שכזה, הפועל בתנאים שכאלו, נוטל סיכון בלתי סביר לשלום הציבור, אשר אסור להשלים עמו.

ד

ה

(6) השילוב בין מעשי או מחדלי הרשלנות של כל הנאשמים

ו

ז

77. כפי שעולה מן הסיכום דלעיל, כל אחד מחמשת הנאשמים נמצא אשם בביצוע עיקרי ומלא של עבירות גרימת מוות וחבלה ברשלנות, שכן כל נאשם מלא את יסודותיה העובדתיים של העבירה ואת היסוד הנפשי הנדרש בחוק. כל אחד מהנאשמים אחראי, בהתרשלותו הוא, ליצירת התנאים הכרחיים לרשלנותם של הנאשמים האחרים, אשר לא הייתה דבר שלא ניתן לצפותו. פעולתו של כל נאשם היוותה חוליה הכרחית בשרשרת האירועים שהובילה לכשל הגשר, והכשירה את הקרקע לרשלנותם של הנאשמים האחרים, כאשר פעולתו מצטברת לפעולותיהם של שאר הנאשמים ומביאה לתוצאת האסון. כאמור לעיל, הדין הוא כי אין הכרח שמעשהו של נאשם יהיה הגורם הבלעדי, הישיר או המידי למוות: רשלנות מאוחרת או מקבילה של אדם אחר

איננה מנתקת, כשלעצמה, את הקשר הסיבתי, כאשר ניתן לצפותה; די בכך שמעשיו או מחדליו של הנאשם תרמו תרומה של ממש לתוצאה האסורה, ושבלעדיהם לא הייתה התוצאה מתרחשת (ראה סעיף 26(א) ו-26(ו) לעיל). השילוב בין מעשי הרשלנות של חמשת הנאשמים מתברר לאור פירוט מעשיהם ומחדליהם הרשלניים בפרק זה לעיל, ובסיכומו של דבר ניתן לומר כי:

א) הגשר לא היה קורס אלמלא ליקויי התכנון הקריטיים שנפלו בעבודתו של נאשם 1 במערכת הביסוס והמדרך, ולו היה מכין תכניות מפורטות כנדרש; מתכנן את הגשר על פי התקן; אוסר ריתוכים במוטות החגורה העליונה; מבצע פיקוח עליון כהלכה; לא מתיר לב.ע.ק. וארגונית לעבוד ללא תכניות וללא פיקוח צמוד; מסרב לתכנן גשר בלוח זמנים בלתי ריאלי ולעבוד עם קבלנים חסרי ניסיון וכשירות בבניית גשרים ונמנע מלהוציא אישור מוטעה ומטעה לצורך הכשרת השימוש בגשר.

ב) ליקויים אלו לא היו מתרחשים, או שהיו מתגלים בזמן, לו היו נאשמים 2-3 ו-4 בעלי כשירות וניסיון בבניית גשרים, לו היו מבצעים עבודתם במיומנות נאותה, ולו היו עובדים עם תכניות מפורטות ובפיקוח הנדסי צמוד. כמו כן, ליקויי התכנון היו נמנעים, ולמצער נחשפים בזמן, לו היו נאשמים 4 ו-5 נמנעים מקביעת לוח זמנים בלתי ריאלי לביצוע הגשר; בוחרים קבלן בעל כשירות וניסיון בבניית גשרים; מוציאים הזמנת עבודה תקינה; מפעילים פיקוח הנדסי ובקרה על התכנון והביצוע ומסתייעים ביעוץ הנדסי, מתחילת הפרויקט ועד סופו, כולל בעת הכשרת השימוש בגשר על סמך אישור מוטעה ומטעה.

ב) הגשר התמוטט גם בשל ליקויי הביצוע הקשים שנפלו בעבודתה של ב.ע.ק. (נאשמים 2-3) בביסוס, במדרך ובריתוכים, בעיקר ב"מוט השבור". ואולם, ליקויי ביצוע אלו היו נמנעים לו היה נאשם 1 עושה את עבודתו נאמנה כמתכנן וכמפקח עליון; לו היה נאשם 4 בוחר קבלן משנה בעל ניסיון וכשירות בבניית גשרים, וממלא את חובתו כקבלן ראשי לפקח על עבודת הנאשמים 2-3, ולדאוג שהיא תבוצע על פי תכניות ובפיקוח הנדסי צמוד; ולו היה נאשם 5 בוחר קבלן ראשי בעל ניסיון וכשירות בבניית גשרים, נמנע מלקבוע לוח זמנים בלתי ריאלי לבניית הגשר, וממלא את חובתו כמזמין של מבנה ציבור לקיים, מטעמו, פיקוח ובקרה הנדסיים על ביצוע העבודה וקבלתה עם סיום הבנייה.

ג) באופן דומה קרס הגשר גם בשל הליקוי הקריטי שנפל בביצוע המדרך על ידי ארגונית (נאשם 4). ואולם ליקוי זה היה נמנע לו היו נאשמים 2-3 מבצעים את ההכנה למדרך עם תכניות מפורטות ובפיקוח הנדסי, ולו היו נאשמים 1, 4 ו-5 פועלים בדרך שפורטה בסעיף קטן (ב) לעיל גם בכל הנוגע לעבודתה של ארגונית.

ד) הגשר לא היה קורס לו היו נאשמים 1, 2 ו-3 מתרעעים על כך שתסבולתו של הגשר בפועל אינה עולה על 100 איש; ואולם סיבת כשל זו הייתה נמנעת גם בלא התרעה שכזו, לו היו נאשמים 4 ו-5 מפעילים בקרה ופיקוח על מעשיהם של נאשמים 1, 2 ו-3.

78. כאשר חובת הזהירות המוטלת על בעל תפקיד מסוים נועדה, מעצם מהותה, למנוע את הנזק העלול להיגרם כתוצאה מפעולתו של גורם אחר, כי אז מי שמפר חובת זהירות זו אחראי לנזק שנגרם על ידי אותו אחר, ואין לראות באותו אחר "גורם זר מתערב", שאותו בעל תפקיד לא היה יכול לצפותו (ראה סעיף 26(א) לעיל). לכן, נאשם 1, אשר חייב היה כמהנדס לפקח על הבנייה ואישר את השימוש בגשר, איננו רשאי להשליך את מלוא האשמה על נאשמים 2-4 שביצעו את הגשר, באותה מידה שקבלנים אלו אינם רשאים להשליך על נאשם 1 את מלוא האחריות, רק משום שהוא לא גילה את ליקוי הביצוע שהם אחראים להם. מהנדס מן השורה יכול לצפות שקבלן יתרושל בכיצוע עבודתו, כפי שגם קבלן ממוצע יכול לצפות שמהנדס לא יגלה את ליקויי הביצוע שלו. מסקנה זו נכונה שבעתיים לגבי מהנדס, אשר מאפשר לקבלן לבנות ללא תכניות מפורטות ובלא פיקוח הנדסי צמוד, ולגבי קבלן אשר בונה בתנאים שכאלו. חובת הפיקוח על הבנייה קיימת דווקא משום שניתן לצפות לליקויים בבנייה.

כך גם נאשמים 4-5, כקבלן ראשי ומזמין של מבנה ציבורי בדרגת סיכון ממשית, אשר חייבים לפקח על כל מהלך ביצוע הגשר, אינם יכולים להשליך את מלוא האחריות לליקויי הבנייה על נאשמים 2-3. נאשם 5, שאף היה חייב לדאוג לפיקוח מטעמו על התכנון שעשה נאשם 1, אינו יכול להטיל על נאשם 1 את מלוא האחריות לאסון בשל טעויות התכנון שנעשו בגשר. מזמין רגיל וקבלן ראשי רגיל, אשר נמנעים מלהפעיל אמצעי בקרה ופיקוח כלשהם על ביצוע הפרויקט, יכולים לצפות כי תיפולנה טעויות קריטיות בתכנון ובביצוע; לשם כך נדרש, נהוג ומקובל לקיים פיקוח על התכנון והביצוע. מסקנה זו נכונה בעיקר במקרה בו קבלן המשנה הוא זה אשר מינה את המהנדס, ושני אלו, "הנמצאים בסירה אחת", פועלים יחדיו ללא כל פיקוח חיצוני על מעשיהם, ומבצעים מבנה בדרגת סיכון גבוהה, בלוח זמנים בלתי ריאלי – מצב אשר "מזמין" טעויות ואי-הקפדה על כללי הבטיחות האלמנטריים ועל הנוהלים המקובלים.

סיכומו של דבר:

79. הנאשמים במשפט זה בחרו בהגנה של השלכת האחריות לאסון איש על רעהו, בנסותם לפרוק מעליהם אחריות כלשהי למעשיהם ומחדליהם. איש-איש מהם ביקש לחסות בצלה של הטענה, כי רשאי היה לסמוך על כך, שנאשם אחר עשה או יעשה מלאכתו כשורה. זאת, למרות שהוא עצמו לא עשה דבר כדי לוודא זאת, ולמרות שפיקוח על מעשיו של אותו אחר היה ממהות תפקידו ואחריותו. למצב דברים שכזה



ממש כווננו דברי כבוד השופט (כתוארו אז) מ' שמגר ב"ע 9/876/76 ויינגרטן נ' מדינת ישראל [45], בעמ' 37, בהתייחסו למנהל עבודה שהורשע ברשלנות לגרימת מותו של אחר, לאמור:

א

"ברמת אחריות כגון זו שלפנינו לא יצא ידי חובתו בכך שסמך כאילו על אחרים. הסתמכות על אחרים – יכולה לפטור מאחריות רק אם היא כרוכה בפיקוח ובוודא ביצוע, כאמור לעיל, ושלוכה עמם; ההסתמכות הסתמית על מאן דהוא אחר, אשר כה מקובלת אצלנו, אינה אלא פריקת אחריות ונושאת עמה הפרה של חובת הזהירות..."

ב

מן המקובץ עולה, כי לא זו בלבד שמעשיו או מחדליו של כל אחד מהנאשמים מהווים בפני עצמם רשלנות, אלא שכל אחד מן הנאשמים התרשל אף שעה ששם מבטחו באחרים ללא סייג וללא בחינה ובדיקה – בין אם על דרך הזנחת חובת הפיקוח על האחרים שהייתה מוטלת עליו, ובין אם מתוך שנקט התעלמות מרשלנותם של האחרים – הכל על-פי העניין.

ג

אותם מעשים או מחדלים של כל אחד מהנאשמים יצרו את התנאים החיוניים גם לרשלנותם של האחרים.

ד

מכאן אחריותו של כל אחד מהנאשמים לתוצאה הרת האסון שנגרמה מקריסת הגשר.

על יסוד כל אלה ועל-פי המכלול, אנו רואים לקבוע, כי הוכחו מעבר לכל ספק סביר עובדות כתב-האישום, המהוות העבירות המיוחסות לנאשמים על-פי סעיף 304 ו-341 לחוק העונשין, תשל"ז 1977, גרימת מותם של ארבעה אנשים בהתרשלות וגרימת חבלה ברשלנות ל-69 איש.

ה

(7) סוף דבר

ו

80. אשר-על-כן, ולאור כל האמור לעיל:

אנו מזכים את כל הנאשמים מן העבירה של בנייה ללא היתר לפי סעיפים 204 ו-208 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה 1965.

ז

כן מזכים אנו את נאשם 4 מן העבירה של ביצוע עבודות הנדסה בנאיות בניגוד לסעיפים 161.14 לחוק רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות, תשכ"ט 1969.

אנו מרשיעים את חמשת הנאשמים:

א

(1) בעבירה על־פי [סעיף 304 לחוק העונשין](#), תשל"ז1977 - גרימת מוות ברשלנות.

ב

(2) בעבירה על־פי [סעיף 341 לחוק העונשין](#) - גרימת חבלה ברשלנות.

כן מרשיעים אנו את הנאשמים 2 ו-3 בעבירה של ביצוע עבודות הנדסה בנאיות בניגוד לסעיפים [14 ו-16 לחוק רישום קבלנים לעבודות הנדסה בנאיות](#), תשכ"ט1969.

ג

ניתן והודע בפומבי היום, י"ב בניסן תש"ס (17.4.2000) בנוכחות הנאשמים ובא"כ כוחם.

ד

הודעה למנויים על עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, חקיקה ועוד באתר נבו - הקש כאן

ה

ו

ז