



גמ"ר 10503/12/20 - מדינת ישראל נגד טופאן שומאן

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 10503-12-20 מדינת ישראל נ' שומאן
בפני כבוד השופט הבכיר נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל ע"י פרקליטות מחוז ירושלים
באמצעות ב"כ עו"ד קובי מושקוביץ

המאשימה

נגד

טופאן שומאן ע"י ב"כ עו"ד מועמר אסדי

הנאשם

הכרעת דין

עסקינן בתאונת דרכים קטלנית מצערת בה קופחו חייהם של שישה נוסעים שהיו בדרכם לעבודה.
החלטתי להרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

האשמה ומהלך הדין

1. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961
(להלן: "**פקודת התעבורה**") בצירוף סעיף 38 לפקודת התעבורה;

גרימת נזק לאדם ולרכב, עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**"), סעיף 68 לפקודת התעבורה וסעיף 38 לפקודת התעבורה;

נהיגה משמאל לקו הפרדה רצוף, עבירה לפי תקנה 36 (ג) לתקנות התעבורה.

2. על פי המתואר בכתב האישום, בתאריך 04.11.18 בשעה 02:30 לערך, נסע הנאשם במשאית גרור
ונגרר (להלן: "**המשאית**") בכביש 90 לכיוון דרום.

בשעה 05:29 חלף הנאשם במשאית על פני עקומה בכביש לכיוון שמאל. עם יציאת המשאית מהעקומה, ומסיבה
שאינה ברורה סטה הנאשם ממסלול נסיעתו שמאלה, וחצה את קו הפרדה הרצוף, כך שהמשאית נסעה אל תוך
הנתיב הנגדי.



באותה עת, נסעו בנתיב הנגדי לכיוון צפון שני רכבים בזה אחר זה. מקדימה נסעה קים אירנה (להלן: "**אירנה**") ברכב פרטי מסוג מזדה, ומאחוריה נסע מוחמד ב'גה שנהג ברכב הסעות מסוג טרנזיט (להלן: "**רכב ההסעות או הטרנזיט**"), בו הסיע 12 פועלים בדרכם לעבודה.

כתוצאה מסטיית הנאשם לתוך הנתיב הנגדי, ועל מנת להימנע מהתנגשות חזיתית במשאית, הסיטה אירנה את רכב המזדה ימינה, וחלפה את המשאית תוך נסיעה בשול הימני.

באותה עת, על מנת לברוח ממסלול ההתנגשות עם המשאית שנסעה ישירות לעבר הטרנזיט, בלם נהג הטרנזיט את רכבו תוך שהוא צופר לנאשם, וסטה אל המסלול הנגדי ממנו הגיע הנאשם. במקביל לכך, בלם הנאשם בחוזקה את המשאית וסטה בחדות לימין בחזרה לנתיב נסיעתו, כך שכלי הרכב נסעו אחד לכיוון השני. כתוצאה מכך התנגשה המשאית חזיתית בחזיתו הימנית של רכב ההסעות במסלול נסיעת הנאשם, בסמוך לקו הפרדה (להלן: "**תאונת הדרכים**").

כתוצאה מתאונת הדרכים, מצאו ששה פועלים שנסעו בטרנזיט את מותם במקום. כמו כן, נוסעים נוספים בטרנזיט נפצעו ונזקקו לטיפול רפואי. לנאשם עצמו נגרמו כאבי ראש וכאבים ברגליים ובכתף.

במעשיו המתוארים לעיל, גרם הנאשם ברשלנות למותם של המנוחים ולפציעתם של יתר הנוסעים.

התשובה לאישום

3. בתשובתו לאישום, כפר הנאשם באחריות לתאונה, וטען כי רכב הטרנזיט הוא האשם בתאונה שכן הוא אשר סטה לנתיב נסיעתו וגרם לתאונה הקטלנית. לטענתו, נהג הטרנזיט נהג ללא רישיון נהיגה מתאים לסוג הרכב וללא ביטוח לנהג חדש ולכן הוא זה אשר גרם בסופו של דבר לריבוי ההרוגים ברכבו כתוצאה מנהיגתו הרשלנית וכתוצאה מכך שהרכב לא עבר טסט ולא מולאו דרישות בטיחות מתאימות לרכב הסעות מסוג זה.

הנאשם מודה כי הייתה סטייה קלה מצדו כתוצאה מהתשתית הלקויה או מכשל כזה או אחר ברכב ובנגרר, אולם לטענתו הוא תיקן מיידית וחזר למסלול הנסיעה שלו אך נהג הטרנזיט סטה לעברו והתאונה ארעה במסלול נסיעתו של הנאשם.

לטענתו, רכב הטרנזיט היה רחוק ממנו ויכול היה למנוע את התאונה כפי שרכב המזדה שהיה לפני הטרנזיט עבר במסלול שלו ישר ולא היה אתו כל מגע.

הראיות

4. הדיון נקבע לשמיעת הראיות בפניי, אשר במהלכו העידו **מטעם המאשימה** העדים הבאים:

יפתח בן ישי, מנהל מרכז השירות הארצי של חברת וולבו מאיר בפתח תקווה, אשר בדק את המשאית לאחר התאונה בכדי לאתר האם קיימים כשלים מכניים שיכולים היו לגרום לתאונת הדרכים, וערך דו"ח (1/ת);

רס"ב אלכסיי מנסבטוב, בלש זירה טכנולוגית מרחב שומרון, בעל סמכות והכשרה להורדת מדיה



דיגיטלית במסגרת החקירה. העד ערך דוחות בנוגע לכל אחת מהפעולות שבוצעו, האחד מתייחס להורדת תיעוד ממצלמת האבטחה שממוקמת סמוך למקום התאונה במוקד הביטחון בקעת הירדן (ת/2), השני מתייחס לביצוע פעולות הורדת קבצים ממצלמת דרך מאחד הרכבים המעורבים בתאונה (ת/3) שבוצע לאחר קבלת צו בית משפט מיום 05.11.18 (ת/5) ואשר נשמרו בדיסק שהוגש (ת/4);

רס"ר אורי ברקוביץ, בוחן התנועה אשר חקר את הנאשם ביום 16.03.20 לעניין מצלמת הרכב וכרטיס הזיכרון נוכח החשד שניסה להעלימם (ת/6) אשר נשמרה בדיסק (ת/7);

רנ"ג דני בן צבי רכז בוחנים מחוז שי שלוחת בוחנים שומרון באריאל, ערך דוח פעולה (ת/8), הגיע לזירת התאונה יחד עם הבוחן אמיר כרמל, ועזר לו בתפיסת הטכוגרף של המשאית, וכן ביצע לנאשם בדיקת נשיפון שיצאה תקינה ולאחר מכן נסע עם הנאשם לבית חולים העמק שם יחד עם הבוחן אלי מזרחי בוצעה לנאשם בדיקת דם ושתן (ת/10).

בנוסף, נמסרה לעד זה מצלמת הדרך שהייתה מותקנת במשאית. המצלמה נמסרה לו על ידי הנאשם ללא כרטיס הזיכרון, ולאחר קבלת הסכמת הנאשם נערך חיפוש בתיקו ושם נמצא כרטיס הזיכרון וכרטיס זיכרון נוסף. העד ערך דוח תפיסה וסימון של מצלמת הדרך של המשאית מיום 05.11.18 (ת/9);

רס"ב אמיר כרמל, בוחן משנת 2010, ערך דוח בוחן (ת/12), תרשים (ת/13), לוח תצלומים (ת/14), דיסק לוח תצלומים (ת/15), דוח פעולה בוחן מיום 04.11.18 (ת/16), סקיצות וטיטות בוחן (ת/17), דיסק הזירה (ת/18), דיסק כלל התמונות (ת/19), מזכר בדיקת המשאית מיום 16.12.18 (ת/20), מזכר בדיקת נגרר מיום 24.12.18 (ת/21), מזכר בדיקת נגרר מיום 14.01.19 (ת/22), צילום וידאו של בדיקת הנגרר מיום 09.01.19 (ת/23), דוח צפייה במצלמות פצאל (ת/24), דוח צפייה ממצלמת המשאית (ת/25), חקירת הנאשם מיום 23.01.19 (ת/26), תיעוד החקירה בווידיאו (ת/27), מסמך הסכמה לשחרור הנגרר מיום 23.01.19 (ת/28);

מר עימאד פאיז, קצין הבטיחות בחברת "בושקר" שתפקידו היה לפקח על הנהגים והעובדים ובכלל זה המשאית והעגלה. עד זה הגיש לבית המשפט את אוגדן המסמכים של המשאית שכולל רישיון רכב, ביטוח חובה, טסט שנתי והנספח לרישיון הרכב, תעודת בדיקת חורף מיום 30.10.18 וכן מסמך אישור קצין הבטיחות (ת/29), אוגדן מסמכים של העגלה שכולל רישיון הרכב, תעודת ביטוח של העגלה, הטסט השנתי של העגלה, בדיקת חורף לעגלה מיום 25.10.17 וכן אישור קצין בטיחות על הסוס (ת/30). בהתאם לעדותו הוא מקבל דיווח מהנהגים על תקלות ברכבים ואז הוא מפנה למוסך ובאופן כללי מתבצעת לטענתו בדיקה כללית אחת לשלושה חודשים;

הגב' קים אירנה, הנהגת ברכב המזדה שנסע לפני רכב הטרנזיט, בהתאם לעדותה רכב הטרנזיט נסע מאחוריה ד"י צמוד, והיא הצליחה לחמוק מהמשאית ולמנוע את התאונה;

מר מוחמד בוג'ה, נהג רכב הטרנזיט, בהתאם לעדותו לאחר הפסקה שעשה בדרך ביחד עם הפועלים האחרים הוא המשיך בנסיעה, רבע שעה לאחר מכן הוא בלם בכדי להיכנס לתוך עיקול ואז ראה את אורות המשאית מהכיוון הנגדי כאשר המשאית מגיעה ונכנסת לנתיב הנסיעה שלו ואז שבר וברח שמאלה;

מר קיס עליאן, נוסע ברכב הטרנזיט;



רס"ב אליהו מזרחי, בוחן תנועה, אשר הגיע לבית החולים שם בוצעה לנאשם בדיקה לאיתור סמים ולאחר מכן חקר את הנאשם. הוא ערך מזכר מיום 04.11.18 (ת/31), טופס ידוע חשוד על זכויותיו בכתב יד מיום 04.11.18 (ת/32), הודעת הנאשם מיום 04.11.18 (ת/33), דיסק החקירה (ת/34), חקירת הנאשם מיום 06.11.18 (ת/35), 2 דיסקים של החקירה (ת/36), מזכר מיום 07.11.18 על תיעוד החקירה (ת/37). בהתאם לעדותו הנאשם מסר לו כי בגלל שהעגלה הייתה ריקה היא קפצה בסיבוב ובגלל זה הוא סטה מעט לנתיב הנגדי;

רפ"ק אליהו גילי, קצין בוחנים מחוז שי, ערך זיכרון דברים מיום 21.02.19 (ת/38), הוא הגיע לזירת התאונה וגם פיקח על נושא איסוף הנתונים שכלל גם בדיקה האם קיימות מצלמות במקום וכן הורה על גרירת המשאית והטרנזיט ולאחר מכן היה מעורב גם בחקירה. בהתאם לעדותו, הוגשה בקשה לשחרור המשאית והעגלה אולם, המשאית לא שוחררה אלא רק העגלה וזאת לאחר שהנאשם התחייב שלא תועלה על ידו טענה כלשהי לעניין זה. העגלה לא נבדקה על ידי גורם מקצועי אחר מלבד הבוחנים.

מטעם הנאשם העידו העדים הבאים:

אוסמה זאדה, היה נוסע ברכב הטרנזיט, נגבתה ממנו הודעה מיום 27.02.20 (נ/3), בה מסר כי הוא לא היה חגור בזמן התאונה וכי הוא ישן ואינו זוכר את התאונה מאחר והתעורר בבית החולים. אביו ודודו נהרגו בתאונה;

וליד אזחמאן, נגבתה הודעתו במשטרה ביום 24.01.20 (נ/4), העיד כי הוא לא היה חגור וכי מעוצמת הפגיעה עף מהרכב;

עדים אלו היו עדי תביעה אולם לאחר שהמאשימה ויתרה על חקירתם ביקש הנאשם לזמנם.

לבסוף העיד **הנאשם** וכן המומחה מטעמו **מר בוריס צרנובלסקי** אשר ערך חוות דעת מטעם ההגנה.

בהתאם לעדותו של המומחה מטעם ההגנה, לצורך הכנת חוות הדעת הוא ביקר במקום, בדק את כל התמונות שנערכו על ידי הבוחן המשטרתי והשווה אותם להנחיות המשטרה בתאונות קטלניות. המומחה הצביע על כשלים בחקירה ואף לטענתו התאונה הייתה נמנעת אילו נהג הטרנזיט היה פועל כראוי ורכב היה תקין ללא תקלות.

גדר המחלוקת

5. אין מחלוקת כי ההתנגשות בין המשאית לרכב הטרנזיט שכאמור נסע בנתיב הנגדי ארעה בנתיב נסיעת הנאשם.

6. אין גם חולק כי רכב הנאשם סטה תחילה מנתיב נסיעתו. המחלוקת בנקודה זו מתמקדת בשאלה **מהי סיבת הסטייה של המשאית לנתיב הנגדי** קרי; לנתיב נסיעת הטרנזיט. האם כטענת המאשימה בגלל רשלנותו של הנאשם או שמא כטענת הנאשם כתוצאה מליקויים במשאית ובנגרר או לחילופין כתוצאה מליקויים בכביש.

7. מחלוקת נוספת הטעונה הכרעה היא האם סטיית הנאשם מנתיב נסיעתו הייתה הגורם לתאונה או



שמה כטענת הנאשם הגורם לתאונה הוא הסטייה החדשה של הטרנזיט לעבר נתיב נסיעתו לאחר שתיקן וחזר למסלול נסיעתו.

אופן התרחשות התאונה

8. מדובר בדרך שאינה עירונית בה המהירות המותרת עומדת על 80 קמ"ש. קיים בכביש נתיב נסיעה אחד לכל כיוון אשר מופרד ע"י קו הפרדה רצוף וכפול.
9. אין מחלוקת כי קו ההפרדה לאורך כל קטע התאונה נראה היטב.
10. מסקנת הבוחן המשטרתי הינה כי רכב הנאשם סטה שמאלה לתוך הנתיב הנגדי, גרם לרכב הטרנזיט שנסע מולו לבלום ולסטות ימינה, הנאשם המשיך בסטייה לתוך הנתיב הנגדי ומיד לאחר מכן בלם בחוזקה וסטה בחדות בחזרה ימינה לנתיב הימני, באותו הזמן רכב הטרנזיט גם סטה שמאלה לנתיב הנגדי.
- מכאן, שהבוחן המשטרתי קבע כי הגורם לתאונה הוא התנהגות הנאשם שסטה שמאלה לנתיב הנגדי. אומנם בשלב מסוים של הסטייה תיקן הנאשם בבלימת המשאית ובהטיית ההגה ימינה חזרה לנתיב שלו, אך באותו זמן נהג הטרנזיט הגיב לסטיית המשאית בהסטת רכבו שמאלה לנתיב הנגדי. לו הנאשם לא היה סוטה עם המשאית שמאלה לנתיב הנגדי כלי הרכב היו עוברים זה על פני זה והתאונה הייתה נמנעת.
11. כפי שנראה בהמשך הנאשם שינה פעם אחר פעם בחקירותיו השונות את גרסתו לעניין סטייתו מנתיב הנסיעה. אולם, לבסוף בעת תשובתו לכתב האישום הודה הנאשם כי רכבו אכן סטה מנתיב הנסיעה. על כך חזר גם בא כוחו בסיכומיו.
12. משכך, אין מחלוקת כי רכב הנאשם סטה מנתיב הנסיעה ונוכח כך רואים אותו כמי שהתרשל לכאורה בנהיגתו ועליו הנטל להוכיח אחרת, כפי שיוסבר להלן.

כלל הדרך- נהג שסטה מנתיבו חזקה שהתרשל

13. הלכה פסוקה היא שסטיית נהג מנתיב נסיעתו יש בה משום הוכחה לכאורה לרשלנות נהיגתו. עתה, מוטל על הנאשם הנטל להוכיח כי לא התרשל אלא גורם אחר שלא בשליטתו גרם לסטייה.
14. יפים לענייננו דברי בית המשפט ע"פ (י-ם) 1713/93 **בוקובזה נ' מ"י** (פורסם בנבו, 07.06.93):

"אכן אין בהחלקה על הכביש כשלעצמה כדי להוכיח רשלנות, אולם אין להשוות החלקה למעבר לצידו השני של הכביש והתהפכות בצד שמאל של הכביש. נהיגה כדן ובזהירות הראויה היא בצידו הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראיה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות. בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם (החובה מס' 2 בדברי השופט אגרנט (כתוארו אז) בע"פ 28/49, זרקא נ. היועץ המשפטי, פד"י ד', 504, 523). הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן מותרים"



15. וכן דברי בית המשפט בע"א 446/82 בלגשווילי (בר-ריס) נ' אלגבארין, פ"ד מב(2) 737:

"אמת נכון הדבר, שההחלטה על הכביש אינה, כשלעצמה, מהווה ראיה ניצחת בדבר רשלנותו של הנהג. יכול להיות שהיה במקום כתם של שמן או שהיה מכשול אחר בכביש, או שנגרם הדבר על-ידי גורם חיצוני זה או אחר, אך אינני מוכן לומר, שההחלטה אינה מהווה ראיה כלשהי בדבר רשלנות הנהג, משמע שהיא עובדה נייטרלית לחלוטין. אין טבעה של מכונית להחליק על גבי הכביש מאליה. לכאורה, מצביעה ההחלטה על אי-נקיטת אמצעי זהירות נאותים מצד הנהג. רשלנות זו עשויה להתבטא בדרכים שונות: או שהנהג נסע במהירות מופרזת, או שלא האט את מהירות נסיעתו כאשר נוכח לדעת שהכביש הינו רטוב, וזאת במיוחד בעת היכנסו לסיבוב בכביש, או שלחץ על הבלמים בצורה פתאומית מדי בהתחשב בתנאי הכביש, או שהפנה את הגה המכונית בתנועה חדה, או שמצב הצמיגים במכוניתו לא היה תקין וכו'.

אינני מוכן לעשות כאן כל בחנה בין טענת החלטה סתם לבין הידרדרות לתוך המסלול הנגדי עקב החלטה. בשני המקרים הייתי מעביר אלהנאשם או אל הנתבע את הנטל להביא ראיה בדבר הנסיבות שיכלו להביא לידי החלטה המכונית. ההבדל בין המשפט הפלילי והמשפט בנזיקין אזרחיים (כמו במקרה שלפנינו) הינו, שבמשפט הפלילי, אם לאחר שמיעת כל הראיות נשאר בלב השופט ספק סביר באשמת הנהג, אזי יזכה, ואילו במשפט האזרחי תיפול ההכרעה על-פי מאזן ההסתברויות".

לפיכך, עצם הסטייה מעידה על רשלנות לכאורה מצד הנאשם ומכאן והלאה עובר נטל ההוכחה אליו על מנת להוכיח כי לא הייתה התרשלות מצידו (ראו: רע"פ 6842/02 יהודה נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 21.08.02)).

16. הנטל הראייתי המוטל על הנאשם בנסיבות דנן הוא העלאת ספק סביר. בית המשפט קבע כי: "שאלת המפתח הנה, אפוא, האם עלה בידי המערער לבקוע ספק, ולו ברמה של ספק סביר, במסקנה הנסיבתית, לפיה תאונת הדרכים שבה היה מעורב, נגרמה בשל התרשלותו" (ע"פ (י-ם) 9006/05 ירון נ' מ"י (פורסם בנבו, 17.04.05)).

במילים אחרות, הנאשם צריך לעורר ספק סביר ביחס לרשלנות לכאורה המיוחסת לו עקב סטייתו.

הגורם לסטייה

17. ככלל, על המאשימה מוטל הנטל להוכיח את המיוחס לנאשם ברמה הנדרשת במשפט פלילי למעלה מכל ספק סביר (ראה: י' קדמי **על הראיות**, חלק רביעי, מהדורה תש"ע-2009, עמ' 1648). במקרה דנן, כאשר הנאשם טוען לגורם זר מתערב אשר היווה הגורם לסטייה ולהתרחשות התאונה שאינו קשור בו, מוטל על כתפיו הנטל לשכנע כי לא בשל חוסר זהירותו ואופן נהיגתו התרחש הדבר, אלא בשל אותו גורם (ראו: ע"א 110/78 ספיאשווילי נ' מור, פ"ד לד(2) 589).

18. כבר עתה אציין, כי לא מצאתי שהנאשם הצליח לנטוע ספק סביר בגרסת המאשימה שהאחריות לתאונה ולתוצאותיה רובצת על כתפיו.



19. לאחר שבחנתי את הראיות, לא מצאתי ממש בגרסתו של הנאשם שכן הוא לא הוכיח כי סטיית הרכב למסלול הנגדי נגרמה מסיבה שאינה קשורה באופן נהיגתו.

גרסאותיו של הנאשם

20. בהתאם למזכר שערך רס"ב אליהו מזרחי, אשר פגש את הנאשם בבית החולים לאחר התרחשות התאונה, עולה כי הנאשם מסר לו כי הוא סטה קצת לנתיב הנגדי וזאת בגלל שהעגלה הייתה ריקה והיא קפצה בסיבוב. הוא טען כי למרות שתיקן וחזר ימינה עד למעקה נהג הטרנזיט הגיע אליו. הנאשם טען כי יש "קצת" אשמה מצדו אולם זה היה בטעות והאשמה העיקרית היא על נהג הטרנזיט שסטה לעברו.

21. בחקירתו במשטרה באותו היום הנאשם כמעט ולא השיב לשאלות. הוא הכחיש את הדברים הנ"ל שמסר בבית החולים מספר שעות לפני כן לשוטר וטען כי הוא כלל לא סטה לנתיב הנגדי. לאחר מכן טען כי אכן סטה ימינה אבל זאת כתוצאה מהתנהגות נהג הטרנזיט שהבחין שהוא "מבולבל ולא יודע לאן לנסוע", וכי הייתה נגיעה לשמאל ואז חזרה ימינה "כשראיתי את הנהג מבולבל לא יודע לאן לנסוע סטיית ימינה. ממש נגיעה לשמאל ואז חזרתי לימין. נצמדתי למעקה שיוכל לעבור אבל הוא סטה לנתיב שלי ישר. הוא לא המשיך ישר. רואים את זה בסרטון" (ת/33, ש' 53 - 55).

22. בחקירתו במשטרה שנערכה כיומיים לאחר מכן, ביום 06.11.18, טען הנאשם כי מדובר בסיבוב מסוכן ו"אחרי" הסיבוב הרכב משך אותו "טיפה" שמאלה והוא החזיר אותו לנתיב ונסע "כרגיל".

אמנם תחילה טען הנאשם כי פתאום הגיע רכב הטרנזיט שפנה ישירות לנתיב שלו וחסם את נתיבו (ת/35, ש' 10-16). אולם לבסוף הודה כי המשאית סטתה תחילה "הטעות של המשאית שהיא משכה אותי. זה לא טעות. אני תיקנתי את הטעות. הטעות ההתחלתית הייתה במשאית. אני תיקנתי את הטעות. אני חזרתי לנתיב שלי" (שם, ש' 144-146).

הנאשם ציין בחקירתו כי הוא מכיר את הכביש "טוב מאוד". עוד ציין כי זה כביש מסוכן שמתרחשות בו הרבה תאונות דרכים (ת/35, ש' 24-28). כשנשאל האם רק אותו סיבוב מסוכן השיב כי כל הכביש מסוכן וזאת מאחר ויש רכבי חקלאות שיוצאים מצידו הדרך ואף בעלי חיים. כשנשאל איך הסברים אלו לגבי הסכנות בכביש מתקשרים לתאונה הוא ציין כי הוא פירט זאת על מנת ללמד עד כמה טוב הוא מכיר את הכביש. לאחר מכן חזר על כך שאותו סיבוב מסוכן מאחר ומדובר בסיבוב חד ומי שלא מכיר יכול להחליק אולם שלל כי הוא החליק (ת/35, ש' 29-37).

הנאשם הסביר כי בעת ביצוע הסיבוב "בגלל שזה סוס העגלה לא לוקחת אחריו. היא חותכת את הסיבוב. האוטו נוסע רגיל באמצע ורק העגלה חותכת את הסיבוב" (ת/35, ש' 38-39), ובהמשך: "הוא מושך אותך. אם אתה לא יכול לקחת אותו או שתכנס במעקה או שצריך לאכול את הסיבוב. העגלה אוכלת את הסיבוב והאוטו נוסע במסלול שלו" (שם, ש' 185-186).

תחילה ציין הנאשם כי הוא לא יודע מהי הסיבה לכך שהרכב נמשך שמאלה. לאחר מכן אמר כי הרכב מושך שמאלה בסיבוב "לפעמים כן ולפעמים לא. לפעמים אני חותך את הסיבוב" (ת/35, ש' 46) ולאחר מכן טען כי "אולי בגלל תקלה בהגה. אולי יש משהו לא בסדר" (ת/35, ש' 52).



לעניין זה כאשר נשאל האם הרגיש תקלה במהלך נסיעתו מחיפה, הוא תחילה הכחיש זאת (שם, ש' 53-54) אולם, לאחר מכן, מסר כי במהלך הדרך היה עוד סיבוב שהייתה **"משיכה קטנה"** (שם, ש' 59-60), וכאשר נשאל אם הוא הודיע למישהו על התקלה השיב כי: **"אין תקלה"** (שם, 61-62).

לעניין הסטייה טען הנאשם כי הוא לא עבר את הקו **"כמעט על הקו. עליתי עליו וחזרתי. האוטו לא עבר את הקו"** (שם, ש' 73-74), ובהמשך טען כי רק העגלה עברה את הקו: **"עד הקו. על הקו וחזר. העגלה כן עברה. אמרתי לך חותך את הסיבוב"** ולאחר מכן **"...ברגע שאתה עובר את הסיבוב העגלה היא זזה יותר לכביש בזמן התאונה. כשישרתי את עצמי. וראיתי שבא אוטו מולי יכול להיות שהעגלה החליקה יותר לנתיב הנגדי עוד טיפה נכנסה לנתיב הנגדי אבל התאונה הייתה בסוס ולא בעגלה"** (שם, ש' 77-80).

23. בחקירתו במשטרה ביום 23.01.19 מסר הנאשם כי הוא חוזר על דבריו בחקירותיו הקודמות לפיהן הרכב סטה שמאלה אך הוא החזיר אותו לנתיב נסיעתו וכי הכביש בעייתי שמתרחשות בו הרבה תאונות (ת/26).

באותה חקירה כאשר נשאל האם הוא טוען שהייתה בעיה מכאנית במשאית שגרמה לרכב לסטות שמאלה, השיב: **"כן אמרתי את זה שזה יכול להיות"** (שם, ש' 4-6). לאחר שהחוקר ציין בפניו כי הרכב נבדק ונמצא תקין הוא קיבל זאת וייחס את הגורם לתאונה לתנאי הכביש **"אם בדקתם אז זה היה תקין, נשאר התנאים של הכביש. הכוונה לסיבוב במקום התאונה. גם רואים שהרכב השני סטה לכיוון שלי ואם היה ממשיך ישר והיה לו מקום הוא היה עובר ללא בעיה, רכב לפניו עבר ללא הפרעה"** (ת/26, ש' 7-11).

הנאשם טוען שהגורם לתאונה הוא תנאי הדרך **"הכוונה לסיבוב במקום התאונה"**. אולם לאחר שהחוקר ציין בפניו כי התאונה ארעה אחרי הסיבוב ולא בסיבוב עצמו ציין הנאשם **"אני אומר שזה לא היה ממש אחרי הסיבוב. לא רחוק מהסיבוב"** (שם, ש' 12-14).

הנאשם שלל כי הרגיש דבר מחליק על הכביש אך ציין רק שמשומו מושך אותו שמאלה (שם, ש' 15-16).

בסוף חקירתו זו, חזר הנאשם ואישר כי המשאית סתה אולם טען כי רכב הטרנזיט יכול היה לברוח ימינה **"אני יודע שהמשאית משכה בסיבוב. החזרתי את המשאית למסלול. הנהג השני היה צריך לחשב נכון, יכול היה לברוח ימינה"** (ת/26, ש' 81-83).

24. בחקירתו ביום 16.03.20 ציין הנאשם **"אני סך הכל נסעתי רגיל ורכב נכנס לי למסלול. הסיבוב הזה הוא מסוכן"** (ת/6, ש' 37).

25. בעדותו בבית המשפט פתח הנאשם את דבריו בכך שהוא הגיע **"לסיבוב מסוכן שם יש שקע בסיבוב עצמו אמרתי לבוחן מזרחי לא יודע למה לא רשום בחקירה, כל הזמן הכביש משתנה, הגעתי לסיבוב לקחתי סיבוב עם הסוס אבל העגלה חותכת ועלתה לי על הקו הלבן"** (עמ' 66, ש' 9-11). כלומר, לראשונה בבית המשפט נשמעה גרסה חדשה זו של הנאשם שלא עלתה באף חקירה במשטרה לפיה היה קיים בכביש "שקע".



26. הנאשם לא הזכיר בשום שלב, עד לעדותו בבית המשפט, טענה לגבי "שקע" בכביש אלא יחס זאת לסיבוב שקיים במקום ואף כשנשאל האם הרגיש משהו מחליק הוא שלל זאת אך באותה נשימה הוא לא ציין אף לא מילה אחת לעניין "שקע" בכביש. עתה לראשונה במהלך עדותו בפניי טוען הנאשם כי היה בכביש "שקע". לעניין זה טען הסניגור בסיכומיו כי הנאשם לא מומחה וכי הוא ביקש בחקירתו להתייעץ עם עורך דין שיסביר לו את הדברים אולם הדבר לא התאפשר. לטענתו, הנאשם למד את המילה "שקע" מהמומחה שכן מדובר בטרמינולוגיה או מונחים שמשמשים בהם בוחנים ולכן הוא הזכיר את זה רק בעדותו בבית המשפט.

לאחר שבחנתי את שלל גרסאותיו של הנאשם התרשמתי כי עדותו היתה מתחמקת ומשתנה מעת לעת וגרסתו בפניי לעניין השקע בכביש אינה מתיישבת עם המציאות כפי שיוסבר להלן.

הנאשם נחקר במשטרה מספר פעמים וזאת לאחר שהתאפשר לו להתייעץ עם עורך דין אולם, בשום שלב הוא לא טען ל"שקע" בכביש וטענתו זו נולדה רק לאחר שהביא את חוות הדעת של המומחה מטעמו.

יתרה מזאת, מומחה ההגנה מתייחס בחוות דעתו לעניין ה"שקע" בכביש וטוען כי עניין זה לא נבדק במבחן נסיעה של רכב דומה במסלול נסיעתו של הנאשם, וכי הדבר לא ניתן לבדיקה היום עקב תיקון הכביש במקום. טענה זו מועלית כעת ע"י המומחה מטעם ההגנה אשר הסתמך על התמונות, אך הדבר כלל לא עלה לא בממצאים בשטח ולא בעדויות שנגבו בעקבות התאונה. עוד ובנוסף, הבוחן המשטרתי ציין בחוות דעתו כי הכביש נבדק והיה תקין. לא הובאה כל ראיה סותרת בעניין, נהפכו, התמונות מעידות על כביש עם אספלט תקין ולא נראה שקע כנטען ואין לדעת מהיכן שואב מומחה ההגנה טענה זו ועל מה היא מבוססת.

27. יש לומר כי טענת הנאשם בדבר "שקע" אינה מבוססת על כלום מלבד אמירה בעלמא שנטענה על ידי המומחה מטעמו ללא כל אחיזה במציאות. על כן לא מצאתי לקבל טענה זו כהסבר לסטיית המשאית ואין לראות בטענה בעלמא כדבר שמעלה ספק סביר באשר לאחריות הנאשם.

28. זה המקום לציין כי טענותיו של הנאשם לגבי התנהגות רכב הטרנזיט אין בהם בכדי לנתק את הקשר הסיבתי להתרחשות התאונה. שכן גם אם אניח שנהג הטרנזיט נהג ברשלנות, לא היה בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין מעשהו של הנאשם והתוצאה הקטלנית.

יפים לענייננו דברי בית המשפט עליון בע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעיד (פורסם בנבו, 31.05.84):

"חסימת הכביש על-ידי המשיב הייתה בגדר גורם, אשר בלעדיו התאונה לא היתה מתרחשת. חומרת מעשהו של הנהג המנוח של המכונית הפרטית, שנהג במהירות וללא רישיון נהיגה, לא היה בה, בנסיבותיו העובדתיות של מקרה זה, כדי לסלק את הקשר הסיבתי המהותי בין הסטיה שמאלה, כאשר הכביש אינו פנוי, לבין התנגשות כלי הרכב. המשיב, הוא שיצר את המצב המסוכן ומעשהו (סטיה וחסימה) היה בגדר גורם סיבתי לקרות התאונה... לעניין זה אין חשיבות לכך שגם המנוח תרם משלו, על-ידי מעשיו, לקרות התאונה הקטלנית. בנסיבות שנוצרו על-ידי מעשהו של המשיב חייב היה לצפות לכך, שיבוא רכב ממול, אשר לא יוותר מקום למעברו. העובדה, שהרכב שיבוא ממול יסע מהר או לאט, לא היה בה כדי להוסיף או לגרוע בנסיבותיו של העניין...".

לאמור, נהג צריך לקחת בחשבון גם מעשי רשלנות חמורים של נהגים אחרים.



29. עוד נקבע בפסיקה כי "רשלנות חמורה מצידו של הנפגע ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק את הקשר סיבתי משפטי בין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא לעולם שאלת הציפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדרה של חובת הציפיות הראויה" (ראו: ע"פ 8827/01 שטרייזנט נגד מדינת ישראל (פורסם בנבו, 13.07.03)).
30. לפיכך, אני דוחה את הטענה כי נהג הטרנזיט היה יכול למנוע את התאונה אם היה ממשיך בנתיב הימני. סטיית המשאית גרמה לנהג הטרנזיט לבלום ולסטות שמאלה על מנת להימנע מהתנגשות, פעולה אינסטינקטיבית שהינה בגדר צפייתו של הנאשם.
31. בהקשר זה אציין גם כי אין ממש בטענת הנאשם כי מהירות נסיעת הטרנזיט לא נבדקה וכי לטענתו נהג הטרנזיט נסע במהירות גבוהה. גם אם נקבל טענה זו ונניח כי רכב הטרנזיט נסע במהירות גבוהה, דבר שאין לגביו כל ראיה, הרי אין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו הרשלנית של הנאשם להתרחשות התאונה.
32. יפים לעניינו דברי בית המשפט העליון בדנ"פ 404/13 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 15.04.15):
- "לעיתים, המעשה של הנאשם אינו מספיק בפני עצמו כדי להביא לתוצאה האסורה, ואילו מצטרף גורם, או גורמים נוספים, אשר יחד עמו מביאים להתרחשותה של התוצאה. כך, למשל, אדם דוחף את חברו לכביש וחברו נפגע בידי מכונית חולפת ונהרג. אלמלא המכונית החולפת לא היה מאבד החבר את חייו. בכך, מהווה המכונית (יחד עם הנהג בה) גורם זר מתערב, שהתערבותו מצטרפת לפעולתו של הדוחף בגרימת התוצאה הקטלנית. לוי ולדרמן מתארים זאת כך: "ההתנהגות האמורה [של הנאשם - א' ג'] מהווה במקרים אלה גורם ראשוני, פלילי באופיו, שסלל ברשלנותו, פיזיותו או אפילו במתכוון את הדרך לאירוע התוצאה, ואילו הגורם הנוסף תרם במישרין להתרחשות האסורה בעצם התערבותו" (לוי ולדרמן, עמ' 344; עוד ראו, למשל, רבין וואקי, עמ' 316). אף קורבן העבירה עשוי להיחשב כגורם זר מתערב (לוי ולדרמן, שם; רבין וואקי, שם). בתחילה, התפתחה בפסיקה מגמה אשר שמה את הדגש על פעולתו של הגורם המתערב. כך, נקבע במספר פסקי דין כי מקום בו פעולתו של הגורם המתערב הייתה מכוונת, אי-אכפתית או רשלנית בדרגה גבוהה ביחס לתוצאה, קיימת חזקה כי לא ניתן היה לצפות את ההתערבות והקשר הסיבתי המשפטי ניתק (לסקירה מקיפה של הפסיקה בעניין זה ראו לוי ולדרמן, עמ' 346-352). ברם, ברבות השנים חל שינוי במגמה זו ובית המשפט עבר לבחון את התערבותו של הגורם הזר באספקלריה של צפיות הנאשם בלבד (לוי ולדרמן, שם). גישה זו שמה את הדגש בבחינת השאלה האם ההתערבות הייתה כזו שניתן וצריך היה לצפות אותה באופן סביר (ראו, למשל, ע"פ 402/75 אלגביש נ' מדינת ישראל, פ"ד ל(2) 561, 575-577 (השופט מ' שמגר) (1976)). המבחן העיקרי אם כן, להשפעתו של גורם זר מתערב על הקשר הסיבתי המשפטי, הוא בשאלה האם הייתה חובה על הנאשם, כאדם סביר, לצפות את התערבותו של הגורם המתערב. ודוק, אף מבחן זה, מושפע ממהותו של הקשר הסיבתי המשפטי, אשר כאמור הוא עניין שבמדיניות. על כן, אין לשלול מצבים בהם ניתן יהיה לצפות את התערבות הגורם הזר ועדיין ייקבע כי לא מתקיים קשר סיבתי משפטי ולהיפך. והכל, בהתאם לנסיבותיו המיוחדות של כל מקרה".
33. הנאשם טען רבות לעניין מצבו של רכב הטרנזיט וכך שהוא לא אושר להסעת נוסעים אלא לנסיעה לצורך תיקונים בלבד. המומחה מטעם ההגנה טוען כי בפעולה נכונה של נהג הטרנזיט ואם רכבו היה תקין, עמוד 10



התאונה הייתה נמנעת.

המומחה מטעם ההגנה ציין בחוות דעתו כי הטרנזיט היה במצב מכאני רעוע ונדרש טיפול כולל של החלפת רוב החלקים במערכת הבלמים וההגה. מדובר לטענתו לא רק בחלקים שמחליפים בגלל בלאי על פי היעוד שלהם, אלא חלקים שקיבלו חופש ונזילות.

המומחה ציין כי לא מובן מהם הגורמים שפגעו בגלגל הקדמי ימני של הטרנזיט מאחר שעל פי מסקנות הבוחן הנזק הינו בגובה של 1 מ' על פני הקרקע שזה הרבה יותר גבוה מהגלגל. לכן לא ניתן לטענתו לקבוע מועד הנזק ואם זה היה עובר לתאונה; חופש בתפוחי מערכת ההגה היה יכול לגרום לאי יציבות של הרכב בתוך הנתיב על פני הכביש בנסיעה במהירות בכביש בין עירוני שחלקו האחורי עמוס. הגה קשה ועם "קפיצות המדרגה" יכול למנוע מהנהג להחזירו למצב הדרוש על פי תנאי הדרך; מצב רפידות הבלמים הקדמיים מעיד על הזנחה בהחזקת הרכב; אי אפשר לקבוע את המועד בו נסדקה צלחת הבלימה בגלגל קדמי ימני אשר לפי הממצאים נמצאת סדוקה ואסורה לשימוש בכלל. לא ברור לטענת מומחה ההגנה המועד בו נשברה צלחת הבלימה הימנית ומה גרם לכך. לעניין זה בעדותו בבית המשפט טען המומחה כי **"הסדק שיש זה לפני התאונה ואי אפשר לדעת מתי זה נגרם אבל החופש בהגה זה עוד 50 שנה יושב שם"** (עמ' 83, ש' 20-21).

המומחה ציין בחוות דעתו כי על פי מצבו המכני של רכב הטרנזיט ביום התאונה אפשר לקבוע בוודאות כי התקלות שמופיעות ברכב זה יכולות לגרום לאי יציבות הרכב על פני הכביש ולגרימת התאונה.

עוד קבע המומחה **"ספק גדול אם רכב ב' [רכב הטרנזיט - נ.מ.] במצבו המכאני הנוכחי יכול לאפשר לנהג לשלוט בו כפי שנדרש ולקבל תגובות של המערכות הבטיחות הנדרשות בעת הצורך"**.

מעדותו בבית המשפט עולה כי לדעתו אופן הסטייה של הטרנזיט מעלה חשד שכן לטענתו מדובר בסטייה טיפה ימינה ואחר כך סטייה חדה שמאלה ולכן היה צורך לטענתו לבדוק את רכב הטרנזיט באופן יסודי ולפרק את הרכב לגורמים דבר שלטענתו לא נעשה על ידי המשטרה.

לעניין זה אציין כי לא מצאתי ממש בטענת המומחה מטעם ההגנה שכן הבוחן המשטרתי נשאל לגבי התקלות בטרנזיט והוא שלל אפשרות כי תקלות אלו הן שגרמו לסטיית הטרנזיט במהלך בריחתו מהמשאית. מסקנות הבוחן המשטרתי מקובלות עלי ואני מאמץ אותן. עוד ציון כי הנזקים ברכב הטרנזיט היו נזקים גדולים בעיקר בצד הימני או בחלק הקדמי נוכח מנגנון הפגיעה שבו המשאית הגיעה מהכיוון הנגדי ונכנסה בטרנזיט כאשר שני הרכבים ברחו לאותו כיוון.

לא הובאה כל ראיה לכך מלבד אמירה סתמית של המומחה מטעם ההגנה כי צלחת הבלימה בגלגל הקדמי ימני הייתה סדוקה עוד לפני התאונה. מדובר בנזק ישיר שנגרם באותו צד של רכב הטרנזיט עקב התאונה ולמעשה אמירות המומחה מטעם ההגנה בהקשר זה נותרו בגדר השערה בלבד שאין להן אחיזה במציאות.

על כן לא מצאתי כי קיימות תקלות ברכב אשר היוו גורם כלשהו להתרחשות התאונה ובוודאי לא באופן כזה המנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם להתרחשות התאונה.



34. סטיית רכב הטרנזיט לשמאל הייתה כתוצאה מתגובה ספונטאנית של הנהג לסכנה הנשקפת מסטיית המשאית לעברו ולצורך בריחתו מהתממשות אותה סכנה מיידית.
35. הטענה כי נוסעי הטרנזיט לא היו חגורים בחגורות בטיחות ולכן הדבר הגביר את הסיכוי לגרימת התאונה הקטלנית אין לה מקום בקביעת אחריותו של הנאשם ובכל אופן אין בדבר כדי לנתק את הקשר הסיבתי.
- סבורני, כי רשלנות תורמת של נוסעי הטרנזיט שלא חגרו חגורת בטיחות, אינה מהווה רשלנות רבתי המנתקת את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשם לקרות התאונה ותוצאותיה (ראו והשוו: ע"פ 71494/00 סולומוביץ נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 13.09.01)).

סימני הבלימה

36. הבוחן המשטרתי, אמיר כרמל, העיד בפניי כי מצא סימן בלימה של המשאית שהתחיל בנתיב נסיעת הטרנזיט (עמ' 20, ש' 30-31). הבוחן נשאל ארוכות לגבי סימני הבלימה ואף ציין כי גם אם לא היה לו סרטון המתעד את התאונה הוא היה מסיק כי המשאית הייתה בנתיב הנגדי ולאחר מכן ברח וחזרה לנתיב שלה (עמ' 21, ש' 28-32).
- הבוחן הסביר כי הוא קבע שמדובר בסימני בלימה של המשאית מאחר והם מובילים ישר לצמיגים של המשאית (עמ' 22, ש' 1). הבוחן הסביר כי הוא יכול להעריך שמדובר בסימני בלימה של המשאית אשר סטתה שמאלה ומתקנת חזרה ימינה ותוך כדי חזרה ימינה היא בולמת (עמ' 22, ש' 18-21).
- עוד הסביר הבוחן כי הוא קבע שמדובר בסימני בלימה לפי צורתם (עמ' 22, ש' 21-22), "זה לא סימן דחיפה כי סימן דחיפה הוא קווים אלכסוניים ולא לאורך ומקבילים. סימנים לאורך ומקבילים זה סימני בלימה" (עמ' 22, ש' 21-24). הבוחן הפנה לתמונה מס' 5.
37. גם הבוחן אליהו מזרחי, נשאל בחקירתו בבית המשפט לעניין ממצאי סימני הבלימה אשר נקבעו על ידי הבוחן כרמל, והוא העיד כי סימן בלימה הוא בדרך כלל ישר אלא אם יש דבר שמפריע לו ואז הוא סוטה ימינה או שמאלה (עמ' 50, ש' 1-3). לאחר שעין בתמונות ממקום התאונה (ת/14, תמונה 3), הסביר מר אליהו מזרחי כי מדובר בסימן בלימה בעיקול מאחר ויתכן שההגה היה מוטה ימינה (עמ' 50, ש' 9-11).
38. כך גם קצין הבוחנים, רפ"ק גליל אליהו, נשאל בחקירתו הנגדית כיצד נראים סימני הבלימה בכביש והשיב כי "זה תלוי. אם מחפש סימני בלימה של המשאית הם מעוקלים אם הרכב נוסע ישר נראה סימנים ישרים" (עמ' 59, ש' 31-33). לאחר שעין בתמונות הוא העיד כי הוא "רואה סימן צמיג עם עיקול קל ימינה. רואה סימנים שמובילים עד לגלגל קדמי שזה מעיד על סימן בלימה של הסוס" (עמ' 60, ש' 1-3). העד לא שלל שישנם גם סימני בלימה של העגלה.
39. המומחה מטעם ההגנה קבע כי סימני הבלימה אינם מובילים לגלגלי המשאית. לטענתו בסקיצה הם סומנו רק עד חלקו האחורי של הנגרר. לטענתו, על פי הצילומים של הבוחן לא נראה שמגיעים לגלגלים הקדמיים של המשאית.

עוד טוען המומחה מטעם ההגנה כי אין אפשרות פיזיקאלית שסימני הבלימה יהיו בקשת אלא הם חייבים



להיות ישרים. לטענתו, סימן הבלימה נוצר בעת התחממות הגלגל מחיכוך עם הכביש בעת שהגלגל ננעל. רכב עם גלגלים נעולים ממשיך רק ישר ולא בקשת לכיוון כלשהו. כמה שהגלגל מתחמם יותר הוא מסמן קו חזק וכה יותר בכביש. כאן לטענתו הסימנים בהתחלה כהים ובהמשך מתבהרים. בכך לטענתו, ניתן להסיק כי אין מדובר בסימנים השייכים למשאית של הנאשם.

איני מקבל טענות מומחה ההגנה בעניין סימני הבלימה שכן קיימים מצבים רבים כבעניינינו שסימני הבלימה יכולים להיות סימני קשת. בהתאם לחוקי הפיזיקה ומצב שבו הרכב נע בכיוון התנועה הקשתית כתוצאה מעיקול או מפעולת היגוי הרי הסימנים שמוטבעים על הכביש נראים באותה צורה קשתית.

המומחה גם נשאל בחקירתו האם הוא מכיר את המונח "דילוג החלקה וניתור" ולכך שספר הבוחנים מתייחס לכך שיש הבדל בין משאית עמוסה ללא עמוסה. ולעניין זה טען המומחה כי הוא לא מסכים עם כך.

40. כלומר, אין ספק כי הנחת היסוד של המומחה מטעם ההגנה אינה נכונה ואינה מתיישבת עם המציאות ולכן לא מצאתי לקבלה. בכל אופן אין בטענה זו לעניין סימני הבלימה בכדי לסתור את הממצאים שנקבעו לעניין זה על ידי בוחני המשטרה.

המסקנה מכל האמור היא שסימני הבלימה מובילים למשאית ולנגרר והם שייכים להם, דבר אשר מחזק את הטענה כי הנאשם סטה לתוך הנתיב הנגדי ולאחר מכן תיקן.

מחדלי חקירה

41. הנאשם טען כי ישנם מחדלי חקירה רבים אשר פגעו בהגנת הנאשם ובזכותו להליך הוגן, לכן לטענתו רק מטעם זה יש להורות על זיכוי. איני מקבל טענה זו.

42. מחדלי חקירה, ככל שהיו, אין בהם כשלעצמם כדי להביא לזיכוי של נאשם, אם חרף מחדלי החקירה הונחה תשתית ראייתית מספקת להוכחת אשמתו בעבירות שיוחסו לו (ראו: ע"פ 8187/11 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.08.13), ע"פ 8447/11 סולימאן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 24.9.12).

כבר נפסק כי **"...השאלה שעל בית המשפט להציב היא, האם מחדלה של המשטרה הוא כה חמור עד שיש לחשוש כי קופחה הגנתו של הנאשם, כיוון שמתקשה להתמודד כראוי עם חומר הראיות המדבר נגדו, או להוכיח את גרסתו שלו (ראה) ע"פ 173/88 פ"ד מד(785, 792) 1. על פי אמת מידה זו על בית המשפט להכריע מה משקל יש לתת למחדל, לא רק כשהוא עומד לעצמו, אלא גם בראיית מכלול הראיות"** (ראו: ע"פ 2511/92 נאיל חטיב נ' מדינת ישראל, תק-על 93(2) 1497).

43. לעניין הטענה כי בדיקת שדה הראיה בוצעה באופן לקוי: נטען על ידי מומחה ההגנה כי לא בוצע ניסוי שדה ראיה על פי הנוהל, לכל הפחות בשעה זהה לשעת התאונה. לטענתו, שדה הראיה שנלקח לצורך חקירת התאונה נמצא גדול ולא מדויק.

44. בהקשר זה אכן היה ראוי כי בדיקת שדה הראיה תבוצע באותם תנאים של נסיעת רכב הנאשם הן מבחינת הזמן והן מבחינת סוג הרכב אך בעניינינו לא מצאתי כי בדיקת שדה הראיה שבוצעה יש בה ליקוי של ממש באופן שאינו מתאר את מצב שדה הראיה מבחינת הנאשם כראוי. בכל אופן אין בכך בכדי לגרום



לפגיעה בהגנתו של הנאשם.

45. המומחה מטעם ההגנה הסביר בחקירתו בבית המשפט כי מטרת ניסוי שדה הראיה הינה לראות בזמן אמת שדה ראיה אם יש מגבלות בשדה הראיה (עמ' 86, ש' 21-22). אולם, אישר כי הוא לא הבחין במגבלה כלשהי בשדה הראיה. לבסוף כאשר נשאל האם יש טעם בניסוי שדה הראיה כאשר אדם מציב את רכבו באמצע הכביש הוא לא סיפק הסבר שיש בו ממש.
46. לסיכום נקודה זו לא מצאתי כי יש מחדלי חקירה שיכולים לעורר ספק סביר בדבר אשמתו של הנאשם בתאונה או כאלה שגרמו לקיפוח הגנתו של הנאשם.

כשל מכאני - האומנם

47. המומחה מטעם ההגנה קבע במסקנותיו כי הבדיקה של הנגרר שבוצעה במגרש לא בוצעה באופן מקצועי. בדרך שבה בוצעה הבדיקה אי אפשר לקבוע אם היו תקלות בנגרר או לא, הבדיקה הייתה אמורה להתבצע לטענתו במוסך מורשה יחד עם המשאית ולעבור גם בדיקת מחשב.
48. בחקירתו במשטרה ביום 23.01.19, נשאל הנאשם לגבי תקינות הנגרר והשיב כי "הכל בסדר גמור" ואף הדגיש כי כל בעיה מדווחת ומטופלת "**כל תקלה שיש אצלנו מטפלים, לא נותנים לנסוע בכביש, אני מדווח על כל תקלה וזה מטופל**" (ת/26, ש' 38-39).
49. הבוחן אמיר כרמל העיד בפניי כי מבדיקה שנערכה לנגרר במגרש הוא נמצא תקין בזמן התאונה. הבוחן הסביר כי מדובר בכלי פשוט ואין לו מערכת היגוי משלו. הבוחן גם הסביר כי בדיקת הנגרר על ידי מומחה התעכבה מאחר ולא נמצא מומחה ולבסוף הדבר גם נמנע בעקבות בקשה שהוגשה על ידי הסניגור לשחרור הנגרר.
- ביום 13.12.18, הגיש בא כוח הנאשם בקשה דחופה בשם חברת בושקאר הובלות בע"מ, הבעלים של המשאית והנגרר, "**בקשה דחופה להחזרת תפוס עגלה ומכולה**". בהתאם לבקשה הנ"ל התבקש שחרור העגלה (הנגרר) שהייתה מחוברת למשאית והמכולה שעליה. בא כוח הנאשם ציין כי אין עוד צורך בהחזקתה על ידי המאשימה והיא אינה דרושה לצורכי המשך החקירה ולכן אין שום הצדקה להמשך החזקתה. המאשימה התנגדה לבקשה.
- אך לבסוף, ביום 23.01.19, חתם הנאשם על טופס הסכמה לשחרור הנגרר והצהיר כי הוא מסכים שהנגרר ישוחרר מהחזקתה של משטרת ישראל, וכי מצבו המכאני של הנגרר לא גרם לתאונה ושהוא לא יטען כל טענה משפטית או עובדתית או אחרת בנוגע לשחרור הנגרר (ת/28).

בנסיבות אלה, תמוה בעיני טענות הנאשם בנקודה זו ולכן אני דוחה אותה.

50. עוד ובנוסף, איני מקבל טענת ההגנה כי היו קיימות במשאית תקלות קודמות. אציין כי לעניין תקינות המשאית בחקירתו הראשונה במשטרה טען הנאשם כי מצבה המכאני של המשאית היה תקין וציין כי מדובר ברכב חדש אשר הוא נוהג עליו באופן קבוע "**בסדר. אוטו חדש. זה אוטו קבוע שלי. אני רוב הזמן עליו**" (ת/33, ש' 73-74). גם בחקירתו במשטרה ביום 23.01.19 השיב הנאשם באופן וודאי כי כל בעיה שהייתה במשאית הוא דיווח עליה והיא טופלה "**בטח. דיווחתי וזה טופל. יש איזה מוט שדיווחתי עליו**



לפני התאונה, הרבה לפני התאונה, האוטו ישב שבוע במוסך וזה טופל" (ת/26, ש' 40-42). הנאשם גם שלל את האפשרות כי הייתה בעיה הקשורה במוט בזמן התאונה "לא, לא חושב, הוא תוקן, המוסך תיקן את זה, נסעתי עם האוטו" (ת/26, ש' 43-44).

51. המשאית נבדקה במרכז השירות והוגשה חוות דעת מטעם מנהל מרכז השירות אשר גם נחקר בבית המשפט. על פי חוות הדעת מהנתונים ומבדיקת המכלולים של המשאית נימצא שאין כשל בטיחותי במשאית ועד לתאונה המשאית הייתה תקינה. בעדותו בבית המשפט חזר העד וציין כי הוא בדק את הרכב מבחינה מכנית מעבר לממצאים שנראים ולא מצאו חופשים או בלאי במערכת הבלמים, במערכת ההיגוי והמתלים של הרכב (עמ' 7, ש' 25-26).

52. העד הסביר בעדותו שאכן בפלט המחשב מופיעים מונחים אקטיבי כלומר במהלך הבדיקה עלו מספר רב של שורות תקלה אולם לאחר בחינה שלהם לא נמצא קשר בין השורות הללו לבין גורם אפשרי לתאונה (עמ' 7, ש' 29-31). העד הסביר כי מחשב הרכב מדווח האם התקלה החשמלית מזוהה כרגע כפעילה או שהייתה באיזה שלב ובסגירת הסוויץ עברה לתקלה בזכרון (עמ' 8, ש' 1-2). העד גם הסביר לגבי התקלה מיום 11.10 שמדובר בתקלה שלא נחקת מהזכרון עד שהמחשב מבצע מספר מחזורים תקינים ורק אז מוחק באופן עצמאי.

53. עדותו של העד מהימנה בעיני ולא הובאה אף ראיה שיש בה בכדי לסתור טענת העד. יתרה מזאת, מנגד, טענת המומחה מטעם ההגנה נטענה ללא כל ביסוס.

54. לסיכום נקודה זו, לא מצאתי לקבל טענת הנאשם לגבי אי תקינות המשאית ולכן ניתן לקבוע כי הנאשם לא הצליח לנטוע ספק סביר בגרסת המאשימה שהאחריות לתאונה ולתוצאותיה רובצת על כתפיו.

בהקשר זה נאמר בפסיקה כי:

"לא כל ספק ביחס לאשמתו של נאשם מהווה "ספק סביר", ולא סגי באפשרות תיאורטית גרידא או "בהסבר כושל, מפוקפק או לא אמין" כדי לעורר ספק סביר (ע"פ 16/82 מלכה נ' מדינת ישראל, פ"ד לו(4) 316, 309 (1982))."

רבות נכתב אודות הספק הסביר, מושג חמקמק שקשה לכמתו ולהגדירו, ושני צדדים לו. הצד האחד, סובייקטיבי, עניין לתחושתו הפנימית של השופט, אותו "קול קטן וחרשי" העולה בשופט ואומר לו "זה לא זה" (דברי השופט חשין בע"פ 6251/94 בן-ארי נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(3) 45, 124-125). הצד השני, רציונלי-אובייקטיבי, שאותו על השופט לנתח ולהציג בפסק דינו. בכל כתב אישום יש מעשה (עבירה) ועושה (נאשם). הראיות אותן מניחים הצדדים בפני בית המשפט הן הגשר בין המעשה לעושה, ומקום בו הגשר מוליך בבטחה אל העושה, התוצאה היא הרשעה. יש והגשר עשוי מקשה אחת בדמות ראיה עוצמתית אחת (כמו טביעת אצבע או ממצא קונקלוסיבי של דנ"א מקום בו אין לנאשם הסבר סביר להימצאותם), ויש והגשר בנוי ממספר חלקים המצטרפים זה אל זה. יציבותו של גשר-הראיות ותחושת הבטחון של ההולך עליו, הם שיחרצו גורלו של הנאשם לשבט ההרשעה או לחסד הזיכוי. אכן, גם גשר חבלים יצלח לעיתים לגשר בין המעשה לבין העושה, אך כאשר הגשר מתנדנד בחוזקה ועל ההולך בו לדלג מעל אדנים חסרים, או-אז נדע כי "הספק הסביר" הוא הרוח המטלטלת את הגשר, ועל השופט להסב לאחר, באשר גשר-הראיות לא יצלח להרשעה" (ראו: ע"פ 7253/14 גור פינקלשטיין נ' עמוד 15).



מדינת ישראל (פורסם בנבו, 16.11.15).

בעניינינו, לא מצאתי כאמור כל ספק בכך שנהיגתו הרשלנית של הנאשם הייתה הגורם לתאונה.

55. תאונה זו הייתה יכולה להיות נמנעת אילו הנאשם היה נוסע כראוי ושומר על נתיב נסיעתו ולא היה סוטה לעבר הנתיב הנגדי. אמנם בריחתו של הטרנזיט הגדילה את הסיכוי להתרחשות התאונה אך אין בדבר כדי לנתק את הקשר הסיבתי.

56. טרם סיום אוסיף ואומר כי התנהגותו של הנאשם לאחר התאונה בכל הקשור במסירת הראיות ובכלל זה מצלמת הדרך שהייתה ברכבו יש בה בכדי להצביע על רצונו לחמוק מאחריותו לתאונה וכל מילה נוספת בעניין מיותרת.

57. ועוד לפני סיום אציין כי הכרעת דין זו מבוססת על הממצאים והעדויות כפי שאלה הובאו במהלך הדיון ללא קשר לסרטונים ממצלמת האבטחה או ממצלמת הרכב ועל כן לא מצאתי צורך לדון בטענות הנאשם לגבי קבילות הסרטונים ודרך הוצאתם.

סוף דבר

58. מכל האמור, אני קובע כי עובדות כתב האישום הוכחו בפני מעבר לכל ספק סביר, כי הנאשם התרשל בנהיגתו וסטה מנתיב נסיעתו וכי התרשלות זו הייתה הגורם הראשוני לתאונה וגרימת מותם של המנוחים. לא מצאתי כל דבר שיכול לנתק את הקשר הסיבתי. לפיכך, אני מרשיע את הנאשם בכלל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ו אלול תשפ"ב, 22 ספטמבר 2022, במעמד הצדדים