



ע"פ 4260/09/15 - מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה נגד חברת נמל חיפה בע"מ

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

10 ינואר 2016

עפ"ג 4260-09-15 מדינת ישראל נ' חברת נמל חיפה בע"מ

בפני הרכב כב' השופטים:

רון שפירא, סגן נשיא [אב"ד]

בטינה טאובר

תמר נאות-פרי

המערערת

מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה

ע"י עו"ד אורן כץ ועו"ד אורטל בוסידן

נגד

המשיבה

חברת נמל חיפה בע"מ

ע"י עו"ד אריה נייגר ועו"ד שלו ברנץ

פסק דין

השופטת ת' נאות-פרי:

ערעור על פסק דינו של ביהמ"ש השלום בחיפה (כב' השופט ד"ר זאיד פלאח) בת"פ 23689-02-12, אשר ניתן ביום 20.7.15, בו נקבע שאין להרשיע את המשיבה, חברת נמל חיפה בע"מ (להלן: "**נמל חיפה**"), כמו גם את שאר הנאשמים בבית המשפט קמא, בעבירות שיוחסו להם, למרות הקביעה כי העבירות בוצעו.

הערעור שבפנינו מתייחס אך לאי-הרשעת נמל חיפה.

רקע כללי -

1. כנגד נמל חיפה וארבעה ממנהליה הבכירים, הוגש כתב אישום בנוגע לאירוע שהתרחש ביום 10.8.2010. במועד זה, נצפתה בנמל חיפה פעולת פריקה של אנייה אשר הכילה חומר בתפזורת, באמצעות מנוף. במהלך הפריקה, הוטל לים חלק מהמטען שהיה על האנייה. המטען, הכיל חנקות, זרחן ופחמימות בריכוז גבוה, הגורמים לעלייה משמעותית בריכוזי המיקרו-אצות המפרישות רעלנים בתוך המים (להלן: "**האירוע**").

עקב כך, הוגש כתב אישום כנגד נמל חיפה וארבעת הנאשמים הנוספים ובו יוחסה להם עבירת זיהום ים, מכוח סעיפים 2, 6(א)(1), 6(ה) ו-6א' לחוק מניעת זיהום הים ממקורות יבשתיים, התשמ"ח-1988 (להלן: "**חוק מניעת זיהום ים**") ועבירת השלכת פסולת לרשות הרבים, מכוח סעיפים 2, 13(ב) ו-15 לחוק שמירת הניקיון, התשמ"ד-1984 (להלן: "**חוק שמירת הניקיון**").

הנאשמים הנוספים היו מנכ"ל נמל חיפה, סמנכ"ל התפעול, ראש מחלקת המכולות ויו"ר ועדת הבטיחות, וראש ענף התפעול וממלא המקום של מחלקת התפעול.

2. לאחר תחילת ההליכים הגיעו הצדדים להסדר טיעון לפיו הודו נמל חיפה והנאשמים 2, 3 ו-5 בעבירות המיוחסות

עמוד 1



להם (וזאת לאחר שההליכים לגבי הנאשם מס' 4 עוכבו).

3. ביום 13.1.2013 קבע כב' בית המשפט קמא כי הנאשמים כולם ביצעו את העבירות המיוחסות להם, אך טרם מתן גזר הדין וטרם בחינת השאלה אם מן הראוי להורות על הרשעתם או להימנע מכך, הורה כב' השופט קמא על הכנת תסקירים של שירות המבחן, לגבי כל הנאשמים (למעט הנאשם 4). תסקירים לגבי הנאשמים 2, 3 ו-5 הוכנו וכללו המלצה להימנע מהרשעה והמלצה להטלת צווי של"צ. הכנת התסקיר לגבי נמל חיפה התעכבה למשך יותר משנתיים, עקב ההמתנה למתן פסקי הדין בבית המשפט העליון ברע"פ 8487/11 **חברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ נ' מדינת ישראל** (אשר ניתן ביום 23.10.2012, להלן: "**רע"פ נמלי ישראל**"), ולאחריו בדנ"פ 8062/12 **מדינת ישראל נ' חברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ** (שניתן ביום 2.4.2015, להלן: "**דנ"פ נמלי ישראל**"), והדין נדחה מעת לעת בהתאם. לאחר מתן פסק הדין בדנ"פ נמל חיפה, בו נקבע, בין היתר, שניתן לבחון אי-הרשעה של תאגיד גם ללא הכנת תסקיר של שירות המבחן, נקבע מועד לטיעונים בסוגית ההרשעה למול אי-ההרשעה ולטיעונים לעונש.

4. לאחר שמיעת הטיעונים ביום 1.7.2015, קיים כב' השופט קמא אף ביקור בנמל חיפה בנוכחות הצדדים (ביום 15.7.15), נשמעו טיעונים משלימים לאחר הביקור, ולאחר מכן ניתן פסק הדין נשוא הערעור.

5. כב' השופט קמא קבע, בתמצית, כי מתחם העונש ההולם בנסיבות הוא קנסות וחתימה על התחייבויות כספיות להימנע מעבירות דומות, כאשר גובה הקנס לגבי נמל חיפה נע בין 30,000 ₪ עד 60,000 ₪ וגובה הקנס לגבי שאר הנאשמים צריך לנוע בין 5,000 ₪ ועד 20,000 ₪.

עוד קבע כב' השופט קמא כי לאור ההלכות הפסוקות, לאחר שקילת טיעוני הצדדים ונוכח האמור בתסקירי שירות המבחן, לרבות חלופי הזמן ממועד האירוע ועד מועד מתן פסק הדין - יש מקום לוותר על ההרשעה לגבי כל הנאשמים.

באשר לנאשמים 2, 3 ו-5 - פורטו הנתונים האישיים, כמו גם שיקולי השיקום כפי שהתבררו, ואין צורך לפרט בשלב הזה את מכלול הקביעות. בית המשפט מצא לנכון שלא להרשיעם אלא לחייב כל אחד מהם בפיצוי לטובת הקרן לשמירת הניקיון, לחתום על התחייבות כספית להימנע מביצוע עבירות דומות וניתן לגבי כל אחד צו של"צ בהיקף התואם את המלצת שירות המבחן.

באשר לנמל חיפה - קיבל כבוד השופט קמא את טיעוניה לגבי הצורך להימנע מהרשעתה, בין היתר, תוך הפניה למסמך אשר הוצג כראיה בתיק קמא, המכונה "מדד ההשפעה הסביבתי לשנת 2014" שמפרסם המשרד להגנת הסביבה (להלן: "**מדד ההשפעה**"), ובו מדורגות חברות בהתאם לקריטריונים הקשורים לדיני איכות הסביבה. כבוד השופט קמא קבע לגבי נמל חיפה כי מן הראוי שלא להרשיעה, שכן הרשעתה "עלולה להשחיר את פניה בפני משקיעים נוכחיים ועתידיים וכי הדבר עלול להביא לה לנזקים כלכליים ותדמיתיים מהם ניתן להימנע באם נאשמת זו לא תורשע אך תשלם פיצוי גבוה תוך חיובה בחתימה על התחייבות כספית גבוהה להימנע מביצוע עבירות דומות בעתיד" (עמ' 9, שורות 25 עד 28). עוד נקבע כי סוג העבירות המיוחסות לנאשמים ונסיבות ביצוען מאפשרים ויתור על ההרשעה, שכן העבירות אינן נמנות על הרף הגבוה של העבירות הסביבתיות וכי כחלק מהנסיבות יש אף לקחת בחשבון את המאמצים שהשקיעו כל הנאשמים לשם הימנעות מהישנות העבירות, כמו גם את הזמן הרב שחלף מאז ביצוע העבירות ועד היום (עמ' 9, שורות 7 עד 12). כב' השופט קמא הוסיף כי נמל חיפה, במובחן מהנאשמים הנוספים, אינה יכולה לבצע של"צ, ולכן האיזון הראוי יתבצע בכך שיוטלו עליה סכומי פיצוי והתחייבות בסכומים גבוהים יותר מאשר אלו שהוטלו על שאר הנאשמים. בהתאם, נפסק כי נמל חיפה תשלם פיצוי בסך 50,000 ₪ לטובת הקרן לשמירת הניקיון (בחמישה תשלומים חודשיים) ותחתום על התחייבות כספית בסך 100,000 ₪ להימנע מביצוע עבירות למשך 3 שנים.

עיקר טענות הצדדים בערעור -



6. המדינה, המערערת, סבורה כי מן הראוי היה להרשיע את נמל חיפה בעבירות נשוא כתב האישום. לשיטת המערערת, בית המשפט קמא יישם באופן שגוי את ההלכה שנקבעה בע"פ 2083/96 **תמר כתב נ' מדינת ישראל** (21.8.1997), להלן: "**הלכת כתב**", שכן יישום הולם של הלכת כתב בהתייחס לעבירות הסביבתיות שבוצעו, ובהינתן שלא הוכחה פגיעה חמורה בשיקום של נמל חיפה, חייב היה להביא למסקנה כי יש להרשיע את נמל חיפה.

באשר לפגיעה האפשרית הנטענת בנמל חיפה, לו תורשע, עמדת המערערת היא כי אין בסיס לטעון הסומך על דירוג נמל חיפה במדד ההשפעה. ראשית, נוכח העובדה כי נמל חיפה כלל אינה נכללת ואינה מדורגת במדד זה. שנית, לשיטת המערערת, אף אם היתה נמל חיפה נכללת במדד, אין תוחלת לטענת הפגיעה מצד נמל חיפה, שהרי מטרת מדד ההשפעה היא לשקף את התנהלותן של החברות הנכללות בו בנושאי סביבה, ומכאן שקבלת הטענה כי פרסום דבר הרשעה בעבירה סביבתית יפגע בדירוגה של חברה ועל כן יש להימנע ממנו, חותר תחת הרציונל שבבסיס קביעת המדד ופרסומו מלכתחילה. בהתייחס לטענה לפגיעה בנמל חיפה בשל היתכנות עתידית שההרשעה תביא לירידה באטרקטיביות של נמל חיפה בפני משקיעים פוטנציאליים - טוענת המערערת כי לא הוצגה אינדיקציה לנזק בפועל ורק נטען לקיומה של הסתברות עתידית "לא ברורה" לכך שאולי מאן דהוא יבקש להשקיע כספים בעתיד בנמל חיפה.

לעניין חומרת העבירות - לשיטת המערערת שגה בית המשפט קמא בקובעו כי המדובר בפגיעה בערכים המוגנים ברמה בינונית, שכן המדובר בעבירות חמורות מבחינת רמת פגיעתן באינטרס הציבורי. עוד מצביעה המערערת על כך שההתנהלות שהביאה לכך שהעבירה בוצעה, לא היתה מיטבית, וכי ניתן היה בקלות, באמצעות קביעת נוהלים מסודרים וברורים, למנוע את התרחשות העבירה.

עוד נטען כי מתחם הענישה שקבע בית המשפט קמא אינו הולם את העבירות שבוצעו, נוכח מדיניות הענישה הנוהגת, וכי המתחם הראוי עומד על קנס בשיעור של 150,000 ₪ עד 250,000 ₪, וכן התחייבות להימנע מביצוע העבירה בעתיד בשיעור גבוה משנקבע.

המערערת מוסיפה עוד כי ההחלטה להימנע מהגשת ערעור באשר לאי-הרשעת הנאשמים 2, 3 ו-5 נובעת מכך שלגביהם ניתן צו לשל"צ ולאור הנסיבות האישיות לגבי כל אחד ואחד מהם, אך כי אין ללמוד מאי הגשת ערעור לגבי אי-הרשעתם על כך שהמדינה מסכימה לאי-ההרשעה, אלא רק על כך שבבסיס ההחלטה בשאלת הגשת הערעור קיימים שיקולים רחבים יותר.

7. נמל חיפה, המשיבה, גורסת כי אין כל מקום להתערב בקביעת בית המשפט קמא לעניין אי הרשעתה, וכי למעשה, אין תכלית ראויה להרשעה בנסיבות. נטען, כי עסקין בחברה ממשלתית, שהיא בבחינת יד מידה של המדינה, בעבירות שנעברו בנסיבות שאינן חמורות, וכי אין המדובר בהשלכת פסולת שיטתית. לטענת נמל חיפה, הרשעה גוררת מטבעה את סימונו של המורשע במעין "אות קין" בעיני הציבור, בהיותו "חוטא" וגורמת להזהרת הציבור מפני המורשע. לשיטתה, ישנן נסיבות שבהן לא ראוי להטיל בגורם את הדופי החברתי האמור, ונדרשת "דרגת ביניים" בין המצבים הדיכוטומיים של הרשעה מול זיכוי, כפי שנעשה במקרה הנוכחי.

לעניין הפגיעה בשיקום, נטען כי השיקום במקרה של תאגיד אינו תלוי בשאלה אם הורשע אם לאו, שכן תאגיד מסוגל מיוזמתו להחיל על עצמו תהליכים של שיקום, שמטרתם להפסיק את הפגיעה בסביבה. בהקשר זה, נטען כי נמל חיפה עברה מהפכה בתקופה שלאחר האירוע נשוא ההליך הפלילי ויושמו שינויים ותוכניות שמטרתם למנוע הישנות מקרים דומים בעתיד.

לשיטת נמל חיפה, הדמיון בין השיקולים לאי הרשעת הפרט ובין השיקולים לאי הרשעת תאגיד הוא בשאלת מידת הפגיעה בסיכוי לשיקום, אם כי הבחינה נעשית באמצעות קריטריונים שונים. בהתייחס לפגיעה בנמל חיפה, נטען כי הרשעה של חברה ציבורית בעבירה סביבתית היא איתות למשקיע פוטנציאלי לגבי סיכונים שכרוכים בהשקעה - ומכאן



שהרשעה כזו פוגעת בערכה של החברה. נמל חיפה מודה כי הטענה דרושה הוכחה, אך לשיטתה, יש במדד כדי להוות ראייה לעצם קיומה של פגיעה בערך של חברה בנסיבות של הרשעה בעבירות כגון אלו הנדונות. המדובר בפרסום רשמי של המשרד להגנת הסביבה, והמשקל שניתן במדד להרשעה מהווה אינדיקציה לקיומה של פגיעה בשל הרשעה. לכן, הגם שנמל חיפה אינה חברה ציבורית כיום ואינה נכללת במדד כיום, הנזק העתידי הצפוי לה בשל ההרשעה - בבחינת "הערת אזהרה" למשקיע - משמעו פגיעה בערכה כחברה, ובשל פגיעה זו מן הראוי להותיר על כנו את גזר הדין קמא אשר הורה על אי הרשעה, ובמיוחד שעה שהושת חיוב משמעותי בפיצוי ובהתחייבות.

דין והכרעה -

8. אציע לחברי לקבל את הערעור.

9. מקדמית, כבסיס להמשך הדיון יובהר, כי אין מחלוקת בין הצדדים לגבי כך שניתן להימנע מהרשעת תאגיד על פי הוראות דיני העונשין, וכי אין הכרח לקבל תסקיר משירות המבחן עובר למתן החלטה לגבי אי-הרשעת תאגיד, כפי שנפסק בדנ"פ נמלי ישראל. עוד אין מחלוקת, כי השיקולים בכל הנוגע לאפשרות להימנע מהרשעה לגבי תאגיד, אינם בהכרח זהים לשיקולים הרלבנטיים עת עסקין בנאשמים "בשר ודם" וההלכות בהקשר זה לגבי נאשמים "רגילים", כגון הלכת כתב, לא תמיד ניתנות ליישום דווקא בהתייחס לתאגידים. אלא שעל רקע הנחות יסוד מוסכמות אלו, הצדדים חלוקים באשר לתוצאה הראויה במקרה הנוכחי, ועל רקע האמור, אנמק את עמדתי לפיה בנסיבות דכאן, לא היה מקום להימנע מהרשעה.

10. ראשית, יש לזכור כי הימנעות מהרשעה לגבי חברה אפשרית רק במקרים **חריגים שבחריגים**, וכפי שנפסק ברע"פ 1840/12 **עוזר נ' מדינת ישראל** (30.4.2013), להלן: "**פרשת עוזר**", לאמור:

"סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], תשמ"ב-1982 קובע כי בתום בירור האשמה על בית המשפט להחליט אם לזכות את הנאשם "או אם מצא אותו אשם על הרשעתו". זהו מודל בינארי. באין אשמה זיכוי - בהתקיים אשמה הרשעה. ואולם, הפרקטיקה והדין קבעו מסלול ביניים של אשם בלא הרשעה. כך כלפי נאשם בשר ודם (ראו גם סעיף 72 לחוק העונשין, התשל"ז-1977).

מה דינו של גוף מאוגד? בית משפט זה פסק כי ניתן להחיל את הוראות הדין העוסקות באי הרשעה על תאגיד שנמצא אחראי בפלילים (רע"פ 8487/11 חברת נמלי ישראל- פיתוח ונכסים בע"מ נ' מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה [פורסם בנבו] (23.10.2012), להלן: עניין חברת נמלי ישראל). **נקבע כי הדבר יתבצע במקרים חריגים בלבד.**

בעניין חברת נמלי ישראל הושם דגש על המשותף בשיקולים הרלוונטיים לקביעת התוצאה של אי הרשעה - יהא זה יחיד ויהא זה תאגיד. כפי שהוסבר בעניין חברת נמלי ישראל (ראו פס' כ לפסק דינו של השופט רובינשטיין) קיימים מספר שיקולים שפותחו בפסיקה ביחס למקרים בהם ראוי להימנע מהרשעה. נפסק שניתן להגיע לתוצאה של "אי הרשעת" נאשם שהאישומים המיוחסים לו הוכחו כדין "**רק בנסיבות יוצאות דופן בהן אין יחס סביר בין הנזק הצפוי מן ההרשעה בדין לחומרתה של העבירה**" (ר"ע 432/85 גנדעון רומנו נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (21.8.1985) - הנשיא מ' שמגר). כמן כן בעניין כתב (ע"פ 2083/96 כתב נ' מדינת ישראל, פ"ד נב(3) 337) נקבע כי הימנעות מהרשעה אפשרית כאשר מתקיימים שני תנאים מצטברים: האחד - ההרשעה תפגע פגיעה חמורה בשיקום הנאשם, והשני - סוג העבירה מאפשר לוותר בנסיבות המקרה על ההרשעה, מבלי לפגוע באופן מהותי בשיקולי ענישה אחרים (שם, בעמ' 342; פס' כ' לפסק דינו של השופט רובינשטיין בעניין חברת נמלי ישראל).

(ההדגשות אינן במקור).



וראו כי כל הטענות שהועלו על ידי נמל חיפה באשר להצדקת אי-הרשעתה, בהיותה אישיות משפטית שאינה "אדם", בהיותה תלויה בפועל בהתנהלות של האורגנים שלה וכו', הועלו בכל המקרים בהם התבקשה אי הרשעת תאגיד - ולמרות כל אותם טיעונים, ההלכה המנחה הינה עדיין שאי-הרשעת תאגיד תהא רק במקרים "חריגים שבחריגים" וכי יש להוכיח כמה תנאים מצטברים על מנת שתתאפשר אי ההרשעה.

11. שנית, לא מצאתי כי הונחה בפני כב' השופט קמא תשתית מספיקה ממנה עולה המסקנה לפיה יגרם נזק לנמל חיפה לו תורשע בדין, ובוודאי שלא נזק משמעותי עד כדי כך שמוצדקת אי-ההרשעה.

הטענה הראשונה שהעלתה נמל חיפה לגבי נזק שכזה, היתה כי חל עליה, או שמא צפוי לחול עליה בעתיד לבוא, אותו מדד ההשפעה, שתואר מעלה. על פי מסמך זה, כל חברה מקבלת "ציון" שמתייחס לכמה רכיבים שעניינם השפעה על הסביבה, רגישות סביבתית, סיכון סביבתי, פעילות לשימור הסביבה וכו"ב נתונים, ולאחר שקלול כל הנתונים הרלבנטיים, מקבלת כל חברה "דירוג". לשיטת נמל חיפה, ככל שתורשע, תקבל דירוג נמוך מאשר הדירוג אשר מן הראוי ליתן לה, והדבר עשוי להשליך על האפשרות למצוא משקיעים נוכחיים או עתידיים.

אלא שהוכח שנמל חיפה איננה כפופה למדד ההשפעה, איננה כלולה ברשימת החברות שלגביהן מיושם המדד, ולמעשה היא מסכימה כי הוא אינו חל עליה כלל וכלל, משמע - שהמסמך אינו רלבנטי מבחינת נמל חיפה. ההתייחסות של נמל חיפה לאפשרות העתידית כי מדד מעין זה או דומה יחול עליה וישפיע עליה, הינה ספקולטיבית, וראו כי על פי מדד ההשפעה עצמו, יש חשיבות למועד ביצוע העבירה, כך שאם יחול בשנים לבוא מסמך דומה על נמל חיפה, לא ברור מה תהא ההשלכה של הרשעה לגבי עבירה משנת 2010.

לכן, הטענה לגבי כך שעיקר הנזק נעוץ בדירוג נמוך על פי מדד ההשפעה - דינה להידחות.

12. מעבר לכך, ככל שהטענה של נמל חיפה הינה שדירוג "בעייתי" על פי מדד ההשפעה עלול להרתיע משקיעים פוטנציאליים, אזי שלא הוצגו כל נתונים באשר לאפשרות המוחשית והקונקרטית לגבי השקעות שצפויות להתבצע ולגבי כך שאותם משקיעים פוטנציאליים אכן יושפעו מהדירוג על פי מדד ההשפעה או שיושפעו מההרשעה. בהקשר זה הועלתה טענה בעלמא, ומן הראוי היה לתמוך אותה בנתונים מבוססים מעבר לטענה הכללית לגבי "הפרטת המשק".

13. לא זאת אף זאת. לשיטתי, אף אם ההרשעה תגרום לדירוג נמוך יותר בהתאם למדד ההשפעה (הנוכחי או דומה לו) - אזי שתוצאה מחויבת המציאות. אני מקבלת בהקשר זה את טיעוני המערערת לפיה זוהי בדיוק תכליתו של אותו המדד, ולא יעלה על הדעת לטעון שיש מקום להימנע מההרשעה בעבירה שעניינה איכות הסביבה על מנת שלא לפגוע בדירוג החברה בהתאם למדד שנועד לבחון את סוגית איכות הסביבה. ברי, כי ככל שהמדד נקבע על מנת לאפשר נגישות למידע בנוגע לסיכונים סביבתיים שכרוכים בפעילותה של חברה זו או אחרת (ועל מנת לעודד בדרך זו את הגברת המודעות לחובות מכוח חקיקת איכות הסביבה), אזי שיש לשיטתי כשל לוגי בבקשה שלא להרשיע חברה אשר עברה על הוראות שני חוקים "סביבתיים", על מנת שלא יפגע דירוגה במדד שנועד לבחון בדיוק את אותה סוגיה.

14. שלישית, ככל וכוונת נמל חיפה היא לכך כי יגרמו לה נזקים כלכליים אחרים, אשר אינם קשורים במדד ההשפעה, וזאת בשל "אות הקין" החברתי שיוטבע עליה לו תורשע - הרי שנזקים מעין אלו לא הוכחו, ולמעשה, אף לא הועלו טענות ברורות לגבי נזקים אפשריים שכאלו. אינני סבורה, כדעת בא כוחה של נמל חיפה, שעצם ההרשעה כמוה בהכרח אזהרה לציבור להרחיק עצמו מהגורם המורשע, ואף בא כוחה של נמל חיפה מסכים כי אניות ימשיכו לפקוד את נמל חיפה בין אם תורשע ובין אם לאו, ובמובן הזה - לא ניתן לומר שהוכח נזק זה או אחר שעלול להיגרם בשל ההרשעה עצמה.

בהקשר זה אפנה לכך שבפרשת נמלי ישראל, במסגרת הדיון ברע"פ, התייחס כב' השופט רובינשטיין (פסקה מ"א) לכך ששם הוכח שהעבירה בוצעה "בידי קבלן משנה של קבלן ראשי של המבקשת" (ובמקרה הנוכחי



אין טענה לגבי "ריחוק אחריות" שכזה), ועוד הוכח כי שם היה בסיס אמיתי לחשש מפגיעה בהשתתפותה של נמלי ישראל במכרזים בינלאומיים, היות והודגם נזק אפשרי שכזה לאחר הפנייה למסמכי מכרז בהודו בו רצתה נמלי ישראל להשתתף ואשר כלל תנאי לפיו יש להציג אישור לפיו בשלוש השנים האחרונות לא היה עונש שיפוטי שחל על המשתתפת במכרז (וראו את ההפניות למסמכים קונקרטיים שהוצגו כראיות בעניין דשם). לעומת זאת, במקרה דכאן, לא היו לנגד עיני בית המשפט הנכבד קמא אלא טענות כלליות ערטילאיות שהושמעו על ידי באי כוחה של נמל חיפה לגבי "אות הקין", לגבי הפגיעה בנמל חיפה או בציבור משקיעים "נעלם", או בציבור הישראלי בכלל - ללא כל ביסוס.

בדומה אפנה שוב לפרשת עוזר, שם העבירות שיוחסו לחברה היו עבירות מס בנוגע לחשבוניות פיקטיביות, ובית המשפט קבע כי יש מקום להרשיע את החברה, תוך שהוא מתייחס לטענה שהעלתה החברה שם, לגבי פגיעה אפשרית לו תורשע בשל קושי להשתתף במכרז, ובדחותו את הטענה קבע כך:

"החברה טוענת כי ההרשעה תיפגע ביכולתה להשתתף במכרזים. אכן ההרשעה עשויה להקשות על המורשע. ברם לא זה המבחן. אף בהנחה שנזק כזה ייגרם לחברה - וכבר העיר בית המשפט המחוזי כי העניין לא הוכח כנדרש - עדיין הנזק חייב להיות בעוצמה כזו שתצדיק את התוצאה של אי הרשעת החברה חרף חומרת העבירות שבוצעו. בל נשכח כי הרשעה הינה התוצאה הטבעית של ביצוע העבירה. כך, לנאשם בגיר וכך ביתר שאת לגבי חברה. בעניין חברת נמלי ישראל הדגיש בית המשפט כאמור את המשותף בשיקולי קביעת אי הרשעה הרלוונטיים לכל נאשם, חברה או פרט.

במסגרת החלטה זו ברצוני להדגיש את השוני בין שתי קבוצות אלו. ניתן להניח שמעגל המקרים בהם יהיה צודק ונכון לא להרשיע אנשים חרף אשמתם יהיה רחב יותר מהמעגל של חברות אשמות שלגביהן נכון לא להרשיע. הדבר נובע ולו מהשוני בין בשר ודם לבין חברה. בעוד הראשון בעל זכות בסיסית לחיים, חירות וכבוד, החברה בע"מ, עם כל חשיבותה בכלכלה המודרנית, אינה אלא יצור משפטי שקיים מכוח טבע הדין ולא מכוח דין הטבע. הנפקות נותנת את אותותיה למשל בשיקולי שיקום של אדם שחטא לעומת שיקולי שיקום של חברה שעברה עברה. נכון הוא כי מוכר המונח "שיקום חברה", אבל משמעותו רק מבליטה את השוני בינו לבין שיקום נאשם.

ושוב יודגש כי ניתן גם ניתן להימנע מהרשעת תאגיד שנמצא אשם בפלילים. ...

ברם, יש להבחין בין הענשה לבין האנשה גם בהחלטה מתי לא להרשיע. נדמה כי **יש להחיל את כלל "אי ההרשעה" ביחס לחברה רק באותם מקרים בהם תוצאת ההרשעה אינה עומדת בפרופורציה ומידתיות לנזק שייגרם לחברה. יובהר, כי אם התוצאה של אי הרשעת נאשם (וכמובן הכוונה לבגיר) הינה בגדר חריג, תוצאה כזו כלפי חברה תחול בגדר חריג מצומצם יותר. ...**

ערה אני לפסק הדין ברע"פ 3515/12 **מדינת ישראל נ' שבתאי** (10.9.2013), להלן: "**פרשת שבתאי**", שם כתב האישום עסק אף הוא בעבירות מכח חוק שמירת הנקיין וחוק המים, ובית המשפט העליון קבע כי כאשר מדובר בעבירות אסדרתיות מסוג אחריות קפידה, שיקול הדעת באשר לאי הרשעתו של הנאשם יופעל בגמישות רבה יותר, והנטל המוטל על הנאשם להראות את עצמת הפגיעה בו כתוצאה מההרשעה, הוא פחות. תחילה, יש לזכור כי הדיון שם (בבית המשפט העליון) התמקד רק באי-הרשעת שני המנהלים כיון שכבר בבית המשפט המחוזי העמדה היתה שיש להרשיע את התאגיד (ע"פ (מחוזי חיפה) 39853-06-11 **אריאל פולקביץ פלג נ' המשרד לאיכות הסביבה** (19.03.2012)). מעבר לכך, אף לאחר פסק הדין בפרשת שבתאי, ואף אם נרצה לומר שרף ההוכחה לגבי עצמת הפגיעה שיש להוכיח כיד "לזכות" באי-הרשעה, בעבירות כגון אלו בהן עסקינן, נמוך מעט יותר מאשר בעבירות אחרות, אזי שאין בכך כדי ליתר את הצורך לטעון לנזקים קונקרטיים, ולהוכיחם - ולא כך במקרה הזה.



לא למותר להזכיר כי:

"הגישא שהתפתחה בפסיקה היא, כי מוטל על הנאשם להראות נזק מוחשי קונקרטי שעלול להיגרם לו כתוצאה מן ההרשעה, ואין להסתפק בתרחישים תאורטיים (רע"פ 9118/12 **פריגין נ' מ"י**, בפסקה 10, רע"פ 8627/12 **הנסב נ' מ"י**, בפסקה 12). ... בהלכת שבתאי נקבע (בפסקה 39) כי בעבירות אסדרתיות של אחריות קפידה "ניתן להקל על הנטל המוטל על כתפי הנאשם להראות את עצמת הפגיעה שתיגרם לו כתוצאה מן ההרשעה". עם זאת, וגם בהתחשב בהקלת הנטל האמורה, עדיין נדרש הנאשם להראות קיומו של איזה נזק, בעל הסתברות ממשית, ואין די בהצגת חשש תיאורטי בלבד להתרחשות הנזק."

רע"פ 8971/15 **כל בו חצי חנינם בע"מ נ' מדינת ישראל - המשרד לאיכות הסביבה** (28.12.2015), שם הורשעו גם המנהלים וגם שתי החברות הנאשמות, ובמסגרת הערעור נקבע כי אין כל מקום להתערב בקביעה לגבי ההרשעה, וראו אף את ההנמקות בערכאה קמא - (ע"פ (מחוזי מרכז) 12288-04-15 **כל בו חצי חנינם בע"מ נ' מדינת ישראל/המשרד לאיכות הסביבה** (10.11.2015)).

אני סבורה כי אי-הרשעה בתיק הנוכחי, רק על בסיס הטענות לגבי נזק פיננסי ספקולטיבי בעתיד, תשגר מסר שאינו ראוי, שהרי לעד תוכל כל חברה - ממשלתית או ציבורית או פרטית, לטעון שהרשעה תפגע בה באופן זה או אחר, ותדע כי תוכל להימנע מהרשעה בבוא "יום הדין".

15. רביעית, יש לזכור כי עד כה דיברנו רק על הטענות של נמל חיפה בדבר גרימת נזק פיננסי, אך ההלכות בנושא אי-הרשעה מתייחסות לנזק בהליך השיקום ולא לנזק כספי/כלכלי (אשר תמיד יגרם למי שמורשע בפלילים). בהקשר זה, כלל לא הועלו כל טענות מצד נמל חיפה.

כאשר עסקינן בשיקום של תאגיד יש לדעתי להתייחס לשני היבטים. היבט אחד הינו בחינת השאלה אלו פעולות ביצע התאגיד מאז שהוגש כתב האישום (או מאז שבוצעה העבירה) ועד מועד הכרעת הדין או גזר הדין, במובן שכלל שהתאגיד אכן ביצע "בדק בית", נטל אחריות, שינה את התנהגותו הארגונית, השקיע משאבים בתיקון המחדלים, הטמיע נהלי עבודה אשר תכליתם למנוע עבירות דומות בעתיד וכיוצא באלה פעולות, אזי שיש כמובן לשקול נושא זה לחיוב, בדומה לעבריינים "בשר ודם" אשר לקחו אחריות על מעשיהם, השתתפו בהליכי גמילה או בהליכי שיקום או במפגשים עם צוותים מקצועיים וכו'. היבט זה של שיקום מתייחס לפרק הזמן שחלף ואין ספק שמאמצי שיקום (מבחינת נאשמים "בשר ודם" כמו גם מבחינת תאגידים) אכן יכולים ללמד על שינוי מהותי שיש לו משקל ואולי לא רק לעניין רף הענישה, אלא אף לעניין השאלה אם ניתן לוותר על הרשעה.

ההיבט השני של המונח שיקום, הוא השאלה מה יהא מהלך התנהגותו של הנאשם ממועד הכרעת הדין או גזר הדין לעתיד לבוא. אני סבורה שכאשר נפסק בהלכת כתב, שהימנעות מהרשעה מוצדקת על מנת שלא לפגוע בהליכי השיקום, הכוונה היתה, בעיקר, למנוע מצב שבו ההרשעה תגרום לנסיגה באפשרות להשלים את הליכי השיקום ותגרום נזק עתידי משמעותי. כך הוא בעניינם של נאשמים "בשר ודם" כאשר לדוגמא, ככל שנאשם מסוים עבר הליך שיקומי בהיבט של גמילה וקבלת סיוע פסיכולוגי, עבר תהליכים שיקומיים בכל הנוגע לתא המשפחתי ואף תהליכים תעסוקתיים מסוימים, וכאשר יש בסיס להניח שהרשעה תגרום לכך שכל ההישגים ירדו לטמיון, שהוא יחזור להתמכרותו, שיחסיו עם המשפחה ידרדרו שוב, או כאשר יגדע האופק התעסוקתי שלו - אזי שאכן לפעמים מגיעות הערכאות למסקנה שההרשעה תפגע בהליך השיקומי בדרגת חומרה כזו שמצדיקה להימנע מהרשעה.

במקרה דכאן, אם ננסה ליישם את האמור לגבי תאגיד, אזי שצריכים אנו לשאול את עצמנו האם ההרשעה אכן תגרום ברמת סבירות גבוהה לכך שההליך השיקומי, ככל שהתחיל וככל שהצליח, יגדע. ככל שעסקינן באפשרות



שההרשעה של נמל חיפה תפגע בהליך השיקומי שכבר עברה, במובן של שיפור ההערכות הסביבתית והטמעת הנהלים שנועדו למנוע עבירות עתידיות, אזי שבוודאי שלא ניתן לומר (לגבי תאגידים בכלל ולגבי נמל חיפה בפרט), שלו תורשע נמל חיפה הדבר יגרום לכך שהיא "תלך אחורה", דהיינו, שתורה על ביטול הנהלים שכבר יושמו או שתבטל את הפיקוח שלשיטתה החלה בו, או שתמכור את המכונות שטענה שקנתה, וכיוצא באלה התנהלויות. אם לגבי עבריו "רגיל" יש מקום לעיתים להגיע למסקנה שאי ההרשעה מוצדקת על מנת שלא יחזור שוב להתמכרותו, לאלימותו, לבטלתו וכו', וההישגים שהוא כבר השיג בהליך שיקומי ארוך ומהותי - יאבדו, אזי שלגבי תאגיד לא ניתן להעלות טיעון כגון זה (או שקשה מאוד לעשות כן), וזהו נדבך נוסף במסקנתי לפיה באופן כללי הימנעות מהרשעה של תאגיד חייבת להיות נדירה שבנדירות, וכי במקרה זה אין כל סיבה לעשות כן.

16. משמע, שכל שעסקין בתנאי הראשון לאי-הרשעה, דהיינו - הוכחת נזק שיקומי עקב ההרשעה - אומר כי לא שוכנעתי שהוכח שיגרם לנמל חיפה נזק בכל הנוגע למדד ההשפעה, לא הוכח סיכוי סביר לכך שיגרם נזק מסוג אחר, לא הוכח נזק ל"שיקום" שלה, ובוודאי שלא הוכח נזק "חמור בלתי מידתי".

17. חמישית, לגבי התנאי השני לאי-הרשעה, שעניינו עבירה שבנסיבותיה ניתן לוותר על הרשעה, אומר כי אינני שותפה לעמדת כב' השופט קמא לפיה המדובר באירוע זניח יחסית אשר מאפשר להסתפק באי-הרשעה. חשיבות קיומן של כל הוראות החוק למניעת זיהום ים וחוק הניקיון, אינה שנויה במחלוקת ואף כב' השופט קמא ציין כי העבירות על דיני איכות הסביבה פוגעות בזכות לאיכות חיים להנאה מהטבע ואף לבריאות ועלולות לגרום נזקים לדורות הבאים (וראו באשר לחשיבות הערכים המוגנים את ספרו של דניאל פיש, **"דיני איכות הסביבה בישראל"**, מהדורה שניה (2014), להלן: **"פיש"**, שער רביעי: "משאב הים", סעיף 14.1 ואילך). אני מוכנה לצאת מנקודת הנחה לפיה הפגיעה בערכים המוגנים במקרה הנוכחי בינונית (כפי שקבע בימ"ש קמא בעמ' 8, שורה 8) ולא גבוהה - וזאת, בין היתר, לאחר שהתבררו בפני כבוד השופט קמא נתונים לגבי כמות הזיהום וההשלכות. עם זאת, ודווקא לאור העובדה שנקבע שהפגיעה היא ברמה בינונית, לא מצאתי שניתן לקבל את הקביעה לפיה העבירה הינה מן הסוג אשר מאפשר להסתפק באי-הרשעה, ועמדתי הפוכה.

18. טוענת נמל חיפה בנקודה זו כי יש הרשעות שמלמדות על כך שמי שעומד בראש התאגיד הינו עבריו מסוכן ולכן כל מגע עם אותו תאגיד מגלם סיכון ברף גבוה, ולעומת זאת, יש הרשעות שאינן מלמדות על רמת סיכון גבוהה, ובמקרים שכאלו, יש להימנע מהרשעה כדי שבית המשפט יאותת שאין המדובר בסיכון משמעותי. לא אוכל לקבל טיעון זה. כל הרשעה מדברת בעד עצמה וכל מי שיתעניין בהרשעה בעתיד יוכל לבדוק מתי בוצעה העבירה, מה היתה מהות העבירה ואף מה היה העונש שהוטל בגינה. ניתן יהא לברר מה הן הנסיבות הרלוונטיות להרשעה ולהבחין אם המדובר בנסיבות שמגלמות סיכון ברף גבוה או סיכון ברף נמוך. ההצעה של נמל חיפה לפיה בכל אימת שהמדובר בעבירה שלא מלמדת על סיכון משמעותי, אזי שיש להימנע מהרשעה, אינה מתיישבת עם הוראות הדין הפלילי וההבדל בין רף סיכון זה או אחר חייב לבוא לידי ביטוי ברף הענישה ולא בעצם השאלה אם יש מקום להרשעה אם לאו.

19. בנוסף, לא שוכנעתי כי הוכח בפני ביהמ"ש קמא כי אכן ננקטו כל האמצעים החיוניים לפני האירוע על מנת למנוע אירועים שכמותו, הגם שאני מקבלת את הטענות לגבי כך שבמהלך פרק הזמן שחלף מאז האירוע ועד הכרעת הדין, אכן ננקטו הליכים לשיפור הפיקוח. תאגיד, אשר עובר לאירוע לא נקט בכל צעד למניעת העבירה, אינו יכול לעתור לאי-הרשעה לאור צעדים שנקט לאחר מעשה, מבורכים ככל שיהיו. אכן, אחת מתכליות ההליך הפלילי הינו למנוע הישנות העבירות, וככל שאכן ננקטו צעדים אחרי האירוע - דומה כי מטרה זו הושגה, אך אין זו המטרה היחידה של ההליך הפלילי. לגבי עבירות כגון אלו - אני סבורה כי יש משקל גם לשיקול של הרתעת הרבים ויש צורך בשידור מסר ברור לפיו, מי שאינו נוקט בצעדים מונעים מבעוד מועד, לא יוכל להימנע מהרשעה (על כל השלכותיה), רק בשל נקיטת צעדים בדיעבד.



20. עוד אעיר, לגבי הטענות של נמל חיפה לגבי שלל הצעדים בהם נקטה לאחר מעשה, כי אני יוצאת מנקודת ההנחה לפיה אכן ננקטו צעדים ובוצעו שיפורים, אך יש לקחת בחשבון כי בהקשר זה לא הובאו כל ראיות מצד נמל חיפה, והיא סומכת ידיה רק על דבריו של המנכ"ל במסגרת הטענות לעונש, כי לאחר הביקור במקום הועלו טענות לגבי מצב דברים מסוים המלמד על האפשרות שהתאפשר זיהום נוסף, ובמיוחד מעניין לקרוא את האמור בהליך ס"ק 52716-05-13 **חברת נמל חיפה נ' הסתדרות העובדים הכללית החדשה ואח'** (30.6.2013). באותו הליך התברר שהעובדים בנמל חיפה פתחו בשביתה בשל עבירות לכאוריות מכח חוק שמירת הניקיון וחוק מניעת זיהום הים, אשר בוצעו בתוך נמל חיפה, כאשר העובדים חששו מפני העמדתם לדין ועצרו את העבודה עד אשר יקבלו מענה הולם מהנהלה. המערערת מפנה להליך זה במסגרת טיעוניה על מנת שנוכל ללמוד ממנו על חשיבות הערכים המוגנים ועל החשיבות של השמירה על שני החוקים בהם עסקינן, אלא שאני סבורה שניתן אף ללמוד מהליך זה על כך שבמהלך 2013, העובדים חששו מהאפשרות שיוגשו כתבי אישום נוספים בגין עבירות דומות, ונסתפק בכך.

21. לצורך ההשוואה אפנה לפסיקה הבאה - אשר במסגרתה הורשעו תאגידים בעבירות דומות: לע"פ (מחוזי ב"ש) 37367-11-14 **דחס מנוף ושירותים אשקלון (1979) בע"מ נ' מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה** (10.01.2015), שם התקבל ערעור על אי-הרשעת תאגיד בעבירות דומות (ואחרות) ונקבע כי יש להרשיעו; ע"פ (מחוזי חיפה) 21477-01-10 **דוד שטסל ושות' בע"מ נ' מדינת ישראל** (24.2.2011), שם נדחה ערעור לגבי הרשעת תאגיד בעבירות דומות, כאשר אף צוין הצורך להחמיר במדיניות בכל הנוגע לעבירות סביבתיות, תוך הפנייה להלכות המתאימות; ע"פ (מחוזי ב"ש) 2243-06-13 **סמעאן נופי ובניו בע"מ נ' מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה** (18.11.2013), אשר אף שם נדחה ערעור לגבי הרשעת חברה בעבירות מכח חוק שמירת הניקיון ורישוי עסקים, תוך דחיית הטענות בדבר הצידוק להימנע מהרשעה (אם כי שם המדובר היה בעבירות חוזרות); וע"פ (מחוזי ב"ש) 4008/07 **מדינת ישראל - המשרד לאיכות הסביבה נ' קדוש גבי** (15.07.2008) שם נדחה ערעור לגבי אי-הרשעת שני הנאשמים לאחר שהעיריה הנאשמת הורשעה.

יש אף לראות את פסקי הדין של בתי המשפט השלום המוזכרים בטיעוני המערערת לגבי מקרים בהם הורשעו תאגידים בעבירות דומות מכח חוק שמירת הניקיון או חוק מניעת זיהום הים, לגבי זיהומים או מפגעים שאינם בהכרח חמורים בהרבה מאשר המקרה בו עסקינן - וראו את ת"פ (שלום חיפה) 5292/00 **מדינת ישראל נ' המועצה המקומית זכרון יעקב** (23.1.2008); ת"פ (שלום ת"א) 3877-07 **המשרד להגנת הסביבה ת"א נ' עיריית הרצליה** (24.12.2009); ת"פ (שלום ק"ג) 647-09 **מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה נ' מלונות פתאל בע"מ** (28.12.2010); ת"פ (שלום חדרה) 2176/02 **מדינת ישראל נ' הוד חפר בע"מ** (18.12.2006); ת"פ (שלום אילת) 1891/06 **מדינת ישראל - המשרד להגנת הסביבה נ' ישרוטל בע"מ** (13.3.2008); ת"פ (שלום אשדוד) 10221-06-13 **מדינת ישראל נ' חברת נמל אשדוד בע"מ** (1.1.2014); ת"פ (שלום חיפה) 5292/00 **מדינת ישראל נ' המועצה המקומית זכרון יעקב**, שם הורשעה המועצה המקומית בעבירות מכח שני החיקוקים אשר בהם עסקינן, וכאשר בגזר הדין מציין בית המשפט כי במסגרת השיקולים נלקחה בחשבון העובדה שעובר להגשת כתב האישום לא ננקטו על ידי המועצה הנאשמת כל צעדים למניעת המפגעים מחד, ומצד שני כשיקול לקולא בכל הנוגע לרף הענישה, יש להתחשב בעובדה שלאחר הגשת כתב האישום אכן עשתה המועצה מאמצים לשיפור הנהלים ככל שעסקינן בשימור הסביבה.

22. ששית, לא אוכל אף לקבל את טיעוני נמל חיפה בדיון שבפנינו אשר למעשה כוונו לשאלה "מה הטעם בהרשעה?". קו עיקרי בטיעון של נמל חיפה היה שאין "ערך מוסף" בהרשעה כשלעצמה, כל עוד משולם הפיצוי וכל עוד היא חתמה על התחייבות מתאימה, והושמעו טיעונים כגון "מה תוסיף ההרשעה על הסנקציות שהוטלו", ו-"מה תיתן לנו ההרשעה?". לשיטתי, לא זו צריכה להיות השאלה, שכן נקודת המוצא חייבת להיות שכאשר מוכחים יסודות העבירה,



הגורם המבצע יורשע בדין, והשאלה "מה הטעם בהרשעה", הינה בבחינת היפוך מושכלות יסוד. למעשה, שאלתה של נמל חיפה שקולה לשאלה מדוע מלכתחילה יש מקום להגיש כתבי אישום כנגד תאגידים בכלל, ובעבירות שעניינן איכות הסביבה בפרט, שהרי אם אין כל טעם בהרשעה, ניתן לסבור שאין מקום בכלל להגיש כתבי אישום, ולמצוא מנגנון חלופי שמכוחו ניתן יהיה להטיל עיצומים כספיים והתחייבויות להימנע מפעילות דומה עתידית. עמדתי היא, כי כל עוד הוראות החוק הברורות הינן כי יש להעמיד לדין תאגידים וכל עוד לא מצא המחוקק לנכון לקבוע שאין תכלית בהגשת כתבי אישום כנגד תאגידים, אזי שהשאלה כפי שנוסחה, אינה ראויה ואינה יכולה לשמש בסיס לדיון (ואפנה, על דרך ההשוואה, לדיון בפסק הדין הבאים לגבי הרשעת תאגידים, במובחן מהאורגנים שלהם, אם כי בנוגע לעבירות שונות לחלוטין: רע"פ 11479/04 מדינת ישראל נ' חברת השקעות דיסקונט (14.4.2010); ת"פ (ת"א) 410-02-11 מדינת ישראל נ' פסיפיקה אחזקות בע"מ (21.11.2012)).

23. באשר להליכי אכיפה חלופיים - נחזור שוב לפרשת שבתאי (רע"פ 3515/12 מדינת ישראל נ' שבתאי (10.9.2013)), ונזכיר כי שם הועמדו לדין שני מנהלים ושתי חברות בהתייחס לעבירות מכח חוק שמירת הנקיון וחוק המים, וארבעתם הורשעו בבית משפט השלום. בבית המשפט המחוזי התברר הערעור שהוגש רק לגבי הרשעת שני המנהלים, ונקבע כי יש להורות על אי-הרשעתם. רשות הערעור שהתבקשה מבית המשפט העליון נדחתה, תוך הקביעות הבאות:

"אחד הנימוקים המרכזיים שהביא בית המשפט המחוזי בתמיכה להגמשת ההלכה שנקבעה בהלכת כתב הוא שהעבירות שבהן הורשעו המשיבים הן עבירות מסוג אחריות קפידה, ולכן מידת האשם המוסרי של העברין היא פחותה. ...

"האחריות הקפידה הונהגה על ידי המחוקק בעבירות מיוחדות שנועדו להסדיר תחומים מסוימים בחיי החברה. המדובר בתחומים המחייבים הסדרים כלכליים וחברתיים אחידים ובני אכיפה, שיש בהם כדי לקבוע סטנדרט התנהגות מותאם לצרכי החברה בת זמננו. כדי להבטיח אכיפה פשוטה ויעילה של אותם כללי התנהגות, וכדי להעמיק את האכיפה באותם תחומים נקבעו עבירות שדרכי הוכחתן פשוטות, ומטעם זה פטר המחוקק את התביעה מהוכחת היסוד הנפשי של העבירה"

מוכן אני להסכים כי לאופיין של העבירות כעבירות אחריות קפידה (להבדיל מעבירות מחשבה פלילית או רשלנות) יש משקל בשאלת ההרשעה בפלילים והרישום הפלילי. נדמה כי כאשר מדובר בעבירות שאינן דורשות הוכחת יסוד נפשי, תכלית זו נחלשת במידת מה. מבחינת אופיו של אדם, אין דינו של נאשם שעבר עבירה במחשבה פלילית, לעומת נאשם שעבר עבירה של אחריות קפידה. שנית, עבירות אחריות קפידה הן - לפי טבען - עבירות בדרגת חומרה פחותה, שהעונש עליהן קל יחסית. ... שלישית, כפי שגם ציין בית המשפט המחוזי, עיקר הפסיקה שיישמה את הלכת כתב בבית משפט זה, ובה נקבע כי אין מקום להחיל את החריג בדבר הימנעות מהרשעה, התייחסה לעבירות חמורות יותר מבחינת היסוד הנפשי והאשם המוסרי שכרוך בהן ... רביעית, עובדת היותה של עבירה פלונית עבירת אחריות קפידה הוא אחד מהשיקולים לטובת העברתה למסלולי אכיפה חלופיים שאינם כרוכים בהרשעה או ברישום פלילי, כפי שנראה להלן.

על מנגנוני אכיפה חלופיים

בית המשפט המחוזי עמד נכונה על המגמה ההולכת וגוברת בדין הישראלי להעברת הטיפול בהפרות מסוימות של הוראות חוק (ובפרט, עבירות של אחריות קפידה) מן ההליך הפלילי הקלאסי אל המישור המינהלי (להלן: מנגנוני אכיפה חלופיים) ... עקב התפתחויות טכנולוגיות וחברתיות, נוספו לספרי החוקים בתקופה המודרנית הוראות עונשיות רבות ומגוונות בחוקים שונים, בתחום דיני העבודה, המיסים, הבטיחות, הבריאות, החקלאות, איכות הסביבה, המסחר ועוד. ... אלה הן "עבירות של תקנת



הציבור", עבירות רגולטוריות שנוצרו לצורך קביעת הסדרים מנהליים או ציבוריים שונים ואכיפתם, בין היתר על ידי הרתעה מפני הפרתם. ריבוי ההסדרים החוקיים והגידול בהיקפי הפעילות בחברה ובמשק הביאו באופן טבעי לריבוי העבירות על חוקים אלה. כפועל יוצא, התעורר קושי במישור האכיפה ... קושי מעשי זה הוביל את המחוקק לגבש מנגנוני אכיפה חלופיים להליך הפלילי, כפי שיפורט בהמשך.

קושי נוסף - אולי הרלוונטי ביותר לענייננו - נוגע לשאלת הצדקת השימוש במשפט הפלילי לאכיפת כללי זהירות ונורמות התנהגות שאין נלווה לביצוען מטען אנטי-חברתי מובהק. לפי הטענה, נקיטה בהליך פלילי כלפי פרטים שהפרו הוראות חוק בעלות אופי רגולטורי סותרת שני עקרונות יסוד של המשפט הפלילי: עיקרון השיוויון ועיקרון האשמה. לפי עיקרון השיוויון של המשפט הפלילי, נוכח הפגיעה בפרט הכרוכה בנקיטה בהליך פלילי נגדו, יש לעשות כן כמוצא אחרון בלבד, וככלל יש להעדיף אמצעי אסדרה אחרים ... לפי עיקרון האשמה, ההצדקה להטלת אחריות בפלילים מותנית בקיומו של אשם מוסרי מצד מפר החוק ... על כן, התעוררה בספרות ביקורת על השימוש בדין הפלילי לשם אכיפתם של כללי זהירות ורגולציה, ונטען כי את אלה יש לאכוף באמצעים מנהליים ואזרחיים ... ואכן, עיון בפרטי הסדרי האכיפה החלופיים מלמד כי השקפת המחוקק היא שהרשעה בפלילים והכללתה במרשם הפלילי אינן מתאימות בהכרח לעבירות שהועברו למתווה אכיפה חלופי. על כן, הסדרים אלה, ככלל, אינם מסתיימים בהרשעה פלילית (עבירות מינהליות, עיצום כספי), ולמצער - פרטי ההרשעה אינם נכללים ברישום הפלילי (עבירות קנס).

יש, כמובן, משקל רב לקביעות מעלה, אלא שיש לזכור כי הם נכתבו על רקע הדיון בשאלת אי ההרשעה של שני המנהלים ומשמעות ההרשעה בכל הנוגע לרישום הפלילי, וההרשעה של שתי החברות הפכה חלוטה ולא הוגש לגביה ערעור. ברי כי לו ימצא המחוקק לנכון לקבוע שלגבי סוג העבירות בהן עסקין או לגבי סוג מסוים של תאגידים/נאשמים אין מקום לנקוט בהליך פלילי ויש מקום לרכז את המאמצים אך בפן המנהלי, אזי שתשתנה המדיניות. דא עקא, שכל עוד לא יורה כן המחוקק, וכל עוד אין בנמצא עיצומים מינהלים משמעותיים ו"כואבים" וכל עוד אין סנקציות חלופיות מהותיות (כגון, הליך הכופר בעבירות מס מסוימות או הליכים דומים בנוגע לעבירות הגבלים עסקיים או חוק ניירות ערך), לא מצאתי כי יש כל והצדקה להימנע מהרשעה. נכון לעכשיו אין מנגנון חלופי אלטרנטיבי הולם, והמגמה לשקול אמצעי אכיפה חלופיים, אינה יכולה - לעניות דעת - להכריע את הכף במקרה זה.

אפנה עוד לכך כי אומנם לפי החוק למניעת זיהום הים קיימת אפשרות להטיל על התאגיד עיצום כספי, הגם שהטלתו אינה מאיינת את האפשרות להגיש כתב אישום בגין אותה עבירה, ומנגד בחוק השמירה על הניקיון, אין אפשרות להטיל עיצום והחוק מאפשר אך ורק להגיש כתב אישום. סעיף 13 לחוק זיהום הים קובע חד משמעית שהוא חל גם על המדינה, כך שהמחוקק לקח בחשבון שניתן יהיה להגיש כתבי אישום גם נגד זרועות של המדינה עצמה, קל וחומר חברות ממשלתיות, רשויות מוניציפליות וכיוצא באלה, ובוודאי שנלקחה בחשבון האפשרות שיוגשו כתבי אישום כנגד חברות כגון נמל חיפה.

24. שביעית, באשר לעובדה שהמדינה לא הגישה ערעור על אי-הרשעת הנאשמים 2, 3 ו-5 - אומר, כי לא מצאתי שיש בכך כדי להשליך על גורלה של נמל חיפה ועל השאלה האם ראוי היה שלא להרשיעה כפי שעשה בית המשפט קמא. יתכן ויש לתהות על אי הגשת הערעור, אך יש גם לראות את האמור בתסקירים של כל אחד מהנאשמים האחרים ואולי יש בכך כדי להצדיק את החלטת המערערת. יש שוני בין המדיניות הראויה לגבי הגשת ערעור מצד המדינה בכל הנוגע לנאשמים "פרטיים" לבין המדיניות לגבי נאשמים כגון נמל חיפה, ושוני זה מודגם במקרה הנוכחי. מעבר לכך, וחשוב מכך הוא, שיש שוני בין המדיניות בכל הנוגע להגשת כתב אישום מלכתחילה לבין המדיניות לגבי הגשת ערעור לאחר שניתן פסק דין (אחרי קבלת תסקיר ושמיעת טיעונים). שוני זה יכול להצדיק את הגשת הערעור לגבי נמל חיפה ואי הגשתו בכל הנוגע לשאר הנאשמים, ויובהר כי אמירה זו כפופה היא לנסיבותיו של המקרה הנדון, ואין לראות בה אמירה כוללת.



וגורפת ביחס למדיניות הראויה מצד המדינה בכל הנוגע לשיקוליה בהגשת ערעורים ולגבי השאלה מה היתה עמדתו לו היה מוגש ערעור גם לגבי המנהלים.

אין ספק באשר לחשיבות ההעמדה לדין גם של המנהלים (וראו באשר למדיניות לגבי נושאי משרה את ספרו של **פיז** המוזכר מעלה, בעמ' 239, ואת המפורט שם לגבי כוונת המחוקק בכל הנוגע לכך שהדרך האפקטיבית למניעת עבירות כגון אלו הינה העמדה לדין והרשעה, של נושאי המשרה בשל יכולתם להשפיע על ההתנהלות של התאגיד, ובנוסף את מרדכי קרמניצר וחאלד גנאים, "**האחריות הפלילית של תאגיד**", ספר שמגר, מאמרים ב' (תשס"ג-2003), עמ' 33 ואילך). אלא שבמקרה זה, כך פעלה המערערת, ועסקין אם כן - לא בהחלטה של המערערת לבצע אבחנה בין התאגיד לבין האורגנים שלו לגבי מדיניות ההעמדה לדין, אלא באבחנה לגבי השאלה, לגבי מי להגיש ערעור (אחרי שקילת הנמקותיו של כבוד השופט קמא, שקילת הדברים שהושמעו במסגרת הטיעונים לעונש ועיון בתסקירים). כמובן שאי הגשת הערעור לגבי המנהלים מעורר קושי - אך אין בו די כדי לשנות את עמדתו לגבי הצורך בהרשעת נמל חיפה.

25. יש עוד לראות כי בכל הנוגע לנאשמים 2,3 ו-5 אזי שהם ביצעו את עבודות השל"צ שנגזרו עליהם, וכל אחד מבחינתו תרם לחברה בכך שביצע את עבודות השל"צ. כיוון שלא ניתן, במצב המשפטי הנוכחי, להטיל על תאגיד לבצע של"צ ואף לא ניתן ליתן לגביו צו פיקוח, אזי שיתכן ואין מקום לבצע את אותה השוואה דווקנית בין התאגיד לבין האורגנים שלו. התאגיד לא ביצע ולא יבצע כל פעולה אשר יש בה משום תרומה לחברה, אשר "מכפרת" - מוסרית ופרקטית - על ביצוע העבירה, ומשקפת את האיזון הראוי בין המעשים שבוצעו לבין היכולת לתרום חזרה לחברה. כב' השופט קמא כתב כי האיזון יהיה בהשתתפות עונש משמעותי כספי על נמל חיפה, אך החיוב בקנס בסך ₪ 50,000 (בחמישה תשלומים חודשיים שווים), אינו הולם ואינו יכול, לשיטתי, להוות מענה הולם. המסר החברתי שמגולם בכך שהאורגנים חויבו לבצע של"צ, הינו בעל חשיבות מסוימת וככל שלא ניתן להטיל על נמל חיפה לבצע את אותן עבודות, אזי שיש בכך כדי להוות עוד נימוק לכך שיש מקום להרשיעה בדין.

26. טרם סיום, אבקש להעיר עוד כמה הערות לאחר שעיינתי בחוות דעתם המלומדת והחולקת של האב"ד, כבוד השופט שפירא ושל כבוד השופט טאובר.

אי הגשת הערעור לגבי אי הרשעת המנהלים, משקללת, בין היתר, אף את המחלוקות הקיימות לגבי נשיאתם באחריות של נושאי משרה. קיימים שיקולים אשר בעטיים עשויים לקום סימני שאלה לגבי ההרשעה של המנהלים - הן באופן כללי והן במקרה הנוכחי. יש לראות כי על פי החוקים בהם עסקין - האחריות היא בראש ובראשונה של התאגיד המבצע את העבירה ונושאי המשרה באחריות בנוסף לתאגיד (וראו את לשון החוק). לנושאי המשרה קיימות הגנות שאינן רלבנטיות מבחינת התאגיד (כגון שהעבירות נעברו שלא בידיעתם או שהם אישית נקטו בכל האמצעים הסבירים למניעת העבירה), ועל פי החיקוקים - העונשים המוטלים על התאגיד כפולים (או אף יותר) מאשר העונשים המוטלים על נושאי המשרה. יש בכך, לעניות דעתי, כדי לחדד את המסקנה לגבי עצמאות התאגיד כנאשם ולגבי כך שאין לראות בו כישות שכל יכולתה להיות תלויה במעשים של אורגניה.

27. באשר לטיעון שעניינו הצורך להשוות בין נאשמים שונים שלהם מיוחסת אותה העבירה, אבקש לציין כי במקרה הנוכחי, כאשר עסקין בהחלטה לגבי אי-הרשעה, ייתכן מאוד ויש מקום לקבוע שלא להעניק לשיקול זה מעמד של בכורה, ואולי מן הראוי להשוות דווקא בין נמל חיפה לבין תאגידים אחרים שכנגדם הוגשו כתבי אישום בעבירות דומות ואף זהות ואשר כן הורשעו. אפנה לכך שכל הפסיקה המוזכרת מעלה מתייחסת למקרים בהם הורשעו תאגידים לגבי עבירות דומות, אם לא זהות, לרבות נמל אשדוד אשר הינה חברה שדומה במהותה לנמל חיפה וראו כי הורשעו גם מועצות מקומיות, עיריות, תאגידים ממשלתיים שונים, חברות פרטיות, ומנעד רחב של תאגידים, ולמעשה, למול המקרים הרבים שצוינו מעלה ואשר כמותם קיימים עוד (לרבות מקרים בהם התאגידים הנאשמים העלו טענות דומות לטענות של



נמל חיפה), לא הציגה נמל חיפה פסיקה בה נקבע שהיה מקום להימנע מהרשעה של תאגיד בנסיבות דומות, למעט פסק הדין המנחה בעניין נמלי חיפה המוזכר מעלה (וכוונתי לרע"פ נמלי חיפה). המדובר בפסק דין של בית המשפט העליון, ושם אכן נקבע כי היה מקום לוותר על ההרשעה, אך אזכיר שוב כי גם שופטי בית המשפט העליון הגיעו למסקנה שם "לא בלי היסוס" וכי הנסיבות דשם היו שונות משמעותית מהנסיבות דכאן.

28. לגבי הנטל הכספי שיוטל על הציבור לעת הרשעת נמל חיפה, בהיותה חברה ממשלתית, אעיר כי לשיטתי נטל זה לא הוכח, כפי שכבר פרטתי מעלה, וכי ממילא, הליכי האכיפה החלופיים האפשריים, כגון עיצום כספי משמעותי או קנסות גבוהים יותר, ישולמו אף הם מאותו קופה.

29. **סיכום** - נוכח האמור, משלא מצאתי כי התקיימו התנאים לאי הרשעה בהתייחס לנמל חיפה (הן בשל מהות העבירה, חומרתה והאינטרס הציבורי בהרשעה הפלילית והן בשל העובדה כי לא מצאתי שהוכחה הפגיעה הנטענת ב"שיקום" של נמל חיפה, במובן התאגידי של המונח "שיקום") - לטעמי, לא היה מקום להורות על אי הרשעה. לכן, לו דעתי תישמע - הייתי מציעה לחברי להרכב לקבל את הערעור, להורות על הרשעת נמל חיפה ועל השבת הדין לכב' השופט קמא על מנת שיקיים הליך מחודש בכל הנוגע לגזירת הדין. אעיר עוד כי לטעמי החיוב של נמל חיפה בסכום של 50,000 ₪ (בפריסה ל-5 תשלומים) אף היא אינה הולמת, ונמצאת בצדו התחתון של הרף.

תמר נאות פרי, שופטת

השופט ר' שפירא, סגן נשיא [אב"ד]:

עובדות המקרה שבפנינו וההלכות הפסוקות פורטו בהרחבה בפסק דינה של חברתי, השופטת נאות פרי. לא אחזור אליהן. דעתי שונה מדעתה. אם תישמע דעתי, נותר, **בנסיבות המקרה שבפנינו**, את פסק דינו של בית משפט קמא על כנו. להלן אבהיר עמדתי.

הטעם הראשון הוא ההלכה מקדמא דנא ולפיה ערכאת הערעור אינה בודקת מחדש את צדקת ו/או את הרשעתו של נאשם אלא את כשרותו או פסלותו של פסק הדין בערכאה הדיונית [ע"פ 125/50 יעקובוביץ נ' מדינת ישראל, פ"ד 514, 560 ו-1 (1952)]. אינני סבור, לאור הפסיקה שאוזכרה בפסק דינה של חברתי, כי ניתן לומר שהתוצאה אליה הגיע בית משפט קמא מצביעה, על פניה, על חריגה קיצונית מפסיקה קודמת ובמקרים דומים או על פגם בהליך, זאת גם אם מקבלים את הכלל כי הימנעות מהרשעה הוא חריג לכלל (ולכך אתייחס בהמשך).

הטעם השני הוא עקרון מנחה במשפט הפלילי, לפיו יש להחיל דין זהה על נאשמים שעברו את אותה עבירה ובאותן נסיבות. במקרה שבפנינו החליט בית משפט קמא שלא להרשיע את ממלאי התפקידים בנמל חיפה מטעמים שפורטו בפסק דינו. על החלטתו זו לא הוגש ערעור. בנסיבות אלו, יש צורך בנסיבות חריגות כדי להגיע לתוצאה שיש בה אפליה או הבחנה בין נאשמים באותו אירוע. הבחנה כזו יכולה להיות, למשל, תולדה של עבר פלילי עשיר לנאשם אחד אל מול העדר עבר פלילי לנאשם אחר, או חלוקת אחריות שונה בנסיבות ביצוע עבירה וכד'. אלא שאין זה המקרה שבפנינו ולא נטענה כל טענה לצידוק בהבחנה בין הנאשמים.

הטעם השלישי, ואולי העיקרי, נעוץ בטעם השני ועניינו ההימנעות מהרשעת מנהלי וממלאי התפקיד בתאגיד. סבור אני כי בכך נשמט הבסיס לצידוק בהרשעת התאגיד עצמו. להלן אפרט.



חשיבותה של ההרשעה נדונה ונבחנה בעיקר בנוגע להשלכותיה על בני אדם, בשר ודם, להבדיל מתאגידים. הטבעת הקלון שבהרשעה במי שביצע עבירה נחשבה, מאז ומעולם, לחלק בלתי נפרד, ואולי אף עיקרי, בענישה עצמה [ראו לעניין זה את הציודוק להטבעת "אות קיין", בראשית, פרק ד' פס' יא - יב. ראו לפרשה זו גם: דרשוביץ אלן מ. **צדק מבראשית** (הוצאת אוניברסיטת חיפה, 2000) פרק שני]. ההוקעה הציבורית, פרסום הפשע שבוצע וזהות המבצע והאמצעים להשפלה פומבית של האשם היו חלק מרכזי מההוקעה החברתית, זאת בנוסף לענישה פורמאלית. כל זאת תוך שימוש בסטיגמה כאמצעי משלים לענישה ישירה לשם הבהרת הנורמה החברתית הראויה [שהם גיורא ורהב גיורא, אות קין (תל אביב 1983) עמ' 22 - 26]. גם כיום רואים בעצם ההרשעה כביטוי והצהרה המעידים על פסול בהתנהגותו של מפר החוק. ההרשעה היא הטבעת חותם המעיד על הפסול שבמעשה (בנפרד מעצם הענישה). יש הטוענים כי הסטיגמה לכשעצמה היא הרכיב היעיל ביותר והזול ביותר של הענישה הפלילית [Rasmusen Eric, **Stigma and** (1996) 39 J.L. & Econ 519, 536]. התפקיד השלטוני של קביעת הסטיגמה בעצם ההרשעה ופרסומה ברבים הוא רכיב מרכזי בענישה, זאת כאשר המוסד השלטוני מביא לידיעת הציבור את הפרת החוק וההתנהגות העבריינית [למשמעות הסטיגמה והשלכותיה ראו: **PAUL v. DAVIS**, 424 U.S. (1976) 693]. התגובה הציבורית למעשה ולנשוא ההרשעה והסטיגמה היא, לעיתים קרובות, ענישה משלימה בעלת משמעות קשה ויעילה במידה רבה יותר מהסנקציה שהטיל הגורם השלטוני על מפר החוק. כאשר התנהגות עבריינית נודעת לציבור הרחב, מתרחקת החברה מהעברייני, לעיתים אף תוך העדפת חלופות לקשר עם הגורם שמחירן הכלכלי יקר יותר [Pager D., **The Mark of Criminal Record**, American Journal of Sociology, Vol. 108/5, pp 937, 956 (March 2003)].

אלא שספק אם עקרונות אלו, שנקבעו כלפי נאשמים בשר ודם, נכונים גם לתאגידים המעורבים בביצוע עבירה. כי הרי נמל חיפה לא יושפע מההרשעה בדומה לנאשמים בשר ודם. הוא כבר משרת בחיל הים. הוא לא יתמודד בבחירות. הוא גם ימשיך, כך או כך, בייעודו העיקרי - שירות למען הציבור.

שאלת כדאיות ההרשעה, כחלק מיעילות השימוש בהליך פלילי למניעת עבירות מסוג אלו שנעברו במקרה שבפנינו, נדונה ונבחנה ע"י המשרד להגנת הסביבה עצמו. במחקר שעניינו "**אפקטיביות אכיפה סביבתית - אכיפה מנהלית מול אכיפה פלילית**" שנערך עבור המשרד להגנת הסביבה ע"י החוקרים פרופ' אלון טל וגב' יערה אהרון מאונ' בן-גוריון ועו"ד הדר יוהס-פלד מאוניברסיטת תל-אביב נמצא כי לסטיגמה שבהרשעה הפלילית יש ערך מרתיע מפני ביצוע עבירות ואולם יתרונם על פני הסנקציה המנהלית אינו מובהק [ראו:

<http://www.sviva.gov.il/InfoServices/ReservoirInfo/DocLib4/R0201-R0300/R0267.pdf>].

ניתן ללמוד מהמחקר כי ההשלכות הכספיות של הסנקציה הן הרכיב בעל המשמעות ההרתעתית העיקרית ולא דווקא טיב ההליך. ככל הנראה, ולא בכדי, מעדיף המשרד להגנת הסביבה את השימוש בהליך המנהלי ובעיצום הכספי המשמעותי על פני הליך פלילי והרשעה בצדו [ראו את הודעת המשרד להגנת הסביבה מיום 15.12.15 על הטלת עיצום כספי בסכום של 2.7 מיליון ₪ על נמל אשדוד לאחר שצוות נמל אשדוד פרק אוניית גופרית באופן לא תקין ובניגוד להנחיות המשרד להגנת הסביבה, וגרם לחלקיקי החומר המסוכן להישפך אל הים:

[http://www.sviva.gov.il/infoservices/newsandevents/messagedoverandnews/pages/2015/decembe\[r2015/ashdod-harbourpollution-fine.aspx](http://www.sviva.gov.il/infoservices/newsandevents/messagedoverandnews/pages/2015/decembe[r2015/ashdod-harbourpollution-fine.aspx)



מכאן אחזור למשמעות ההימנעות מהרשעת ממלאי התפקידים בנמל חיפה והשלכותיה לעניין הרשעת התאגיד עצמו.

נמל חיפה הוא תאגיד, חברה ממשלתית. חברתי ציטטה את הדברים שנאמרו ברע"פ 3515/12 **מדינת ישראל נ' שבתאי** (10.9.2013), ולפיהם "**...לאופיין של העבירות כעבירות אחריות קפידה (להבדיל מעבירות מחשבה פלילית או רשלנות) יש משקל בשאלת ההרשעה בפלילים והרישום הפלילי. נדמה כי כאשר מדובר בעבירות שאינן דורשות הוכחת יסוד נפשי, תכלית זו (של ההרשעה. ר.ש.) נחלשת במידת מה**". במקרה שבפנינו, ככל שקיים יסוד נפשי לביצוע העבירה, הרי שהיסוד הנפשי הוא אצל ממלאי התפקידים. ככל שיש להרשעה ערך מרתיע [ויצוין כי עצם שאלת ההרתעה שבתוצאות הליך פלילי שנויה במחלוקת. ראו לעניין זה את דו"ח הועדה הציבורית לבחינת מדיניות הענישה והטיפול בעבריינים (וועדת דורנר) שפורסם בנובמבר 2015] הרי שנראה כי קיים צידוק בהרשעת ממלאי התפקידים בתאגיד, שהם אלו שבפועל כשלו והם אלו שבפועל יגרמו לתאגיד להקפיד בהתנהגותו. נראה כי מעת שהוחלט להימנע מהרשעת ממלאי התפקידים, נחלשת התכלית שבהרשעת התאגיד. ונזכיר לעניין זה כי הגם שהרשעה היא הכלל במשפט הפלילי והימנעות מהרשעה היא החריג, הרי שכל אלו כפופים לעקרון המנחה לפיו אין פוגעים באדם, ולעניין זה גם בתאגיד, אלא לתכלית ראויה [סעיף 8 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו; סעיף 4 לחוק יסוד: חופש העיסוק]. במקרה שבפנינו, משלא מורשעים ממלאי התפקידים בתאגיד, איני רואה תכלית ממשית להרשעתו של התאגיד.

אוסף לעניין זה, כי לטעמי ראוי לחדול מתרבות דיונית (שלעיתים בבסיסה הרצון להקל בהגעה להסדרי טיעון), שבמסגרתה מקלים עם ממלאי התפקידים בתאגיד ופוטרים אותם מההרשעה, על השלכותיה, ומבקשים להרשיע ולהעניש את התאגיד. זאת במיוחד כאשר מדובר בתאגיד שאינו בבעלות פרטית - תאגיד ציבורי או חברה ממשלתית. בנסיבות אלו, וככל שההרשעה פוגעת בתאגיד, הרי שמדובר בפגיעה בבעלי המניות, שהם הציבור הרחב או המדינה.

במקרה שבפנינו, אם יורשע התאגיד של נמל חיפה, תהיה תוצאתו של ההליך כזו שהמנהלים וממלאי התפקידים שהתרשלו מסירים מעליהם את כתם ההרשעה, על כל השלכותיו, ויתכן שבעתיד אף יקודמו לתפקיד בכיר אחר. והתאגיד - ודרכו המדינה והציבור - יהיו היחידים המשלמים את מחיר מחדלם של ממלאי התפקידים. בנסיבות אלו איני רואה תכלית בפטור מהרשעה שניתן לממלאי התפקידים ותחת זאת בפגיעה התאגיד, וכפועל יוצא מכך פגיעה בציבור בעלי המניות, ולעניין זה במדינה. סבור אני כי מדובר במדיניות שאינה ראויה ושאינה משיגה את תכליתו של ההליך הפלילי בכלל ועצם ההרשעה בפרט.

לכן, מכל הטעמים שפורטו, **ובנסיבותיו של המקרה שבפנינו**, סבור אני כי אין להתערב בהחלטתו של בית משפט קמא להימנע מהרשעתו של תאגיד נמל חיפה.

אוסף עוד כי הטיעון בפנינו התמקד בהרשעתו של הנמל. הצדדים לא טענו לעניין הסנקציה הכספית. לטעמי ראוי היה במקרה מסוג זה להשית על הנמל סנקציה כספית משמעותית ובעיקר לחייבו לחתום על התחייבות כספית משמעותית להימנע מעבירה (דבר שניתן לעשות גם בהעדר הרשעה). ואולם משלא טענו בפנינו לעניין זה, אין זה ראוי שנתערב גם ברכיבים אלו בפסק דינו של בית משפט קמא.



בסיכומי של דבר אציע לדחות את הערעור ולהותיר את פסק דינו של בית משפט קמא על כנו.

רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]

השופט ב' טאובר:

במחלוקת שנתגלעה בין חברי בכל הנוגע להרשעת המשיבה, מצטרפת אני לעמדתו ונימוקיו של סגן הנשיא, השופט שפירא.

משבחרה המערערת להשיג אך על הימנעות בית משפט קמא מהרשעת המשיבה ולא הצביעה על נימוקים כבדי משקל שיש בהם לבסס הבחנה המצדיקה בנסיבות העניין הימנעות מהרשעת המשיבים 2, 3 ו-5 לעומת הרשעת המשיבה, סבורני כי נשמט הבסיס תחת ערעורה של המערערת כמפורט בנימוקיו של סגן הנשיא השופט שפירא.

המשיבה הינה חברה ממשלתית. בנסיבות אלה עולה כי יעילות הרשעת המשיבה כגורם מרתיע ומונע הישנות של העבירות בעתיד בשונה מהרשעת הנאשמים 2, 3 ו-5 מוטלת בספק. יתר על כן עולה, כי במחיר הרשעתה של המשיבה יישא הציבור כולו ולא דווקא הגורמים המעורבים.

אוסף עוד, כי במקרים מעין אלו בהם מעורבים גופים ממשלתיים או תאגידים ציבוריים, מקובלת עלי עמדתו של סגן הנשיא השופט שפירא. בהקשר זה, ייתכן, כי נקיטה בסנקציות מנהליות לרבות באמצעות אכיפה מנהלית בדמות עיצומים כספיים משמעותיים כדוגמת ההליכים הננקטים כיום בשוק ההון בישראל, חלף אכיפה פלילית שכוללת הרשעה תהיה לה השפעה ותועלת גבוהה יותר מפני נקיטה בהליכים פליליים, שאף אם הם משיגים את מטרתם, עדין אין בהם כדי לאיין את ההשפעה השלילית הפוטנציאלית על הציבור בכללו.

אעיר, כי גם אם במסגרת אכיפה פלילית שבבסיסה עומד הרעיון לפיו יש להרשיע את מי שאשמתו הוכחה, ניתן להשיג את מטרת הענישה, סבורני, כי בנסיבות העניין, ומשעולה, כי השלכות העונשים הפליליים (לרבות ההרשעה) המוטלים על אותו תאגיד, מתגלגלים בסופו של דבר אל שכמו של הציבור, שנאלץ לשאת בהשלכות מעשיו של התאגיד, וליתר דיוק השלכות מעשי מנהליו ומקבלי ההחלטות בו, וזאת ללא עוול בכפו, הרי שאכיפה פלילית אינה הדרך הראויה להתמודד עם תופעות מעין אלה.

לטעמי, אכיפה מנהלית במקרים דומים, לרבות על ידי הטלת עיצומים כספיים בסכומים משמעותיים, יש בה כדי לאזן נכונה בין הצורך בהרתעת התאגיד מביצוע עבירות בניגוד ללדיני איכות הסביבה, לבין החשש מפגיעה עצומה באותו תאגיד שבסופו של דבר ייתכן שהציבור בכללו יישא בה. זאת ועוד, מעבר לתועלת האמורה שמשיגה האכיפה המנהלית בנושאים מן הסוג הנדון, הרי שזו אף תורמת בין היתר להפחתת הנטל המוטל על מערכת המשפט במסלולי האכיפה הפלילית ויש בה כדי לצמצם את עלויות ההתדיינות בבתי המשפט, שעה שניתן להשיג את מטרות הענישה באמצעים



חלופיים לרבות באמצעות אכיפה מנהלית. ראה: רון שפירא "מאכיפה פלילית לאכיפה מנהלית", הסניגור 205, התשע"ד-2014.

בעניינינו, משהעבירות המיוחסות למשיבה הינן עבירות מסוג אחריות קפידה, אשר לגביהן קיימת נטייה להחיל ביתר קלות את החריג בדבר הימנעות מהרשעה, ולהעדיף מסלולי אכיפה חלופיים, סבורני כי אין מקום להתערב בהחלטתו של בית משפט קמא להימנע מהרשעת המשיבה.

אשר על כן, מצטרפת אני, לתוצאת חוות דעתו של סגן הנשיא השופט שפירא על נימוקיה ואף אני סבורה, כי בנסיבות העניין, דין הערעור להידחות.

**בטינה טאובר,
שופטת**

הוחלט ברוב דעות לדחות את הערעור ולהשאיר את התוצאה אליה הגיע בית משפט קמא על כנה.

בהסכמת ב"כ הצדדים ניתן פסק דין זה בהעדרם והוא ישלח אליהם ע"י המזכירות.

ניתן היום, כ"ט טבת תשע"ו, 10 ינואר 2016, בהעדר הצדדים.

תמר נאות פרי, שופטת

**בטינה טאובר,
שופטת**

**רון שפירא, סגן נשיא
[אב"ד]**