



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לפני כבוד השופט אמיר דורון

מדינת ישראל - פמ"ד
המאשימה ע"י ב"כ עוה"ד טליה כהן

נגד

1. מקס אללוף ת"ז 025185307
הנאשמים ע"י ב"כ עוה"ד ינון סרטל ועו"ד ניר לזר

2. יעקב קידר ת"ז 029431293
ע"י ב"כ עוה"ד מיכאל בוסקילה

הכרעת דין

בפתח הדברים, וכמצוות החוק, מודיע בית המשפט על זיכוי הנאשם 2 מהמיוחס לו בכתב האישום מחמת הספק.

רקע:

נגד הנאשמים הוגש כתב האישום כמפורט להלן, המייחס לנאשמים גרימת מוות ברשלנות-עבירה לפי סעי' 304 בצירוף סעי' 325, 326 בחוק העונשין, התשל"ז-1977 (החוק), והכל כמתואר להלן:

א. העובדות:

1. במועדים הרלוונטיים לכתב האישום הנאשם 1 עבד כ"אתת" בנמל אשדוד (הנמל) והנאשם 2 עבד כ"מנהל עבודה" בנמל. הנאשם 1 עבד בכפיפות לנאשם 2.
2. על פי נהלי העבודה של הנמל, מנהל העבודה אחראי ומפקח על צוותי העבודה וצוותי תפעול הכפופים לו בהתאם לסידור העבודה, מוודא ביצוע עבודה על פי נהלי החברה, מנהל תיק אוניה כולל, אחראי על הטמעת ואכיפת הבטיחות בעבודה בצוות הכפוף לו, נמצא באוניה או בקרבתה באופן קבוע, משגיח, מייעץ ומדריך לשינוע נאות ובטוח של המטענים.
3. על פי נהלי העבודה של הנמל, האתת אחראי על כל הפעולות המתבצעות בתחום הספנה בה הוא עובד, ובכלל זה אחראי על צוות העובדים הכפופים אליו (סוורים). כמו כן, באחריותו לשנע המטענים בתוך הספנה באופן נאות ובהתאם לכללי הבטיחות הראויים, זאת כדי למנוע סיכון כלשהו לצוות העובדים הנמצא בתוך הספנה והעוסק בפירוק המטען. במסגרת תפקידו, האתת נדרש לכוון המנופאי, המלגזן והסוורים, הנוטלים חלק בפריקת המטענים בספנה, ומפקח על עבודתם.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

4. ביום 13.2.20 החל מהשעה 30: 6, היה הנאשם 2 ממונה על מספר צוותים ובהם צוות הנאשם 1. הנאשם 1 עבד יחד עם צוות של 4 סוורים, אשר היו כפופים אליו, ובהם דוד טטראשוילי (המנוח), כשתפקידם היה לפרוק גלילי פח מתוך מחסן מס' 1 בספינה MAGIC SEAS (הספנה ו-הספינה בהתאם).
5. בשל תפקידם, כמתואר בס' 2, ו-3 לעיל, נשאו הנאשמים באחריות לכך כי פריקת גלילי הפח תבוצע באופן בטוח ומבלי שהדבר יהווה סכנה כלשהי למי מהעובדים, שהיו כפופים להם, ושנכנסו יחד עם הנאשם 1 לספנה כדי לבצע עבודת הפריקה כאמור.
6. גלילי הפח, אותם היו צריכים לפרוק הסוורים הכפופים לנאשמים, היו גלילים גדולים העשויים מתכת, כשמשקל כל אחד מהם נע בין 9 ל-12 טון. הגלילים היו מסודרים בספנה בשורות, האחת מעל השנייה (גלילי הפח או הגלילים). על מנת שגלילי הפח לא יתגלגל, היו קשורים בכבלים, אותם לפי נהלי הנמל היה אמור לפתוח סוכן מטעם הספינה בסמוך לפני תחילת הפריקה (ימאי).
7. על פי נהלי הבטיחות בעבודה בנמל, יש לפרוק הגלילים שכבה אחר שכבה, ושורה אחר שורה, ככל שהדבר ניתן, במטרה למנוע התדרדרות הגלילים מהשכבה העליונה, זאת בשל הפרשי גבהים בין השורות (שיטת השכבות). בנוסף, עפ"י נהלי הבטיחות בנמל, לאחר הוצאת גליל ממקומו לשם שינועו, יש לוודא, שהגליל שלידו מאובטח באמצעות קורות עץ למניעת גלגולו והתדרדרותו מטה מהשורה.
8. על מנת לנהוג במלגזה בנמל אשדוד יש צורך בהסמכה מטעם משרד התחבורה.
9. במועד הנ"ל, הנאשם 1, בהיותו אתת ומי שאחראי על העובדים הכפופים לו, במסגרת העבודה לפריקת הגלילים, הפר הוראות הבטיחות של הנמל בכך כי:
 - א. נהג במלגזה ללא היתר כדין ולא חיכה להגעת מלגזן מוסמך, ואף הורה למלגזן המוסמך, אשר אמור היה להיות חלק מצוות העובדים, שלא להגיע למקום.
 - ב. קרע אמצעי הקשירה שהחזיקו את גלילי הפח, באמצעות מזלג המלגזה, ולא המתין לימאי.
 - ג. פרק גלילי הפח שלא בשיטת השכבות, כך שנותרו גלילים שנערמו בצורת פירמידה, אשר היו עלולים להידרדר מטה.
 - ד. לא השתמש בקורות עץ כדי למנוע התדרדרות הגלילים הנוותרים.
10. במועד הנ"ל, הנאשם 2, בשום שלב של עבודת הנאשם 1 והסוורים, שהיו כפופים אליו, בתוך הספנה, לא וידא כי העבודה של פריקת גלילי הפח מתבצעת בהתאם לנהלי הנמל כמתואר בס' 7 לעיל.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

בכלל זה, לא מנע הנאשם 2 מהנאשם 1 לנהוג במלגזה, לא וידא שפריקת הגלילים תתבצע ע"י מלגזון מוסמך בלבד, ובאופן מיוחד לא מנע מהנאשם 1 מלפרוק גלילי הפח שלא בשיטת השכבות, ותוך שימוש בקורות העץ למניעת התדרדרות הגלילים, כל זאת תוך סיכון הסוורים, אשר עבדו בספנה, וביניהם המנוח.

11. בשל פעולותיו האמורות של הנאשם 1, ובשל הימנעות הנאשם 2 מלפקח על עבודת הנאשם 1, ולוודא שהנאשם 1 מקיים נהלי הנמל בכל הקשור לבטיחות פריקת הגלילים כאמור, במהלך עבודת הפריקה, שני גלילי פח, אשר לא היו מאובטחים כלל, זאת לאחר שהגלילים הסמוכים אליהם שוחררו מהכבלים ופורקו ע"י הנאשם 1, התגלגלו מהשורה שלהם מטה לכיוון רצפת הספנה ופגעו במנוח, אשר בשלב זה עסק בעבודתו על רצפת הספנה, בסמוך לשורות הגלילים (התאונה).

12. כתוצאה מהתאונה פונה המנוח לבית-החולים, כשהוא סובל משברים מרובים בגפיים התחתונות ובאגן ומדימום מאסיבי מהאיברים הפנימיים. המנוח עבר החייאה במהלך פיעיו. כתוצאה מהחבלות הקשות שנגרמו למנוח עקב התאונה, הוא נפטר בבית-החולים בשעה 22:00 ביום התאונה.

13. הנאשם 1 גרם לתאונה, על תוצאותיה הקטלניות, עקב רשלנותו, אשר התבטאה בכך כי:
א. בהיותו אתת בנמל ומי שנשא באחריות לשלום צוות העובדים הכפופים אליו, ובכללם המנוח, בעת ביצוע פריקת מטענים בספנה, הפר הוראות הבטיחות של הנמל בכל הקשור לעבודה זו, ובאופן מיוחד לא ביצע פריקת הגלילים בשיטת השכבות ולא תמך הגלילים באמצעות קורות עץ למניעת התדרדרותם מטה ופגיעתם בעובדים וביניהם המנוח.
ב. לא פעל כפי שאתת בנמל מן היישוב היה פועל בנסיבות העניין.

14. הנאשם 2 גרם לתאונה, על תוצאותיה הקטלניות, עקב רשלנותו, אשר התבטאה בכך:
א. בהיותו מנהל העבודה בנמל והממונה על הנאשם 1, לא וידא כי הנאשם 1 מבצע פריקת הגלילים על פי נהלי הבטיחות של הנמל, לא הטמיע ולא אכף קיום נהלי הבטיחות של הנמל בצוות הסוורים הכפוף לנאשם 1, ובכלל זה לא מנע מהנאשם 1 מלבצע פריקת הגלילים שלא בשיטת השכבות, ובאופן אשר היה בו כדי לסכן שלום העובדים וביניהם המנוח.
ב. לא פעל כפי שמנהל עבודה בנמל מן היישוב היה פועל בנסיבות העניין.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

המענה לכתב האישום

15. מענה הנאשם 1 לכתב האישום -

הנאשם, שהביע צער עמוק על מותו הטראגי של חברו ורעו לעבודה, כפר מכל וכל באחריות לאסון. טען שלא התרשל, ולא גרם במעשיו או במחדליו למות המנוח. טענת ההגנה המרכזית של הנאשם היא, שהוא לא חרג משיטת העבודה שהייתה נהוגה בנמל. לטענתו, האופן שבו צוות העבודה פרק גלילי הפח מהספינה תאם במדויק השיטה המקובלת בנמל, הן לפני האסון והן לאחריו. לדידו, שיטת עבודה זו הייתה ידועה לכלל גורמי הנמל, ובכללם הגורמים האמונים על בטיחות העבודה. הנאשם ציין, כי למרות שגורמי הבטיחות בנמל הכירו שיטת העבודה המדוברת, מרביתם כלל לא נחקרו וממילא לא הועמדו לדין. הנאשם הודה בסעיפי הרקע הכלליים: אישר שעבד בנמל כ"אתת", שביום ה-13.2.20 היה חלק מצוות שנועד לפרוק מטען ממחסן 1 ושהמטען המדובר היה גלילי מתכת גדולים. הנאשם כפר באמור בסעיף 3 לכתב האישום, המפרט אחריות האתת לבטיחות הסוורים, והדגיש במפורש, כי לא חרג מנהלי העבודה של הנמל הנוגעים לתפקידו ולאחריותו כאתת. מעבר לאמור, כפר הנאשם בצורה גורפת בכל יתר סעיפי כתב האישום הנוגעים להתרשלותו, להפרת נהלי בטיחות, וגרימת התאונה.

16. מענה הנאשם 2 לכתב האישום

הנאשם 2 כפר באחריות הפלילית והנזיקית המיוחסת לו בכתב האישום, וטען כי לא נפל כל פגם או מחדל בהתנהלותו. הגנתו נשענה על שילוב היעדר פיקוח אובייקטיבית, טענות לאכיפה בררנית אל מול דרגים ניהוליים בכירים יותר, מחדלי חקירה, וניתוק הקשר הסיבתי בינו לבין התרחשות התאונה. הנאשם טען, כי הציפייה שיימצא באופן קבוע בתוך הספנה ויוודא שלבי העבודה ברמת המיקרו, מנותקת מהמציאות התפעולית בנמל. במועד התאונה, היה הנאשם אחראי בו-זמנית על כ-60 עד 70 עובדים במקביל, שפוזרו במספר אתרי עבודה. מוקדי העבודה היו מרוחקים זה מזה, לרבות אתר שהיה מצוי במרחק של שלושה קילומטרים וחצי, באזור הנתון תחת אחריות חיל הים. הספנה בה אירע האסון נמצאת בעומק של 30 עד 40 מטרים. ירידה אליה ועלייה הימנה דורשות כחצי שעה. אילו הנאשם הקדיש זמן זה לשהייה רציפה בספנה כפי שמייחסת לו המאשימה, משמעות הדבר הייתה הפקרת יתר העובדים שעליהם הוא מופקד (מנופאים, נהגים, גוררים וסוכנים ברציף). לטענת הנאשם 2, קיימת שרשרת פיקוד ניהולית מעליו, ובראשה "מנהל הרציף" (העד איציק לוי). הגדרות התפקיד והאחריות לבטיחות שחלות על מנהל העבודה-חלות באופן נורמטיבי וזהה גם על מנהל הרציף. לדידו, העובדה שהמאשימה בחרה שלא להגיש כתב אישום כנגד



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הדרג הבכיר ממנו (מנהל הרציף) למרות הזהות בהגדרות התפקיד, שומטת הקרקע תחת הפללתו, ומהווה לגישתו פגם היורד לשורשו של עניין.

הנאשם ציין, כי לא שקט על שמריו, והתריע בזמן אמת בפני האחראי על הבטיחות בנמל (באמצעות הודעת דוא"ל מתועדת) כי שיטת העבודה והיקף האחריות המוטלים על מנהל עבודה אחד הינם בלתי אפשריים ומהווים "עומס בצורה לא סבירה".

בנוסף, תקפה ההגנה איכות החקירה המשטרית והגדירתה כ-"מאוד רשלנית". נטען, כי עדים וגורמים רבים בעלי רלוונטיות פוטנציאלית לבירור האמת כלל לא נחקרו. כך למשל, עובדים מהאתר המקביל באותה אונייה (במרחק 120 מטרים בלבד), וכן גוררים, מנופאים וסוכנים שהיו באזור.

במענה פרטני לסעיפי האישום וניתוק קשר סיבתי, הדגיש כי הפעלת המלגזה על ידי הנאשם 1 נעשתה לזמן קצר ביותר. הנאשם 2 לא ידע על כך, ומבחינה אובייקטיבית אף לא יכול היה או צפוי היה לדעת על כך בזמן אמת.

הנאשם 2 כפר בכל אחריות למחדלים הנקודתיים בספנה, וטען, כי ככל שקיימת רשלנות במקרה דנן, מדובר ברשלנותו הבלעדית של נאשם 1.

עוד טען, כי גרסת אחד מעדי התביעה מקימה "ספק סביר" באשר לשרשרת העובדתית, ומנתקת הקשר הסיבתי בין מעשיו או מחדליו הנטענים של נאשם 2 לבין הגורם הישיר שגרם לתאונה.

הנאשם 2 טען, כי הוא "שעיר לעזאזל" במערכת המטילה דרישות בלתי ישימות על מנהלי עבודה מדרג הביניים. לשיטתו, לא ניתן לדרוש ממנו נוכחות "של רואה ואינו נראה" בכל מוקדי העבודה הפזורים במקביל, ומשעה שהדרג הבכיר זכה לחסינות דה-פקטו, ומשהפעולות הרשלניות (לכאורה) בוצעו על ידי נאשם 1 באופן עצמאי וללא ידיעתו, הרי שאין מקום להרשעתו בעבירת גרימת מוות ברשלנות.

תמצית סיכומי הצדדים

17. סיכומי המאשימה:

המאשימה עתרה להרשעת שני הנאשמים בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, בטענה שהפרו בגסות נהלי הבטיחות בנמל אשדוד, ובכך סטו מסטנדרט הזהירות המצופה מהם והבאו למותו הטראגי של המנוח.

על מנת להקל על הקורא, תוצג עמדת המאשימה בדרך של דבר דבור על אופניו.





בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

א. העובדות המוסכמות

- 1א. פריקת גלילי הפח מתבצעת באמצעות מנוף מהספנה אלי חוץ. כיוון שהמנופאי "עיוור" למתרחש בתוך הספנה, האתת מכוונו. בזמן הפעולה, הסוורים חייבים להיות תחת מחסה.
- 2א. המלגזה מכניסה הגלילים למרכז הספנה כדי שהמנוף יגיע אליהם. גליל שאינו מאובטח מהווה סכנת חיים, ולכן יש חובה להניח מתחתיו "קלינים" (טריזים) או "בינדות" למניעת התגלגלות.
- 3א. מטען גלילי פח הוא מחזה שכית בנמל, והנאשמים פרקו כמותו מאות פעמים.
- 4א. במועד התאונה, נאשם 1 נהג במלגזה ללא הסמכה לכך.
- 5א. התאונה התרחשה כאשר אחד הגלילים השתחרר, התגלגל מטה, פגע בגליל אחר, שמצידו פגע במנוח, והוביל למותו.

ב. הנדרש בהוכחה

השאלה המרכזית הטעונה הוכחה, היא האם הפרת הנהלים ואופן עבודת הנאשמים הם שהביאו לתאונה. בבחינת נתונים אלו, התייחסה המאשימה לטענות ההגנה של הנאשמים.

טענות הנאשם 1 שפעל לפי השיטה המקובלת בנמל. לטענתו, בשל הדפנות המשופעות של האונייה הספציפית, לא ניתן היה לפרוק הגלילים בשיטת השכבות (שכבה אחר שכבה) כנדרש בנוהל.

טענות נאשם 2, כוללות עמדה לפיה תפקידו מורכב ואחריותו חולשת על מוקדים רבים במקביל, ולכן לא יכול היה לדעת מה קורה בספנה. בנוסף, טען לאכיפה בררנית, שכן מנהל הרציף (הממונה עליו) בעל אחריות זהה לא הועמד לדין. עוד טען שלא ידע שהנאשם 1 נוהג במלגזה.

ג. המסד הראייתי וניתוח העדויות המרכזיות

- 1ג. המאשימה מבססת טיעוניה על שורת נהלים כתובים (ת/3, ת/9, ת/14, נ/15, נ/16, נ/17) המגדירים במדויק חלוקת האחריות. לדידה, האתת אחראי ישירות על בטיחות הסוורים בספנה וניהול השינוע, בעוד שמנהל העבודה אחראי על תדרוך ספציפי, פיקוח ואכיפת הנהלים על הצוות.

2ג. התייחסות המאשימה לעדויות שבמחלוקת:

1. **אורי קפלן (ע.ת. 1- חוקר תאונות עבודה):** עד זה קבע, כי המטען נפרק בצורה לא בטוחה שייצרה "מדרון", בניגוד לנהלים המחייבים עבודה שכבה אחר



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

שכבה. המאשימה ביקשה לדחות טענת ההגנה לאי-קבילות דוח העד, וציינה כי העד פעל כדין מתוקף חוק ארגון הפיקוח על העבודה, והדוח קביל כרשומה מוסדית לפי פסיקה.

2. **שמעון סיטיאנובסקי (ע.ת. 3 - סמנכ"ל לוגיסטיקה בנמל):** הגיש דוח ועדת בדיקה פנימית (ת/2) שמצא כשלים מהותיים: מלגזה שפעלה ללא הרף מרגע כניסתה לספנה, נהיגתה על ידי בלתי מורשה, וחיתוך כבלי הפלדה ("לשינג") באמצעות המלגזה במקום בצורה ידנית. המאשימה מבקשת לדחות טענת ההגנה, כי מדובר ב"דוח ביקורת פנימית" חסוי, שכן מדובר בבדיקת בטיחות ולא בביקורת לפי חוק הביקורת הפנימית.

3. **מאיר עמרויאיר מרקוביץ (ממוני בטיחות):** לדידה, הפריכו עדים אלו לחלוטין טענת נאשם 1 לגבי הקושי הנטען באשר לעבודה בספינה. הבהירו כי אין בספינה מבנה המונע עבודה שכבה אחר שכבה, וכי השארת גליל ללא אבטחה וקריעת רצועות באמצעות מלגזה מנוגדות לנהלים.

4. **בהתייחס לעדי ההגנה:** ציינה המאשימה, כי גם עדי ההגנה תמכו למעשה בגרסתה. העד גולן גוזלן אישר שחובה להניח קלינים, וחובה לעבוד שכבה אחר שכבה, ובכך תרם להוכחה שהנאשם 1 עבד בצורה שגויה. המנופאי יצחק דרעי העיד, כי הגלילים כבר היו מחוץ לספנה בעת התאונה, מה שמלמד, לטענת המאשימה, שהמנוח לא היה אמור לצאת מהמחסה וכי הנאשם 1 זנח שלב קריטי בפיקוח.

5. **פסילת מומחה ההגנה - אשר אסבן:** המאשימה תקפה בחריפות חוות דעת מומחה ההגנה (שביקש לנקות הנאשם 2 מאחריות). טענה, כי מומחה זה לא ביקר בזירה, טעה בשיוך הספינות, התעלם מעדויות פוזיטיביות של פועלים לגבי התדרוך, וחוות דעתו רצופה אי-דיוקים ומגמתיות.

ג3. הוכחת אשם נאשם 1

לטענת המאשימה, הפר הנאשם 1, באופן בוטה חובתו מתוקף הנהלים לדאוג לשלום הסוורים הכפופים לו, והוא הגורם הישיר ליצירת הסיכון העובדתי. הבסיס הראייתי להרשעתו נשען על המחדלים הבאים:

1. **הנהיגה ללא רישיון ואי ביצוע תפקידו העיקרי:** הנאשם הודה שנהג במלגזה למרות שאינו מוסמך לכך. בכך, טענה המאשימה, זנח תפקידו



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הבלעדי והחשוב כאתת, במסגרתו היה עליו לפקח על הנעשה בספנה ולוודא שהסוורים במחסה בטוח.

2. **קריעת הלשינג במלגזה:** במקום להמתין לימאי, קרע נאשם 1 אמצעי הקשירה באמצעות המלגזה, דבר שמנע שליטה בטיחותית בתזוזת הגלילים.

3. **יצירת "מדרון" מסוכן:** לדידה, פעל הנאשם 1 בניגוד לשיטת השכבות הנדרשת, ויצר בפועל מבנה תלול של גלילים שאפשר נפילתם. עוד טענה, שהנאשם 1, בחקירתו סתר עצמו: מחד טען שאי אפשר לעבוד בשיטת השכבות, ומאידך לא הצליח להסביר מדוע נוצר המדרון ומדוע לא פעל אחרת.

4. **אי-השמת 'קלינים':** הנאשם 1, לא וידא הנחת תומכי עץ תחת הגלילים הנותרים.

5. **באשר להתרשמות מעדותו:** ביקשה המאשימה להבהיר, כי נאשם 1 לא זכר פרטים מהותיים, סתר עצמו, וכשל מלהסביר כיצד התגלגל הגליל שגרם למות המנוח. למעשה, לדידה, בעדותו הודה בהפרת נהלי השכבות והקלינים, אך ניסה להצטדק בכך ש"כך פועלים בנמל". טענה זו, אינה מקובלת על המאשימה.

4ג. הוכחת אשם הנאשם 2

לדידה של המאשימה, הנאשם 2 נשא באחריות כוללת להטמעת הבטיחות ואכיפתה בספנה. הבסיס הראייתי להרשעתו נשען על חוסר פיקוח מוחלט וכמפורט מטה -

1. **תדריך חסר:** המאשימה טענה שהנאשם 2 לא ביצע תדריך מעמיק וספציפי כנדרש בנהלים (העד לסרי העיד שזה היה תדריך מקוצר "על הדרך").

2. **עצימת עיניים ומחדל פיקוחי:** הנאשם 2 לא פיקח כלל על עבודת נאשם 1. הוא ידע שהמלגזן המיועד (זמיר פייטן) עובד בחוץ כגורר, אך לא מנע



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

השארית המלגזה מונעת בתוך הספנה ללא נהג, ולא טרח לבדוק כיצד מתבצעת העבודה.

3. **טענת האפליה -** באשר לטענת האכיפה הבררנית הנטענת אל מול מנהל הרציף (איציק לוי) שלא הועמד לדין, המאשימה הסבירה כי קיים הבדל היררכי מהותי. בעוד שמנהל הרציף מצוי במעגל אחריות מרוחק יותר, הנאשם 2 ממונה ישירות על הצוות הספציפי החייב בפיקוח הדוק וישיר על עבודתם. לכן, גם אם למנהל הרציף יש אחריות כוללת, רשלנות הנאשם 2 היא ישירה ומידית. לדידה של המאשימה, קיים הבדל מובנה וברור בין דרגת נאשם 2 לבין דרגת מנהל הרציף. מנהל הרציף מצוי בדרגה ניהולית הנמצאת מדרגה אחת מעל מנהל העבודה. פער זה מצדיק, מבחינה משפטית ועובדתית, הבחנה באכיפה הנגזרת ממידת הקרבה הישירה לאירוע ולפיקוח על העובדים בשטח.

המאשימה ביקשה לשים דגש על עדות הנאשם 2 עצמו כדי לקעקע טענת האפליה. לעמדתה, הנאשם 2 הסביר במהלך עדותו כי קיים "פער משמעותי בעבודה" בינו לבין מנהל הרציף, ואף הביע תרעומת על כך. מכאן, שהנאשם 2 מודה, כי התפקידים אינם זהים וכי האחריות בפועל שונה. המאשימה נסמכת על הגדרות התפקיד הכתובות של שני הגורמים (מוצגים נ/14 ו-נ/17). מניתוח הגדרות התפקיד, כפי שגם עלה מחקירת הנאשם 2, עולה כי למנהל הרציף ישנן מטלות נפרדות ושונות משלו. יתרה מכך, מערכת היחסים ביניהם מחייבת מנהל העבודה-הנאשם 2 לדווח למנהל הרציף על כל תקלה שמתרחשת, ואף מוטלת עליו החובה לבקש אישור ממנהל הרציף ככל שמבקש לעזוב מתחם הרציף. משכך, העמדת הנאשם 2 בלבד לדין, הנושא באחריות הפיקוח הישירה והמיידית, איננה מהווה אפליה פסולה או אכיפה בררנית.

4. **התרשמות המאשימה מעדותו:** הנאשם 2 ניסה לגלגל האחריות למנהל הרציף מחד ולנאשם 1 מאידך. לא סיפק מענה הגיוני כיצד תחת ניהולו התרחשו הפרות כה רבות (נהיגה ללא רישיון, קריעת בנדים, ירידת מלגזה ללא מלגוז), והתנהלותו העידה על לחץ הספק (תוספת פרמיות) שגבר על הקפדה בטיחותית.





בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ד. ההיבט המשפטי והפסיקה התומכת

המאשימה סמכה הבסיס הנורמטיבי להרשעה, על פי השקפתה, על סעיפים 325 ו-326 בחוק, המטילים חובת זהירות קפידה על הנוטל על עצמו טיפול במעשה שיש בו סכנה לחיי אדם, או מחזיק בדבר מסוכן.

המאשימה הפנתה למספר פסקי דין מרכזיים לביסוס ההרשעה:

1. **בע"פ 1739/24 מדינת ישראל נ' פלוני (2025):** הודגשה משמעות ההרשעה בפלילים לעומת תביעה נזיקית בגין עוולת הרשלנות. צוין, כי נדרשת סטייה גבוהה מנורמת ההתנהגות הראויה. פסק דין זה משמש המאשימה לביסוס הוכחת הקשר הסיבתי המשפטי והעובדתי. נקבע שם, כי די שהתנהגות המבצע היא אחד הגורמים לתוצאה (גורם בלעדיו אין), וכי המבחן המרכזי הוא "מבחן הצפיות הסבירה" (האם יכול וצריך היה לצפות התוצאה). לצדו קיים "מבחן הסיכון" (האם התוצאה מצויה בתחום הסיכון שיצרה ההתנהגות).
 2. **בע"פ 1322/20 נווה נ' מדינת ישראל,** עמד בית המשפט על החשיבות הרבה וההקפדה היתרה הנדרשת על הוראות בטיחות (בענף הבנייה, המשול לענייננו), שתכליתן העליונה היא שמירה על חיי אדם ומניעת פגיעה בהם.
 3. **בע"פ 385/89 אבנת נ' מדינת ישראל,** ביקשה המאשימה להיעזר בדברי בית המשפט, כדי להפריך טענת ההגנה לפיה "כולם נוהגים כך בנמל". פסק הדין קבע מפורשות, כי העובדה שרבים פועלים בניגוד לנהלים, בצורה חריגה ובלתי סבירה, אינה מהווה הגנה ואינה עומדת לזכות הנאשמים. חובת בית המשפט לקבוע דפוסי ההתנהגות הסבירים, ולא לאשרר נורמות עברייניות נהוגות.
- נוכח כלל האמור, עתרה המאשימה לקבוע, כי שני הנאשמים סטו באופן גס מהסטנדרט המצופה מהם, הפרו חובות זהירות חקוקות ופנימיות, ובכך גרמו בקשר סיבתי עובדתי ומשפטי למות המנוח. אשמתם הוכחה, לשיטתה, מעבר לכל ספק סביר.

תמצית סיכומי הנאשם 1

18. באי כוח הנאשם 1 עתרו לזכותו מכל אשמה. טענתם המרכזית, היא שהמאשימה כשלה לחלוטין בהוכחת הקשר הסיבתי-עובדתי בין התנהלות הנאשם לתוצאה הטרגית. לשיטת ההגנה, התאונה לא נגרמה בשל מעשי מחדלי הנאשם, אלא שמדובר בתאונה שהתרחשה בשל כוח עליון (כגון תנודות האונייה), כשל מערכתי של הנמל (שאישר שיטות עבודה מסוכנות),



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

או פעולה בלתי צפויה של המנוח עצמו. ההגנה הדגישה, כי איש לא ראה כיצד התגלגל הגליל, וכי באין הוכחה פוזיטיבית, הרי שכל ספק צריך לפעול לטובת הנאשם.

א. התמודדות עם פרטי הרשלנות הנטענים בכתב האישום:

ההגנה תקפה ארבעת המחדלים שיוחסו לנאשם 1 בכתב האישום, וטענה כי כלל לא פעל ברשלנות:

1א. הטענה לקריעת ה"בנדים" (רצועות) על ידי הנאשם באמצעות המלגזה ללא ימאי:

ההגנה דחתה טענה זו מכל וכל, וטענה שהיה ימאי בספנה. ההגנה נשענה על עדויות הסוורים (רונאל אמויאל, מאיר לסרי ויניב אברהם) שהעידו שראו ימאי או שלא שללו קיומו. בנוסף, הפנתה לתמונה מזירת האירוע (4/נ) כ"ראיית זהב", עת לדידה תמונה זו מעידה כאלף עדים על כך שהיה ימאי בספנה שפתח הבנדים, ותומכת בגרסת הנאשם, ומקריסה תזת המאשימה.

2א. הטענה לאי-שימוש ב"קלינים" (טריזי עץ) למניעת התדרדרות הגלילים: ההגנה סבורה, שאין חולק, ושהוכיחה באמצעות העדים והתמונות, כי האונייה (מעצם טעינתה בחו"ל) מגיעה מראש כשהמטען בה עם קלינים משני צדי הגלילים התחתונים, ולא היה צורך בהנחת קלינים חדשים.

3א. הטענה ליצירת "מדרון מסוכן" ואי-פריקה בשיטת "שכבה אחר שכבה": ההגנה מודה, כי בפועל נוצר מדרון, אך טוענת כי הדבר אינו מהווה רשלנות אלא אילוץ פיזי. לטענתה, באוניות תפוזות מסוג זה ("אוניות סיניות"), מבנה בטן האונייה (קיום "מעטרים"/שיפועים עמוקים) אינו מאפשר פריקה שלמה של שכבה אחר שכבה. העובדים נאלצו "לחפור" פנימה וליצור מדרון, עובדה שהנהלת הנמל מודעת לה שנים רבות (כפי שהוכח במסמך נ/6 משנת 2016). לדידה, הוכח, כי הנאשם והסוורים באוניה פעלו בהתאם לנהלי הנמל ולאופן הפריקה האפשרית, והשיטה הנוהגת המשיכה באופן דומה גם לאחר האירוע.

4א. הטענה לנהיגה במלגזה ללא הסמכה (ניתוק הקשר הסיבתי): ההגנה אישרה שהנאשם נהג במלגזה ללא רישיון באותו יום כדי "לייעל העבודה". עם זאת, טענה לניתוק מוחלט של הקשר הסיבתי העובדתי.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לטענת ההגנה, בעת התרחשות התאונה המלגזה חנתה בצד הים כשהיא דוממת, והנאשם לא היה עליה. הנאשם עלה עליה רק לאחר התאונה, בעקבות צעקות חבריו, כדי לחלץ המנוח והפנתה לעדות אמויאל.

ב. חולשות ראיות המאשימה ומחדלי החקירה (לטענת ההגנה)

הסגורים הצביעו על שורת מחדלים חקירתיים קשים הפוגעים לדידם אנושות בתיק התביעה:

1. אי-העדת עדי מפתח: ההגנה סברה, שהמאשימה נמנעה מהבאת ימאי האונייה או רב החובל לעדות כדי לסתור טענת הנאשם שהיה ימאי שחתך הבנדים. ההימנעות פועלת לחובתה.

2. חוסר מקצועיות מצד גורמי החקירה (המשטרה ומשרד העבודה): לטענת ההגנה, החוקר קפלן (משרד העבודה) אינו מומחה, לא ירד לזירה מיד, השמיד תרשומות, ולא בחן הגורמים האמיתיים האפשריים לתאונה (כמו גלי עומק או תנודות האונייה "ליסט").

3. היעדר ראייה ל"אירוע הגלגול": לדידם של ב"כ הנאשם, המאשימה לא הצליחה להוכיח מתי וכיצד השתחרר הגליל. איש מהעדים לא ראה הרגע שבו החל הגליל להתגלגל. בהיעדר עובדה זו, לא ניתן לקבוע קשר סיבתי. לדידם, התנהגות הנאשם לא הייתה בבחינת 'סיבה שבלעדיה אין' לתוצאה הקטלנית. בענייננו גם לא ניתן לקבוע כיצד התרחשה התאונה ומה הוביל למות המנוח.

ג. התנהגות המנוח עצמו (אשם תורם/ניתוק קשר)

נקודה נוספת בסיכומי ההגנה נוגעת לאחריות המנוח. ההגנה הדגישה, כי בעת הנפת מטען על ידי מנוף (כפי שהיה בזמן התאונה), חובה על כל הסוורים להישאר במקום מחסה. לטענת ההגנה, המנוח יצא ממקום המסתור מסיבה שאינה ברורה וללא אישור, ובכך הכניס עצמו ל"קו האש". לדידם, הנאשם 1 לא יכול היה לראות או לצפות התנהגות כזו.

ד. טענות הנאשם ועדי ההגנה

הנאשם עקבי בגרסתו המרכזית, לפיה לא עבד על המלגזה בזמן התאונה. עדי ההגנה ועדי התביעה מתוך הנמל (כגון אוחנה ועמר) תמכו פה אחד בתזת ההגנה



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לפיה באונייה סינית לא ניתן טכנית לעבוד בשיטת "שכבה שכבה". העובדה שהנהלת הנמל לא הועמדה לדין למרות שידעה על כך, מצביעה, לדידו של הנאשם, על "אכיפה בררנית".

ההגנה חתמה סיכומיה בקביעה, כי המאשימה לא הרימה נטל ההוכחה הנדרש במשפט הפלילי. לדידה, מחייב הדין הקביעה כי, אשמת הנאשם במיוחס לו בכתב האישום לא הוכחה ועל כן יש לזכותו מכל אשמה.

תמצית סיכומי הנאשם 2

19.

א. הנאשם 2 טען שכתב האישום נגדו חסר כל בסיס עובדתי ומשפטי, וכי דינו זיכוי מוחלט.

לשיטתו, פעל ללא דופי, עת עשה כל שלא ידו, ומילא תפקידו באופן מלא. קו ההגנה המרכזי שלו הושתת על הטענה, כי לא הייתה לו-ואף לא יכולה הייתה להיות לו-כל שליטה על התנהלות רגעית וספונטנית שהתרחשה בעומק הספנה (בטן האונייה), מרחק עשרות מטרים ממנו.

הנאשם 2 סבור שלא ניתן להרשיעו משום שהמאשימה מבקשת לייחס לו אחריות מוחלטת (קפידה) על מעשיו העצמאיים והאסורים של נאשם 1, בעוד שבדין הפלילי נדרשת הוכחת מודעות או התרשלות קונקרטי, שלטענתו לא התקיימה.

בסיכומיו, הסביר הנאשם 2 שלא ניתן לצפות ממנהל עבודה בנמל להימצא פיזית בכל רגע נתון בתוך בטן האונייה. תפקידו חולש על מספר מוקדים (אוניות, רציפים, משאיות), והוא מסתמך על ההיררכיה המקצועית בנמל. לפי נהלי הנמל (והגדרות התפקיד מ/15 ו-מ/16), הגורם הבלעדי שאחראי על העבודה ועל הבטיחות בתוך הספנה הוא האתת-נאשם 1 שהוא "העניינים" של מנהל העבודה למטה.

כדי לבסס הטענה, נאשם 2 הפנה לעדויות סוורי התביעה:

עדות הסוור יניב אברהם (ע.ת. 3): שאישר כי בספנה מי שמנהל העבודה ומחזיק ב"מילה האחרונה" הוא האתת (פרוטוקול מיום 22.1.2025, עמוד 49, שורות 26-33).

לדידו של הנאשם 2 בתפקידו כמנהל עבודה, נהג כמנהל עבודה סביר. ולא יכול וצריך היה לצפות התרחשות הפרת נהלים כלשהי - ככל שזאת נעשתה במעמקי הספנה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ב. בסיכומי נאשם 2 ביקש להשתמש בעדי המאשימה כדי לקעקע סעיפי האישום נגדו ולהפריך הטענה שלא בוצע תדריך בטיחות. המאשימה טענה בכתב האישום, כי נאשם 2 "לא הטמיע ולא אכף" נהלי הבטיחות. הנאשם 2 ביקש להדוף זאת לחלוטין והפנה לעדויות כלל הסוורים שהביאה המאשימה, שהעידו פה אחד, כי קיבלו ממנו תדריך מקיף ופרטני באותו בוקר, ואף הגדירוהו כמנהל קפדן ביותר בנושאי בטיחות. העד מאיר לסרי העיד עליו: **"הכי קפדן שיש"** (פרוטוקול מיום 22.1.2025, עמוד 70, שורות 11-12). וכך גם ביחס לעד יניב אברהם שהעיד עליו שהוא מקפיד על ביצוע תדריכים. לדידו של הנאשם 2, המאשימה התעלמה בסיכומיה מעדיה שהוכיחו כי הנאשם ביצע תפקידו נאמנה.

ג. נהיגת הנאשם 1 במלגזה: הנאשם 2 טען, כי לא ידע ולא יכול היה לדעת שנאשם 1 (האתת) החליט על דעת עצמו לנהוג במלגזה. לשם כך הפנה לעדות הנאשם 1, שציין בבית המשפט שהנאשם 2 לא ידע שהוא נהג במלגזה, וכדבריו: **"הוא לא ידע שאני נהגתי"** (פרוטוקול מיום 3 נובמבר 2025, עמוד 32, שורה 15). משכך, טען הנאשם 2 שלא ידע על ההפרה הרגעית שבוצעה במעמקי הספנה, לא יכול היה למנועה, ואין לייחס לו מחדל.

ד. שיטת הפריקה בדרך של "שכבה שכבה": ביחס לטענה כי אישר עבודה מסוכנת של יצירת מדרון במקום "שכבה שכבה", הצטרף נאשם 2 לטענות ההגנה של נאשם 1 ולעדי ההגנה (כיאיר אוחנה), וטען כי המבנה הפיזי של "האוניות הסיניות" כלל אינו מאפשר פריקה מדורגת ומלאה כפי שהנוהל היבש דורש.

ה. מחדלי החקירה ואכיפה בררנית: חלק ניכר מסיכומי נאשם 2 הוקדש למתקפה חריפה על רשויות החקירה (על חוקר משרד העבודה אורי קפלן ועל חוקר המשטרה פבל בריטבה), תוך העלאת טענת אכיפה בררנית, לדוגמא מול מנהל הרציף (מר יצחק לוי). הנאשם 2 הפנה למסמכי הגדרות התפקיד בנמל אשדוד (נ/14 תיאור תפקיד מנהל משמרת, ו-נ/17 תיאור תפקיד מנהל רציף).

לטענתו, הגדרת תפקיד מנהל הרציף מהווה העתק מדויק של סעיף 4.5 בהגדרת תפקיד מנהל העבודה. לדידו, אם מנהל הרציף מחזיק באותה אחריות פיקוחית בדיוק, והוא זה שניהל מגעים ישירים עם הנאשם 1 בקשר לעומס ולפרמיות (כעולה מהקלטות השיחות - נ/21), מדוע התיק נגד מנהל הרציף נסגר בעוד שהוא-מנהל העבודה הואשם? לדידו, בכך יש עיוות דין ובררנות פסולה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הנאשם 2 ציין, כי חוקר המשטרה פבל "ניהל" התיק במגמתיות, נמנע מחקירת מעורבים קריטיים (כגון חקירה תחת אזהרה של המלגזן שנטש משמרתו ללא דיווח - זמיר פייטן), ואף אישר, כי מנהל הרציף (יצחק לוי) מסר למשטרה הקלטות סלקטיביות ומחק הודעות, המהווה לדידו, פעולה העולה כדי שיבוש הליכי חקירה, שזכתה להתעלמות.

יתרה מכך, הזכיר הנאשם היחס המשפיל שספג בחקירתו, אשר בשלו בחר לשמור על זכות השתיקה. עוד תקף חוות דעת חוקר משרד העבודה (ת/1), וציין כי הוכח שמר קפלן מעולם לא ירד לבטן האונייה, לא ביצע מדידות, כתב הדוח חודשים לאחר האירוע, ואף הודה מפורשות כי "השמיד" טיוטות התרשומות והתחקירים שערך בשטח בטענה ש"ככה נהוג אצלו".

הנאשם 2 חתם סיכומיו בדרישה לזיכוי. לטענתו, כשלה המאשימה להוכיח כל קשר עובדתי או משפטי בינו לתאונה. הנאשם 2, ביקש לבסס הגנתו על ראיות התביעה עצמן, המוכיחות שמילא חובתו להדריך ולפקח (ברמת המקור), בעוד שהכשלים הנקודתיים (החלפת נהג ללא אישור, נהיגה אסורה וקריעת רצועות) בוצעו על ידי צוות מיומן, במחשכים, במרחק רב ממנו, ומבלי שהיה לו כל יסוד לחשוד או יכולת למונעם בזמן אמת.

הערכת העדויות והראיות בתיק

20. עדות העד אורי קפלן

א. העד שימש כמפקח עבודה וכחוקר תאונות עבודה. הגיע לזירת האירוע בנמל אשדוד ביום התאונה (13.2.2020), בשעות אחר הצהריים, מספר שעות לאחר התרחשותה. ציין שהסמכות לבדוק המקום ולכתוב הדו"ח מוקנית לו מתוקף "חוק ארגון הפיקוח". וכלשונו: "שמי אורי קפלן, מפקח עבודה אזורי מחוז ירושלים, במשרד העבודה מנהל הבטיחות. נכון לעכשיו מפקח עבודה אזורי, בתקופה תחילת 2020 אני הייתי בתפקיד ראש צוות תעשייה... בין היתר עסקתי כחוקר של תאונות עבודה" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 13, שורות 33-31; עמוד 14, שורות 3-1). "האירוע הזה התאונה הייתה ב-13 לפברואר 2020... שעות אחר הצהריים אני לא זוכר באיזה שעה מדויקת... זה היה מספר שעות אחרי קרות התאונה" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 22, שורות 16-5). באשר לסמכותו לעשות כן, הבהיר העד שסמכותו לחקור ולהוציא צווים נובעת מחוק ארגון הפיקוח ומנוהל עבודה משותף עם המשטרה לחקירת תאונות מוות. "על פי חוק ארגון הפיקוח אני



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

חוקר תאונות עבודה (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 75, שורה 6). **"כי על פי הסכם עם משרד הביטחון פנים אנחנו חוקרים תאונות מוות"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 24, שורה 31).

ב. לעמדת העד, הדו"ח שהפיק, הוא דו"ח אמין משום שמהווה אינטגרציית נתונים שנאספו ממספר מקורות מוסמכים כגון: חקירות משותפות עם המשטרה, מידע ממערך הבטיחות של הנמל (לדוגמא מר מאיר עמר), וצילומים שצולמו על ידי צוות האונייה רגעים ספורים לאחר האירוע (תמונות שלדידו משקפות המצב העובדתי טוב יותר ממה שהיה מפיך לו היה מצלם בעצמו, ולו משום שהגיע לאחר המקרה).

וכלשונו: **"יחד עם חוקר משטרת ישראל מר פבל חקרתי את האנשים שהיו מעורבים בתאונה ועל סמך חומר חקירה ועל סמך נתונים שאני קיבלתי מהאנשים גם ממערך הבטיחות של הנמל וגם מחומר שעלה בעדויות אני רושם את המסקנות"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 25, שורות 11-14).

"ברגע שאני קיבלתי צילומים יותר טובים ויותר קרובים לזמן קרות התאונה... אני מבין שמדובר באירוע זה צילומים שהם ממש קרובים לקרות האירוע" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 28, שורות 22-35).

ג. משהטיחו בו הסנגורים שלא ירד לבטן האונייה (לספנה), והשמיד תרשומות וצילומים שביצע בשטח, וכי ניזון מעדויות אנשים שלא תמיד זכרו הפרטים, הסביר שלא ירד לזירה כיוון שעברו מספר שעות ולהערכתו הזירה ממילא השתנתה. וכלשונו: **"אני ראיתי אותם לא ירדתי מאחר ועברו כמה שעות זה לא רלוונטי לרדת לזירה מספר שעות אחרי קרות התאונה. הזירה יכולה להשתנות"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 23, שורות 12-14). כבר עתה, יש להבהיר שעמדת העד ביחס לאי ירידה לזירה, אינה מקובלת על בית המשפט. הנחת דעת העד שזירה יכולה להשתנות, נכונה בדיוק באותה המידה כהנחה הסותרת, לפיה הזירה לא השתנתה כלל. והרי מה נפשך, האם יעלה על הדעת שצוות מז"פ לא ייכנס לזירת רצח, גם אם הגיע אליה מאוחר לאירוע, ולאחר שהזירה השתנתה בשל ניסיונות הצלה של הנרצח, או נסיבות אחרות? ברי, שגם כניסה מאוחרת לזירה, יכולה להניב תוצאות עובדתיות שאינן משתנות, ויש להצר שבמקרה דנא, לא היו אלו פני הדברים.

לגבי אי השמירה על המסמכים המקוריים שערך או הכין, הסביר שאלו היו טיוטות שאינן חשובות לבירור לאחר שקיבל לידיו תמונות טובות יותר. **"כי זה לא היה**



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

תרשומות וצילומים שהם חשובים כמו שאני חושב חשובים לביצוע הבירור. אני השתמשתי בצילומים של צוות הספינה ובתרשומות האלה אני השתמשתי כדי לרשום את הדו"ח" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 28, שורות 9-11). לגבי הפערים בזיכרון העדים, ציין כי זהו מצב טבעי בתאונות, ולכן מסקנותיו נכתבו ברמת "סבירות" והסקת מסקנות לוגית ממכלול הנתונים: "אני לא הייתי במקום התאונה, אני יכול להתייחס למה שאמרו בחקירה. זה ממצאי החקירה... זה טבעי דרך אגב בתאונה, שהם לא זכרו ברגעים בפרטי פרטים את הרגעים של התאונה. לכן אני יכול להגיד לך בסבירות כל מה שאני כתבתי שם לגבי דקות ולגבי זה אני מתייחס לזה קרוב לוודאי שזה קרה בסבירות אבל אני לא יכול להגיד את זה בוודאות" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 72, שורות 15-16; עמוד 73, שורות 19-23).

העד הבהיר, כי בעוד שהמשטרה חוקרת האירוע על כל היבטיו הפליליים והרחבים, תפקידו הבלעדי הוא לבחון ליקויי הבטיחות שגרמו או תרמו לתאונה. "אני מתייחס לליקוי בטיחות ואני לא מתייחס לליקויים אחרים שבוחנת החקירה של המשטרה. זה עניין של המשטרה. הדו"ח של המשטרה זה החקירה של המשטרה. זה עניין יותר רחב מדו"ח הבירור שלי. אני מתייחס לליקוי בטיחות שגרמו לקרות התאונה או תרמו לקרות התאונה" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 77, שורות 6-9).

ד. חרף העובדה שרק בדיון המשפטי, נודע לעד שהאזנייה נשאה מטען שהיא לא הייתה מיועדת לשאת, נותר העד איתן בקביעה, כי התאונה נגרמה עקב שיטת פריקה לא נכונה ולא בטיחותית של המטען (גלילי פלדה), שיצרה "מדרון" וסיכון להתגלגלות. כתוצאה מכך, הוציא העד בו ביום צו בטיחות האוסר על המשך העבודה בשיטה זו. "אני טוען שהתאונה קרתה בגלל השיטה לא נכונה של פירוק המטען" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 42, שורה 30).

עוד אישר בחקירה הנגדית, כי לאחר המקרה, הוציא צו האוסר שימוש במלגזה לפריקת מטען דומה "ש:)" אנחנו רואים שב-13 לפברואר בוצע צו בטיחות האוסר בשימוש בשיטה הנוכחית לפירוק מטען בספנת האנייה בעזרת המלגזה (ת:)" חיובי" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 32, שורות 13-14). " כל הפריקה נעשתה בצורה לא בטיחותית למרות שכל האנשים שחתומים פה ידעו שהבעיה פה בפריקה של המטען הזה והבעייתיות שיש בנושא הזה אני לא מדבר עכשיו האם ורדה אדוארדס או מישהו אחר היה צריך למנוע בגופו את הפריקה של המטענים האלה, יכול להיות. יכול להיות. אני מדבר עכשיו על מצב שבו הכתובת היתה על הקיר,



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

החבר'ה בנמל ראו את הסכנה הזאת ראו את הסכנה כמה מסוכן לפרוק את המטען הזה באו לפרוק אותו בצורה הכי לא בטיחותית שיש גם ללא הסמכה להפעלת מלגזה, גם בעבודה עם בניית מדרון, למרות שידעו שיש את הסכנה הזאת ולמרות שהם ידעו שאם כבר הם צריכים לפרוק אם קיים המטען הזה הם צריכים לפרוק אותו בצורה הכי בטיחותית שיש ולנקוט בכל אמצעי הזהירות והם לא נקטו בזה" עוד הרחוב מדוע היה על המעורבים לנקוט בכל אמצעי הזהירות לבטח אם היו מודעים לבעייתיות שבסוג זה של ספינות (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 61, שורות 15-26).

ה. העד קבע הרשלנות (ליקוי הבטיחות) בעצם יצירת "מדרון" הגלילים, בניגוד לשיטת פריקה בטוחה ("שכבה-שכבה"): **"הנחיית בטיחות צריכה בצורה בטוחה ולא יצירת מדרון"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 58, שורה 26).
העד שב והבהיר, כי אינו קובע "אשמה" פלילית, אלא מגדיר מי "מעורב" בתאונה על בסיס הימצאות פיזית בזירה או שייכות לשרשרת הניהולית של העובדים המעורבים **"כל האנשים שהיו מעורבים פיזית באירוע ואנשים שמנהלים ישירים או עוקפים לאותם אנשים שהיו מעורבים באירוע"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 31, שורות 20-21).

ו. הסגורים טענו, כי האונייה (המכונה "אונייה סינית") כלל אינה מיועדת ואינה בטיחותית לנשיאת מטען מסוג זה (גלילי פלדה), והציגו מכתב התרעה של עובדי הנמל משנת 2016 (נ/6). חרף העובדה שלא הכיר המכתב האמור, השיב העד הגיב כי שאלת ייעוד האונייה אינה משנה העובדה החד-משמעית שעל מנהלי העבודה בשטח לפרוק המטען בצורה בטוחה בהתאם לסיכונים בשטח. וכלשונו: **"אם גם הספינה לא מיועדת למטען אבל הכל נבנה בצורה בטיחותית מבחינת תקנות שלנו זה עדיין בטיחותי. אם אתה תיקח ארגז תמלא אותו בזהב ולא בחול ותביא אותו בצורה בטוחה, או שתשים שם שתי מכוניות זה עדיין יהיה בטוח, העיקר לשים את זה בצורה בטוחה"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 41, שורות 23-27).

כאן המקום להתייחס למסמך נ/6 - בהרחבה מסוימת. המסמך הוא בגדר מכתב התרעה מיום 5 באוקטובר 2016. שמר גדי בוטבול, ששימש באותה העת כיושב ראש ועד התפעול בנמל אשדוד שלחו, ומוען אל מנכ"ל נמל אשדוד דאז, מר יצחק בלומנטל. העד מר יאיר אוחנה העיד בבית המשפט, כי הוא זה שכתב בפועל העמוד השני במכתב.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

תכלית המסמך המרכזית, כפי שהגדיר זאת העד אוחנה בבית המשפט, הייתה להוות "צעקה למעשה מהמחלקה" נוכח ריבוי תאונות עבודה שהתרחשו בנמל. המכתב נועד להציף ולהתריע בפני הנהלת הנמל על הבעיה הבטיחותית האקוטית הקיימת בפריקת אוניות תפזורת מסוימות (שכוננו בפי העובדים "אוניות סיניות"), וזאת בעקבות פניות מצד ציבור האתתים ונאמני הבטיחות בנמל שחשו סכנה לחייהם.

המכתב התריע, כי "האוניות הסיניות" אינן מיועדות ואינן מתאימות כלל לסחורה מהסוג הנדון (כדוגמת גלילי פח), וכי עצם הפריקה מהן מהווה סכנה לעובדים. מחברי המכתב קבעו, כי המבנה הפיזי של אוניות אלו אינו מאפשר לבצע "הרמה אנכית" עם המנוף, כפי שמציינות ומחייבות הוראות הבטיחות של הנמל. כמו כן, נכתב כי באוניות אלו אי אפשר לפרוק המטען בשיטה הבטוחה של "שכבה שכבה".

נ/6 מפרט כיצד המבנה הבעייתי של האוניות, הכולל "מעטרים" (חללים ושיפועים בעומק הדופן), מאלץ העובדים לגרור ולמשוך סחורה בעומק הספנה. כתוצאה ישירה מכך, נוצרת סכנה חמורה במסגרתה האתת מאבד קשר העין עם המנופאי. המכתב הלן על כך שלמרות פניות ודיונים חוזרים ונשנים בנושא סכנות אלו, לא סיפקה ההנהלה פתרון תפעולי מניח הדעת, ולא טרחה להוציא הנחיות בטיחות חדשות שיתאימו למציאות המסוכנת הנוצרת בעת פריקת אוניות מסוג זה. לטענת ההגנה, נ/6 מלמד כי הנהלת הנמל והגורמים הממונים ידעו, או לכל הפחות היו אמורים לדעת, ששיטות העבודה הבטוחות (כגון פריקה אנכית ועבודה ב"שכבות") אינן ישימות פיזית באוניות מהסוג שבו קיפח המנוח חייו.

חרף העובדה שהסנגורים ניסו להראות, וכאמור לעיל תוך הפניה לאמור בנ/6, כי האשמה רובצת על סוג האונייה הלקוי ולא על העובדים (הנאשמים), טען העד, כי המכתב דווקא מחמיר מצב האחראים בנמל. לטעמו, מוכיח נ/6 שהנהלת העבודה והעובדים בנמל היו מודעים היטב לסכנה הגלומה באונייה, ולמרות זאת בחרו לעבוד בצורה רשלנית תוך יצירת מדרון מסוכן.

"אני רוצה לשים את תשומת לבכם למכתב הזה מכתב נהדר, שהוא בעצם מצביע על הסכנות שהן היו ידועות במפעל על פריקה של מטען מסוג זה ויחד עם זאת כל הפריקה נעשתה בצורה לא בטיחותית... הכתובת הייתה על הקיר, החברה בנמל ראו את הסכנה הזאת... ולמרות שידעו שיש את הסכנה הזאת ולמרות שהם ידעו שאם כבר הם צריכים לפרוק אם קיים המטען הזה הם צריכים לפרוק אותו בצורה



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הכי בטיחותית שיש ולנקוט בכל אמצעי הזהירות והם לא נקטו בזה" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 61, שורות 13-26).

ז. מעדות העד עולה, כי בעקבות התאונה הוצאו שני צווי בטיחות. הצו הראשון הוצא על ידו ביום התאונה באופן ראשוני, והצו השני הוצא מספר ימים לאחר מכן על ידי מפקחת העבודה האזורית, גב' ליאת שבתאי, במטרה לחדד ההוראות. הצו הראשון (מיום 13.2.2020) שהוציא העד בו ביום, ובמסגרתו אסר על המשך העבודה בשיטה בה נפרק המטען בעת התאונה (שימוש במלגזה מתחת ל"מעטר" שהוא החלק העליון/התקרה של הספנה). העד הסביר שהוציא צו ראשון באופן זה, משום שטרם היו ברורים כלל הנסיבות. תוכן הצו (כפי שהוקרא לעד על ידי הסנגור ואושר על ידו): **"אני רואה שהצו הזה אוסר שימוש בשיטה המקובלת עכשיו לפירוק מטען מדופן האנייה. כאשר מטען שיכול להשתחרר ולזוז נמצא בקומה אפס של הספנה מתחת למעקה... למעטר"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 33, שורות 7-9, 20).

בהתייחס לצו השני והמתקן (מיום 18.2.2020), הבהיר שצו זה הוצא על ידי גב' ליאת שבתאי (מפקחת עבודה אזורית). הצו החיל איסור גורף על פינוי סחורה באמצעות מלגזה בכלל אוניות הנמל, עד להצגת פעילות מתקנת. לגבי האונייה הספציפית בה קרתה התאונה, דרש הצו תכנית עבודה פרטנית ופריקה באור יום בלבד.

העד הסביר הוצאת הצו השני: **"אחרי שהנסיבות קצת התבררו יותר יצא צו שני שהוציאה גב' ליאת באותה תקופה מפקחת עבודה אזורית במחוז ירושלים... שהוא מתוקן יותר"** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 32, שורות 17-20). תוכן הצו (כפי שהוקרא ואושר על ידו הגם שלא ידע להסביר תוכן הדברים והפנה בתשובתו למנפקת הצו הגב' ליאת שבתאי): **"הנני אוסרת על עבודות פינוי סחורה מתוך הספנה באמצעות מלגזה או כלי מכני הנדסי אחר. צו זה חל על כלל אניות הנמל עד אשר תוצג פעילות מתקנת אשר אושרה על ידי אגף הפיקוח על העבודה. בעניין אניית מג'יק סיו פינוי מתאפשר רק לאחר שתהיה תכנית פרטנית לביצוע עבודה זו ובפיקוח של ממונה בטיחות מתועדת ושתתבצע באור יום.** (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 34, שורות 13-18).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הסבר העד לדרישה לתוכנית פרטנית לגבי אונייה זו, זאת לאחר שיחה עם ממונה הבטיחות: "הגענו למסקנה שהמטען בספנה הספציפית הזאת עומדת בצורה לא בטוחה. הוא נבנה... בצורה שיש מזרון... בגלל זה היא התייחסה פרטנית לזה כי המטען כבר הגיע לצורה (צ.ל בצורה. א.ד.) לא בטוחה ולכן היה נדרש תכנית פרטנית לזה כי המטען כבר הגיע לצורה לא בטוחה ולכן היה נדרש תכנית פרטנית לטפל במטען שהוא שהוא כבר... יש כאן מזרון" (פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 35, שורות 33-36; עמוד 36, שורות 1-5).

ח. **קבילות הדו"ח - תעודה מוסדית - דו"ח חקירה שנערך על ידי מפקח עבודה מטעם משרד העבודה, שחקר תאונת עבודה, יכול להיות קביל כראיה במשפט, אך זאת בכפוף לסייג של עדות שמיעה. במקרה אחר, קבע בית המשפט המחוזי, כי דו"ח החקירה שערך המפקח, ולא העדויות שגבה, יהא קביל כראיה. המפקח רשאי להעיד על ביקורו בשטח ועל הבדיקות שערך בעצמו. זאת משום שהמפקח על העבודה מכין דו"ח על פי הדין והפרקטיקה, וזהותו נגזרת מכישוריו והוא אינו נבחר באופן שרירותי. לעניין זה ראה הנאמר בבר"ע (מחוזי באר שבע) 614/03 מחמוד עזאת עלי שעבאן נ' קריכלי (11.1.2005)(עניין קריכלי).**

בית המשפט בחן הדו"ח שהוכן על ידי העד (ת/1), כדי לברור בין תוצרי עבודה ישירים של העד, לבין נתונים בדו"ח שהוכנו לאחר "עבודת" אחרים. העד מפרט בסעיף 20 ("ראיות וממצאי הברור"), הפעולות שביצע בעצמו והממצאים שקלט בחושיו בעת ביקורו בזירה ביום התאונה. העד הבהיר כיצד ביקר פיזית במקום התאונה ביום האירוע והתרשם מאופן סידור המטען. "במהלך הביקור אשר ערכתי במקום התאונה בתאריך 13.2.2020 הבחנתי כי: **המטען בספנה נמצא בשלוש קומות ומייצר מזרונים משני הצדדים (צד ים וצד הנמל).**" (דו"ח בירור תאונת עבודה מיום 8.3.20, עמוד 8, סעיף 20).

בנוסף לבדיקה הפיזית, צילם העד הזירה והוציא צו בטיחות על בסיס התרשמותו בשטח.

אלא, שהדוח עצמו מבוסס, בין היתר, על צילומים שבוצעו על ידי אחרים, ולא על ידי העד עצמו (עמודים 9-11 בדו"ח), כך שיש לקבוע שהעד נסמך, לפחות בחלק מסוים מהדוח שהפיק, באופן מובהק על צילומים שלא צילם.

ככלל, צילומים, אף אם צורפו לדו"ח רשמי, אינם קבילים כראיה לאמיתות תוכנם אם לא הוגשו באמצעות מי שצילמם או מי שיכול להעיד על אמינותם.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

בית המשפט קובע כי הגשת דו"ח מעבדה שלא באמצעות עורכו או מי שנטל חלק בבדיקה, נחשבת לעדות מפי השמועה ואינה קבילה להוכחת תוכנה. בדומה, תמונות שצולמו על ידי פקח עירייה, אף שלא נחשבו לרשומה מוסדית בהליך פלילי, הוכרו כראיה רק בכפוף לעדות הפקח שצילם אותן. כאשר הפקח שהגיש הדו"ח לא יכול היה לאשר שצילם התמונות, והצלם המקורי לא הובא לעדות, הדו"ח לא התקבל כראיה לאמיתות תוכנו. ראה באנלוגיה, ובהיפוכם של דברים, הנאמר ברע"פ 216/13 יוסף זלוב נ' מדינת ישראל (14.1.2013).

המאשימה ביקשה להתמודד טענת ההעדר קבילות, או העדר משקל, באמירה שלעד קפלן יש "מעמד מיוחד" המוכר בפסיקה, וכי מדובר בדו"ח חקירה הקביל מבחינה משפטית. לשיטת המאשימה, ההסתמכות על דברים שנאספו מגורמים אחרים אינה פוסלת הגשת הדו"ח, אלא רק מעבירה ההכרעה לשאלת ה"משקל" שיינתן לו על ידי בית המשפט.

המאשימה ביססה טענה זו על פסיקת בית המשפט העליון (ע"א 423/83 מדינת ישראל נ' סילברמן), לפיה ישנם שלושה תנאים מוגדרים לקבלת "דוח חקירה חיצוני למשטרה" (דו"ח שמטבעו מבוסס על עדויות ואיסוף מאחרים).

1. הדברים נמסרו מפיו של מי שהוסמך, או הורשה, בשעתו על-ידי בעל הדין לחקור הנושא.

2. החקירה נערכה בהתאם להרשאה כאמור.

3. הדברים נמסרו לרשות הממנה, שהיא בעל הדין, או לגורם רשמי אחר. לטעמה, העד קפלן ממלא אחר כל שלושת התנאים מתוקף היותו חוקר מוסמך מטעם משרד העבודה. עוד טענה המאשימה, כי חוקר משרד העבודה אינו כפוף לנהלי איסוף חומרי החקירה הנוקשים של המשטרה. לפיכך, העובדה שלא שמר תמונות או לא תיעד כל שיחה בצורה מסודרת כמצופה מחוקר משטרה, איננה מהווה "מחדל חקירה" הפוסל חוות דעתו.

בית המשפט העליון, בפרשת סילוורמן, כמו במקרים אחרים, קבע מגמה כללית של צמצום הסייגים החלים על קבילות ראיות, והעברת מרכז הכובד להחלטה על משקל הראיה.

גישה זו מאפשרת לבית המשפט לבחון ראיות באופן ענייני, גם אם הן כוללות מידע מכלי שני, ולקבוע משקלן הראייתי בהתאם לנסיבות.

אלא, שחריג זה מתקיים, רק ובמיוחד, כשהמומחה מסתמך על עבודת צוות תחת פיקוחו, על דוחות רשמיים, או על נתונים שנאספו על ידי גורמים מקצועיים



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

אחרים, כל עוד קיימת ערובה מספקת לאמינות המידע. המומחה יכול להעיד על מסקנותיו המקצועיות הנגזרות ממכלול הנתונים, כולל אלה שלא קלט בחושיו. ויודגש - על מנת שחוות דעת מומחה המבוססת על ממצאי אחרים תהיה קבילה, נדרשים להתקיים מספר תנאים, כגון: שהרישומים נערכו על ידי עובד מיומן של יחידה בשירות הציבורי; לפי חובה חוקית ונהלים מסודרים; תחת פיקוח ממשי; וקיימת הסתברות ראייתית גבוהה לאמיתות תוכנם. בנוסף, הרישומים צריכים להיות מוגשים על ידי ראש היחידה או האחראי לה, שביכולתו להעיד על התקיימות התנאים הללו.

לדוגמא חוות דעת סס, המבוצעת על ידי טכנאי/איש מז"פ אחר לפי תכנית עבודה סדורה תוך שמירה, פיקוח והקפדה על נהלים במעבדה. ראה לדוגמא האמור בע"פ (מח' ב"ש) 11776-09-18 **מישאל אוחנה נ' מדינת ישראל** (16.1.2019)(**עניין אוחנה**).

נכון הוא, שבית המשפט קבע בעניין אוחנה שיכולים להיות מקרים בהם תוכל להיות הסתמכות על יוצרי חומרים המשמשים כותב חוות הדעת, גם אם אינם מוכרים לו ישירות, אלא ששם דובר במקרים ברורים של הסתמכות על חוות דעת מקצועית של רופאים בתחום מוכר, חישובים סטטיסטיים, בדיקות מעבדה או בדיקות אחרות כדוגמא הדמיה או פרסומים חיצוניים, שניתן לבררם ולבודקם, או המהווים בבחינת מוסכמות מדעיות ברורות.

נדמה, כי בנסיבות שתוארו על ידי העד עצמו, לכל הפחות ביחס לצילומים שצולמו שלא על ידו, אלא על ידי גורמים עלומים מבחינת בית המשפט מצוות הספינה, לא ניתן לומר שהמאשימה מילאה אחר הקביעות לעיל. משכך, לא ניתן אלא לקבוע שמשקל תמונות אלו נמוך מאד.

השאלה שנותרת על כנה, היא האם תמונות אלו, אין בילתן? או שמא ניתן לקבוע ממצאים עובדתיים, על סמך נתונים אחרים ולהעניק לנתונים האחרים, מלוא המשקל הראייתי. או לחילופין, האם העולה מהתמונות הוא בגדר סוגיה שבמחלוקת בין הצדדים, או שמא הסכימו הצדדים על תוכן התמונות מכללא, או ישירות.

מעבר לתמונות כאמור, רשם העד בת/1, ממצאיו לאחר ביצוע החקירה. מדובר בממצאים, שאליהם הגיע העד, לאחר שתחקר חלק מהמעורבים, ונכח בחלק מחקירותיהם במשטרה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

באשר לחלק זה, לרבות החלק בו תיאר העד זירת האירוע במבט על, יש לקבוע שעומד הוא בכללים שנקבעו ביחס לתוצרי עבודת חוקר, שמונה לתפקידו ופעל על פי ההסמכה בה אחז.

באשר לממצאים אליהם הגיע העד לאחר שיחה עם מי מהמעורבים במקרה, ובהתאם לקביעת בית המשפט המחוזי בעניין קריכלי, הרי שאין מניעה לקבל ממצאים אלו, ובלבד שהמקור לקביעת מסקנות הדו"ח-קרי האנשים שמסרו גרסה למפקח, יעידו בבית המשפט. כך למעשה, יבוא על מכונו הפער, אם קיים, בין הדברים שמסרו הנחקרים לעד, שהם בגדר עדות שמועה, לבין היכולת של הצדדים ללבן נתונים אלו בחקירה ישירה עימם. כך, שבעוד שרשומה מוסדית יכולה להוות מסמך המוגש כחריג לכלל עדות השמועה, הרי שדו"ח החוקר, וכאמור בפסיקה שצוינה, ייבחן בכלים אחרים. התוצאה שצוינה מעלה, תוביל לקבלת הדו"ח בסייגים שנקבעו.

21. **סקירת עדויות העדים המהותיים העוסקים בקרות התאונה:** בית המשפט יוצא מהנחה, שאין מחלוקת ממשית ביחס לעדים הטכניים, שהעידו על מבנה האוניה, מבנה הפיזי של הספנה או אתר התאונה, זהות הנוכחים בהתרחשות התאונה בספנה, פינוי המנוח לבית החולים, חליפת מסמכים שונים בין הגורמים בנמל, וסוגיות כגון דא. משכך, יעסוק בית המשפט בעיקרי הדברים שנותרו במחלוקת.

א. עדות מר שמעון סיטינובסקי -

העד שימש במועד התאונה (ובשנים 2018-2022) כסמנכ"ל הנדסה ולוגיסטיקה בנמל אשדוד. מונה על ידי מנכ"ל הנמל לשמש כיושב ראש ועדת בדיקה פנימית, שתפקידה היה לבחון באופן ראשוני נסיבות התאונה באנייה. העד הבהיר, כי מטרת הוועדה הייתה בטיחותית ולא פלילית. הוועדה הפסיקה עבודתה והעבירה השרביט לחקירת משטרה, מיד כשהתגלה כי העובדים אינם דוברי אמת באשר לזהות מפעיל המלגזה. וכלשונו: **"באחד הממצאים גילינו כי העובדים בעצם לא דיווחו אמת בנוגע למי עבד על המלגזה, מי הפעיל את המלגזה בתוך ספנה של האנייה... מעדות של המלגזן שאמור לפי השיבוץ להפעיל את המלגזה הוא היה מחוץ לספנה... המלגזה הייתה כל הזמן בתנועה בסמוך לקרות התאונה, זאת אומרת היא (צ.ל. היא. א.ד.) עבדה בתוך הספנה, היא הייתה בתנועה... אפשר לראות את זה על פי דוח" (פרוטוקול מיום 8 ינואר 2025, עמוד 54, שורות 32-33; עמוד 55, שורות 1-5). וכן: "וכשגילינו שיש אי התאמה בין דיווח מערכת טרפילוג לבין בעצם הדיווח של העובדים, סיימנו כאן את הפעילות**



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

שלנו והמלצנו למנכ"ל להעביר את המשך הבדיקה לגוף שמוסמך לכך, אנחנו לא גוף חוקר." (פרוטוקול מיום 8 ינואר 2025, עמוד 55, שורות 21-25). העד פירט על המערכת המותקנת על הכלים הניידים בנמל, שחשפה, כי המלגזה פעלה ברציפות, כולל בזמנים שבהם הצוות היה לכאורה בהפסקה ללא מלגזן. העד הסביר אודות מערכת הטרפילוג-מערכת למעקב אחר כלים ניידים, המאפשרת שידור ומעקב אחר פעילות הכלי, חוס מנוע וגם מיקום שלו בשטח. נתוני המערכת העלו ש-"המלגזה הייתה כל הזמן בתנועה בסמוך לקרות התאונה, זאת אומרת היא עבדה בתוך הספנה, היא הייתה בתנועה..." (פרוטוקול מיום 8 ינואר 2025, עמוד 55, שורות 4-5).

עוד סתר טענת ההגנה שהמערכת ציינה נתון ממנו יש ללמוד שרק המנוע של המלגזה עבד בעוד שהיא לא נעה, והבהיר כיצד המלגזה נעה בתוך הספנה (פרוטוקול מיום 8 ינואר 2025, עמוד 64, שורות 8-14). משתקפו הסנגורים העד על כך שממצאיו מתבססים בחלקם על דברים שאמר לו רב חובל האונייה (שלא העיד במשפט), למשל לגבי כך שהסוורים יצאו להפסקה בשעה 10:30 לערך, אישר העד האמור, אך עמד על כך שהצגת התנועה של המלגזה בטרפילוג היא הנתון החשוב והאובייקטיבי. וכלשונו "כמו שאתה הקראת בעצם, ככל הנראה, זה לא משהו שנרשם ביומנים באיזו שעה בדיוק הצוות יצא ובאיזו שעה הצוות חזר. אבל הרישום במערכת טרפילוג מראה ואפשר גם לראות את זה על פי שעות... אותה מלגזה הייתה בתנועה וזה מה שחשוב." (פרוטוקול מיום 8 ינואר 2025, עמוד 65, שורות 14-18).

עוד יובהר, שהעד ציין, והדברים עולים במסגרת ת/2, כיצד נהג המלגזה המורשה לעבוד עליה, לא נכח בעת הפעלתה בספנה. עוד ציין העד כיצד קיבל לידי הדו"ח שלימד על תוצרי הטרפילוג, הממצאים שהובילו לכתיבת הדו"ח שהוגש כאמור. המסקנה העיקרית הנלמדת מעדות העד, היא העובדה שנהג המלגזה שהיה אמור לעבוד עליה בספנה, הנהג שהיה מוסמך לכך, לא עשה כן. מנגד, חרף עובדה זו, המלגזה המשיכה לעבוד ולנוע בתוך הספנה עובר לתאונה ולאחריה. נתון זה מתיישב עם הראיות הנוספות בתיק, ומחזק עמדת המאשימה, שהנאשם 1, היה זה שנהג במלגזה במועד התאונה.

ב. **עדות מר זמיר פייטן** - העד שימש ומשמש כעובד ציוד מכני (מלגזן) בנמל אשדוד קרוב ל-20 שנה. במועד התאונה, שובץ לשמש כמלגזן בספנה שבה אירעה התאונה. יובהר, כבר בפתח הדברים, שהעד שמט הקרקע תחת חלק מטענות ההגנה, שכן



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הוכיח הרכיב העובדתי שהמלגזה נותרה זמינה, מונעת וללא השגחה בתוך הספנה. עדותו הבהירה, כיצד התאפשר לנאשם 1 לנהוג במלגזה למרות שאינו מוסמך לכך, והטילה לכאורה אחריות גם על הנאשם 2, שלטענת העד הורה על השארת המפתח במלגזה ולא פיקח על מיקום המלגזן המוסמך בזמן אמת.

עדות העד חיזקה העובדה שהתבקש להכניס המלגזה לאונייה ולהשאירה זמינה להפעלה, בטרם נקרא לעבוד בה. בחקירתו הנגדית הבהיר, כי הגורם היחיד המוסמך לתת הוראה מסוג זה הוא הנאשם 2. וכלשונו: **"אני הלכתי הבאתי אותה אמרו להעלות אותה לתוך האניה ולהשאיר את המפתח בפנים."** משנשאל על ידי בית המשפט, מי אמר לו הדבר, השיב: **"מנהל עבודה. אף אחד אחר לא יכול להגיד לי דברים כאלה"** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 81, שורות 36-30). וכן - **"מי שיכול להגיד לי להחליף מלגזה ולשים את המפתח בפנים זה רק מנהל העבודה."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 94, שורות 16-15).

ברם, חרף אמירות ברורות אלו לכאורה, חשוב לציין ולהבהיר כי בנקודה זו, ובמסגרת החקירה הנגדית חזר בו העד מדבריו מעלה, והבהיר שלא היה בטוח מי הנחה אותו להותיר המלגה עם המפתח במקום.

משהוטחה בו העובדה שבחקירה במשטרה ציין שמות אחרים, לרבות אייל יוסף, ככזה שהורה לו להותיר המפתח במלגזה, לא שלל זאת (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 95, שורות 22-21). בהינתן האמור, ובקיום הספק שנוצר בדברים אלו, יש בכך כדי להשמיט הבסיס לטענה המפלילה הנאשם 2 ביחס להנחיה האמורה.

העד הסביר, כי למרות ששובץ לעבוד בספנה, לא נקרא להיכנס אליה על ידי מי מהנאשמים. משכך, פעל מחוץ לאונייה וסייע לגורמים אחרים (בקר ומחסנאי) להעביר גלילים למחסן חיצוני (מחסן 104). וכלשונו: **"באותו יום אני לא נכנסתי לעבוד כי לא קראו לי להיכנס. אז עזרתי להם בחוץ ביקשו ממני בינתיים שאתה לא עובד תעזור לנו להוביל את הגלילים מהאנייה כשהם כבר בחוץ כמובן למחסן."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 79, שורות 4-2).

עוד הבהיר: **"בשביל להיכנס לאנייה האתה צריך להגיד לך בוא עכשיו אנחנו נכנסים אז אני צריך שתיכנס לאנייה ואז לוקחים את המלגזה מכניסים אותך ביחד זה פרוצדורה, יש פרוצדורה. אבל האתה צריך להתחיל בזה של בוא תיכנס לעבודה לעבוד. הוא לא קרא לי."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 79, שורות 33-29).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

העד תיאר, כי יצא להפסקה מחוץ לאונייה, ואף לא יכול היה לאכול ארוחתו משום שהמפתח לאוכל שהיה בארוניתו, נותר בצרור שבמלגזה שבתוך הספנה. לאחר ההפסקה, ניסה ליצור קשר עם הנאשם 1 ללא הצלחה, ולפיכך לא חזר לספנה. וכלשונו: **"אחרי ההפסקה אני יושב ואללוף לא עונה לי לשתי השיחות רק הזמן עובר."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 83, שורות 17-18).

עוד ציין עובר לכך, כיצד ניסה ליצור קשר עם הנאשם 1: **"אחרי ההפסקה אני רואה שלא קורה כלום, אני לא מקבל טלפון שום דבר. אני מתקשר למקס אללוף לאתה, פותחים את הטלפון הזמן עובר אף אחד לא מדבר. אני עושה עוד פעם טלפון, עוד פעם טלפון עוד פעם זמן עובר ואף אחד לא מדבר."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 82, שורות 17-20).

נקודה נוספת בעדות העד, מבהירה ומחזקת שיטת העבודה בנמל, באשר לקריעת הרצועות שהחזיקו המטען, שיטה שאינה תואמת נוהל העבודה באשר לאמור. בית המשפט והצדדים חקרו העד לגבי שיטת העבודה ה"מקובלת" באונייה. העד אישר, שבפועל קיימת פרקטיקה רווחת של קריעת הרצועות באמצעות "הגוזניק" (קלשון) של המלגזה, כמיוחס לנאשם 1 בכתב האישום. וכלשונו: **"אם צריך לעבד ולא קרעו את בנדים אפשר להכניס גוזניק במקום שאתה יכול להכניס מרים טיפה לא את הגליל רק את הבנד קורע אותו, זה הכל. במקום מספריים אתה קורע את הבד."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 85, שורות 1-3).

משנשאל על ידי בית המשפט, האם זה נעשה כך בהתאם לנוהל מסוים, השיב: **"אני לא פתחתי שום ספר חוקים. ככה אנו עושים. ככה אנו עושים"** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 85, שורה 5).

ב"כ הנאשם 2 עימת העד עם שתי טענות המבקשות לכאורה לקעקע אמינותו: האחת, כי פעל מתוך בצע כסף ו"רימה את המערכת" כדי לזכות בפרמיות על עבודה בחוץ; והשנייה, כי עדותו מוטה משום שהנאשם 2 הכשילו בעבר בקורס מקצועי. על טענת הרמאות לשם קבלת "פרמיות ענה העד: **"אני לא חשבתי באותו רגע על המזומנים. אבל ברור שכל העבודה בנמל היא למטרת רווח, כמה שאתה עושה מוציא יותר גלילים מהאנייה אתה מרוויח יותר כסף, זה ברור ... זה אקסיומה."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 93, שורות 19-22).

ביחס לטענה אודות קיום היסטוריה שלילית מול הנאשם 2, ניתן ללמוד מעדות העד, כי הייתה לו טינה מסוימת כלפי נאשם 2 שמנע התקדמותו, אך לא ניתן



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לקבוע לפי הנתונים שהובאו בפני בית המשפט, שטינה זו, שעוצמתה אינה ידועה, מהווה בסיס להשפעה על עדות העד או על תוכן הדברים שאמר בבית המשפט.

ככלל, עדות העד הותירה רושם אמין ביחס לעובדות הנטענות על ידו. העובדה שלא היה זה שעבד על המלגזה בספנה בעת האירוע, אינה למעשה במחלוקת ומקבלת משנה תוקף בראיות נוספות שהוגשו לבית המשפט.

גם אם נוצר רושם בבית המשפט, כי דרך הילוך העד מלמדת על רצונו בהשאת רווח מפרמיות, רצון שאינו בלתי לגיטימי כשלעצמו, אין בכך כדי להשמיט קביעת האמינות והמהימנות שיש ליתן לגרסתו.

בית המשפט, דווקא משום שהעד ציין בסוף עדותו העובדה שתתכן אפשרות שלא קיבל הנחייה מהנאשם 2 להותיר המלגזה עם המפתח בתוכה, מלמדת שגם אם קיימת טינה בינו לבין הנאשם 2 כאמור, רגש זה לא היווה בסיס להסברי הנאשם.

משכך, יש לקבוע כי עדות העד, הותירה רושם איתן דיו, כדי לבסס טענות המאשימה, לכל הפחות, ביחס לנאשם 1.

ג. **עדות מר מאיר לסרי** - העד עבד במועד התאונה כסוור בצוות הפריקה בספנה מספר 1, יחד עם המנוח, והיה כפוף לנאשמים.

המאשימה ביקשה להסתמך על הדברים שאמר ככאלו השוללים גרסת הגנה אפשרית, לפיה הנאשם 1 לא נהג במלגזה בעת התרחשות התאונה, אלא עלה עליה רק לאחר מכן, בעקבות צעקות חבריו, כדי להרים הגליל ולחלץ המנוח. הדברים באים לידי ביטוי במענה שמסר בחקירה ראשית ובזו הלשון:

"(ש:...) באיזה שלב אתם הייתם בשעה של התאונה?

ת: בשלב של המלגזה.

ש: כבר היא הייתה.

ת: כן.

ש: מי נהג עליה? אתה זוכר מי נהג על המלגזה?

ת: כן.

ש: מי נהג עליה?

ת: מקס."

(פרוטוקול מיום 22.1.25 עמוד 54 שורה 27 ואילך, עמ' 55, ש' 1).

על נושא זה, והאם הנאשם 1 נהג במלגזה ממש בקרות התאונה או רק לאחריה, בהמשך.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

העד אישר, כי קיבל תדריך בטיחות בבוקר התאונה (הגם שהיה זה "תדריך מקוצר" משום שאיחר להגיע), וחיזק בדבריו הטענה הכללית שהנאשם 2 היה מנהל עבודה קפדן ביותר בנושאי בטיחות.

העד תיאר בעדותו, שיטת העבודה עם גלילים: **"נוצר שטח בעצם עבודה ברגע שכל הספנה גלילים אז אנחנו חופרים לוקחים 3 גלילים ועוד 3 גלילים עד שנוצר חריץ. מגיעים לרצפה ואז עובדים שכבה-שכבה. מתישהו נוצר חלל עבודה בעצם די ריק, שטח עבודה ואז אנו יכולים לעבוד גם בשיטה אחרת של להכניס מלגזה ולהוציא הגלילים עם המלגזה. ברגע שמוציאים מה שאת שאלת מוציאים גליל עם המלגזה מניחים אותו על הרצפה"** (פרוטוקול מיום 22.1.25 עמוד 54 שורות 10-15).

העד הבהיר, כי שדה הראייה שלו בקרות התאונה היה צר (משום ששהה במחסה כנדרש), ולכן לא ראה כיצד החל גלגול הגליל או מה גרם לו, אלא ראה רק רגע הפגיעה.

הוא שהה במחבוא משום שהתבצעה הרמת מטען החוצה (פעולה המחייבת הסוורים להסתתר). ציין ששמע צעקות אזהרה למנוח, ראה המנוח מנסה לברוח, והגליל מוחצו. וכלשונו: **"אני ראיתי פשוט גליל קופץ פעם אחת את דוד רץ... רץ מנסה לברוח. כן. הוא תופס לו את הקצה האחורי של הרגל. משהו שאני לא האמנתי שיקרה פשוט מוחץ אותו."** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 56, שורות 10-13). לשאלת בית המשפט מדוע אינו יודע כיצד החל הגלגול, השיב: **"כי אני לא ראיתי... כי התחבאתי... כי הייתה הרמה של גלילים לפני כן וזה מסוכן, לא עומדים מתחת להרמה בטח לא."** עוד הוסיף בתשובה לשאלת בית המשפט, שלא ידע אם בוצעה פעולה כזו או אחרת לפני גלגול הגלילים על ידי מישהו או משהו (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 61, שורות 16-25).

העד ציין, כיצד הנאשם 1 עבד על המלגזה עובר לתאונה (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 54, שורות 32-36, עמ' 55, ש' 1), ואישר ששמע חברו לצוות (יניב) צועק לנאשם 1 לעלות על המלגזה לאחר שהמנוח נפגע, במטרה להרים הגליל הכבד מעליו. וכלשונו: **"יניב פשוט צרח למקס תעוף למלגזה תרים ממנו את הגליל... מקס רץ הכי מהר שאפשר הרים את הגליל כדי שהגליל לא יתגלגל שוב אז שמנו שמה כל מיני מה שהיה שם פשוט כל חתיכת עץ שהגליל לא יזוז שום דבר כאילו להוציא מה שהוצאתי משם את הנעל של דוד"** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 58 שורות 17-21). ויובהר, מדובר במקרה ברור, בו העד ציין שלא ראה רגע נפילת הגליל על המנוח (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 65 שורות 25-36, עמ' 66, ש' 1-6).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

העד שנחקר באריכות על נהלי העבודה, הבהיר כי "קלינים" (נקראים גם סטופרים או בינדות) נועדו להיכנס בין הגליל לרצפה ולא בין גליל לגליל. באשר לקריעת הרצועות (בנדים), אישר כי למרות שהנוהל דורש שימאי יחתוך אותם בקאטר, בפועל, כמחצית מהפעמים קורעים אותם עם המלגזה או המנוף. וכלשונו וכמענה לשאלה שנשאל בנושא: **"אם אני הייתי שואל אותך כמה פעמים נגיד מתוך 100 מקרים... כמה פעמים אתם מחכים לימאי שיחתוך וכמה פעמים אתם פשוט מדלגים על השלב הזה ומפרקים בלי?... אני אומר אם אני הולך על מה שככה מה שאני חושב 50/50"** (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 64, שורות 11-16).

דברים אלו מקבלים חיזוק מדברי העד בחקירה הראשית, שם ציין מפורשות כיצד בהעדר ימאי הרי שמרימים הגליל מבלי לחתוך הרצועה, דבר המוביל לכך שהרצועה (הבנד) נקרעת, וזאת חרף העובדה שהדבר אסור על פי הנוהל (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 60, שורה 4 ואילך).

סיכום עדות העד, מלמד כי מדובר במי שנכח בספנה במועד התאונה, אך לא ראה התרחשותה המדויקת. העד חווה בחושי ההתרחשות לאחר המקרה, ובעיקר שלב חילוץ המנוח באמצעות המלגזה על ידי הנאשם 1. זה נתון המחזק רכיב עובדתי נטען אחד בו אווזת המאשימה, והוא העובדה שהנאשם 1 היה זה שהפעיל המלגזה בספנה כאמור. חיזוק נוסף הניתן ללמוד מדברי העד, נעוץ בעמדה לפיה היה זה נוהג נפוץ בנמל, לפעול בניגוד לנוהל קיים לפיו רק ימאי מבצע חיתוך הרצועות שתומכות ושומרות על הגלילים מפני גלגול. ויובהר, שהעד לא ראה כל פעולה שהתרחשה עובר להתגלגלות הגליל, ומכאן שלא יכול היה לתרום להבנת חלק הנאשם 1 בנגיעה כלשהי בגליל עובר לנפילתו.

כאן המקום לציין המסמך שסומן ת/8 - הנושא כותרת "הוראת עבודה: שינוע גילי פח (לא ממושמחים)", שמהווה נוהל של נמל אשדוד שפורסם ביום 23.10.2001 (נוהל התרת הרצועות).

על פי נוהל התרת הרצועות, בסעיף 8 (על סעיפיו הקטנים), מנהל העבודה יוודא, כי סוכן האונייה ידאג לפתיחת לשניג וסילוק אמצעי הלשינג מהמספנה (כבלים, חבלים, הוקים, רשתות שרשאות).

עוד על מנהל העבודה לוודא, כי עובדי הקבלן יצאו מהספנה טרם כניסת עובדי נמל אליה, ועליו להנחות את העובדים באשר לשיטת הפריקה הבטוחה בנסיבות סידור הגלילים הקיים בספנה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

נוהל התרת הרצועות, מלמד בצורה ברורה על האיסור להתיר רצועות בדרך אחרת, לבטח לא כזו הנטענת על ידי המאשימה-באמצעות קריעת הרצועות על ידי מלגזה, או בכל דרך אחרת שאינה מבוצעת על ידי הימאים. דברי העד, כעדויות אחרות, מלמדים בצורה ברורה כיצד הופר ניהול התרת הרצועות בצורה ברורה עובר לקרות התאונה.

ד. **עדות יאיר אוחנה** - חרף העובדה שמדובר בעד הגנה, יש חשיבות להתייחס לעדותו כבר בשלב זה, ולו משום שעד זה מתייחס לסוגיית העבודה שלא בהתאם לנהלי הנמל. העד עובד בנמל אשדוד מזה כ-15 שנה. במרוצת השנים שימש כסוור, כנהג גורר, וכאתנת. במועד מתן עדותו, כיהן העד כיושב ראש ועד מחלקת התפעול בנמל, וכנאמן בטיחות. העד שפך אור על התנאים הפיזיים הבעייתיים באוניות מסוג "תפזורת" (המכונות אוניות סיניות כדוגמת האונייה מושא כתב האישום), המובילות מטען כללי של גילי פח.

עדותו מאמתת 6/6, ומוכיחה לכאורה, כי הנהלת הנמל ידעה במשך שנים שאי אפשר ליישם באוניות אלו שיטת "שכבה אחר שכבה" או פריקה אנכית ישירה כנדרש בנהלים. העד תיאר מציאות שבה העובדים "נאלצים" להפר נהלים (כגון שימוש במלגזה לגרירה) כדי להימנע מסכנה חמורה יותר של הידרדרות גלילים על ידי כוח המנוף.

עם זאת יובהר, שחרף הגיבוי הכללי שהעניק העד לקשיי העבודה בשטח, בעת שנחקר על תפקידו הספציפי של הנאשם 1, הודה כי האתת חייב לפקח ברציפות על הסוורים, וכי עליו לבצע תפקידו בלבד ולא לנהוג במלגזה במקביל.

העד אישר, כי ניסח חלקו המהותי של 6/6, שנשלח להנהלה בשל פציעות עובדים. הוא תיאר זאת כזעקת מצוקה של העובדים בנוגע לאוניות הסיניות. וכלשונו: **"המכתב הזה הוא משנת 2016 למעשה, והוא בא כתוצאה, זה סוג של צעקה למעשה מהמחלקה, על ריבוי תאונות שהיו לנו."** (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 28, שורות 4-5). ועוד ציין **"...שאנשים נפצעו תוך כדי העבודה, אבל במרכזן עמד דבר מאוד מרכזי, שזה האניות הסיניות, שאנחנו מכנים האניות הסיניות, למעשה זה אניות תפזורת שמביאות לנמל מטען כללי."** (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 28, שורות 9-11).

העד הסביר באריכות מדוע הנהלים הכתובים אינם ישימים באוניות הסיניות, וזאת משום שקיימים לדבריו שיפועים עמוקים המכסים המטען ומונעים פריקה אנכית



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

עם עגורן. וכלשונו: "אם אני אנסה לתאר לכבוד השופט את העניין - אם אתה פותח פחית של תירס שימורים, אז אתה רואה את כל המפתח. אבל אם אני אפתח פחית של קולה, אז אתה תראה רק את המרכז לצורך העניין." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 29, שורות 3-5). וכן: "האניות האלה מופעלות בספנה מאוד עמוקה, ובמאתר של כל מחסן שאורכו בין 4 ל-6 מטר, אשר מכסה את המטען ולא מאפשר פריקה אנכית של המנוף, כמתחייב בנהלי הבטיחות. כתוצאה מעומק הספנה, אתה צריך לרדת את הספנה יחד עם צוות הסוורים, על מנת לבצע את הפריקה... מגובה של למעלה מ-20 מטר ספנה, ובכך האתגר מאבד כל קשר עין רציף עם המנופאי, דבר המקשה על עבודה בטוחה." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 42, שורות 3-11, הקראת המכתב על ידי הפרקליטה ואישור העד).

בדבריו, ביקש להגן על פרקטיקת העבודה השגויה לכאורה, שבה משתמשים במלגזה כדי לגרור גלילים במקום להניפם במנוף. לשיטתו, גרירה באמצעות מנוף (כפי שדורשים הנהלים בהיעדר מלגזה) מסוכנת שבעתיים בשל כוחו העצום של העגורן. וכלשונו: "...שהשימוש במנוף הוא הרבה יותר קריטי, זאת אומרת היכולת של המנוף בגלל הכושר שלו, כושר ההרמה והעוצמה שלו, מה שקורה לגלילים זה שהם פשוט ממש מידרדרים במכה אחת." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 64, שורות 5-7).

העד אישר, כי העובדים מודעים לסכנה, אך אין להם ברירה שכן לא נמצא פתרון על ידי ההנהלה והשיטה נותרה בעינה עד היום, וכלשונו: "אנחנו עדיין עובדים באותה השיטה, לא השתנה שום דבר." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 32, שורה 20). לא זו בלבד, אלא ציין העד כי בשל העובדה שטרם נמצא מענה לסוגיה, והחיסרון הבטיחותי נותר על כנו, שלח שוב מכתב להנהלה בנושא: "אני יכול להגיד לך שאני שלחתי מכתב רק לפני מספר שבועות, שוב להנהלה בנושא." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 49, שורות 22-23).

בחקירתו הנגדית, הודה העד כי תפקיד האתגר (הנאשם 1) אינו מאפשר לו לנהוג במלגזה במקביל, שכן עליו לפקח על בטיחות הסוורים. וכלשונו: "אתה צריך להיות אתגר ומלגזן צריך להיות מלגזן." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 59, שורה 17). "שכל אחד יעשה את התפקיד שלו... פשוט בזמן שהמלגזן פורק, אז אני אעשה משהו אחר עם העובדים." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 59, שורות 19-32).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

העד, שהגיע לדוכן העדים כעד הגנה, ביסס בצורה נאותה ומספקת הטענה, כי שיטת העבודה באוניה דוגמת זו בה אירע האסון, וכך גם ביחס לאנייה הספציפית אינה יכולה להתנהל רק על פי הנוהל הקיים בנמל. טענה זו, עברה כחוט השני לאורך הדיונים בבית המשפט.

ברם, השאלה שעל הפרק, שעמה יתמודד בית המשפט בהמשך, עוסקת בפתרון שנמצא אד-הוק על ידי עובדי הנמל, לרבות על ידי הנאשמים. האם זו הדרך היחידה שאין בילתה, האם בחירה בדרך זו, מהווה סוג של כורח כמשמעותו בחוק העונשין, או שמא יש גם אפשרויות נוספות ואחרות לפעולה שלא ננקטו.

ה. **עדות הנאשם 1-** הנאשם הגדיר תפקידו כ"אתת" האחראי להיות "העניינים" של המנופאי ולהכווינו באזורים נסתרים מן העין (בבטן האונייה). בנוסף, אישר כי במסגרת סמכויותיו עליו לוודא שאנשי הצוות (הסוורים) תופסים מחסה במקום בטוח בעת ביצוע הרמת המטען. וכלשונו: **"הוא (על האתת. א.ד.) צריך להיות, בגזל ההגדרה שלי היא כאילו שאני צריך להיות, ולכוון את המנופאי באזורים שהוא לא רואה."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 45, שורות 33-34). וכן: **"אז כולם תופסים מחסה, ואני מסתכל שהם נכנסים למחסה וכמובן שגם אני נכנס."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 70, שורות 31-32).

הנאשם העיד, כי הגיע למשמרת הבוקר כעשר דקות לפני תחילתה, לקראת השעה 06:30, **"המשמרת התחילה ב-06:30, אנחנו מגיעים 10 דקות לפני ומנהל העבודה מקבל את הצוות"** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 95, שורות 5-6). הנאשם הודה שנהג במלגזה בתוך הספנה, אף שאינו מוסמך לכך מטעם הנמל. את החלטתו לנכס לעצמו תפקיד המלגזן (ולחפר בכך הנהלים) נימק ברצונו "לייעל את העבודה", מאחר שלשיטתו המלגזן המורשה ששובץ לאותו יום (זמיר פייטן) היה "פחות מיומן".

וכלשונו: **"אני נהגתי עליה, על המלגזה, בגדול אני חשבתי לייעל את העבודה, אני חשבתי ש... קודם כל אני מצטער שאני עליתי על המלגזה בכלל, אני טעיתי. אבל אני עליתי כי אני חשבתי, במקרה באותו היום היה לנו מלגזן פחות מיומן, אז אני חשבתי לייעל את העבודה באותו היום ולבצע את הפריקה."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 27, שורות 7-10). עם זאת, הכחיש שהורה למלגזן המורשה (פייטן) שלא להגיע: **"אני לא דיברתי עם המלגזן באותו היום."** (פרוטוקול מיום 3 נובמבר 2025, עמוד 27, שורה 14).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הנאשם ניסה לנתק הקשר הסיבתי בין נהיגתו הפסולה לבין קרות התאונה. לטענתו, בזמן התאונה עצמה לא ישב על המלגזה ולא הפעילה. עוד טען, כי עלה עליה רק לאחר התאונה, בסערת רגשות, בניסיון לחלץ המנוח שנדרס תחת הגליל. וכלשונו: **"אבל אין קשר, בין הפריקה של המלגזה למה שקרה."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 27, שורה 11). (...) **"אני ניסיתי להרים את הגליל מעל הרגל שלו, ואני הייתי במצב נפשי קשה מאוד... ובסערת רגשות. כשרואים את החבר הכי טוב שלך במצב כזה זה לא קל."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 91, שורות 4-7).

הנאשם כפר בכך שהתרחש בפיקוח על הסוורים. קו הגנתו המרכזי נשען על כך שהמנוח "יצא ממקום מחסה" באופן פתאומי ולא צפוי, בזמן שהמנוף פעל, וכי הוא (הנאשם) לא הבחין בו.

במשתמע, הנאשם גלגל האשמה אל המנוח עצמו או אל הגורל. וכלשונו: (לשאלת בית המשפט על מיקום המנוח): **"אז מה קרה? המנוח יצא מהמקום שבו הוא היה במחסה... והוא ניגש לשורה של הגלילים, למרות שכאילו זה לא היה הצורך שלו כרגע? והנאשם השיב: "אם אני הייתי רואה אותו, אז אני הייתי מזהיר אותו לא להיכנס לשם."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 40, שורות 24-33).

משהתבקש הנאשם 1, להתייחס לחלק הנאשם 2 ניקהו בעדותו מאחריות ישירה למחדל הנהיגה, וטען כי הנאשם 2 כלל לא ידע שנהג במלגזה. במקביל, אישר שהנאשם 2 ביצע תדריך בטיחות בבוקר. וכלשונו: (לשאלת הסנגור האם הנאשם 2 ידע שנהג) השיב: **"הוא לא ידע."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 32, שורה 15).

המאשימה עימתה הנאשם עם פעולותיו המסוכנות והפרות הנהלים (אי-יצירת "שכבה שכבה", קריעת בנדים במלגזה), תגובתו אופיינה בהתחמקות, שכחה, וניסיון להישען על פרקטיקות רווחות בנמל ולא על הנהלים הכתובים. לגבי קריעת הבנדים עם המלגזה במקום עם ימאי הבהיר בלשונו **"האנייה מגיעה טעונה לנמל אשדוד מנמל הטעינה שלה, עם בנדים שקושרים את הסלילים, את הגלילים אחד לשני. וברגע שהאנייה מגיעה לנמל, ברגע שנכנסים לפרוק את הגלילים אז יש הוראה שצריך לרדת, או נציג הקבלן או נציג האנייה לפתוח את לקרוע את הבנדים עם מספרי פח. ובאותו היום היה בחור שקרע את הבנדים, בחור ימאי שירד למטה וקרע את הבנדים, וכמובן שיש לך גם תמונה לזה, שהיה שם את הימאי** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 27, שורות 23-28).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

המאשימה עימתה הנאשם גם עם הוראות הבטיחות (כגון חובת שמירת קשר עין, והימנעות מעבודה במדרון) והפנתה אליו שאלה: **"תראה, כתוב פה בנוהל, זה ת/3, כתוב פה בנוהל ש, זו הטיוטה... אתה מכיר את טיוטת הנוהל, של פריקת גלילי פח, אתה ראית את זה?"** לכך השיב הנאשם: **"לא, אני לא ראיתי אבל אנחנו, אני אמרתי לך שאנחנו עוברים פעם בשנה תדרוך, הדרכה."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 51, שורות 28-33, וכן עמ' 66 לעניין סעיף 5 בנוהל).

עת נשאל שאלות ישירות על אופן קרות התאונה השיב: **"אני לא יודע מה נפל ומה פגע, אני לא יודע אני לא ראיתי."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 43, שורה 4). הנאשם 1 הופנה, ואף הפנה, למספר מסמכים מרכזיים במהלך עדותו: הנאשם השתמש במסמך זה כדי להוכיח שהנהלת הנמל ידעה שאוניות תפוזרת ("אוניות סיניות") אינן מתאימות לפריקת גלילי פח, ובכך ביקש לבסס "אשם תורם" או אחריות מערכתית של הנמל. ועת נשאל ע"י בא כוחו: **"מקס, אתה אמרת שנשלח מכתב ב-2016 להנהלה, שעסק בנושא של פריקת מטען כזה, מספינות מהסוג הזה. היה איזשהו שינוי בעקבות המכתב הזה, באופן פריקת הספינות האלה?"** השיב: **"שום שינוי, עד היום פורקים בנמל באותה השיטה ואף אחד לא התייחס למכתב. אתה ראית פה גם אנשים שבאו ונתנו פה את העדות, ואף אחד לא התייחס למכתב הזה וזה לא עניין אף אחד, כולל את משרד העבודה, שגם כיתבו אותם והם גם לא התייחסו, אף אחד לא עשה. וגם היום כשאנחנו מדברים, עדיין עובדים עם המטען הזה ככה."** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 31, שורות 19-26).

1. כאן המקום להתייחס לנתונים שהעלה הנאשם ביחס לנוכחות הימאי בזירת התאונה ועובר לה. הדברים משליכים בצורה מהותית על דרך עבודת הנאשם 1 עובר לתאונה, ומשפיעים ישירות על בחינת סוגיית הרשלנות הנטענת. הדברים חשובים לא רק באשר לקביעת מנגנון קריעת הבנדים, אלא גם על דרך הורדת הגלילים מטה.

בנקודה זו הנאשם הסתבך בגרסאות סותרות: בגרסת אחת, מסר הנאשם 1 שהימאי לא נכח במקום האירוע בזמן התאונה. זו למעשה הייתה גרסתו הראשונה בעדותו בבית המשפט, עת טען כי הימאי בא בבוקר, אך לא נכח בעת האסון, וכלשונו: **"(ש.) אוקי. בבוקר, אבל בזמן של התאונה הוא לא היה שם?"** ... **"בזמן של התאונה, כשקררה התאונה לא, הוא לא היה"** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 98, שורות 13-14).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

במידה מסוימת, דברים אלו נאמרו גם בת/18 חקירת הנאשם במשטרה, עת צוינו הדברים הבאים (שאלות ותשובות)(האחריות על העדר סימני פיסוק והניסוח, לפתח גובה ההודעה):

- ש:** אני שוב מציג לך תמונה של הרגע התאונה תצביע לי על הימאי
- ת:** אני לא רואה ימאי בתמונה אולי הוא מסתתר באחד הפינות
- ש:** אני אומר לך שמעדות של קפטן אונייה עלה שלא היה ימאי בזמן התאונה בספנה שבו הייתה תאונה מה אתה אומר על כך
- ת:** אני חוזר אני אמרתי את זה בחקירה קודמת ואני לא זוכר ספציפי האם היה או לא היה הימאי היה צמוד אלינו כל היום (ת/18, עמ' 5, ש' 111-106).

בגרסה שנייה- ציין הנאשם שהימאי נכח במקום. בת/17 ציין הנאשם הדברים הבאים (שאלות ותשובות)(האחריות על העדר סימני פיסוק, הניסוח, ושגיאות הכתיב לפתח גובה ההודעה):

- ש:** כמה זמן לוקח לימאי שפותח את הבנדים לפתוח את הבנדים
- ת:** דקה שתיים מרגע שאני קורא לו כי במקרה הזה הוא לא יחד איתנו בספנה אני מתקן את עצמי אני לא זוכר האם הוא היה יחד איתנו או לא היה ושקרא מקרה של התאונה היה ימאי יחד איתנו על הגלילים זה עכשיו אני זוכר בוודאות מיליון אחוז". (ת/18, עמ' 3, ש' 55, עמ' 4, ש' 58-56).

נתונים אלו, שבאו מפי הנאשם 1 עצמו, מוקשים.

וברי, שעובדתית לא יכולות לסכון שתי גרסאות עובדתיות סותרות זו את זו. נוכחות הימאי במקום, חשובה ומהותית. הן משום שהמשך עבודה ופריקת הגלילים שלא בנוכחותו הפיזית (שהרי הוא זה האמון על קריעת הבנדים), אינה אפשרית ואם מתבצעת חרף האמור, הרי שמהווה היא פעולה הנוגדת נוהל ברור. והן משום, שמדובר באיש צוות (חיצוני לצוות הנמל), שאין אפשרות להתעלם מנוכחותו במקום.

הרי מה נפשך, הנאשם 1, שהיה אמון, בין היתר, על שמירת הבטיחות והביטחון של כלל אנשי צוותו בעת פריקת הגלילים, היה אמור לדעת בצורה ברורה וישירה אם יש אדם נוסף הנוכח במקום, אדם, שלדוגמא, אמור היה לתפוס מחסה בעת הצורך.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

בית המשפט אינו מקבל שינוי גרסאות או היסוס זה של הנאשם. שינוי זה, שאין לו הסבר ממשי, מלמד בצורה ישירה על פגם מהותי במהימנות גרסת הנאשם 1, והדבר משליך ישירות על אמינותו.

במסגרת סיכומי הנאשם 1, צירף האחרון, תמונה שלכאורה מלמדת על נוכחות ימאי בעת האירוע מושא כתב האישום או עובר לו בספנה. אלא שזו תמונה שלא ניתן ללמוד ממנה עובדות מספקות כדי הליך זה. מדובר באמירה כללית, לפיה דמות האדם המצולמת בה, מלמעלה וממרחק, היא דמות ימאי. בית המשפט אינו יכול לקבל אמירה זו כמוכחת ראייתית. לא הובאה כל ראיה המלמדת כי דווקא דמות זו, אליה כיוון הנאשם 1, היא אכן הדמות לה טען. וממילא, כלל האמירות ביחס לקבילות ומשקל התמונות שצולמו בזירת האירוע, וכפי שנקבע ביחס לע.ת. קפלן, נכונות גם במקרה דנא.

ז. הקשר הסיבתי העובדתי והמשפטי - על בית המשפט לבחון עמדת המאשימה, לפיה ככל שלא היה פועל הנאשם 1 בדרך בה פעל, ולו היה, בניגוד לכך, מקיים נהלי הבטיחות היה נמנע מות המנוח. הדברים יפים ביחס לצורת פריקת הגלילים בשיטה לא בטוחה, וגם בעצם העובדה שנגזרה הרצועה על ידי הנאשם 1 באמצעות המלגזה ולא על ידי הימאי כטענת המאשימה, וסיבות נוספות.

ביחס לקשר הסיבתי העובדתי - נבחנים הדברים באמצעות מבחן "הסיבה בלעדית" אינן (causa sine qua non) כלומר, האם אלמלא המעשה או המחדל הנטען של הנאשם 1, התוצאה הקטלנית לא הייתה מתרחשת. זהו מבחן המלמד בתוצאתו, שאלמלא המעשה האסור לא הייתה מתרחשת התוצאה. מדובר במבחן בעל אופי "פיזי-מדעי", "אמפירי-היסטורי", "צופה פני עבר", הבוחן השפעת המעשה על התוצאה כפי שקרתה בפועל (לעניין זה ראה האמור בדנ"פ 404/13 **פלוני נ' מדינת ישראל**, (פורסם במאגרים) (24.3.17).

בעוד שביחס לקשר הסיבתי משפטי - בודק בית המשפט קביעת אחריות פלילית בעיקר לפי "מבחן הצפיות הסבירה". יש לענות על השאלה: האם אדם סביר יכול היה או שהיה צריך היה לצפות התוצאה.

האם הוכחה הטענה שאילו נאשם 1 היה מקיים נהלי בטיחות הנמל בהקפדה וכלשונם, וממלא תפקידו על פי הנהלים, אזי פריקת הגליל הספציפי שפגע במנוח



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הייתה מתבצעת בצורה בטיחותית המונעת לחלוטין התגלגלותו, והפגיעה הקטלנית במנוח.

ח. בחינת שרשרת אירועים והחלטות שבוצעו על ידי הנאשם 1.

ראש וראשון בבחינת הדברים, היא זניחת תפקיד הפיקוח שהיה באחריות הנאשם 1.

יוזכר, שהנאשם 1, על פי הודאתו ועל פי עדויות נוכחים אחרים בספנה, פעל בניגוד לנהלים עת נהג במלגזה ללא הסמכה וללא רישיון, וזנח לכאורה תפקידו הבלעדי כ"אתת", תפקיד שכל ייעודו הוא להיות אחראי ישירות על בטיחות הסוורים בספנה, ולוודא מקום המצאם הבטוח בביצוע פעילות מסוכנת.

הנאשם 1, החליט, בצורה שאינה תואמת הצורך הבטיחותי, לנהוג בעצמו במלגזה. הסיבה למעשה זה אינה נדרשת בקביעה בשלב זה, ואין בה כדי להעלות או להוריד מאחריות הנאשם 1 למעשה ככל שקיימת.

1. **הנהיגה במלגזה** - האם ניתן לקבוע במידת הוודאות הנדרשת בפלילים, כי הנאשם 1 נהג במלגזה ברגע התאונה, או שקיימות ראיות פוזיטיביות ישירות השוללות זאת ומבהירות כי פעולת הנהיגה בוצעה אך ורק בדעיכה לצורך חילוץ המנוח, או עובר לאירוע.

2. גרסת הנאשם 1: הכחשה מפורשת והסבר על פעולת החילוץ

הנאשם 1 הודה, כי נהג במלגזה מוקדם יותר בבוקר האירוע על מנת לייעל העבודה, אך עמד על כך שבעת התרחשות התאונה המלגזה חנתה בצד הים כשהיא דוממת, וכלל לא שהה עליה.

לטענתו, עלה עליה לראשונה לאחר ההפסקה רק בעקבות זעקות חבריו לצורך חילוץ המנוח שהיה קבור תחת הגליל. וכדבריו: **"הוא לא יצא, מה? אני לא הייתי במלגזה בכלל באותו ברגע"** (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 40, שורה 26).

"רונאל ויניב או רונאל ומאיר, אני לא זוכר הרגל של דוד צעק לי בדיוק, תעלה מהר למלגזה ותבוא תרים את הגליל מהרגל של דוד. באותו הרגע אני עליתי על המלגזה, אני הרמתי את הגליל מהרגל שלו..." (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 26, שורות 32-30). עוד הבהיר מיקומו ועבודתו כאתת מחוץ למלגזה עובר לתאונה: **"ואני לא נתתי לשום גליל**



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

מכה, אני עבדתי בצד הים לפני שקרה המקרה". (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 101, שורה 25).

3. עדויות הסוורים בשטח (עדי התביעה):

עדויות חברי הצוות שהיו בתוך הספנה בזמן אמת תומכות בגרסת הנאשם 1 וסותרות תזת המאשימה לפיה נהג במלגזה בזמן התאונה.

מאיר לסרי (ע.ת. 8) העיד מפורשות, כי בזמן קרות התאונה המלגזה עמדה דוממת, הנאשם 1 לא היה עליה, אלא עמד לצדו בתוך הספנה, ועלה עליה רק בעקבות הצעקות.

כב' הש' אמיר דורון: "תראה, אתה אמרת גם שאתה שמעת את יניב צועק למקס שיעלה על המלגזה להזיז את הגליל".

מאיר לסרי: "נכון".

כב' הש' אמיר דורון: "כלומר, בזמן שזה קורה המלגזה לא עובדת, מקס לא נמצא עליה".

מאיר לסרי: "אני יוצא מהפתח ומקס עומד בצד הזה ויניב, סליחה, בצד שמאל שלי ויניב רונאל באמצע לכיוון דוד. בצד ימין שלי".

עו"ד סרטל: "ואז הוא עולה על המלגזה".

מאיר לסרי: "אז הוא עולה על המלגזה ויניב מדריך אותו בלחץ אימים והם עושים את זה".

(פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 66, שורות 8-16).

4. עדות רונאל אמואל (ע.ת. 2)

רונאל תאר באופן זהה רגעי האסון ואישר, כי הנאשם 1 עלה על המלגזה רק בעקבות הצעקות שלו ושל יניב במטרה להציל המנוח:

"אני ראיתי את הגליל תופס לו את הרגל ומשם אני זוכר שאני ויניב צעקנו מקס, מקס, תבוא תזיז את הגליל. אני חושב שמקס אחר כך עלה למלגזה ניסה להיכנס לגליל כמה פעמים אני זוכר". (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 21, שורות 7-9).

"יניב (יניב זלמן. א.ד.) צעק למקס לעלות על המלגזה, למלגזה יש בוזניק כזה שהוא נכנס לחור של הגליל ומרים אותו. יניב פשוט צרח למקס תעוף



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

למלגזה תרים ממנו את הגליל. מקס רץ הכי מהר שאפשר הרים את הגליל" ... (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 58, שורות 16-18).

5. התמודדות עם הראיות הנסיבתיות של המאשימה

המאשימה ביקשה לבסס עובדת נהיגת הנאשם 1 במלגזה בזמן התאונה באמצעות שתי ראיות נסיבתיות מרכזיות, אשר שתיהן הופרכו או הוסברו במהלך המשפט.

א. נתוני מערכת ה"טרפילוג" (Trafilog)

סמנכ"ל הנמל, מר סיטינובסקי, העיד כי המערכת הצביעה על תנועת המלגזה בסמוך לזמן התאונה. עם זאת, בחקירתו הנגדית הודה כי המערכת אינה יודעת לזהות מי נהג פיזית בכלי באותו רגע.

עו"ד מיכאל בוסקילה: "אם זה מישהו שהוא לא מורשה אי אפשר לדעת בטרפילוג?"

מר סיטינובסקי: "לא, לא מזדהים, אם אני זוכר נכון, אין הזדהות של המפעיל מול הטרפילוג". (פרוטוקול מיום 8.1.25, עמוד 70, שורות 25-30).

ב. סימן המכה מתורן המלגזה על הגליל שהתגלגל

חוקר משרד העבודה, אורי קפלן, טען בדו"ח שהפיק, כי עלה ספק סביר שהמלגזה פגעה בגליל שניות לפני התאונה וגרמה להתגלגלותו, עקב סימן חבלה התואם לתורן המלגזה. בחקירתו הנגדית בבית המשפט ציין:

הסנגור: "לכן אתה אומר יכול להיות שפגע התורן של המלגזה יכול להיות גם שלא. שהמכה הייתה ממקום אחר".

מר קפלן: "בהחלט. יכול להיות".

עוד יובהר, שהעד קפלן לא ידע כי הרימו הגליל באמצעות המלגזה בניסיון להציל המנוח: "אני לא יודע על כך שהשתמשו במלגזה כדי להרים את הגליל".

(פרוטוקול מיום 15.7.24, עמוד 71, שורות 32-34; עמוד 72, שורה 6).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ג. **עדות תומכת לקושי בחילוץ (המקור לסימני המכה על הגליל)**
 רונאל אמואל אישר בעדותו, כי במהלך ניסיונות החילוץ תחת הלחץ שחוו הנוכחים, התקשה הנאשם 1 להחדיר מוט המלגזה לגליל ופגע בו מספר פעמים: "כן, אני זוכר שהוא לא הצליח להיכנס כמה פעמים לגליל. המשפט הזה זו שאלה נוספת של הסניגור והנאשם השיב "אני לא זוכר בדיוק אבל כן)" (פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 29, שורות 34-36).

סיכום עד כאן - הנהיגה במלגזה

כעולה מהראיות הפוזיטיביות, חרף העובדה שאין חולק שהנאשם נהג במלגזה עובר לתאונה, נתון בו הוא מודה ותואם עדויות אחרים, אין כל אפשרות לקבוע מבחינה עובדתית ומשפטית, וזאת מעבר לספק סביר, כי הנאשם 1 נהג במלגזה ברגע קרות התאונה.

גרסת התביעה, בנקודה זו נשענת על השערות נסיבתיות בלבד (סימני מכה ונתוני טרפילוג).

מנגד, קיימות ראיות ישירות בדמות עדויות בלתי תלויות של שני סוורים שהיו בזירה (לסרי ואמואל) המאשרות, כי בזמן התגלגלות הגליל, המלגזה עמדה בצד והנאשם 1 עמד על רצפת הספנה ולא נהג או שהה על המלגזה. תמיכה בעמדה זו, נלמדת משתי אמירות שני העדים, לפיהן הנאשם נזעק לעלות על המלגזה כדי שיוריד הגליל מגוף המנוח. וברי, שלו נהג הנאשם 1 במלגזה באותה עת, לא היה נדרש לעלות ולנהוג בה מחדש.

עוד יובהר, כי גם אם המלגזה עמדה בצד בעוד מנועה עובד (כאמור בנתוני הטרפילוג), יכולה עדיין להתקבל עמדת העדים כי המלגזה עמדה "דוממת". המילה או התיאור "דוממת" בנסיבות אלו, יכולה להסביר מצב מנועה מחד, אבל באותה מידה המצב בו הייתה ללא תנועה.

משכך, לשיטתי, נקודה עובדתית זו הוכרעה לטובת גרסת הנאשם 1. אחריותו הפלילית של הנאשם 1 (ככל שתיקבע) צריכה להיבחן על בסיס מחדליו המקצועיים כאתת (אי-פיקוח על המנוח ויצירת מדרון), אך לא על בסיס הטענה כי בשל נהיגתו במלגזה, נוצרה המכה שהובילה להתדרדרות הגליל שהוביל לפגיעה במנוח.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ויובהר, שאין בקביעות אלו, כדי להשמיט הקרקע מתחת לטענה שהוכחה מעבר לכל ספק, שהנאשם נהג במלגזה ללא אישור כדן. אלא שנהיגה זו, אסורה ככל שתהא, לא הוכחה כבסיס לפגיעת הגליל במנוח.

6. **קריעת הרצועות עם המלגזה:** נטען שבמקום להמתין לימאי, קרע נאשם 1 באמצעות המלגזה אמצעי קשירת הגלילים, שנועדו להחזיקם במקומם ולמנוע מהם תזוזה. יובהר, שגם הראיות לטענה זו, הן ראיות נסיבתיות.

כאמור, נהג הנאשם במלגזה בספנה עובר למועד התאונה. המלגזה נותרה פעילה לאורך כל שהותה בספנה (על פי עדות העד סיטינובסקי), והנאשם היה האחראי הבלבדי לה, וזאת בסיוג שנקבע לעיל. הקביעה שהנאשם היה זה שקרע הרצועה, היא נגזרת תובנות ראייתיות נסיבתיות, ופרשנות משפטית להן. ויובהר, שבית המשפט שמע עדויות לפיהן קיים נוהג לפיו לעיתים נקרעו הרצועות על ידי מפעיל המלגזה. הצדדים לא חלוקים באשר לאמור.

השאלה האם הנתונים מובילים למסקנה הגיונית אחת שאין בילתה, שהיה זה הנאשם 1, שקרע הרצועות עובר לתאונה?

ראשית יש לבחון השאלה, האם ניתן לקבוע שהגזירה בוצעה באמצעות המלגזה בלבד.

א. **החולייה ראשונה:** הוכחת היעדרות הימאי מהספנה בזמן התאונה. על מנת לשלול האפשרות שהרצועה נחתכה באופן תקני על ידי ימאי. חוקר המשטרה, פבל בריטבה, בהתבסס על חקירות הצוות ציין: **כל צוות הסוורים מסר, שמי שצריך לחתוך את הבנדים זה הימאי של האנייה, והימאי של האנייה באותו העת לא היה בספנה, אז מי שחתך את הבנדים זה לא הימאי** (פרוטוקול מיום 2.4.26, עמוד 102, שורות 3-5). הדברים מתיישרים גם עם קביעת בית המשפט לעיל, לפיה לא ניתן באמצעות התמונה שהוגשה, לבסס נוכחות הימאי במועד הנדרש כדי גזירת הרצועות בצמוד למועד התאונה.

ב. **החולייה השנייה: שליטתו הבלעדית של הנאשם 1 במלגזה בזמן האירוע ועובר לו.** משנקבע כי הימאי לא היה שם, נותרה על כנה השאלה מי נהג במלגזה שקרעה הבנד אם אכן נקרעה בדרך זו? המלגזן המורשה



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

היחיד להפעילה בספנה במועד התאונה, זמיר פייטן, העיד כי נותר מחוץ לספנה והמלגזה נותרה בספנה עם המפתח.

הנאשם 1 הודה שהחליט לנהוג בה, וכדבריו: "אני נהגתי עליה, על המלגזה בגדול אני חשבתי לייעל את העבודה, אני חשבתי ש, קודם כל אני מצטער שאני עליתי על המלגזה בכלל, אני טעיתי". (פרוטוקול מיום 3.11.6, עמוד 27, שורות 7-8). כאמור לעיל, בית המשפט קבע שלא ניתן להוכיח כי הנאשם 1 נהג במלגזה בעת קרות התאונה.

ג. **החולייה השלישית: האם הוכח שהמלגזה והנאשם 1 כנהג בה קרעה הרצועות.** המאשימה טענה שבהיעדר ימאי, הסוורים לא עצרו העבודה, אלא השתמשו בכוח המלגזה כדי לקרוע הרצועות. כך לשיטתה, קרה במקרה דנא.

חוקר המשטרה פבל בריטבה תיאר בעדותו הממצאים שעלו מן הסוורים: "עלה מעדויות, שמה שעשו צוות הסוורים במקום למלגזה שעליה עבדו, יש סוג של תורן כזה, ועם התורן הזה היו מכניסים אותו בתוך גליל, ועם הכוח של המלגזה היו עושים משיכה, ואז הבנד היה נקרע. זה מה שעלה מתיק החקירה". (פרוטוקול מיום 2.4.26, עמוד 105, שורות 33-30).

הדברים מתיישבים עם אמירת העד פייטן שאישר זאת: "אם צריך לעבוד ולא קרעו את בנדים אפשר להכניס גוזניק במקום שאתה יכול להכניס מרים טיפה לא את הגליל רק את הבנד קורע אותו, זה הכל. במקום מספריים אתה קורע את הבנד". (פרוטוקול מיום 22/01/2025, עמוד 84, שורות 1-3).

ברם, נותרה השאלה הרלוונטית על כנה (גם לאחר הוכחה לכאורית של החולייה הראשונה והשנייה): האם הוכח במשפט הפלילי, מעבר לספק סביר, כי הרצועה שאחזה בגלילים נקרעה באופן אקטיבי ורשלני באמצעות המלגזה (בה לכאורה נהג הנאשם 1), או שמא קיימים הסברים חלופיים סבירים המקימים ספק סביר לגבי אופן קריעתה. מניתוח מכלול חומר הראיות בתיק - ובפרט החקירות הנגדיות של חוקר משרד העבודה וחוקר המשטרה, עדויות הסוורים שהיו בזירה, וממצאי הבטיחות בשטח - עולה המסקנה ש-המאשימה לא הצליחה להוכיח



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

מעבר לספק סביר כי הרצועה נקרעה על ידי המלגזה (בין אם עת נהג בה הנאשם 1 אם לאו) בלבד.

ד. קיימים לפחות שני תרחישים חלופיים סבירים, המעוגנים בראיות הישירות והפורנזיות, השומטים הקרקע תחת תזת התביעה.

1. קריסת התשתית הפורנזית של המאשימה (גרסת המכה מהמלגזה)

תזת המאשימה, שנשענה על דו"ח חוקר משרד העבודה מר אורי קפלן (מוצג ת/1) גרסה, כי הנאשם 1 פגע בגליל עם תורן המלגזה שניות ספורות לפני התאונה, ובכך קרע הבנד וגרם להתגלגלות שהובילה למות המנוח. קביעה פורנזית זו לא נתמכה בשני שלבים קריטיים בחקירה הנגדית של קפלן:

א. החוקר הודה כי מדובר בהשערה בלבד וכי ייתכן מקור אחר למכה. בחקירתו הנגדית, הודה מר קפלן כי סימני הפגיעה על הגליל אינם מצביעים בוודאות על פגיעת מלגזה לפני האסון. ראה האמור לעיל.

ב. מחדל החקירה - החוקר לא ידע שהמלגזה שימשה לחילוץ המנוח לאחר האסון. ההסבר הסביר ביותר לסימני המכה הטריים של תורן המלגזה על הגליל הנופל, נעוץ בפעולת חילוץ המנוח שבוצעה לאחר התאונה, במהלכה ניסה הנאשם 1 שוב ושוב להחדיר מוט המלגזה תחת הלחץ בו פעל ופגע בגליל. העד קפלן הודה, כי כלל לא חקר ולא ידע על פעולה זו. גרסה זו מעוגנת היטב בעדות הסוור רונאל אמויאל (ע.ת. 2) שאישר כי המלגזה פגעה בגליל שוב ושוב במהלך ניסיונות החילוץ.

2. קיום תרחישים חלופיים

תרחיש חלופי א': קריעת הבנדים על ידי המנוף (עגורן) במהלך ההנפה-

אחת מהראיות המלמדת על אפשרות זו, עלתה בעדות עד התביעה, רונאל אמויאל, שתיאר מציאות שבה אין צורך פיזי



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

במלגזה או במספריים כדי לקרוע הרצועות, שכן עצם מתיחת השרשראות והרמת הגלילים על ידי המנוף מייצרת לחץ אדיר הקורען:

מר אמויאל: "חלק מהזמן גם אנחנו מרימים את ההרמה וזה פותח את הבנדים".

עו"ד לוי: "איך עוד פעם? סליחה".

מר אמויאל: "מרימים הרמה עם המנוף... כשהגלילים מתרוממים זה יוצר סוג של לחץ, זה לא בנד ש... זה פותח את זה".

(פרוטוקול מיום 22.1.25, עמוד 26, שורות 31-33, עמוד 27, שורות 2-3).

תרחיש זה מקבל חיזוק מעיתוי התאונה.

הוכח, כי התאונה אירעה בזמן שהמנוף ביצע הרמת מטען החוצה, ועת כל הסוורים שהו במחסה מפני סכנת המנוף המניף (פרוטוקול מיום 22.1.26, עמוד 33, שורות 24-27).

נדמה שלא ניתן לשלול בצורה הולמת עמדה או קביעה פוזיטיבית, שהלחץ שנוצר על ידי הרמת המנוף על השורות השכנות הוא הסבר הנדסי סביר לחלוטין לקריעת הבנד, ללא כל קשר למלגזה.

תרחיש חלופי ב': הרצועות נחתכו מראש על ידי הימאי (ולא נקרעו במלגזה).

תרחיש סביר נוסף, הוא שהרצועות כלל לא נקרעו בכוח, אלא נחתכו מראש כנדרש בנהלים על ידי הימאי של האונייה, ופעולת המלגזה רק הזיזה המטען החתוך מראש.

א. ממונה הבטיחות מאשר שהימאי ביצע הכנה וחיתוך תקין באותו

בוקר, לפחות לחלק מהגלילים: ממונה הבטיחות בנמל, מר מאיר עמר, שהגיע לזירה מיד לאחר האסון, אישר בעדותו כי ראה במו עיניו גלילים שנחתכו באופן תקני וישר באמצעות מספריים/קאטר, דבר המעיד על כך שצוות ה"לשינג" (הימאים) עבד במקום.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

וכלשונו: "חלק מהגלילים שהוכנו לפריקה כשנכנסתי לספנה באותו היום, ראיתי שהם חתוכים בצורה ישרה חדה מאד, הבנתי שהיה פה לשינג שמישהו חתך את זה. היתה פה הכנה לפריקה באמצעות אותו צוות לשינג". (פרוטוקול מיום 8.1.25, שורות 18-21).

ב. חוקר המשטרה הודה שלא ניתן לשלול חיתוך מראש: חוקר המשטרה, פבל בריטבה, הסכים בחקירתו הנגדית, כי בהחלט ייתכן שהימאי חתך הרצועות מראש (למשל, שעתיים קודם לכן) ועזב הספנה, כך שהיעדרותו ברגע התאונה אינה מעידה כי הרצועות נקרעו במלגזה.

הסנגור: שכאשר מישהו שחותך במספריים, כשהוא עוזב הוא חותך נגיד לשעתיים קדימה, אתה יכול לשלול את זה?"

פבל בריטבה: לא, אני לא יכול לשלול... בהיגיון אתה צודק' אבל אני יכול להגיד לך שאת זה אסור לעשות..."

(פרוטוקול מיום 2.4.26, עמוד 104, שורות 27-32).

סיכום עד כאן

במשפט פלילי, על מנת להרשיע נאשם בפרט עובדתי, על התביעה להוכיחו מעבר לכל ספק סביר. במקרה דנן, מבקשת התביעה לקבוע, כי נאשם 1 קרע הרצועה באופן רשלני באמצעות המלגזה, ברם הראיות לא מצביעות על כך. עמדת המאשימה, נבנית, כאמור, על ראיות נסיבתיות. הפסיקה קובעת, כי הרשעה על סמך ראיות נסיבתיות אפשרית רק כאשר המסקנה המרשיעה גוברת בבירור על כל תזה חלופית סבירה. לעניין זה ראה האמור בע"פ 5706/24 מוחמד תאג' נ' מדינת ישראל (17.8.2025), שם קבע בית המשפט העליון, שלפיה אין די באפשרות תאורטית או דחוקה להסבר חלופי, אך אם קיים הסבר חלופי בעל אחיזה של ממש בחומר הראיות, העומד במבחני השכל הישר וניסיון החיים ומקום ספק אמיתי ומהותי, לא ניתן להרשיע על בסיס הראיות הנסיבתיות.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

משהופרכו ממצאי מכת המלגזה על גוף הגליל, והוכח שהמנוף פעל בעת ועובר לתאונה, יש לקבוע שקיימות לפחות שתי אפשרויות מתאימות, באותה המידה, לאפשרות שמבקשת המאשימה לקבוע כסבירה ויחידה, לקריעת הרצועה.

וברי, שאלמלא קריעת הרצועה, לא יכול היה הגליל לנוע ממקומו ולפגוע במנוח.

עוד יובהר, שלבית המשפט לא הוצגה כל ראיה פורנזית, מה היה סוג החתך (אם נבדק הנושא כלל), של הרצועה שאחזה בגליל שנפל והוביל למחיצת המנוח.

נתון זה, יוצר תמונה ראייתית, לפיה, ובהתאם לעדויות שנשמעו כאמור, יש אפשרות ממשית שרצועת הגליל הספציפי, נחתכה גם היא על ידי הימאי, עובר לקרות התאונה, וכאמור בעדות מאיר עמר.

משכך, יש לקבוע כי באשר לרכיב עובדתי זה, קריעת הרצועה ותרומת הנאשם 1 ברשלנותו הנטענת לאמור, לא הוכיחה המאשימה, מעבר לספק סביר אחריות הנאשם 1 לכך.

22. יצירת "מדרון" מסוכן - עבודה שלא בשיטת של "שכבה אחר שכבה" - אחריות הנאשמים:

א. אין למעשה מחלוקת עובדתית אמיתית על כך שנבנה מדרון (פירמידה) ושהפריקה לא נעשתה בדרך או בשיטה של "שכבה אחר שכבה" (השיטה). יובהר, כי לעמדת המאשימה, האחריות הפלילית של שני הנאשמים יחדיו, נבחנת מעצם ביצוע העבודה לפיה השיטה, וכל אחד לפי חלקו ולפי תפקידו.

הנאשם 1 הודה בעבודה שלא על פי השיטה במפורש בעדותו, אך ביקש לגלגל האחריות, או המניע לכך, למבנה הפיזי של האונייה שאילצו, לטענתו, לעבוד בשיטה מסוכנת זו.

המאשימה, מנגד, סברה שעצם יצירת המדרון-והמשך העבודה תחת סכנה מבלי לעוצרה - מהווה ליבת הרשלנות, תוך יצירת מחדל פוזיטיבי שהוביל לזירה קטלנית.

הראיה המשמעותית לבניית המדרון המסוכן, ולעבודה של על פי השיטה מגיעה מפי הנאשם עצמו בעדותו בבית המשפט.

במענה לשאלה שנשאל הבהיר הנאשם 1 והודה במילותיו, כיצד העבודה לפי השיטה עדיפה ובטוחה מהדרך בה נקט הלכה למעשה: **"אז בעצם כל פעם שנכנסתם לפרוק אניות סיניות וגלילי פח, בניגוד לכל מה שהעדים אמרו, אתם**



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לקחתם על עצמכם סיכון עצום כי חייבים לעמוד במדרון, זה מה שאתה אומר לי (...). אין, אין שיטה אחרת של עבודה, אין משהו אחר, זו העבודה שיש באנייה הזו וזה מה שכולם עושים, לא רק מקס אללוף, כל מי שעובד, כל אתה אחר יגיד לך את אותו הדבר. זה העבודה ואין משהו אחר, אין אפשרות לעבוד אחרת, לפרוק את כל השכבה למעלה ואחר כך לפרוק את השכבה באמצע, אין אפשר. תמיד יש סכנה, תמיד, אם היו גלילים שיורדים שכבה ושכבה זה יותר בטוח, ברור שזה יותר בטוח. ברגע שיש את המדרון הזה, כי זה המבנה של האנייה ואין אפשרות אחרת, אז זה המצב." (פרוטוקול מיום 3.11.25, עמוד 88, שורות 24-33). דברים ברוח דומה, אמר הנאשם 1 בחקירתו במשטרה (ת/18).

ב. דו"ח המז"פ (ת/11), המתעד המצב הפיזי בזירה לאחר התאונה, תומך בכך שבביצוע העבודה, לא השתמשו בשיטה, אלא יצרו מדרון: "בחלל האחסון שבו התרחש האירוע נראים גלילי מתכת מסודרים בסמוך לדופן הקדמית (כיוון החרטום). א. בתחתית חלל זה נראים גלילי מתכת שחלק מהם מסודרים בסמוך לדופן (...). ג. לציין כי בין גלילי המתכת המסודרים בסמוך לדופן האחורית לבין גלילי המתכת המסודרים בסמוך לדופן הקדמית (החרטום) נראה חלל ריק בו בין היתר עומדת מלגזה". התיאור תומך בטענה שנוצר "חור" או "פירמידה" במרכז, במקום פריקה אחידה מלמעלה למטה.

ג. התייחסות העדים ליצירת המדרון ופריקת הגלילים בדרך של "שכבה אחר שכבה":

1. ביחס לנאשם 1 - עדי ההגנה ועובדי הנמל חיזקו תזת המאשימה לפיה יצר הנאשם 1 פירמידה, אלא שניסו להצדיק זאת, מסיבות שונות. אך לא רק הם.

לדוגמא: ממונה הבטיחות, מר מאיר עמר (עד התביעה). במהלך עדותו הוצג לו צילום של זירת התאונה הספציפית, שצולם מיד לאחריה (נ/3). משנשאל העד מפורשות על ידי הסגור האם הגלילים שניבטים בתמונה נפרקו באופן הנכון והבטיחותי, שלל זאת מכל וכל.

והוסיף "פרקו מטענים בקרקעית שלה וזה כל עוד יש מעליה התחתית הקרובה אלינו מטענים שזה לא תקין." (פרוטוקול מיום 8.1.25, עמוד 121, שורות 22-23).

עדות מאיר עמר ביחס למקרה הספציפי מחזקת משמעותית תזת המאשימה ברובד משמעותי:



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

העד קבע מקצועית (על בסיס התמונה מהשטח באותו יום), כי הנאשמים והצוות הפרו שיטת העבודה "שכבה שכבה" ויצרו מצב מסוכן המאפשר תזוזה של גלילים תחת משקל.

גם מר יאיר אוחנה (עד הגנה) זה, שניסח מכתב ההתרעה (נ/6), הסביר מדוע העובדים לא פורקים שכבה אחר שכבה, ובכך למעשה אישר העובדה שיוצרים מדרונות: "הקושי הוא להגיע למטען שנמצא מתחת למאתר... לא מאפשר להגיע בגלל המשולש שיש בצדדים, זאת אומרת המאתר לצדדים, אז מתחילים מהמרכז, פורקים את המרכז ואז הולכים לצדדים." (פרוטוקול מיום 19.11.25, עמוד 29, שורות 18-20; וכן עמוד 35, שורות 1-2).

כשנשאל בפירוש "למה נוצר המדרון הזה?", השיב שזה בגלל שהם "למעשה הם טוענים את הגלילים מהרצפה, והגובה משתנה ביחס לגלילים או למשקל שלהם... למעשה השבחה (צ.ל. השכבה. א.ד.). התחתונה מגיעה עם קלינים משני צידי הגלילים, כדי למנוע הידרדרות" (פרוטוקול מיום 19 נובמבר 2025, עמוד 34, שורות 11-14).

יש לקבוע אפוא, שמכלול הראיות, בדגש על הודאתו המפורשת של הנאשם 1 בבית המשפט, מספק הוכחה פוזיטיבית לכך שהנאשם עבד בצורה שיצרה "פירמידה" ומדרון, בניגוד לכללי הפריקה הבטוחים ("שכבה אחר שכבה").

קו הגנת הנאשם 1 אינו מתבסס על הכחשת עצם בניית המדרון, אלא על טענת "כורח מציאות" בשל מבנה האונייה המשופע.

אולם, כפי שסיכמה המאשימה ועל פי עמדת העד קפלן: עצם הידיעה מראש שמדובר במדרון מסוכן (כפי שהודה הנאשם עצמו), חייבה אותו כאתת, האמון בשמירה על חיי אדם, לעצור העבודה ולא להמשיך להוציא גלילים מתחת לפירמידה, תוך נטילת סיכון בלתי סביר שהתממש במות המנוח.

משכך, יש לקבוע שהנאשם 1 ביצע פריקת הגלילים שלא בשיטת "שכבה אחר שכבה" כמחויב, מה שיצר בספנה מדרון גלילים תלול שנותרו במקום, אפשר נפילת הגליל שגרם למות המנוח.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

2. **ביחס לנאשם 2:** המאשימה מייחסת לנאשם 2 אחריות פלילית ישירה לתאונה מעצם תפקידו ההיררכי כמנהל העבודה הישיר האחראי על הפריקה ועל שלום העובדים הכפופים לו, וטוענת כי התרשל בביקוחו על הזירה. בבחינת שאלת ידיעת הנאשם 2 אודות שיטת הפריקה שאינה לפי הקבוע בנוהלי הנמל ושאינה בטיחותית כאמור, יש לערוך הבחנה חיונית בין **ידיעה בזמן אמת ביום האירוע** לבין **ידיעה כללית על שיטות העבודה באוניות אלו**.

3. **ידיעת הנאשם 2 בזמן אמת ביום האירוע -**
לא הוגשו לבית המשפט ראיה או עדות המלמדות שהנאשם 2 ידע בזמן אמת - בשעות או בדקות שקדמו לתאונה - כי צוות המצוי באחריות הנאשם 1, עובד בצורה של "חפירה" ויצירת מדרון מסוכן.
הנאשם 1 אישר מפורשות, בחקירתו ובבית המשפט, כי נאשם 2 כלל לא ידע שהוא נוהג במלגזה או מנהל בפועל הפריקה בצורה זו בה נהג כאמור. הדבר מחזק הטענה, כי הנאשם 2, שלא היה מודע לרכיב זה עובר לתאונה, גם לא ידע על דרך הפריקה בפועל בה בחר הנאשם 1.

אין חולק שידיעה כללית על השיטה הנוהגת באוניות אלו אושרה על ידי נאשם 2, שהודה בפה מלא כי מכיר היטב המציאות הפיזית באוניות אלו (אוניות תפזורת/סיניות), שבהן המבנה הפיזי מאלץ העובדים ליצור "חפירה" ומדרון זמני בשל מגבלות המנוף.

הנאשם 2: (...) **"בד"כ האתתים לא מכניסים מלגזה, הם מתחילים לגלח את הגובה, שזה לא מהווה שום סכנה. הם לא נוגעים ברצפה, הם מגלחים גובה, ואז מכניסים מלגזה ומתחילים לעבוד, לקחת מהצדדים.**

כב' השופט אמיר דורון: מה, כשיש בערך 2-3 שורות, זה מה שנשאר?
הנאשם 2: כן. (...) **לוקחים גובה ונשארת השורה של הרצפה, ובאים, את מה שיש פה מתחת למאתרים הוא מתחיל לקחת עם המלגזה".**
(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 192, שורות 17-25).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

עמדת הנאשם 2 באשר לפריקה שבוצעה בפועל ביום התאונה, מורכבת משלושה טיעונים מרכזיים המשלבים בין הנחיותיו המקצועיות לבין האילוצים בשטח.

4. **התדריכים** - הנאשם 2 עמד על כך שבכל תדריכי הבוקר שלו הקפיד להדגיש החובה לעבוד בשיטת השכבות (שכבה אחר שכבה) ובצורה בטוחה. ויובהר, שעמדה זו, מקבלת חיזוק מעד המאשימה לסרי, שאישר כי הנאשם 2, מוגדר כמנהל עבודה "הכי קפדן שיש". וכדברי הנאשם 2, גם ביחס להוראות שנתן למפעיל המלגזה העובדת בספנה:

"אני נתתי להם, ואני נגעתי בכל ההדגשים שלי שיש בעבודה, אם זה במלגזה שעובדת בתוך בטן האנייה ואם זה שכבות ושכבות".

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 109, שורות 5-6).

5. **מבנה האונייה מחייב "חפירה" במרכז, אך הפירמידה שנוצרה בפועל לא הייתה תקינה** - הנאשם 2 הגן עקרונית על העבודה לפי שיטת ה"חפירה" במרכז באוניות אלו וציננס כאילוץ בלתי נמנע. אולם, כאשר הוצגו לו תצלומי זירת האסון הספציפית ביום התאונה, קבע מיד, כי העבודה הספציפית שבוצעה לא הייתה תקינה, משום שהצוות השאיר גבהים מסוכנים בצדדים במקום להורידם:

עו"ד ינון סרטל: "אז הוא עבד נכון באופן שהוא עבד?"

הנאשם 2: (...) "כן, אבל הוא היה צריך להתחיל להוריד את הגובה, לקחת את הגובה שיש לו פה בצדדים... התמונה מדבר בעד עצמה, מה?"

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 193, שורות 5-9).

לא זו אף זו, משהוצגה לנאשם 2 תמונה אקראית, של ספנה שאינה של זירת התאונה בה גלילים שנערמו זה על זה ונשאל אודותיה:

"ב"כ הנאשם 1: עוד פעם, אני לא הבנתי את התשובה. אני שואל האם זה נכון, האם זה תקין שמפונים גלילים מהשורה הראשונה, כשיש עדיין גלילים בשורה השנייה?

הנאשם 2: "אז אני מסביר. הגלילים שהיו אמורים להתפנות קודם כל, זה מה שמתחת למאתר, וזו לא עבודה אצלי. (...) אלה, אלה, הגלילים



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

שנמצאים פה, אותם היו צריכים להוריד קודם כל.

ב"כ הנאשם 1: באיזו שורה?

כב' השופט אמיר דורון: העליונה או האמצעית?

הנאשם 2: העליונה, השנייה, בקומה 2."

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 189, שורות 22-33).

6. חובת הדיווח והסתמכות הנאשם 2 על הנאשם 1 -

הנאשם 2 הסביר, כי כמנהל עבודה החולש על עבודה המתבצעת על פני קילומטרים ורציפים, חובתו לתדרך ולפקח ברמת המאקרו, ורשאי וחייב להסתמך על האתת - הנאשם 1 - שישמש כ"עיניים" שלו בתוך הספנה וידווח על כל חריגה. באין דיווח מצד האתת על קושי או סכנה, לא הייתה לו יכולת לדעת שהעבודה מתבצעת בצורה רשלנית.

הנאשם 2: "מנהל העבודה סומך על האתתים שלו, והוא יודע שהם

עושים את כל מה שצריך בתוך בטן האונייה. כמובן

שזה נכון שאני עולה ושאתי עושה את הביקורות מדי

פעם, ככל שניתן, אבל אני סומך עליהם ב-100 אחוז

שהם יעשו את הכל כמו שצריך. כי אם הנמל לא היה

סומך עליהם ולא היה מעביר אותם קורס, זה לא היה

קורה. הם לא רק אתתים, הם גם נאמני בטיחות והם

יודעים מה זו בטיחות בעבודה. אז אין דבר כזה שאמור

לקרות דבר כזה"

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 133, שורות

1-7).

והוסיף:

ביחס לטענה שפייטן היה מלגזן פחות יעיל, "אם אללוף

היה אומר לי, תקשיב, קובי, הוא לא נכנס טוב והוא

גורם פה נזק, יש פה בעיה עם המפעיל הזה, אז אני

יכולתי לעשות משהו. אני לא מקבל תלונה עליו, אז

איך אני יכול לדעת שהוא לא בסדר?"

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 179, שורות

26-28).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

סיכום עד כאן

התמונה הראייתית העולה מהאמור לעיל, מלמדת שהיה קשר ניהולי בין הנאשם 2 למתרחש בספנה מתוקף תפקידו וחובתו לוודא פריקה בטוחה ושמירה על נהלי הבטיחות (כגון עבודה בשכבות).

כפי שציין הנאשם 2 עצמו, הוא היה מודע כללית לכך שבאוניות מסוג זה נוצרים מדרונות ("פירמידות") במהלך הפריקה, בשל אילוצי המבנה של האונייה, ואף הגדיר זאת כנוהג רווח.

עם זאת, לא הוכחה כל ידיעה בפועל בזמן אמת של הנאשם 2 על אופן הפריקה המסוכן והספציפי שבוצע בספנה שבניהול ופיקוח הנאשם 1 ברגע האסון.

לא הוכח שנאשם 2 לא ביצע תדרוך בטיחות מקיף בבוקר. וברי שנתון זה הוא הנדרש בהוכחה על ידי המאשימה.

בית המשפט מקבל עמדת הנאשם 2, שכמנהל עבודה סביר, ולבטח נוכח מתווה העבודה שהושת עליו על ידי ממוניו, נאלץ להתפרס על פני מספר מוקדים מרוחקים, תוך הסתמכות לגיטימית על האתת המקצועי בשטח - הנאשם 1 - שבחר לבצע קיצורי דרך מסוכנים (נהיגה במלגזה ופריקה שלא בדרך של שכבה אחר שכבה) מבלי לדווח על כך למנהל העבודה.

עוד מקובלת על בית המשפט עמדת הנאשם 2, שבמידה רבה, מוטת שליטתו נעצרה בהגיעה לנאשם 1. והדברים אך מקבלים חיזוק, עת מדובר, לטענת הנאשם 2, באתת שהוא גם ממונה בטיחות.

היינו, כשהנאשם 1, שהוא, הלכה למעשה, השלוח המידי של הנאשם 2, לא מדווח על קושי, או פעולה בניגוד לנהלי הנמל ישירות לנאשם 2, אין לצפות מהנאשם 2, שבנסיבות תפקידו והיקפו וכאמור לעיל, יוכל להשלים החסר בעצמו.

גורמי הניהול בנמל אשדוד, שהוא דוגמא חיה למערכת ניהולית מורכבת ורחבת היקף, הטילו על הנאשם 2, על פי אימרת האחרון שלא נסתרה ראייתית, משימה שממדיה חורגים מ"דלת אמות" הספנה בה אירע האסון. הטלת משימה זו, בהיקפה ובנתונייה, לא יכולה להוות אלא בגדר אמירה ברורה של גורמי ניהול הנמל, לפיה רכיב משמעותי, שאין בילתו, ביכולת



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

הנאשם 2 לבצע תפקידו, הוא הסתמכות על מתן דיווחי אמת, ועמידה בנהלים על ידי הכפופים לו.

יתרה על האמור, ועל מנת להבהיר הנקודה בצורה מלאה - טלו לדוגמא סיטואציה בה הנאשם 2 מפקח במקביל על פריקת שתי אוניות העוגנות במרחק של קילומטר אחת מהשנייה. בעוד מצוי הנאשם 2 פיזית בפיקוח על ספנה אחת מהשתיים, ולשם הדוגמא כמובן, מתרחשת תאונה, כדוגמת התאונה המתוארת בכתב האישום, דווקא בספנה השנייה והמרוחקת. הנאשם, לשיטת המאשימה, אמור לוודא ולפקח פיזית על ביצוע העבודות בצורה תקינה.

היעלה על הדעת, שניתן יהיה לקבוע רכיב אחריות מקביל בשני האתרים לנאשם אחד? ספק מובנה בעיני בית המשפט, האם באמת ובתמים קיימת ציפייה, לפיה אותו מנהל עבודה יוכל להיות בשני אתרים שונים ומרוחקים בו זמנית? נדמה כי התשובה השלילית לכך, מובילה לחיזוק מסקנת בית המשפט כאמור.

לשון אחר - ככל שהנאשם 2, ביצע תפקידו בדרך נאותה, כפי שלא נסתר ראייתית, והעביר תדריך הכולל התייחסות לכלל הנתונים הבטיחותיים הנדרשים לעבודה ראויה ובטוחה בספנה, עובר לתחילת העבודה בה, ולא קיבל כל דיווח סותר, או שונה, או אחר המלמד שהנהלים שנדרשים במילוי לא מולאו, לא יוכל בית המשפט לקבוע אחריותו למות המנוח.

יתרה על האמור, לו היה מקבל בית המשפט תזת המאשימה לאחריות הנאשם 2 להתרחשות התאונה, מדוע יש לעצור באחריות הנאשם 2 כמנהל העבודה? מדוע לא לקבוע שמנהל הרציף, והמנהלים שמעליו, לא אחראים באותה המידה לתאונה שבוצעה?!

שהרי יוכל הטוען לטעון, שכל אחד מגורמי הניהול בנמל, היה צריך מצידו לוודא שהגורם הניהולי הפחות בכיר מתחתיו, מוודא כי הגורם שנמצא נמוך יותר בשרשרת הניהול, מוודא בפועל מילוי כלל ההנחיות.

מתוך שהמאשימה לא סברה שיש מקום לפנות למנכ"ל הנמל, או לגורמי הניהול שמעל לנאשם 2, לבטח ביחס למנהל הרציף שלכאורה, שעל פי שיטת המאשימה, היה דרג אחד מעל הנאשם 2, מאמץ בית המשפט עמדה זו, ואינו מקבל העמדה שהאחריות משורשרת מעל הנאשם 1, הלאה לנאשם 2 וכאמור בניסוח כתב האישום.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

מכאן, בנסיבות אלו, וכפי שפורט מעלה, קיים שוני מהותי בין הנאשמים. המאשימה לא הוכיחה במישור הראייתי מעבר לכל ספק, כי לנאשם 2, הייתה אחריות תקפה ביחס למות המנוח. ביחס אליו, לא ניתן לקבוע קיום קשר סיבתי ומשפטי למות המנוח. הדברים שונים ביחס לנאשם 1.

23. הקשר הסיבתי המשפטי ("מבחן הצפיית הסבירה") - ביחס לנאשם 1:

א. לאחר הוכחת הקשר העובדתי, בית המשפט בוחן הקשר המשפטי באמצעות "מבחן הצפיות", הכולל שתי שאלות: האם יכול היה המבצע לצפות התוצאה באורח סביר, והאם צריך היה לצפות אותה.

עמדת בית המשפט היא, כי התשובה לכך חיובית באופן מובהק. הנוטל על עצמו אחריות לאירוע כה מסוכן כפריקת גלילי מתכת עצומים, מחיל על עצמו חובה לנקוט מידה סבירה של זהירות וקפידה. מאחר שבית המשפט קבע שלא ניתן לקבוע שקריעת הרצועות או השימוש במלגזה בדרך שגרמה להפלת הגליל בוצעו על ידי הנאשם 1, הרי שנוטר לבחון האם פריקת תכולת הגלילים בדרך שאינה תואמת את הנדרש - "שכבה אחר שכבה", בוצעה לאחר שהנאשם 1 צפה התוצאה של פעולה זו בדרך סבירה.

ב. כאן המקום, לבחון שתי עדויות המומחים שהתייחסו לנושא. המומחה מטעם המאשימה, מר קפלן, הביע עמדה ברורה לפי השיטה בה עבדו בספנה אינה בטוחה. הדברים הובאו בהרחבה כאמור לעיל. יש לבחון איפוא, מה עמדת המומחה מטעם ההגנה.

ג. עדות מומחה הגנה - מר אשר אסבן (אסבן)

בפתח דבריו ובחוות הדעת שהגיש, הציג אסבן כישוריו כמומחה בתחום. ציין שמחזיק בהכשרה רב-תחומית רחבה ובהסמכות רשמיות מטעם משרדי הממשלה, המכסות תחומי הבטיחות, ההנדסה וחקר התאונות. ציין שהוא בעל הכשרה של ממונה בטיחות בעבודה, ממונה בטיחות בבנייה ובנייה הנדסית, ומנהל עבודה בבנייה (מוסמך משרד העבודה), חוקר תאונות עבודה ותעבורה (מוסמך משרד העבודה ומשרד התחבורה), קצין מכוניות בכיר בצי הסוחר (מוסמך משרד התחבורה). עוד הפנה אסבן לידע מעשי עמוק של הפיזיקה והדינמיקה של כלי שיט בים בזכות עבר ימי עשיר, וכלשונו: "הפלגתי בחיל הים ובצי הסוחר כ-20 שנים, עד שפרשתי



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

(כקצין בכיר) והחלתי לשלב את נושא הבטיחות בפעילותי"... (חוות הדעת נ/26,

עמוד 3, פסקה ראשונה).

נדבך המשמעותי נוסף, מצוי בניסיונו הספציפי והרב-שנתי בחקר תאונות עבודה,

בדגש על עבודה בסביבת נמלים ותפעול מלגזות בבטן האונייה, עת שימש במשך

מספר שנים כחוקר הרשמי של תאונות העבודה בנמל חיפה, וכיושב ראש ועדת

החקירה שחקרה תאונת מלגזה קשה בנמל חיפה. אסבן פיתח עבור הנמל מערך

הדרכות מקיף המבוסס על ניתוח תאונות בבטן האונייה (הספנה) וברציפים.

דברי אסבן בבית המשפט (וחוות הדעת שהגיש-נ/26) תוקפות חזיתית עמדת מומחה

המאשימה מטעם משרד העבודה והמשטרה, וביקש באמצעותם להציג הסברים

הנדסיים ותפעוליים, המקעקעים לכאורה, טענות המאשימה בשני הנושאים

המרכזיים - שיטת ה"שכבה אחר שכבה" והשימוש בקליניים.

אסבן הבהיר, כי הפרשנות המילולית, והנוקשה לכאורה, שניתנה על ידי חוקרי

התביעה והבטיחות למונח "שכבה אחר שכבה" (כאילו יש לסיים לחלוטין פינוי של

שכבה אופקית שלמה בטרם נוגעים בשכבה שמתחתיה) היא "טעות שהשתרשה"

בקרב הגורמים הלא-מקצועיים בתיק.

לדידו, מבחינה הנדסית ופרקטית בבטן האונייה, שיטת השכבות משמעה הורדה

מבוקרת והדרגתית של גבהים, ולא "חיתוך" אחיד של "פרוסות מטען".

אסבן הסביר, כי באוניות אלו (אוניות תפוזרת/סיניות) לא ניתן פיזית לבצע פריקה

אופקית מוחלטת ("פרוסה אחר פרוסה") בשל מבנה ה"מעטר" החוסם גישה אנכית

ישירה של המנוף לפינות. לכן, השיטה התפעולית הנכונה והבטוחה של "שכבות"

משמעה הורדה מבוקרת והדרגתית של קומות (ויסות גבהים), וכלשונו: "אני מבקש

להבהיר שאני אומר שהשתרשה טעות, זה לא באיזו התנשאות או משהו, או-קיי?

עוד טעות שהשתרשה אצלכם אצל כל המעורבים כמעט, זה שיטת השכבות ואני

אסביר, שיטת השכבות היא שיטה נכונה, היא לא אומרת שצריך לפנות את כל

הגלילים בחלק נגיד בקומה 4 מה שנקרא, אחרי זה את כל הגלילים בקומה 3, אחרי

זה את כל הגלילים בקומה 2 לא, שיטת השכבות אומרת ככה, אתם תורידו לי את

הקומות, זה אומר שאם אני מוריד גובה 3, גובה הגליל בגובה 3, אם אני מצליח

להוריד אותו, בשיטת העבודה שלי, שהוא יבוא בהורדה מבוקרת לגובה 2, זאת

שיטת השכבות. זה לא אומר דווקא להיכנס ולחתוך את כל הפרוסה ולהביא אותה,

כי אי אפשר אי אפשר, שיטת השכבות אומרת אתם תעבדו בצורה הכי בטוחה

שתורידו אותם עכשיו".



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

(פרוטוקול מיום 10.2.2026, עמוד 4, שורות 18-27)

אסבן שלל טענת המאשימה, כי נוצר מדרון מסוכן שהיה עלול להוביל להידרדרות חופשית ללא מגע יד אדם.

בעוד שהמאשימה ייחסה לנאשמים התרשלות בכך שלא הניחו קליניים/טריזים מתחת לגלילים בשכבות העליונות בספנה. דחה אסבן טענה זו מכול וכול, והבהיר כללי הבטיחות ההנדסיים בפריקת מטענים אלו. לדידו, אין כל פרקטיקה או היגיון בטיחותי בהנחת קליניים בגובה, אלא אך ורק על הרצפה (פרוטוקול מיום 10.2.2026, עמוד 6, שורה 13).

אסבן הסביר, כי הוספת קליניים על ידי הסוורים במהלך הפריקה נעשית באופן נקודתי ודינמי רק כאשר המלגזה מביאה גליל בודד אל מרכז הספנה לצורך קשירתו והנפתו.

קביעת אסבן כאמור, נתמכת גם בעדות עד התביעה יניב א. זלמן, שאישר כי השורה התחתונה מגיעה מאובטחת בקליניים כבר מנמל הטעינה בחו"ל (פרוטוקול (מיום 22.1.2025, עמוד 50, שורות 34-35).

עדות אסבן מובילה למסקנה, כי הנהלים שהציגו חוקרי הבטיחות של המאשימה נוסחו תוך התעלמות מהאילוצים ההנדסיים והתפעוליים בשטח. בהגדירו מחדש שיטת השכבות כוויסות קומות מבוקר, ובשלילתו האפשרות הפיזית להנחת קליניים בגובה, מייתר אסבן שני נדבכי הרשלנות המרכזיים שיוחסו בכתב האישום.

ד. כיצד יוכל בית המשפט להכריע בין שני המומחים -

התייחסות בית המשפט לעדות העד המומחה של המאשימה - מר קפלן - פורטה בהרחבה כאמור לעיל, לרבות הקביעות הראייות באשר לה. כשיש שתי חוות דעת מומחים סותרות בהליך פלילי, בית המשפט אינו מכריע לפי מספר המומחים או לפי מעמדו של מומחה מסוים, אלא בוחן מהימנותם האישית, ואמינותם המקצועית, איכות הבדיקה והתשתית העובדתית, והתאמת המסקנות למכלול הראיות; ההכרעה אם התקיימה רשלנות היא הכרעה שיפוטית הנתונה לבית המשפט.

עדות מומחה היא כלי עזר לבית המשפט, אך המומחה אינו מחליף שיקול דעתו. גם כאשר המומחה מביע עמדה מקצועית בשאלה אם התנהגות מסוימת הייתה מסוכנת או בלתי סבירה, ההכרעה המשפטית אם התקיימו יסודות עבירת גרימת מוות



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ברשלנות, לרבות התרשלות, קשר סיבתי והיסוד הנפשי הנדרש, מסורה לבית המשפט.

בית המשפט רשאי לאמץ חוות דעת, לדחותה, לאמץ חלקים ממנה או להעדיף חוות דעת אחרת. תפקידו של בית המשפט אינו מתמצא אפוא רק בהכרעה בין חוות דעת המומחים כאשר יש סתירה ביניהן, אלא בגיבוש מסקנה כוללת, המתיישרת עם התמונה הראייתית כולה, קרי, הלימה בין חוות הדעת לבין המארג הראייתי. לעניין זה ראה האמור בע"פ 2074/23 **ערפאת רפאיעה נ' מדינת ישראל** (12.3.2024) (פורסם במאגרים).

המומחה יכול לספק לבית המשפט תשתית מקצועית בדבר הסיכון, מנגנון הפגיעה, צפיות התוצאה או סטייה מנורמת זהירות, אך אינו מוסמך להכריע במקום בית המשפט בשאלה המשפטית אם הנאשם התרשל.

הפסיקה מחלקת בחינת עדות המומחה לשני מישורים מצטברים. הראשון הוא **מהימנות אישית**, כלומר התרשמות בית המשפט מהמומחה כעד, מיושרו, עקביותו ואמינותו. השני הוא **אמינות מקצועית**, הכוללת הכשרתו, ניסיונו, תחום התמחותו, איכות הבדיקה שערך, והאופן שבו הגיע למסקנותיו. ויובהר כבר עתה, שבית המשפט מוצא לקבוע ששני העדים המומחים הפגינו אמינות גבוהה. לעניין זה ראה הנאמר, בהתאמות הנדרשות, בתפ"ח (מחוזי ב"ש) 17506-10-17 **מדינת ישראל נ' שקד דור** (8.9.2025).

בהשוואה בין שתי חוות דעת, על בית המשפט לבחון, בין היתר, הכשרתו המקצועית של כל מומחה, ניסיונו המעשי, הרלוונטיות של תחום התמחותו לשאלה שבמחלוקת, היכרותו עם הממצאים הקונקרטיים, מידת ההתאמה בין מסקנותיו לבין כלל הממצאים, היכרותו עם הספרות המקצועית, ההתאמה לספרות זו, אמינות המקורות שעליהם הסתמך, מעורבותו במחקר, והתמודדותו עם גישות מקצועיות מתחרות ועם תרחישים חריגים. עם זאת, הגם שבית המשפט לא אמור לכאורה ליישב בין עמדות המומחים, כבר נקבע שככל שעדויות אלו מובילות לקיום ספק סביר, הרי שספק זה יפעל לטובת הנאשם. לעניין זה ראה האמור בע"פ 8277/14 **פלוני נ' מדינת ישראל** (23.2.2016).

המסקנה הנגזרת היא שחוות דעת המבוססת על בדיקה ישירה, נתונים מלאים, תשתית עובדתית מוכחת והנמקה המתיישרת עם שאר הראיות, עשויה לקבל משקל רב יותר מחוות דעת תיאורטית, כללית או כזו שהתעלמה מנתונים רלוונטיים. אין



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

מדובר בכללים מתמטיים, אלא בהפעלת שיקול דעת שיפוטי על יסוד מכלול נסיבות העניין.

ה. יישום המבחנים במקרה דנא

רקעו המקצועי של אסבן פורט לעיל. זה השלב, להתייחס לרקעו המקצועי של העד קפלן.

בעדותו בבית המשפט ובתעודת עובד הציבור שהגיש, הציג מר אורי קפלן הכשרה אקדמית וניסיון מקצועי במסגרת מנהל הבטיחות והבריאות התעסוקתית במשרד העבודה. קפלן מחזיק בתארים אקדמיים בתחומי ההנדסה והניהול, תואר ראשון באלקטרוניקה, ותואר שני בניהול ארגון.

במועד הרלוונטי לתאונה שימש קפלן כראש צוות פיקוח מחוזי בירושלים. עוד הוסיף: "נכון לתקופה 2020 צברתי 7 שנות ניסיון במנהל בטיחות, עברתי קורסים רבים של בטיחות. הוכשרתי גם כמפקח בטיחות וגם כחוקר תאונות עבודה". (פרוטוקול מיום 15.7.2024, עמוד 19, שורות 12-14)

החולשה הראייתית עליה ביקשה ההגנה להיתלות בחוות דעת קפלן, היא היעדר מוחלט של רקע, השכלה או ניסיון מעשי בתחום הספנות, פריקת אוניות ועבודת נמלים.

בחקירתו הנגדית הבהיר קפלן הנקודות הבאות:

1. מימיו לא ביצע בדיקה באונייה או עסק בנהלי פריקה ימיים לפני יום האסון:

ש: "בנמל אתה נכנס גם לספינות?"

קפלן: "פעם ראשונה אני נכנסתי לספינה בחקירה של התאונה".

ש: "בתאונה הזו".

קפלן: "כן".

ש: "לפני כן לא עשיתם בדיקות לגבי אופן פריקת האניות בנמל".

קפלן: "אני לא".

(פרוטוקול מיום 15.7.2024, עמוד 21, שורות 9-13).

2. אי-היכרות עם מושגי יסוד בספנות. קפלן לא הכיר מושגים מבניים

אלמנטריים באוניות תפוזרת (כמו "מעטר"/"קו החפיפה של תקרת הספנה),

מושג קריטי להבנת אילוצי הפריקה והיווצרות המדרון:

קפלן: "אני לא מכיר לא את המילה הזאת ולא המילה הזאת".



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

(...)

ש: "מה בערך רוחבו במקרה הספציפי אם אתה זוכר? אם זה משנה

בכלל".

קפלן: "כמה מטרים".

ש: "אתה לא בדקת את זה".

קפלן: "לא".

(פרוטוקול מיום 15.7.2024, עמוד 40, שורות 14-17).

3. גישת "מפעל המצות ומפעל הנשק"-הניסיון להצדיק חוסר היכרות

מקצועית - כשעומת קפלן עם העובדה שאינו מבין בספנות ובפריקת מטענים

כבדים בים, הציג תזה לפיה חוקי הבטיחות הם גנריים, ולשיטתו אין צורך

בהיכרות ספציפית עם ענף הנמלים:

קפלן: "אני מהנדס ולמדתי בטיחות. ברגע שאני למדתי בטיחות אני

מכיר את חוקי הבטיחות. כדי לדעת האם יש עבירת בטיחות או

ליקוי בטיחות במקום ספציפי אני לא צריך להיות מומחה

בתחום ספציפי. אני בודק מפעלי מצות בלי לדעת את התחום,

אני בודק מפעלי שיש בלי לדעת את התחום של מפעל שיש. אני

מכיר את כללי הבטיחות. אני בודק מפעלים לייצור נשק בלי

לדעת את התחום ייצור הנשק".

(פרוטוקול מיום 15.7.2024, עמוד 76, שורות 1-6).

4. ההשערות שבחוות הדעת

בניגוד לאסבן שביצע חישובים הנדסיים, קפלן הודה בחקירתו הנגדית, כי

מסקנות הדו"ח שלו אינן מבוססות על ממצאים מדעיים או עובדות

מוצקות, אלא על השערות, הערכות בלבד:

כב' הש' אמיר דורון: "כל מה שאתה כותב בדו"ח אתה לא יכול

להגיד על שום דבר מחלקיך שאתה יודע אותו

בוודאות. זה נכון או לא נכון?

קפלן: "בסבירות רבה אני יכול להגיד".

(פרוטוקול מיום 15.7.2024, עמוד 74, שורות 21-23).

ו. ההשוואה בין מומחה המאשימה למומחה ההגנה - אסבן, שרקעו המקצועי צוין

מעלה, ת/1 ועדות קפלן וכאמור לעיל, מעלים תהייה האם הכשרת קפלן מספקת



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ומתאימה לחקירת אופי התאונה הקונקרטית. כפי שצוינו הדברים, הסמכת קפלן היא כמהנדס אלקטרוניקה ומפקח תעשייה כללי.

נדמה שחסרה לו הכשרה או הבנה בתחום הימי, הספנות או הבטיחות בנמלים. הדברים מתחדדים, עת הובהר בשמיעת הראיות שמעולם לא עלה על אונייה פוקדת נמל עובר ליום האירוע, ולא היה בקיא מושגי יסוד הנדסיים של מבנה הספנה כמעט.

להבדיל מאסבן, ש"נכנס לתמונה" במרחק רב של זמן ומקום מהמקרה (בנסיבות המתבקשות נוכח עדותו המאוחרת בשנים למקרה), וחוות דעתו היא יותר במישור התיאורטי בנסיבות אלו, קפלן, שיכול היה לפקוד מקום התאונה מיד לאחריה, ביסס חוות דעתו בעיקר על עדויות שמיעה ועל "הנחות יסוד" והשערות סובייקטיביות, במקום על שחזור פורנזי והנדסי אובייקטיבי של הזירה.

משכך, בנסיבות אלו, בית המשפט יעניק משקל ראיתי נמוך יותר למסקנותיו המקצועיות של קפלן ב-1/ בכל הנוגע לפיזיקה של נפילת הגליל והערכת העבודה בספנה, ולהעדיף חוות דעתו ההנדסית המבוססת, בין היתר על ניסיונו הרב בתחום הספנות, של אסבן.

יתרה על האמור, ומבלי לפגוע בדברים אלו, יש לקבוע שחוות דעת אסבן יוצרת ספק סביר, ויותר מכך, במסקנות אליהן הגיע קפלן. וכאמור על פי הפסיקה, קיום ספק זה, ייזקף לחובת המאשימה ולטובת הנאשמים.

מכך, יש לקבוע שעבודה בשיטת "שכבה אחר שכבה", כעמדת קפלן והמאשימה, אינה תנאי שאין בילתו בנסיבות המקרה דנא.

מקובלת על בית המשפט עמדת אסבן, שיש מקום לעבוד בשיטה שונה מעט, שאינה מחייבת ריקון שורה עליונה שלמה, עובר לעבודה על השורה שמתחתיה, כל עוד נשמרת בטיחות העובדים כמתואר בעמדתו, ובדרך העבודה בפועל.

השאלה שנותרה אם כך היא, מה גרם למות המנוח, ואם יש אחראי לכך.

24. **הגורם לתאונה** - ההיגיון המשפטי, וניסיון החיים, מלמדים שמוות כתוצאה מהתגלגלות גליל מתכת השוקל טונות רבות על גוף אדם אינו בגדר תוצאה נדירה או מפתיעה בנסיבות שנוצרו. המאשימה סבורה שזו בדיוק התוצאה הטבעית והצפויה ביותר של ההפרה הבוטה כאמור של נהלי הבטיחות שביצע הנאשם לשיטתה.

בית המשפט קבע כאמור, שאין אפשרות לייחס לנאשם 1, פגיעה בגליל באמצעות המלגזה באופן שהוביל להתדרדרותו, ובמקביל קבע שלא ניתן לקבוע שהנאשם 1, קרע רצועת אבטחת הגליל.





בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

נותרה אפוא הצורך בבחינה, האם העבודה בשיטה בה עבדו הסוורים בפיקוח הנאשם 1, הובילה לתאונה הטרגית.

התשובה לכך, לטעם בית המשפט, לא מצויה רק בשיטת העבודה עצמה, אלא בהתנהלות הנאשם 1 עובר לתאונה והעדר יכולתו לפקח בצורה אפקטיבית על הסוורים, בהם המנוח. וברי, שעבודה בשיטה בה עבדו בספנה כאמור, ובהתאם לעמדת אסבן, אינה בהכרח כזו שתוביל לסיכון שונה לסוורים, מלו עבדו בדרך של יישום מלא של שיטת ה-"שכבה אחר שכבה". הסיכון מצוי בדרך בה עבדו הסוורים **בנקודת הזמן של התאונה**.

באשר למודעות הנאשם לסיכון, הרי שיש להבהיר שהיה זה הנאשם שביקש, במסגרת קו הגנתו, להסתמך על מכתב ההתרעה משנת 2016 (6/נ) כדי להראות ש"האוניות הסיניות" מסוכנות ואינן מתאימות לפריקת גלילי פח, וכי הנהלת הנמל התעלמה מכך.

מדובר בטענת כבדת משקל, שבית המשפט אינו טומן ראשו בחול ביחס אליה.

ברם, דווקא טענה זו, ובהמשך לאמירת העד קפלן, מגבשת היטב ידיעת הנאשם 1, אודות הסיכון הקיים בשיטת פריקת הגלילים בה בחר בפועל. שהרי ברי, שלו לא היה מדובר בשיטה מסכנת העובדים ביישומה, לא היה 6/נ מגיח לאוויר העולם. 6/נ הרי מלמד לפי כותביו, בצורה ברורה, שפריקת אוניות אלו מסוכנת לעובדי הנמל. סיכון זה, לא בא לידי ביטוי דווקא בבחירת שיטת העבודה לפי עמדת אסבן, או לפי עמדת קפלן. לדידם של כותבי 6/נ, פריקת אוניות מסוג זה, מסוכנת נקודה(!). יש לקבוע שלא ניתן במקרה זה, לאחוז בחבל בשני קצותיו.

הנאשם 1, לא יכול לטעון למסוכנות מובהקת של שיטת העבודה בה נאלץ לעבוד לשיטתו מחד, ומאידך לפעול באותה הדרך בדיוק. אך כאמור, זה אינו הנתון המבסס אחריות הנאשם 1 ישירות.

הנתון המשמעותי והמרכזי המבסס אחריות הנאשם 1 למות המנוח, היא העובדה שהנאשם 1 נהג במלגזה עובר לתאונה וחבש שני כובעים בו זמנית: אתה ונהג מלגזה. חבישת כובעים כפולה זו, מנעה הימנו לבצע תפקידו כאתה שתפקידו לשמור על הסוורים שתחת פיקוחו בדרך נאותה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

וברי, שגם אם לא הוכחה טענת המאשימה שהנאשם 1 נהג במלגזה בשעת התאונה בדיוק, הרי שכניסת הנאשם 1 לתפקיד זה (נהג המלגזה), במתכונת שבוצעה על ידו, מנעה ממנו לבצע תפקידו כאתת בצורה מלאה.

בית המשפט קובע, שלו היה הנאשם 1, מותיר נהיגת המלגזה ל'פייטן', שהיה אמור לבצע לפי סידור העבודה, ולא היה מנסה לקצר הליכים מטעמי יעול, או מכל סיבה אחרת, יכול היה לבצע תפקידו בדרך בה הקשב שלו לסוורים היה מלא.

כך יכול היה הנאשם 1 למנוע יציאת המנוח, עובר לתאונה ובטרם הסתיימה ההנפה, מהמחסה.

ואין חולק, כי שלב העמסת הגלילים הוא השלב הקריטי ביותר מבחינת הסיכון שנוצר לנוכחים בתחתית הספנה, כך שדווקא בהנפה זו, ובתוצאותיה האפשריות (כמו במקרה דנא גלגול של גליל שלא היה קשור כאמור), היה הנאשם 1, להיות במלוא הקשב, הדריכות והמוכנות.

יציאת המנוח מהמחסה, ואי עמידה בתנאי הבטיחות מצד המנוח שלא נוהלו בצורה נאותה, ולא נמנעו על ידי הנאשם 1, הובילו למות המנוח.

נוכח כלל האמור, יש לקבוע, שהנאשם 1, לקח על עצמו, ושלא כדין, סיכון שפגע בחיי אדם, תוך פגיעה בנהלי הבטיחות.

יש לקבוע שלו היה הנאשם 1, מצוי כל כולו בתפקיד האתת, יכול היה לראות בצורה נאותה, מיידית ומונעת, בהתאם לתפקידו ועל פי נהלי הנמל, יציאת המנוח ממקום המחסה בעת הנפת הגלילים באמצעות המנוף או בטרם הסתיים הסיכון שנוצר מהנפה זו.

משכך לא נעשה, הרי שיש לקבוע שהמחדל הפיקוחי שנוצר מעצם פעילותו הפסולה של הנאשם 1, כמפורט מעלה, הוא בגדר ה"גורם בלעדיו אין" (קשר סיבתי עובדתי) להתממשות הסיכון ולמות המנוח.

25. **האם קיים בסיס לטענת האכיפה הבררנית או טענת הגנה מן הצדק** - כפי שציין בית המשפט

מעלה, טענת העברת המסר הגלום בנ/6, לפיו קיים סיכון בפריקת אוניות סיניות, וכאמור באוניה שבה אירעה התאונה, היא טענת כבדת משקל.

הצדדים לא חלוקים על עצם קיום נ/6 ועל העובדה שהגיע בזמנו לגורמי הנהלת הנמל. השאלה שצריכה בחינה, היא מה נפקות המסמך ביחס להגנת הנאשם 1.

בבסיס הטענה, שנשמעה גם מצד הנאשם 2, והעדים השונים, עומדת אמירה לפיה גורמי ניהול הנמל, ידעו, שנים עובר למקרה הטרגי, על דרך הפעולה האמורה, זו שאינה פריקת הגלילים בדרך של "שכבה אחר שכבה", ולא עשו דבר כדי לשנותה או למנועה הלכה למעשה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

מניתוח הראיות עולה תמונה חד-משמעית לפיה, עובר לתאונה הטרגית, הנהלת הנמל לא הטילה כל איסור עבודה, הגבלה או נוהל בטיחות מתקן, לאחר קבלת נ/6 ביחס לפריקת האוניות הסיניות.

פניות האתתים ונאמני הבטיחות כאמור ב-נ/6 נתקלו בהתעלמות מוחלטת ובחוסר מעש הן מצד הנהלת הנמל והן מצד משרד העבודה.

צווי איסור העבודה, ההגבלות בפועל ועדכון הנהלים הגיעו אך ורק בדיעבד - כתוצאה ישירה של התאונה הטרגית ומות המנוח.

הנאשם 1 ביקש לציין חוסר המעש והתעלמות מוחלטת מצד ההנהלה, והדגיש בעדותו כי חרף פניות האתתים החוזרות ונשנות, וכך גם של עובדי התפעול, לגבי הסכנות החמורות המובנות בפריקת האוניות הסיניות, הנהלת הנמל ומשרד העבודה לא נקטו כל פעולה והמשיכו להכניס האוניות הללו לפריקה באותה השיטה המסוכנת. וכלשונו: **"שום שינוי, עד היום פורקים בנמל באותה השיטה ואף אחד לא התייחס למכתב"**.

(פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 31, שורות 22-23).

לשאלת בית המשפט כיצד המשיכו לעבוד והסתפקו במכתב מ-2016 חרף הסכנה, השיב הנאשם 1: **"לא הייתה לנו ברירה אחרת"**. (פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 87 שורה 9).

משהתבקש להבהיר, נוכח אמירתו שבנמלים אחרים לא פורקים אוניות מסוג האונייה בה התרחשה התאונה, מי היה רשלין ביחס לאמור הגיב: **"זו כבר רשלנות של מי שצריך לטפל בזה, זה לא אני"**. (פרוטוקול מיום 3 בנובמבר 2025, עמוד 102, שורה 8).

מעבר לצורך, ולו על מנת שלא תשמע טענה שבית המשפט לא התייחס למכלול טענות ההגנה, לבטח נוכח אמירות הנאשם 1 כאמור, יובהרו שתי הנקודות המשפטיות הבאות וכיצד אין הנאשם בא בגדרן:

א. **טענת הכורח** - אחת מהטענות שנשזרו בקו הגנת הנאשם 1, ביקשה לכאורה להתבסס לכאורה על טענה לפיה, היה חייב הנאשם 1 לפעול בדרך בה פעל. משל מדובר בכורח, מסיבה זו או אחרת.

בית המשפט, אינו תמים דעים עם תפיסה זו. טענת כורח בפלילים היא סייג לאחריות פלילית המעוגן בסעיף 34 יב' בחוק, הפוטר אדם מאחריות למעשה פלילי שביצעתחת איום ממש של פגיעה חמורה בו או בזולתו, כאשר נאלץ לבחור בין ביצוע העבירה לבין מימוש האיום, ובלבד שהמעשה היה סביר בנסיבות העניין. וברי, שבנסיבות שתוארו על ידי הצדדים בבית המשפט, וקביעות בית המשפט לאחר העברת הראיות בכור ההיתוך המשפטי, לא עומד הנאשם 1, בתנאי הסייג.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ב. **טענת הצורך** - להשלמת התמונה, ייבחן גם כניסת הנאשם 1 לגדרי סייג הצורך לפי סעיף 34יא' בחוק. סייג זה מחייב התקיימות מצטברת של חמישה תנאים: מיידיות; סכנה מוחשית של פגיעה חמורה בערך מוגן; מצב דברים נתון; היעדר חלופה אחרת; וסבירות ומידתיות המעשה.

על פי בית המשפט העליון, סייג הצורך חל רק כאשר מתקיימים יחד כל התנאים הבאים: המעשה היה דרוש באופן מידי; נועד להציל חיים, חירות, גוף או רכוש של העושה או של אדם אחר; נשקפה סכנה מוחשית של פגיעה חמורה; הסכנה נבעה ממצב דברים נתון בעת המעשה; ולא הייתה לעושה דרך אחרת אלא לבצע את המעשה.

בנוסף, תחולת הסייג כפופה לדרישת הסבירות שבסעיף 34טז' בחוק. גם כאן, אין מקום לקבוע שהנאשם 1, עמד בתנאים הנדרשים כדי כניסה בגדרי הסייג האמור.

עד ההגנה יאיר אוחנה (כותב המכתב) - אישר בבית המשפט, כי ההנהלה לא הגיבה למכתב. עם זאת, ציין כי האוניות הסיניות הפסיקו להגיע לזמן מה מסיבות שאינן ידועות לו, אך חזרו לפקוד את הנמל בהמשך ללא כל שינוי בשיטות העבודה. **"אנחנו לא קיבלנו תגובה, בטח שלא בכתב ובטח לא באיזשהם דיונים או כל דבר שהוא. אני כן יודע להצביע שאחרי המכתב, שבועות אחרי המכתב האניות האלה הפסיקו לפקוד את הנמל לתקופה לא ממש ברורה לי, אבל זה כמעט שניים (צ"ל שנים. א.ד.) פשוט לא פקדו את הנמל, ממש כאילו שהן לא היו. הגיעו אניות מטען כללי רגילות, עם דפנות והכל ככה במשך כמעט שנתיים. ואז בוקר אחד, התחלפו מנכ"לים והתחלפו עניינים, ואז ובוקר אחד חזרו האניות האלה בחזרה אחרי כמעט שנתיים, וזה לא מדויק, אבל זה בערך הזמן שלא ראינו אותן זה כמעט"** (פרוטוקול מיום 19 בנובמבר 2025, עמוד 33, שורות 13-20). והוסיף: **"אנחנו עדיין עובדים באותה השיטה, לא השתנה שום דבר"**. (פרוטוקול מיום 19 בנובמבר 2025, עמוד 32, שורה 20).

ממונה הבטיחות בנמל - מר מאיר עמר - שהיה מכותב ל-6/6, העיד כי אינו זוכר המכתב בזמן אמת, אך אישר כי פנייה כזו לא זכתה לתגובה מהותית או לשינוי נהלים פנימיים, אלא הועברה לטיפול חיצוני של רשות הספנות (רספ"ן), בעוד שהאניות המשיכו להגיע כסדרן. וכלשונו: **"אני לא זוכר. אתה מציף לי את זה עכשיו, אבל אני זוכר דבר אחד שאנחנו פנינו לרספ"ן לא אנחנו הנמל, פנה לרספ"ן בעניין הזה... רשות הספנות. אני לא זוכר מה, כרגע אני לא זוכר מה יצא מזה, אבל עובדה שהאניות המשיכו להגיע"**. (פרוטוקול מיום 8 בינואר 2025, עמוד 117, שורות 17-21).



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

עדים נוספים המחישו, כי שדרת הפיקוח והניהול בנמל לא קיימה דיונים ענייניים בנושא, וכי המכתב "הסתובב בנמל" מבלי שהוביל לצעדים אופרטיביים. מנהל הרציף, מר יצחק לוי, אישר קיום הבעיה הכללית אך לא זכר פעולה ספציפית. וכלשונו: **"אני את המכתב הזה לא זוכר, יכול להיות שאני כן קראתי ועברו, זה. אבל את הבעיה שהועדים פה מעלים, אני כן מכיר אותה, בסדר?"** (פרוטוקול מיום 2 באפריל 2025, עמוד 65, שורות 5-6).

ההגבלות ואיסורי העבודה הממשיים הוטלו על הנמל רק לאחר התרחשות התאונה הטרגית ובאופן מידתי. תחילה על ידי משרד העבודה והרווחה (ראה עדות העד קפלן, שאף התייחס לצו שהוצע על ידי המפקחת האזורית - ליאת שבתאי) ולאחר מכן באמצעות עדכון נהלים כפוי של הנמל (מוצג נ/9 ת-13 מיום 16/6/2020). הנמל נאלץ להוציא נוהל רשמי חדש לפריקת גלילי פח באוניות שבהן קירות הספנה אינם אנכיים (אוניות סיניות) וכאמור באוניה בה אירעה התאונה, האוסר מפורשות על גרירת מטענים וקובע הגבלות תנועה: **"אין לגרור מטען באמצעות המנוף בין אם הוא מונח מתחת למעטר ובין אם לאו, וחל איסור מגע חיכוך כבל ו/או אביזרי הרמה עם דופן הספנה"**.

הראיות בתיק מלמדות, כי הנהלת הנמל לא נקטה כל פעולה פוזיטיבית, לא הטילה מגבלות ולא אסרה העבודה באוניות הסיניות, בדרך בה בוצעה הלכה למעשה בעת התאונה, בעקבות קבלת המכתב נ/6 בשנת 2016. שיטת העבודה המסוכנת, שהובילה בסופו של דבר לתאונה, הוגדרה על ידי עובדי הנמל והמנהלים כ"שיטה הנוהגת והמקובלת" מזה שנים.

נדמה שרק מותו הטראגי של המנוח, כפה על משרד העבודה להוציא צווי בטיחות מחמירים האוסרים העבודה מתחת למעטר ובאמצעות מלגזות, ורק בעקבות האמור נאלצה הנהלת הנמל לעדכן רשמית נהליה (מוצג נ/9) ולענן האיסורים הללו בכתב. נתונים אלו מחזקים משמעותית הטענה באשר לקיום "כשל מערכתי" מובנה וידוע בנמל, אשר ההנהלה בחרה לעצום את עיניה בפניו במשך שנים, ככל הנראה וזו הנחה בלבד, משיקולים מסחריים.

26. מה נפקות הכשל המערכתי הנטען - האם מדובר באכיפה בררנית

המאשימה ביקשה להדוף טענה האכיפה הבררנית, בין הנאשמים לבין גורמי ניהול שמעליהם, והציגה קו טיעון משפטי המבוסס על שתי קביעות מרכזיות:



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

א. הבחנה משפטית והתפקודית בין מנהל העבודה (נאשם 2) למנהל הרציף (יצחק לוי).
לדידה אי-העמדת מנהל הרציף לדין, מובנת דרך ניתוח היררכיית התפקידים בנמל
(על בסיס הגדרות התפקיד נ/14 ו-נ/17).
לשיטת המאשימה, קיים שוני תהומי במידת הקרבה הפיזית והפיקוחית של כל אחד
מהם לזירת העבודה בספנה.

המאשימה הסבירה, כי מנהל הרציף חולש על פני "מעגל אחריות מרוחק יותר",
הדורש ממנו לנהל במקביל מספר רב של משימות תפעוליות מורכבות ברציף כולו
(ניהול משאיות, תיאום מול אוניות מרובות ושטחי אחסון), ולכן רמת הפיקוח
המצופה ממנו בתוך בטן האונייה עצמה עקיפה בלבד. לדידה של המאשימה, גם אם
התרשל מנהל הרציף, הרי שרשלנותו קטנה יותר משל הנאשמים. ובר, שעמדה זו,
משליכה (או מרחיקה) ישירות גם על מנהלים במעגל הרחוק יותר ממנהל הרציף.

ב. המאשימה הדפה הטענה, כי מודעות ההנהלה למכתב נ/6 מעניקה "היתר"
להתרשלות. באשר לטענה, כי הנהלת הנמל התרשלה בכך שהתעלמה מנ/6 והמשיכה
לאפשר פריקת האוניות הסיניות חרף הסיכון הקיים בהן, בחרה המאשימה לפסוע
בנתיב המכיל עמדה עקרונית לפיה כשל מערכתי, או מודעות ההנהלה, אינם פוטרים
העובד בשטח מאחריותו הפלילית האישית לשמירה על חיי אדם.
המאשימה הבהירה, כי גם אם תנאי העבודה באוניות אלו קשים ומורכבים, הדבר
אינו מקנה לנאשמים "רשות" לקצר תהליכים או להפר נהלי בטיחות מפורשים.
בסוגיה זו, עמדת בית המשפט זהה לעמדת המאשימה.
לכאורה, עמדו בפני הנאשם 1, כמו סוורים או אתתים אחרים באותו מצב, לבטח
אחרי כתיבת נ/6, אמצעים חלופיים, כמו הכרזה על סכסוך עבודה או פנייה לערכאות
לקבלת סעד.

גם אם מצא הנאשם 1, כמו אולי עובדים אחרים בנמל אשדוד, להרכין ראש בפני
הנחייה זו, או העדר הנחייה אחרת מתאימה, לא יוכל בית המשפט להסכים עם
תפיסת עולם לפיה די בצעדים שננקטו כאמור, כדי להסיר אחריות אישית של כל
אחד מעובדי הנמל, לבטח אלו שיש בתפקידם מימד של אחריות מיידית על חיי
אחרים.

בסיכומיה, ביקשה המאשימה להשוות הפרת הנהלים בנמל (ולצורך העניין על ידי
הנאשמים), לנהגים המפרים חוקי התעבורה באופן קבוע, וקובעת כי השתרשות נוהג
מסוכן אינה מכשירה אותו מבחינה משפטית.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

לדידה של המאשימה, האסון לא נגרם בשל "כוח עליון" או בגלל המבנה הערטילאי של האונייה בלבד, אלא כתוצאה ישירה של שורת החלטות רשלניות והפרות נהלים חמורות שביצעו הנאשמים עצמם באותו בוקר (עבודה שלא בשיטת השכבות, קריעת רצועות הפלדה בכוח זרועות המלגזה, ואי-הנחת קלינים) הפרות שהיה בכוחם של הנאשמים למנוע לו פעלו בהתאם לחובת הזהירות המוטלת עליהם.

יובהר, שבית המשפט לא נחשף לעמדת גורמי הניהול הבכיר של הנמל, והסבר שלהם למחדל או מעשה בעקבות הגעת נ/6 אליהם, ככל שהגיע. בית המשפט מצוי בעלטה בכל הקשור בכך. והדבר, במידה רבה, מצוי לפתח הנאשמים, שיכולים היו לזמן עדים אלו כדי להוכיח טענותם.

אכיפה בררנית אינה נקבעת מעצם העובדה שמנהלים או גורמים בכירים לא הועמדו לדין. יש לבחון קבוצת השוויון, מידת הדמיון העובדתי, החלק והמודעות כל מעורב, התשתית הראייתית בעניינו, הטעמים לאי העמדתו לדין. כאמור, אין בידי בית המשפט לקבוע מסמרות בנושא.

נושא האכיפה הבררנית, נדון בפסיקה בעבר. בית המשפט העליון, בע"פ 7659/15 רוני זירר **הרוש נ' מדינת ישראל** (20.4.2016), נאמרו הדברים הבאים:

"החלטת רשויות התביעה להעמיד לדין פלוני ולהימנע מהגשת כתב אישום נגד אלמוני, החשוד במעורבות באותה פרשה, אינה מלמדת, בהכרח, על קיומה של אכיפה בררנית. על הטוען לכך להראות כי ההבחנה בין החשודים המעורבים באותו אירוע מבוססת על שיקולים זרים, גישה שרירותית, מטרה פסולה, וכיוצא באלה דברים (ע"פ 2681/15 בן שטרית נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (14.2.2016) (להלן: עניין בן שטרית); ע"פ 8568/14 אבו גאבר נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (19.5.2015); ע"פ 8204/14 זלום נ' מדינת ישראל [פורסם במאגרים] (15.4.2015)). ודוק: הטוען לאכיפה בררנית אינו חייב להצביע על מניע פסול, העומד ביסוד החלטתה של הרשות בנושא ההעמדה לדין, וגם אם הרשות התנהלה בתום לב, עשויה התנהלות מעין זו להיות נגועה באפליה פסולה."

עם זאת, הבהיר בית המשפט העליון שפרשות נבדלות זו מזו במאפייניהן ובנסיבותיהן, והדין וההלכה הפסוקה מתירים לרשויות מרחב תמרון נכבד בהיבטים הנוגעים לאכיפה הפלילית, בכפוף לכך שהתובע קיבל החלטתו תוך שקילת השיקולים הרלוונטיים ושיקולים אלה בלבד, ושפעל בתום לב, בהגנות, ללא הפליה.

התביעה יכולה להביא בגדר שיקוליה שיקולים שונים הנוגעים לאינטרס הציבור; לשאוף למקד אכיפתה במקרים חמורים; ושיקולים נוספים כיוצא באלה.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

סדרי עדיפויות באכיפה הם שיקול לגיטימי. על כן, אכיפה בררנית אינה היפוך של אכיפה מלאה.

למעשה, בשל מחסור אינהרנטי במשאבים אנושיים וחומריים, אכיפה מלאה אינה מעשית ואינה אפשרית. הבעיה באכיפה הבררנית אינה טמונה אפוא בהיותה חלקית, אלא בפגמים הקשורים בהפעלת שיקול הדעת של רשויות האכיפה". לעניין זה ראה האמור בע"פ 6328/12 מדינת ישראל נ' פרץ [פורסם במאגרים] (10.9.13).

כאמור, בית המשפט לא יודע מה היו שיקולי המאשימה בבחירת הנאשמים כאלו שנגדם יוגש כתב האישום בלבד. ומתוך שכך, לא יוכל בית המשפט לקבוע מסמרות בנושא. ויובהר, שגם במקרה זה, על הטוען טענות השייכות למשפחת הטענות המקדמיות, לבטח טענות של הגנה מן הצדק, עליו נטל הראיה. סיכומם של דברים, בהעדר תשתית ראייתית מספקת (משני הצדדים), לא יוכל בית המשפט לקבוע קיומה של אכיפה בררנית במובנה המשפטי המלא.

27. סיכום והכרעה

בית המשפט ערך הבחנה בין הנאשמים. בעוד שהנאשם 2 זוכה מחמת הספק, יש לקבוע שהמאשימה הוכיחה מעבר לכל ספק סביר, רשלנות הנאשם 1, וכמפורט מעלה.

בית המשפט קובע, כי הנאשם 1 סטה מסטנדרט הזהירות של "אתת מן היישוב", ונטל על עצמו במודע סיכונים אסורים שגרמו במישרין למות המנוח - דוד טטראשוילי ז"ל. הנאשם 1 חשב "שני כובעים" בו-זמנית. הנתון המרכזי והמשמעותי ביותר לחובת הנאשם 1, נעוץ בהחלטתו העצמאית לנהוג במלגזה (מבלי שהוסמך לכך מטעם הנמל) ובמקביל לשמש כאחת המופקד על בטיחות הסוורים.

הדבר הוביל לפגיעה בקשב הפיקוחי בשלב הקריטי. על אף שבית המשפט קיבל הטענה שהנאשם 1 לא נהג פיזית במלגזה בשנייה המדויקת שבה התגלגל הגליל (אלא עלה עליה מיד לאחר מכן לצורך פעולת החילוץ המבוהלת), עצם עיסוקו הכפול מנע ממנו היכולת לפקח באופן אפקטיבי על הזירה. מדובר היה בקיצור תהליכים רשלני.

לו הותיר הנהיגה למלגזן המוסמך (זמיר פייטן) שהמתין בחוץ, הקשב ודריכות הנאשם 1 היו נתונים במלואם לסוורים בשטח בזמן "החלון הסטטי" הקריטי ביותר - עת ביצע המנוף הרמת המטען החוצה.

מתוקף תפקידו כאחת, היה הנאשם 1 "העיניים של המנופאי" והגורם האחראי לוודא, כי כלל אנשי הצוות תופסים מחסה מוחלט ומוגן בהרמת המטען.





בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

בשל עיסוק הנאשם 1 בנהיגה במלגזה וב-"ייעול העבודה", יצא המנוח ממקום המסתור אל תחום הסכנה בטרם חלף הסיכון, מבלי שהנאשם 1 הבחין בכך או הזהירו. מחדל פיקוחי זה הוא ה-"גורם בלעדיו אין" (קשר סיבתי עובדתי) להתממשות הסיכון ולתוצאה הקטלנית.

הנאשם 1 הודה, בבית המשפט ובחקירותיו, כי בניגוד חמור לנהלי הבטיחות המחייבים פריקה של "שכבה אחר שכבה", ביצע "חפירה" במרכז המחסן. הגם שבית המשפט קבע שעבודה זו, אינה בהכרח מסוכנת יותר מהשיטה של "שכבה אחר שכבה", הרי שבפועל נוצר מדרון תלול ומבנה "פירמידה" מסוכן של גלילי מתכת כבדים (במשקל של כ-9 עד 12 טון כל אחד). מדרון זה מהווה מדרון מסוכן בכל מצב, ולא משנה שיטת העבודה.

בית המשפט קובע, כי מתקיים קשר סיבתי משפטי מובהק. החובה לנהוג בזהירות וקפידה יתרה חלה על מי שנוטל על עצמו עיסוק מורכב ומסוכן כפריקת גלילים רבי משקל בספנה. כפי שנרשם לעיל, ניסיון החיים, ההיגיון והפיזיקה מלמדים, כי מוות כתוצאה מהתגלגלות גליל פלדה השוקל טונות בתוך ספנה משופעת אינו אמור להיות אירוע נדיר או מפתיע.

את סביר, לבטח בנסיבות אלו, יכול היה, וצריך היה, לצפות כי פריקת גלילים במדרון תלול, תוך הפקרת השמירה על העובדים בשטח בשל הסחת דעת עצמית, עלולה להוביל להתגלגלות קטלנית של המטען ולפגיעה בחיי אדם.

בית המשפט דוחה ניסיונות ההצדקה של הנאשם 1 לפיהם "כך עובדים בנמל" או כי "האשמה רובצת על מבנה האוניה הסינית". קיום כשל מערכתי רוחבי בנמל, או אילוצים פיזיים אינם מקנים לעובד "שטר מחילה" או היתר להפר ברגל גסה נהלי בטיחות קונקרטיים. משבחר הנאשם 1 לנטוש, הלכה למעשה, או לפחות לא העניק מלוא הקשב הנדרש, ולא מילא תפקידו בעמדת הפיקוח לטובת נהיגת מלגזה אסורה, ובנה מדרון מסוכן, יצר במו ידיו הסיכון הישיר שהוביל לתוצאה הטראגית.

סוף דבר, ולאחר שהוכחה אשמת הנאשם 1 מעבר לכל ספק סביר, אני מרשיעו בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום, היא עבירה של גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעיף 304 בחוק. מנגד, וכאמור לעיל, מזכה בית המשפט הנאשם 2, בשל קיום ספק סביר.



בית משפט השלום בבאר שבע

ת"פ 6115-06-23 מדינת ישראל נ' אללוף ואח'

ביחס לנאשם 2, זכות ערעור כדין.

אמיר דורון, שופט

