



גמ"ר 11897/11/17 - מדינת ישראל נגד ב"ש

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 11897-11-17 ישראל נ' ש'
בפני כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

ב"ש

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי להרשיע את הנאשם בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן: "חוק העונשין") ובסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה") בצירוף סעיף 40 לפקודת התעבורה, וכן ביתר הסעיפים המיוחסים לו בכתב האישום.

האישום

בתאריך 10.8.2014, בשעה 15:50 לערך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג הונדה, לוחית רישוי מספר xx-xxx-xx (להלן: "רכב הנאשם" ו/או רכב ההונדה ו'או הרכב הפוגע') בכביש מספר 60 מכיוון קריית ארבע לכיוון היישוב עתניאל (להלן: "הכביש"). לצדו של הנאשם, במושב שלידו ישבה גב' י"מ (להלן: "י"מ").

הכביש בו נסע הנאשם הוא כביש שאינו עירוני, דו כיווני בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון כאשר קו הפרדה רצוף מפריד בין הנתיבים. בצדי הכביש סלול שול ומעקה בטיחות בצדו האחד של הכביש. במועד המצוין לעיל היה הכביש תקין ויבש והראות הייתה טובה.

באותה עת נהג בנתיב הנגדי גא"מ, (להלן: "המנוח ג'") ו/או "נהג רכב הפיג'ו" ברכב פרטי מסוג פיג'ו לוחית רישוי מספר xx-xxx-xx (להלן: "רכב הפיג'ו"). לצד המנוח במושב שליד הנהג ישבו חא"ע (להלן: "ח'") וי"ע (להלן: "י'").

במושב האחורי ברכב הפיג'ו ישבו אס"ע (להלן: "א'"), רא"ע (להלן: "ר'") ומא"ע, (להלן: "המנוח מ'").

בסמוך לקילומטר 37 בכביש, סטה הנאשם שמאלה מנתיב נסיעתו, חצה את קו הפרדה נכנס עם רכב ההונדה לנתיב הנגדי ופגע עם חלקו השמאלי של חזית רכב ההונדה בחלקו השמאלי של רכב הפיג'ו. כתוצאה מההתנגשות החל רכבו של הנאשם להסתובב במקום, רכב הפיג'ו התרומם ונעצר על מעקה הבטיחות שבצד הדרך (להלן: "התאונה").



כתוצאה מהתאונה נפגעו המנוחים ג' ומ' באופן אנוש ונפטרו במקום התאונה. בנוסף, כתוצאה מהתאונה סבל ר' מכאבים בחזה וברגל שמאל ונגרמו לו חבלות, ח' סבל מכאבים בחזה, בגב התחתון ובאזור עינו השמאלית נמצאו חלקי זכוכית וא' סבל מכאבים בחזה ובאזור ברך שמאל ונגרמו לו המתומות וי' סבל מכאבים בחזה.

במעשיו אלה, גרם הנאשם ברשלנותו למותם של שני בני אדם. הנאשם סטה מנתיב נסיעתו באופן שגרם להפרעה או לסיכון, וגרם לתאונה בה נגרם נזק לאנשים ולרכוש.

הוראות החיקוק בהן מואשם הנאשם:

1. גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 304 לחוק העונשין וסעיף 64 לפקודת התעבורה בצירוף סעיף 40 לפקודת התעבורה.
2. סטייה מנתיב נסיעה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**") בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. תאונה בה נגרם נזק לאדם ולרכוש לפי לתקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

העובדות שאינן במחלוקת

רכב ההונדה ורכב הפיג'ו היו מעורבים בתאונה.

י' הייתה ברכב ההונדה בזמן התאונה.

המחלוקת

1. האם הנאשם נהג במועד ובמקום התאונה ברכב ההונדה.
2. כיצד התרחשה התאונה.
3. מהי סיבת סטיית רכב ההונדה לנתיב הנגדי: האם הסטייה התרחשה בשל אופן נהיגתו של הנאשם או בשל כשל טכני ברכב או בעיית תשתית.
4. האם המנוחים מרכב הפיג'ו זוהו.
5. האם קיים קשר סיבתי בין מותם של המנוחים לבין התאונה.
6. מחדלי חקירה ונפקותם.

ראיות תביעה

העידו בפניי 3 עדי ראיה לתאונה: י' שישבה לצד הנהג ברכב ההונדה, ח' שישב במושב הקדמי ליד הנהג ברכב הפיג'ו ור' שישב במושב האחורי ברכב הפיג'ו.



העידו בפני 2 רופאים מבית החולים בחברון אליו הובאו הנפגעים מרכב הפיג'ו: ד"ר עאדלי ג'אברי (להלן: "ד"ר ג'אברי") וד"ר חאתם עלי אל דויק (להלן: "ד"ר אל דויק"). בנוסף העיד בפני מר חוסאם משארקה (להלן: "חוסאם") שהגיע לזירת התאונה לאחר התרחשותה וכן לבית החולים.

העיד בפני בוחן התנועה רס"ר אסף שזו שהגיע למקום התאונה (להלן: "בוחן התנועה ו/או הבוחן").

באמצעות עדי התביעה הוגשו: תרשים תאונת דרכים- ת/1, לוח תצלומים ובו 30 תצלומים- ת/2א, לוח תצלומים ובו 12 תצלומים- ת/2ב, דיסק ובו סרטון שצולם בזירת התאונה ותמונות- ת/3, דו"ח בוחן תנועה (להלן: "דו"ח הבוחן" ו/או "הדוח")- ת/4, הודעת נהג תחת אזהרה- ת/5, טופס יידוע חשוד- ת/6, סקיצה של זירת התאונה- ת/7, הודעת העדה י' מ'- ת/8, דו"ח רפואי ראשוני מטעם ד"ר עלי אל דוויק- ת/9, תעודת פטירה של המנוח מ'- ת/10.

ראיות הגנה

הנאשם העיד על אף שלא זכר דבר מהתאונה, וכן מומחה מטעמו מר אלעד רונן (להלן: "מר רונן" ו/או "המומחה").

באמצעות עדי ההגנה הוגשו: הודעתו של ח' -נ/1 וחוות דעת מומחה שערך מר רונן- נ/2.

דין

1. יסוד הנהיגה: האם הנאשם נהג ברכב ההונדה בזמן התאונה

הנאשם טען כי ממכלול הראיות והעדויות, לא הוכיחה המאשימה כי הנאשם נהג ברכב ההונדה במועד התאונה, ומשכך יש לזכותו ולו מטעם זה בלבד. לטענתו, בעדותה סיפרה י' כי היא אינה מכירה את הנהג ברכב ההונדה (פרוט' עמ' 49 שו' 30) וכי לא זיהתה את הנאשם באולם בית המשפט (פרוט' עמ' 52 שו' 30-31).

ביום 27.12.2018 השיב ב"כ הנאשם בשמו של הנאשם לאישום המיוחס לו. במסגרת התשובה לאישום אמר ב"כ הנאשם "הנאשם מודה בנהיגה בלבד וכופר ביתר רכיבי כתב האישום" (פרוט' עמ' 10 שו' 13-14).

אין בידי לקבל את טענת הנאשם כי במעמד התשובה לאישום נעשתה טעות קולמוס בפרוטוקול הדיון, וכי הנאשם כפר בכלל עובדות כתב האישום לרבות ברכיב הנהיגה.

טענה זו עלתה לראשונה בסוף פרשת התביעה ביום 29.12.2019, כשנה לאחר מתן התשובה לאישום שבמהלכה התקיימו 2 דיוני הוכחות.

נוסף לכך העובדה כי פגיעתו הקשה של הנאשם נגרמה כתוצאה מהתאונה עלתה מספר פעמים באולם בית המשפט דווקא מצדו.

כך בדיון שהתקיים ביום 14.1.2018 בהיעדרו של הנאשם טען בא-כוחו: "מצבו הרפואי של הנאשם בעקבות התאונה קשה" (פרוט' עמ' 2 שו' 8). בדיון מיום 27.12.2018 שהתקיים בנוכחות הנאשם טען בא-כוחו: "...אין מחלוקת שמדובר בנאשם שלאחר האירוע התאונתי אושפז בטיפול נמרץ מורדם ונמרץ והוא נפגע מוחית ומוטורית..." (פרוט' עמ' 6 שו' 19-20).

בחקירתו במשטרה אמר הנאשם, כי אינו זוכר דבר מהתאונה אך אמר כי היה נוסע בכביש מדי יום ביומו ללימודיו, זוכר



שהגיע לשיקום וכי פגיעתו היא בראשו (ת/5 שו' 14, 18-19, 23, 37).

זאת ועוד, כפירתו המאוחרת מאוד של הנאשם ביסוד הנהיגה הנה כללית וללא כל ביסוס. הנאשם שנפגע באופן קשה מאוד בתאונה לא נתן הסבר אחר למצבו הרפואי ולא פרט היכן במקום אחר היה בזמן התאונה.

כל אלה מצביעים על כך שהנאשם שנפגע כתוצאה מהתאונה היה הנהג ברכב ההונדה וכי תרחיש אחר לפיו אחר נהג ברכב ההונדה אינו סביר בנסיבות המקרה ודי בכך כדי לבסס את הקביעה כי הנאשם נהג ברכב ההונדה בזמן התאונה.

גם בהודעה של י' שנגבתה ממנה בבית החולים סורוקה לאחר התאונה היא אמרה: "היום בתאריך 10.8.14 בסביבות השעה 15:30-16:00 עליתי לטרמפ בקרית ארבע עם רכב קטן כחול ברכב נהג בחור מקריית ארבע בשם ב"ש..." (ת/8 שו' 1-3). ב"כ הנאשם טען כי העובדה שהחוקר לא חקר את י' כיצד היא ידעה לנקוב בשמו של הנהג הינה מחדל חקירה. איני סבורה כי מדובר בשאלה מתבקשת או במחדל חקירתי. לו סבר ב"כ הנאשם כי יש לברר סוגיה זו, יכול היה לעשות כן בחקירה נגדית של י'.

איני סבורה כי העובדה ש' לא זיהתה את הנאשם באולם בית המשפט מעוררת ספק באשר ליסוד הנהיגה ולהביא לזיכוי של הנאשם. לי' לא הייתה היכרות מוקדמת עם הנאשם לפני התאונה ועל כן הקושי בזיהוי הנאשם למעלה מחמש שנים לאחר התרחשותה מובן.

לנוכח האמור אני קובעת כי הנאשם נהג ברכב ההונדה במועד התאונה.

2. כיצד התרחשה התאונה

2.1 מיקום ההתנגשות הראשון בכלי הרכב המעורבים בהתאם לנזקים שנגרמו לכלי הרכב ולממצאים בזירת התאונה

לנוכח הממצאים שמצא בוחן התנועה בזירת התאונה שפורטו בדו"ח שערך הוא הגיע למסקנה, כי רכב ההונדה פגע עם חזיתו השמאלית בחזיתו השמאלית של רכב הפיג'ו (ת/4 עמ' 3). בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התנועה על המסקנות שפורטו בדו"ח הבוחן ועל הממצאים שמצא בזירת התאונה: "ההונדה פגעה בחזית שמאל, שמעתם, בחזית שמאל של רכב הפיג'ו וזהו כתוצאה מהתנגשות הסתחררו הרכבים, שזו תופעה ידועה" (פרוט' עמ' 25 שו' 24-25).

בדו"ח פרט הבוחן את הנזקים שנגרמו לרכב ההונדה וקבע כי לרכב ההונדה נגרם נזק כבד בפינתו הקדמית השמאלית שנדחפה לאחור וימינה, הטמבון הקדמי רוסק, מכסה המנוע נדחף לאחור, רצפת הרכב באזור תא הנהג התרוממה באלכסון ימינה, הגלגל הקדמי השמאלי נדחף לאחור ונתפס בבית הגלגל ולג'נט נגרמו מכות. בנוסף, לג'נט הגלגל נגרם קיפול משני צדיו דבר שמצביע, בהתאם לחוות דעתו של הבוחן, על מכה משני כיוונים מנוגדים על-ידי כלי הרכב. עוד קבע הבוחן כי נמצא נזק בפינה האחורית השמאלית של רכב ההונדה עם העברת צבע צהוב שנגרם על-ידי משאית שעברה במקום לאחר התאונה (ת/4 עמ' 2).

אשר לרכב הפיג'ו קבע הבוחן, בין היתר, כי הוא ספג מכה חזקה מאוד בצדו השמאלי של חזית הרכב כאשר כל חלקו השמאלי של הרכב נדחף לאחור בצורה משמעותית וחלקו הקדמי נדחף והגיע למושב הנהג. בנוסף קבע כי הגלגל השמאלי הקדמי של הרכב היה ללא אוויר וכן זוהו מכות בג'נט הגלגל (ת/4 עמ' 2).

את הנזקים שנגרמו לכלי המעורבים, לרבות הנזק המשמעותי בצד השמאלי של כלי הרכב, ניתן לראות בתמונות ובסרטון שצולמו בזירת התאונה על-ידי הבוחן לאחר התרחשותה (ת/2 תמונות 1-5, 7-8, 10, 12-13, 15, 18-20).



ת/2ב תמונות 1, 3, 7, 11-12, ת/3).

התמונות מתיישבות עם האמור בחוות דעת הבוחן ובסקיצה (ת/4 עמ' 2, ת/7) ולפיהן הנזק המרכזי שנגרם לכלי הרכב הוא בחלקו השמאלי קדמי.

בוחן התנועה העיד, כי בסקיצה (ת/7) תועדו הממצאים שאסף בזירת התאונה וכי ערך תרשים תאונת דרכים (ת/1) בעקבותיה (פרוט' עמ' 17 שו' 12-13). הבוחן הסביר כי מסקנתו באשר למיקום האימפקט הראשון בכלי הרכב המעורבים נקבע גם על סמך הממצאים שמצא בזירה. על מנת להסביר את מסקנתו הציב את דגמי כלי הרכב המעורבים על התרשים שערך בהתאם לנתוני הסקיצה בהתאם לממצאים שתועדו בו. בוחן התנועה הדגים בפני את הפעולות שביצע על גבי התרשים (פרוט' עמ' 13 שו' 1, שו' 30-32, עמ' 14 שו' 4-13).

בוחן התנועה קבע כי בהתאם לממצאים בזירה קיימת אפשרות יחידה לפיה מיקום האימפקט הראשון בין שני כלי הרכב היה בחלקם הקדמי השמאלי (פרוט' עמ' 13 שו' 30-32, עמ' 14 שו' 4-13, ת/4 עמ' 4).

בוחן התנועה הותיר עליי רושם מהימן. תרשים תאונת הדרכים, הסקיצה, מסקנותיו בדו"ח הבוחן והסבריו בבית המשפט היו מקצועיים, קוהרנטיים וברורים. בוחן התנועה השיב לכלל שאלותיו של ב"כ הנאשם באופן ישיר, בהגינות ובמקצועיות. אינני סבורה כי העובדה שהבוחן אינו מומחה לצמיגים משפיעה על ניתוח הממצאים בזירה ומסקנותיו המקצועיות.

מר רונן, המומחה מטעם ההגנה, ציין הן בחוות דעתו (נ/2 עמ' 6) והן בעדותו בבית המשפט (פרו' עמ' 164 שו' 1-4) כי הוא אינו יכול לשלול או לאשר את כלל מסקנותיו של בוחן התנועה, זאת בשל השינויים הרבים שעברה זירת התאונה ובשל כך שכלי הרכב המעורבים לא עמדו לרשותו. משכך, חוות דעתו של המומחה ועדותו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנועה, או מפריכים אותן.

משכך אני קובעת, כי מיקום האימפקט הראשון בין שני כלי הרכב הוא בחלקם הקדמי השמאלי של כלי הרכב המעורבים בתאונה.

2.2 מה היה מיקום האימפקט בין שני כלי הרכב בכביש

לאחר ניתוח הממצאים שנמצאו על ידו בזירת התאונה הגיע בוחן התנועה למסקנה כי מיקום האימפקט בכביש בין שני כלי הרכב נמצא בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו (דו"ח בוחן ת/4 עמ' 3). בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התנועה על מסקנותיו כפי שיפורט להלן בהרחבה.

2.3 קביעת כיוון נסיעת הנאשם באמצעות סימן הבלימה של רכב ההונדה

בוחן התנועה מצא כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו נמצא סימן בלימה. קצה הסימן נמצא במרחק של 2.75 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון רכב הפיג'ו. סימן הבלימה נוצר על-ידי הגלגל הימני הקדמי של רכב ההונדה והוא מצביע, בין היתר, על כיוון נסיעתו. הבוחן קבע כי סימן הבלימה הוא אלכסוני שמאלה הוא מכיוון נסיעת רכב ההונדה, שכן הוא הולך ונהיה כהה (ת/4 עמ' 3). את סימן הבלימה ניתן לראות הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2ב תמונות 1-3, ת/3).

בעדותו אמר בוחן התנועה בהגינות כי הוא אינו יכול לקבוע את הנקודה בה התחיל רכב ההונדה לסטות מנתיבו (פרוט'



עמ' 34 שו' 9-6). עוד העיד בוחן התנועה על היעדרו בזירה של סימן בלימה מהגלגל השמאלי הקדמי של רכב ההונדה והסביר כי הגורם העיקרי להיעדר הסימן הינו שיפוע הצד בכביש שמשפיע על נגיעת הצמיגים בקרקע ועל הותרת הסימן על פני הכביש (פרוט' עמ' 38 שו' 11-4, שו' 27-30). בוחן התנועה ציין כי לא מדד את שיפוע הצד (פרוט' עמ' 39 שו' 2).

2.4 קביעת מיקום האימפקט בין כלי הרכב בכביש באמצעות שבר בסימן הבלימה של רכב ההונדה

בדו"ח בוחן התנועה קבע הבוחן כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיגו נמצא שבר של סימן הבלימה בכביש במרחק של 2.7 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון רכב הפיגו. הבוחן קבע כי שבר זה הוא למעשה נקודת האימפקט בין שני כלי הרכב בכביש (ת/4 עמ' 3). גם בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התנועה על כך ששבר סימן הבלימה מעיד על האימפקט (פרוט' עמ' 23 שו' 10-9). גם את שבר סימן הבלימה ניתן לראות הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2 בתמונות 1, 4, 6, ת/3).

2.5 קביעת מיקום האימפקט בין כלי הרכב בכביש באמצעות סימני חריצה בכביש

בוחן התנועה מצא כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיגו נמצאו חריצים על הכביש, במרחק של 1.35 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון רכב הפיגו וקבע, כי גם סימנים אלה מצביעים על מיקום האימפקט בין שני כלי הרכב בכביש (ת/4 עמ' 3).

את החריצים המתוארים בדו"ח הבוחן ניתן לראות הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2 בתמונות 28-29, ת/3).

בוחן התנועה הדגיש בעדותו, כי שבר סימן הבלימה וסימני חריצים על הכביש הינם הנקודות המשמעותיות ביותר בקביעת מקום האימפקט בתאונות דרכים וכי שניהם היו בנתיב נסיעת רכב הפיגו באופן ברור (פרוט' עמ' 18 שו' 4-6).

הבוחן הגיע למסקנה נוספת לפיה בזמן האימפקט רכב הפיגו היה בצד ימין של נתיב נסיעתו, כאשר דופן הרכב היה צמוד לקו הצהוב (פרוט' עמ' 24 שו' 1-2, שו' 8-9). מסקנה זו ביסס בוחן התנועה על החריצים שנמצאו בזירה שנוצרו מהמתלה הקדמי-שמאלי של רכב הפיגו ועל מדידת רוחבו של רכב הפיגו מאותה הנקודה בה היו החריצים (פרוט' עמ' 24 שו' 6-11, ת/4 עמ' 2).

2.6 הממצאים בזירה, מסקנות בוחן התנועה וגרסאות העדים בנוגע למיקום התאונה ואופן התרחשותה

מסקנותיו של הבוחן שאת עדותו קיבלתי כמהימנה ומקצועית, נקבעו על סמך הממצאים בזירת התאונה וזאת אף בטרם גביית עדויות מהמעורבים בתאונה (פרוט' עמ' 14 שו' 17-21).

מסקנותיו של בוחן התנועה מתיישבות עם עדותו של ח' בבית המשפט, שבזמן התאונה ישב כנוסע במושב הקדמי של רכב הפיגו ותיאר את התרחשות התאונה: "אנחנו נוסעים בנתיב שלנו, הוא בא בסיבוב קשה. אני ראיתי את האוטו שלו הולך ככה... יעני, יצא מהנתיב שלו לכיוון שלנו... ודפק אותנו, עכשיו יש ברזל בצד... בצד שלנו, אנחנו בנתיב שלנו (פרוט' עמ' 67 שו' 27-33, עמ' 68 שו' 2). בהמשך עדותו אמר: "אנחנו היינו נוסעים במסלול שלנו... זה היה מי שפגע בנו הוא בא במהירות גבוהה והוא נכנס לנו מהכיוון השני" (פרוט' עמ' 70 שו' 6-7), וכי "בסיבוב ראיתי את האוטו לפני שידפוק אותנו, האוטו שלו הלך ככה, עבר את הפס הלבן..." (פרוט' עמ' 71 שו' 10-11).

ח' תיאר את התנהגות נהג רכב הפיגו לאחר שהבחינו ברכב ההונדה: "...אני הראשון שראיתי את האוטו שהוא נכנס



עליו, יצא מהפס הלבן ודפק אותנו... הנהג שלנו נשאר בנתיב שלו והלך לצד של הברזל... אמרתי לנהג תיזהר, הוא ניסה לברוח לצד של הברזל, ודפק אותנו הנהג, והוא דפק אותנו הרכב השני, נכנס בנו, עבר את הפס הלבן..." (פרוט' עמ' 71 שו' 14-15, 23, 32-33) ובהמשך אמר: "...הנהג שלנו לא רוצה לפגוע באוטו הזה ולא צריך לפגוע בברזל, היה צמוד לברזל אבל לא נגע בברזל, הוא דפק אותנו בברזל" (פרוט' עמ' 72 שו' 11-12).

עדותו של ח' מתיישבת גם עם מסקנתו של בוחן התנועה לפיה דופן רכב הפיג'ו הייתה על הקו הצהוב בנתיב נסיעתו בזמן האימפקט (פרוט' עמ' 24 שו' 8-9).

את עדותו של ח' מקבלת כמהימנה ואמינה. עדותו הייתה מפורטת וברורה והוא השיב לשאלות ב"כ הנאשם באופן ישיר וכנה אף בפרטים שאינם חיוביים. בהגנותו סיפר ח' על כך שלא היה חגור בחגורת בטיחות בזמן התאונה, על כך שברכב הפיג'ו היו 6 נוסעים ועל כך שישב על בלם היד במקום שאינו מיועד לנוסע (פרוט' עמ' 67 שו' 12-13, עמ' 73 שו' 31). דברים אלה מעידים אף הם על כנות ואמינות דבריו.

לא נעלמה מעיני הודאתו של ח' במשטרה בה נכתב המשפט: "אני הלכתי למקום של התאונה..." (נ' שו' 3). מעיון בהודאתו לא עלתה אינדיקציה נוספת לפיה ח' לא היה ברכב הפיג'ו בעת התאונה. ח' העיד בפניי בשפה העברית ונעזר מעת לעת במתורגמנית. נוכח נסיבות אלה ונוכח עדותו המפורטת והכנה שהותירה עליו רושם מהימן אני סבורה כי טעות בשפה שאינה שפת אימו הינה אפשרית בפרט כאשר מדובר בטעות במילה אחת בלבד.

מסקנותיו של בוחן התנועה ועדותו של ח' מתיישבות גם עם עדותה של י'.

י' שישבה במושב שליד הנהג ברכב ההונדה סיפרה בעדותה בפני השופט אשר נגבתה בבית החולים סורוקה כ-3 שעות לאחר התאונה כי כאשר הגיעו לעיקול ימינה בדרך, הנהג נכנס לעיקול מהר מדי, איבד שליטה והרכב סטה שמאלה והתנגש ברכב של ערבים (ת' 8 עמ' 1 שו' 5-6). י' אמרה כי ההתנגשות בין כלי הרכב אירעה בנתיב הנגדי לאחר שסטו אליו (ת' 8 עמ' 2 שו' 12-13). גם בעדותה בבית המשפט אמרה י', כי בשלב מסוים בנסיעה היה בכביש עיקול ממנו הרכב סטה (פרוט' עמ' 50 שו' 1).

עוד סיפרה י' בעדותה בבית החולים, כי הרכב סטה מיד שמאלה וכי לא היו תזוזות אחרות (ת' 8 עמ' 1 שו' 25-26). נתון זה בעדותה של י', מתיישב עם מסקנתו של בוחן התנועה כי סטיית הרכב הייתה ישרה בהתאם לסימן הבלימה שהתגלה בזירת התאונה (פרוט' עמ' 37 שו' 14-15).

י' הייתה נוסעת מזדמנת שעלתה לרכבו של הנאשם לפני התאונה ולא הכירה אותו באופן אישי קודם לכן (פרוט' עמ' 49 שו' 25-30).

עדותה של י' נגבתה בבית החולים סורוקה כ-3 שעות לאחר התאונה ואילו עדותה בבית המשפט ניתנה כ-5 שנים לאחר התאונה. בהודעה בסמוך לתאונה מסרה י' גרסה חד משמעית וסדורה בנוגע לאופן התרחשות התאונה. התרשמתי כי עדותה בבית המשפט מתונה יותר וזהירה יותר אולי בשל הזמן הרב שחלף מאז התאונה ואולי על מנת להימנע מאמירת דברים חד משמעיים שעלולים לפגוע בנאשם.

בעדותה בבית החולים סיפרה י': "...הגענו לעיקול ימינה בכביש הנהג נכנס לעיקול מהר מדי ואז איבד שליטה והרכב סטה שמאלה והתנגש ברכב של ערבים" (ת' 8 עמ' 1 שו' 5-6) ואילו בעדותה בבית המשפט סיפרה: "זה לא היה סטייה, היינו בעיקול וזה היה כנראה טיפה מהר מדי, אז הייתה תחושה של הכיוון הנגדי" (פרוט' עמ' 51 שו' 25-26). בהמשך



עדותיה שללה כי ראתה את סטיית הרכב מהנתיב ואת ההתנגשות (פרוט' עמ' 55 שו' 25-28), אולם בחקירתה החוזרת משנתבקה להבהיר האם הבחינה בסטייה כמו שאמרה בעדותה בפני השופט או שלא הבחינה בה כפי שאמרה בבית המשפט ענתה שהיא אינה זוכרת כרגע (פרוט' עמ' 56 שו' 14-17).

פער נוסף עלה ביחס לסיבת הסטייה של רכב ההונדה. בעדותה במשטרה סיפרה: "הרגשתי שהוא לא עשה משהו אני לא יודעת להגיד לך הרכב החליק לנהג כלומר ההגה החליק לו מהידיים" (ת/8 עמ' 1 שו' 23-24) ואילו בעדותה בבית המשפט אמרה "אני לא זוכרת החליק אני זוכרת שהרגשתי שמהו שם לא זה..." (פרוט' עמ' 51 שו' 32).

פערים אלה הוצגו לי' במהלך חקירה הראשית בבית המשפט והיא השיבה "כן אני אומרת אמת. אבל בנוסף למה שכתוב פה אין לי משהו..." (פרוט' עמ' 52 שו' 15) וכי לשאלה האם כל מה שאמרה במשטרה הוא נכון ענתה "כן לא העדתי שקר" (פרוט' עמ' 52 שו' 17).

בנסיבות אלה נתתי משקל מכריע לעדותה של י' שנגבתה בבית החולים סורוקה בסמוך לתאונה לפיה רכב הנאשם סטה מנתיב נסיעתו עם הגעתו לעיקול, איבד שליטה והתנגש ברכב הפיג'ו בנתיב הנגדי.

חוות דעתו של מומחה ההגנה ועדותו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנועה ומפריכים אותן גם בעניין זה או את עדויותיהם של העדים המעורבים בתאונה.

מכל האמור לעיל אני קובעת כי מקום האימפקט בין כלי הרכב היה בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו זאת לאחר שרכב ההונדה סטה מנתיב נסיעתו לנתיב הנגדי לאחר שחצה קו הפרדה רצוף.

3. סיבת סטיית רכב ההונדה לנתיב הנגדי

בדו"ח הבוחן ציין בוחן התנועה כי ישנם 3 גורמים להתרחשותה של תאונת דרכים: תשתית, מכני ואנושי (ת/4 עמ' 4).

בוחן התנועה קבע בדו"ח הבוחן כי לא קיימים ליקויים בתשתית וכי חרף העקומה הקלה בכביש 50 מטרים לפני מקום התאונה, הממצאים לא מצביעים על איבוד שליטה של הנהג זאת בשל סימני הבלימה הישרים שנמצאו בזירה. עוד קבע הבוחן בדו"ח הבוחן כי רכב ההונדה נבדק ונמצא תקין וכי גם סימן הבלימה במקום התאונה מעיד כי הבלמים היו תקינים. הבוחן הוסיף כי במקום לא נמצא כל סימן צמיג, חריצה או כל סימן אחר בכיוון נסיעת רכב ההונדה לפני תחילתו של סימן הבלימה שיכולים להעיד על כשל מכני. משגשגו שני הגורמים הראשונים קבע בוחן התנועה כי הגורם להתרחשות התאונה הוא הגורם האנושי (ת/4 עמ' 4).

3.1 כשל בתשתית

בעדותו בבית המשפט תיאר בוחן התנועה את הכביש ומצבו במועד התאונה: "כל הדרך הזאת שהוא על כביש 60, הקטע הבנוי הוא כביש שהוא יחסית מפותל בכל דרכו, הכביש היה תקין, לא היה שום דבר חריג, הייתה שמש" (פרוט' עמ' 17 שו' 29-30), וכי "...היה כביש יבש, עשיתי סריקה לא היה שמן, חצץ, גורמים זרים, אז ככה שהתשתית הייתה תקינה אז שללתי את נושא התשתית" (פרוט' עמ' 24 שו' 32-33).

התמונות שמתעדות אמנם באופן חלקי את הזירה (ת/2 תמונות 2, 10-12, 30, ת/2 תמונה 10) מתיישבות עם בדיקת הבוחן את מצב הכביש.



אשר לשדה ראייתו של הנאשם אמר בוחן התנועה כי לכיוון נסיעתו לפניו של הנאשם ועד למקום התאונה שדה הראייה היה פתוח 50 מטרים (פרוט' עמ' 19 שו' 22-18).

מסקנתו של המומחה מטעם ההגנה בחוות דעתו היא כי הוא אינו יכול לשלול או לאשר את מסקנותיו של בוחן התנועה, זאת בשל השינויים הרבים שעברה זירת התאונה (נ/2, עמ' 6). משכך, חוות דעתו של המומחה ועדותו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנועה ומפריכים אותן גם בעניין קיומם ו/או אי קיומם של ליקויים בתשתית.

לפיכך אני קובעת כי לא היה כשל בתשתית במקום התאונה.

3.2 כשל מכני ברכב

בעדות שנגבתה מהנאשם הוא ענה לשאלה האם הרכב היה תקין לפני התאונה כולל ההגה והבלמים: " הכל היה טוב, טיפלי בו כשהיה צריך...לא היו בעיות עם הרכב" (ת/5 שו' 25-29).

בוחן התנועה פירט את הפעולות שביצע על מנת לבדוק את תקינות הרכב על אף הנזקים שנגרמו לו כתוצאה מהתאונה שפגעו ביכולתו לבדוק את הרכב באופן אידיאלי (פרוט' עמ' 25 שו' 3-4). בעדותו אמר הבוחן, כי ההגה היה תקין לאור העובדה שהייתה תנועה לגלגלי ההגה וכי צמיגי הרכב עבדו בזמן ולפני התאונה לאור סימן הבלימה שנמצא במקום התאונה (פרוט' עמ' 25 שו' 4-6). בוחן התנועה הוסיף בעדותו כי במקרה בו קיים כשל טכני שגורם לתאונות דרכים ניתן לראות סימנים על הכביש לפני מקום האימפקט, אולם במקרה זה לא נמצאו סימנים כאלה זאת חרף הסריקה שערך במקום שהעלתה כי הכביש היה נקי ותקין (פרוט' עמ' 25 שו' 6-9). לדבריו, במצב של כשל בצמיג היה נשאר סימן לפני האימפקט וכי סביר להניח שהסימן הראשון על הכביש היה מופיע בנתיב נסיעתו (פרוט' עמ' 31 שו' 18-20).

אכן, בוחן התנועה מצא כי דושת בלם הרכב הייתה תקועה, אולם קבע כי הדבר נגרם בשל התרוממות רצפת הרכב וכי העובדה שלא נמצאים ממצאים מוצאים עובר לנקודת האימפקט בין הרכבים מצביעה על כך שהבלמים עבדו בצורה תקינה (ת/4 עמ' 4).

לפי עדותו של בוחן התנועה דבר נוסף המצביע על אי קיומו של כשל בצמיגים הוא סימן הבלימה הישר שנמצא בזירת התאונה שמעיד על כך שהרכב היה בסטייה אלכסונית ישרה ולא באיבוד שליטה על הרכב שנגרם בשל כשל (פרוט' עמ' 31 שו' 25-27).

בחוות דעת בוחן התנועה קבע הבוחן כי בצמיג השמאלי הקדמי של רכב ההונדה נמצא קרע וקבע כי נוכח הימצאות הקרע במקום בו ישנה מכה בג'נט הגלגל הקרע נוצר כתוצאה מהתאונה (ת/4 עמ' 2). בעדותו בבית המשפט הסביר הבוחן את מסקנתו והעיד כי "... אנחנו רואים שיש מכה בג'נט בשתי נקודות האלו... זה אומר שהמכה היא דו כיוונית... זה מלמד על רכב שפוגע מפה ומפה והפגיעה הזו היא מהרכב שלו עצמו כי הוא נגרם בבית הגלגל בהמשך לתנועה שלו. ודבר נוסף זה שאנחנו רואים שיש פה את הקרע בצמיג, שהוא בקו אחד עם המכה בג'נט, באותו קו בדיוק (פרוט' עמ' 20 שו' 20-21, 23-25). הבוחן העיד כי הקרע אינו תוצאה של כשל טכני שכן דבר שכזה היה משאיר עשרות סימנים בדרך (פרוט' עמ' 42 שו' 30-31, עמ' 43 שו' 5-7) דבר שלא נמצא במקרה דנן.

בחקירתו הנגדית התבקש בוחן התנועה להעריך מה יקרה לרכב בו ירד לחץ האוויר ב-50% בזמן כניסה לעיקול שמאלה. הבוחן השיב כי במצב זה בריחת האוויר צריכה הייתה לגרום לכשל לחלוטין בו, להביא לאיבוד שליטה ולהותרת סימנים בכביש לפני האימפקט בנתיב נסיעת רכב ההונדה (פרוט' עמ' 31 שו' 13-20). לדבריו של בוחן התנועה במקרה



זה רכב ההונדה סטה בצורה ישרה בסטייה אלכסונית ולא באיבוד שליטה (פרוט' עמ' 31 שו' 25-26).

ההגנה טענה כי מעדותו של המומחה מטעם ההגנה עולה ספק משמעותי באשר לתקינות הצמיג ברכב ההונדה ובמערכת הבלימה של הרכב שמבוסס על סימן הבלימה היחיד שמצא בוחן התנועה בזירת התאונה דבר המעיד על כשל באחד מאלה (סעיף 150 לסיכומי ההגנה).

על פי ממצאי הבוחן רכב ההונדה הותיר סימן בלימה אחד (ת/4). מעדותו של מר רונן עולה כי ירידת אוויר משמעותית בצמיג רכב (כשל) תגרום לגלגל אחד להשאיר סימן ברור יותר מהגלגל השני (עמ' 136 שו' 6-7). גם אם אקבל את התזה אותה הציג המומחה אין הדבר מתיישב עם ממצאים שונים עליהם ביסס הבוחן את מסקנתו לפיה במקרה דנן לא איבד הנאשם שליטה ברכב. לא נמצאו סימנים על הכביש לפני סימן הבלימה, סימן הבלימה שנמצא היה בקו ישר אלכסוני דבר המעיד על סטייה ישרה וגם מעדותה של י' עולה כי "...לא היו תזוזות לכיוונים אחרים" (ת/8 עמ' 1 שו' 26). ראוי לציין כי המומחה מטעם ההגנה לא התייחס לממצאים אלה שמעידים על כך שהנאשם לא איבד שליטה ומכך למסקנה כי הסטייה לא נתקיימה בשל כשל טכני.

עוד טען מר רונן בעדותו כי ברכב בו מותקנת מערכת בטיחות מסוג Abs אינו אמור להותיר סימני בלימה כלל (פרוט' עמ' 136 שו' 7-8) אולם ההגנה לא טרחה והביאה כל ראיה לבסס את טענתה כי ברכב ההונדה אכן הותקנה מערכת זו.

לפיכך אני קובעת כי לא נמצא כשל מכני ברכב ההונדה.

3.3 הגורם האנושי

הן בעדותה בפני השופט בבית החולים והן בעדותה בבית המשפט הסבירה י' כי הסיבה לסטייתו של רכב ההונדה לנתיב הנגדי היא החלקת ההגה מידיו של הנאשם בעת הנסיעה בעיקול בכביש (ת/8 עמ' 1 שו' 24, פרוט' עמ' 54 שו' 2-8). כפי שיפרט להלן י' לא הבחינה בבעיה כלשהי בדרך זולת עיקול מתון או חשה בכשל טכני ברכב או בגורם אחר שיכול להסביר את סטיית רכב ההונדה.

י' נשאלה בעדותה בבית החולים לגבי סיבות אפשריות לסטייה:

"ש. העיקול במקום התאונה הוא עיקול חד?

ת. יחסית עיקול מתון.....

ש. ...את יכולה לתאר איך איבד שליטה?

ת. הרגשתי שהוא לא עשה משהו אני לא יודעת להגיד לך הרכב החליק לנהג, ההגה החליק לו מהידיים...

ש. הוא דיבר בפלאפון?

ת. לא.

ש. התעסק בפלאפון?

ת. לא ממש לא, הפלאפון לא ראיתי אותו בכלל.



ש. היה משהו שגרם לנהג ב"ש לסטות מנתיב נסיעתו?

ת. לא נראה לי זה באמת היה קצת מוזר.

ש. היה כלב או חיה כלשהיא או חפץ כלשהו בכביש שגרם לנהג לסטות שמאלה ?

ת. לא אני לא ראיתי כלום."(ת/8 עמ' 1 שו' 19-32 , עמ' 2 שו' 4-1).

גם בעדותה בבית המשפט נתבקשה י' להסביר את סטיית רכב הנאשם והסיבה שהרכב וההגה החליקו לנהג כדבריה: "זה היה איזה רגע, הרגשתי כל הדרך בטוחה, שהנהיגה הייתה כמו שאמרתי בסדר גמור, והיה כנראה באג באותו עיקול, לא יודעת, אולי רגע של חוסר ריכוז, לא יודעת למה...אז יכול להיות שבגם (כך במקור) לסדר את ההילוכים וגם לסובב את הרכב היה שם איזה משהו. זה הדבר היחיד שאני יכולה להגיד" (פרוט' עמ' 54 שו' 5-6, שו' 20-21).

י' אשר ישבה לצד הנהג במועד התאונה הינה עדת ראייה מרכזית ואובייקטיבית אשר גרסתה שופכת אור על אופן התרחשות התאונה וגם לסיבות להתרחשותה, כל זאת כאשר הנאשם לא מסר כל גרסה. אני מקבלת גרסתה של י' שנמסרה בבית החולים בסמוך מאוד לתאונה כמהימנה ואמינה וגם את עדותה בבית המשפט על אף הפערים המסוימים ביניהם המתיישבת עם הממצאים בזירה ועם יתר העדויות שנשמעו בעניין זה לפיה הנאשם איבד שליטה וסטה ללא סיבה מוצדקת שגרמה לכך.

משכך אני קובעת כי תאונת הדרכים התרחשה כיון שהנאשם איבד שליטה ברכב ולא עקב כשל טכני ברכב או בעיית תשתית.

4. זיהוי המנוחים המעורבים בתאונה בבית החולים

4.1 המנוח ג'

על פי עדותו של חוסאם שלא היה מעורב בתאונה, הוא הגיע לזירת התאונה לאחר התרחשותה ולאחר מכן הגיע לבית החולים בחברון (פרוט' עמ' 78 שו' 3-8, 20). בבית החולים ראה את דודו, המנוח ג', כשהוא ללא רוח חיים וזיהה אותו (פרוט' עמ' 78 שו' 21-25). לדבריו הרופאים בבית החולים בישרו לו שהמנוח ג' נפטר (פרוט' עמ' 79 שו' 17-18). עדותו ביחס לדודו הייתה אוטנטית ואמינה ומצאתי להסתמך עליה.

על פי עדותו של ד"ר ג'אברי, רופא בבית החולים בחברון בזמן התאונה, המנוח ג'האד הגיע לבית החולים עם משפחתו וזוהה בקבלה באמצעות תעודת זהות (פרוט' עמ' 64 שו' 20, עמ' 65 שו' 2-4). בהמשך עדותו תיאר ד"ר ג'אברי את הזיהוי "...אני תפסתי את הטופס של הקבלה וראיתי שזה הבן אדם, זיהיתי שזה הבן אדם ורשמתי לפי כך" (פרוט' עמ' 65 שו' 6-7). אמנם לא הוצגה תעודת פטירה של המנוח אולם אני סבורה כי יש בכך כדי להשפיע על זיהויו של המנוח. עדותו של ד"ר גברי אף היא היתה אמינה ומתיישבת עם עדותו של חוסאם.

לפיכך אני קובעת כי המנוח ג' זוהה בבית החולים.

4.2 המנוח מ'

על פי עדותו של ד"ר אל דויק, רופא בבית החולים בחברון בזמן התאונה, הוא טיפל במנוח מ' וערך, עם המשטרה, את



תעודת הפטירה שלו (פרוט' עמ' 84 שו' 2, 23-8, עמ' 85 שו' 9-13). בעדותו סיפר ד"ר אל דויק כי בטרם חתימה על תעודת פטירה הוא עצמו מוודא שמדובר באותו אדם בהשוואה לתעודת הזיהוי כאשר במקרה דנן ראה את תעודת הזהות של המנוח מ' (פרוט' עמ' 86 שו' 12-17). עדותו של ד"ר אלד דויק אשר טיפל במנוח היתה אמינה ומצאתי להסתמך אליה.

לפיכך אני קובעת כי המנוח מ' זוהה בבית החולים.

4.3 האם המנוחים היו ברכב הפיג'ו בזמן התאונה

ר' העיד בקשר לנוסעים ברכב הפיג'ו במועד התאונה: "אבא שלי יש לו פצע ברגל... א' מ'... אני הייתי באמצע והוא היה בימין שלי [אביו א'] ומי שמת מ' היה בצד השמאלי...". (ההוספה שלי ש.ז.א.) (פרוט' עמ' 76 שו' 14-20).

עדותו של ר' בנוגע לנוסעים ברכב ברכב הפיג'ו במועד התאונה, מתיישבת עם עדותו של ח': "אני הבן של מ' שנפטר בתאונה... והיינו 5 אנשים באוטו עם הנהג 6 אנשים. אני הייתי יושב קדימה אני והדוד שלי והנהג, אבא היה יושב אחרי הנהג דוד שלי ובן דוד שלי... בן דוד קוראים לו ר' ע'... הדוד שלי הראשון ע'... הדוד שלי השני י'... ואבא והנהג" (פרוט' עמ' 67 שו' 1, 3-5, 7, 9).

נוסף לאלה ר' סיפר גם על פגיעתו של המנוח מ', בה הבחין עוד במקום התאונה, ולשאלה כיצד ידע שהמנוח מ' נפטר ענה "אני ראיתי דם יורד מהפה שלו, וגם את הגב שלי הכל התמלא דם" (פרוט' עמ' 76 שו' 20-24).

מכל אלה לא עולה ספק שהמנוח מ' היה בעת התאונה ברכב הפיג'ו.

חרף העובדה כי שניים מהנוסעים ברכב הפיג'ו שהעידו בפניי לא ציינו במפורש כי המנוח ג' היה ברכב בזמן התאונה, המסקנה שעולה מהראיות היא כי המנוח ג' היה הנהג ברכב הפיג'ו בזמן התאונה.

ח' ציין בעדותו את שמם של כלל נוסעי הרכב מלבד שמו של הנהג שישב במושב הקדמי ברכב (פרוט' עמ' 67 שו' 13-13).

ד"ר ג'אברי בעדותו סיפר כי המנוח ג' הגיע לבית החולים כשהוא כבר אינו בין החיים (פרוט' עמ' 61 שו' 16). עובדה זו מעידה על הפגיעה המשמעותית שספג. כפי שקבעתי, נקודת האימפקט של שני כלי הרכב הייתה בחלק השמאלי הקדמי ועל כן סביר מאוד כי נהג הרכב שהיה הקרוב ביותר לנקודה זו ספג פגיעה משמעותית כתוצאה מהתאונה. מסקנה זו מקבלת חיזוק מהעובדה שהנוסע שישב מאחורי הנהג בצדו השמאלי של הרכב, (צד האימפקט) נפטר גם כן לאחר מאמצי החייאה אותם פירט ד"ר אל דויק בעדותו (פרוט' עמ' 84 שו' 17-18). מכך המנוח ג', שנפטר עוד בטרם הגיע לבית החולים, ספג את הפגיעה המשמעותית ביותר (לעומת המנוח מ' שעבר טיפולי החייאה בבית החולים) מה שמוביל למסקנה כי הוא היה הנהג ברכב הפיג'ו.

לא זו אף זו, ד"ר ג'אברי שטיפל במנוח ג' סיפר בעדותו על מסמך שערך ובו נכתב כי האירוע היה בתאריך 10.8.2014 וכי המנוח ג' נפטר בשעה 16:39. מעיון בתעודת הפטירה עולה כי המנוח מ' נפטר בתאריך 10.8.2014 בשעה 04:20 כאשר בעדותו העיד ד"ר אל דויק כי שעת הפטירה היא 16:55. המדובר במנוחים שהובאו לבית החולים והלכו לעולם בסמיכות זמנים לתאונה דבר המחזק את העובדה כי שניהם מעורבים באותה התאונה. חיזוק נוסף למסקנה זו עלה בעדותו של ד"ר אל דויק שציין כי בית החולים בחברון הינו בית חולים קטן שבדק 50-60 מטופלים ביממה (פרוט' עמ' 93 שו' 19, עמ' 94 שו' 3).



משכך אני קובעת כי המנוח ג' והמנוח מ' היו מעורבים בתאונה ונפגעו בה זוהו בבית החולים בחברון.

5. ההיבט המשפטי: האם התשתית העובדתית כפי שנקבעה לעיל מקיימת את המסגרת הנורמטיבית של העבירות המיוחדות לנאשם

סעיף 304 לחוק העונשין קובע:

"הגורם ברשלנות למותו של אדם דינו-מאסר שלוש שנים".

מקובל להתייחס ליסודות עבירת גרימת מוות ברשלנות בדומה ליסודות של עוולת הרשלנות במישור האזרחי לפי סעיפים 35 ו- 36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], תשכ"ח-1968 (ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל מיום 30.6.1994 (להלן: "**פסק דין לורנס**")).

סעיף 35 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] קובע:

"עשה אדם מעשה שאדם סביר ונבון לא היה עושה באותן נסיבות או לא עשה מעשה שאדם סביר ונבון היה עושה באותן הנסיבות, או שבמשלח יד פלוני לא השתמש במיומנות, או לא נקט מידת זהירות, שאדם סביר ונבון וכשיר לפעול באותו משלח יד היה משתמש או נוקט באותן נסיבות - הרי זו התרשלנות; ואם התרשל כאמור ביחס לאדם אחר, שלגביו יש לו חובה שלא לנהוג כפי שנהג, הרי זו רשלנות, והגורם ברשלנותו נזק לזולתו עוולה".

בעבירת גרם מוות ברשלנות צריך שיתקיימו חמישה תנאים מצטברים כמו בעוולת הרשלנות האזרחית:

- א. אחריות מושגית.
- ב. אחריות קונקרטיית.
- ג. רשלנות של הנאשם.
- ד. התרחשות נזק.
- ה. קשר סיבתי בין התרשלנות הנאשם לבין קרות הנזק.

א. אחריות מושגית

אחריות מושגית הינה אחריות כללית של אנשים מהקטגוריה אליה משתייך האדם המזיק לשלומם של אנשים הנכללים בקטגוריה של האדם הניזוק (ראה: ע"א 145/80 שלמה ועקנין נ' המועצה המקומית, בית שמש מיום 9.11.1982).

אין מחלוקת באשר לאחריותו של נהג לכלל משתמשי הדרך, לרבות נוסעים בכלי רכב אחרים.

ב. אחריות קונקרטית

האחריות הקונקרטית נבחנת לאור הנסיבות הספציפיות של המקרה המונח בפני בית המשפט. אחריות זו מורכבת משני



נדבכים מצטברים:

הנדבך הראשון הוא "**הצפיות הטכנית**", לאמור האם הנזק כפי שהתרחש הינו במתחם הצפיות הסביר. במסגרת זו נבחן אופן התרחשות הנזק.

הצפיות הטכנית אינה נמדדת לפי יכולת הצפייה של האדם הממוצע אלא לפי צפיותו של האדם הסביר יציר כפיו של בית המשפט, ונועדה לקבוע סטנדרטים מחמירים של התנהגות כדי לשמר ערך עליון של קדושת החיים (**פסק דין לורנס**).

הצפיות הטכנית נמדדת בקווים כללים ועל-פי ניסיון החיים ונורמות ההתנהגות שמבקש בית המשפט להתוות.

על האדם הסביר לציית לחוקי התנועה ולשמור עליהם בפרט כאשר מדובר באיסור ברור וחמור כדוגמת איסור חציית קו הפרדה רצוף בין שני נתיבי נסיעה בכיוונים הפוכים.

הנדבך השני הוא "**הצפיות הנורמטיבית**" לאמור במידה ומבחינה טכנית ניתן היה לצפות את התרחשות הנזק יש לבחון האם ראוי להטיל אחריות על המזיק. ככלל מבחן זה הינו מבחן של מדיניות משפטית המשקלל עלות מניעת הנזק בצד הסיכון וחשיבות קיום הפעילות שבעטיה נוצר הסיכון.

מקום בו קיימת צפיות טכנית קיימת צפיות נורמטיבית, אלא אם כן ישנם שיקולים שבמדיניות שלא להטיל אחריות.

המבחן לכך הינו סבירות הסיכון שגרם לו המזיק. רק בגין סיכון בלתי סביר תוטל אחריות בגין הנזק. כדי לאמוד את סבירותו של הסיכון נקבעו בפסיקה קריטריונים לבחינתו והם מידת הסכנה, הקושי למונעה, עלות המניעה והאינטרס הציבורי שבמניעת הסיכון על-אף מסוכנותו.

בע"א 3124/90 **מאיר סבג נ' דוד אמסלם** מיום 23.2.1995 נקבע:

"סבירות הסיכון נקבעת גם בהתחשב באמצעים הדרושים למניעתו, וסיכון שקל למנוע אותו יטיל על יוצר הסיכון את החובה לנקוט את אמצעי הזהירות המתאימים גם אם הסיכון כשלעצמו אינו חמור".

באשר לסיכונים שהם במתחם הצפיות הסביר של הנהג, נתנה על כך את הדעת כב' השופטת נתניהו בע"פ 84/85 **ליכשטנשטיין נ' מדינת ישראל** מיום 13.7.1986:

"נהג הנוהג בכביש, אפילו בתנאים האופטימאליים שתוארו, עשוי להיתקל באירועים שונים, שאף כי אין לומר שחובה עליו לצפות איזה מהם באופן ספציפי, הרי הם מהווים חלק מהסיכונים הרגילים והנורמאליים, הכרוכים בנהיגה בדרכים. כך, למשל, הימצאות כתם שמן בכביש או שברי זכוכית או בעל חי החוצה את הכביש באופן פתאומי או תקר בצמיג או אירועים אחרים כיוצא באלה, שניסיון החיים מלמד, שהם תופעה מוכרת בכביש. נהג סביר אינו יכול, ואיננו חייב, לכן, לצפות, שבמקום מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות, שאירוע מסוג זה עלול לקרות לו במהלך הנסיעה".



במקרה דנן עסקינן בשאלה האם יכול היה הנאשם לצפות כי סטייה מנתיבו לנתיב הנגדי שביניהם מפריד קו הפרדה רצוף תגרום לתאונה עם רכב שמגיע מהכיוון הנגדי. התשובה לכך חיובית. כאשר אדם נוסע בנתיב שאינו נתיב נסיעתו עליו לצפות כי ימצא בו רכב שמשתמש בנתיב כדין וכי חסימת נתיב זה תביא לאפשרות של התנגשות בין כלי הרכב. אפשרות זו מתגברת עוד יותר במצב בו מדובר בכביש בו קיים נתיב נסיעה לכל כיוון שביניהם מפריד קו הפרדה רצוף ושמתוחם בכיוון הנגדי בגדר הפרדה החוסמת אפשרות "לברוח" למקום אחר.

גם הקושי למנוע את הסיכון אינו כרוך במאמץ חריג. כמדיניות יש לדרוש מנהגים להימנע מלסטות לנתיב הנגדי כל אימת שהדבר הוא לא כורח המציאות וכשהסטייה כרוכה בסיכון בפרט לפני עיקול בו נדרשת הקפדה יתרה על נסיעה במסלול המסומן בכיוון הנסיעה.

משכך אני קובעת כי הנאשם יצר סיכון שיש להימנע מליצור, וכי היה עליו לצפות את המצב המסוכן אליו נקלע.

בנסיבות אלה יש לבחון האם יכול היה הנאשם להימנע בנסיבות הללו מיצירת הסיכון או שהיא כורח הנסיבות.

ג. רשלנות הנאשם

רשלנות בפלילים נבחנת באמות מידה חמורות מהעוולה הנזיקית המקבילה. הטעם לכך הוא שעסקינן בחיי אדם, וכפי שציין בית המשפט בע"פ 119/93 **לורנס נ' מדינת ישראל**, פ"ד מח(4)1, 12:

"המחוקק הוא שקבע שלמרות שבעבירה זו נעדר היסוד הנפשי (המנס-ריאה) הרי זו עדיין עבירה פלילית, וזאת כאמור מפאת החשיבות שמייחס המחוקק לערך קדושת החיים. בפרשנות הסעיף וביישום מדיניות תחיקתית מילאו בית המשפט את הסעיף תוכן ולעיתים אף הציבו סטנדרטים מחמירים של התנהגות למען קידום מטרה זו של שמירת החיים... יפים לעניינינו דברי השופט זילברג...דבר אחד ברור: כי כאן ויתר המחוקק שלנו על ה'תכונה הפושעת' ה - mans rea - במובנו הקלאסי של הביטוי...אזהרה מיוחדת ניתנה כאן... לאזרח, להיזהר ולהיזהר בחיי הזולת, ושלא לעשות, אף בלא דעת, דבר המסכן את חיי חברו. לא נזהר, ונתקפחו חיי אדם, סופג האיש את עונשו, למען ישמעו וייראו, ולא ישגון עוד. הטלת העונש כאן - אם ניתן להיאמר כך - 'אמצעי זהירות' שהמחוקק נקט בו, כדי לשמור על חיי האזרח מפני אי זהירותו של האזרח האחר".

הרשלנות הנטענת היא בסטייה מופרזת של הנאשם לנתיב הנגדי שיצרה את הסיכון שבעטייה התרחשה התאונה.

בבחינת שאלת הרשלנות נוצרת הבחנה מלאכותית לכאורה בין עצם הסטייה מנתיב שמשמאלו קו הפרדה רצוף, שהיא כשלעצמה אסורה על פי מצוות המחוקק, לבין שאלת הרשלנות. יש לבחון בנוסף לעצם הסטייה מנתיב גם את נסיבות המקרה. השאלה היא האם הסטייה הייתה מוצדקת בנסיבות שלפנינו.

סטייה מנתיב ככלל הינה אסורה. הנטל בהוכחת אשמתו של נאשם מעל לכל ספק סביר מוטל לעולם על התביעה, יחד עם זאת בדיני הראיות מוכרים מצבים בהם הנטל הטקטי להבאת ראיות עובר לכתפיו של נאשם. בפסיקה נקבע "כלל הדרך" לפיו חזקה שבעובדה כי רכב הנהוג כראוי אינו סוטה מנתיבו. חזקה זו מביאה להיפוך בנטל ההוכחה. דהיינו, מרגע שהוכחה המאשימה כי הנאשם סטה מנתיבו, מוטל על הנאשם להוכיח כי סטייה זו אינה נובעת מנהיגה לא זהירה. כפי שציין כב' הנשיא בדימוס מ' שמגר ברע"פ 1713/93 **בוקובזה נ' מדינת ישראל** מיום 7.6.93 (לא פורסם):

"נהיגה כדין ובזהירות הראויה היא בצדו 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. בכל 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, פ"ד ד' 504, 523). הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן המותרים".

עוד נקבע בע"א 446/82 **בלגשווילי (בר-ריס) נ' לאלגבארין** מיום 20.7.1988 כי "הימצאות במסלול הנגדי אכן מהווה הוכחה לכאורה של רשלנות".

רמת ההוכחה הנדרשת מן הנאשם כדי לערער חזקה זו, ככל חזקה עובדתית אחרת, היא הקמת ספק סביר שמא אין להסיק מעצם סטיית הנאשם מנתיבו כי הוא נהג באופן בלתי זהיר וכי קיים הסבר סביר אפשרי אחר להתנהגותו (י. קדמי, **על הראיות**, חלק ד' עמ' 1563, ע"פ 9006/05 **ראובן ירון נ' מדינת ישראל** מיום 17.4.2005, ע"פ 71208/03 **ולודרסקי נ' מדינת ישראל** מיום 1.7.2004, ע"פ 70768/01 **יצחק בן אהרון אלקיים נ' מדינת ישראל- פרקליטות מחוז מרכז** מיום 17.4.2002).

הנאשם טען, כי הסטייה לא נגרמה כתוצאה מהתנהגותו של הנאשם אלא מכשל טכני של רכב ההונדה.

במקרה זה קבעתי כי הנאשם סטה לכיוון הנגדי וכי סטייתו לא נבעה מכשל טכני או מבעיות תשתית וזאת הן על סמך הממצאים בזירה וגם על פי עדותה של י'. בזירת התאונה נמצאו ממצאים רבים שתועדו על-ידי בוחן התנועה בתמונות, בסקיצה, בתרשים ובדו"ח הבוחן אליהם לא התייחס המומחה מטעם ההגנה בעדותו, לא סתר אותם או הגיע למסקנה אחרת.

לפיכך, הנאשם לא עמד בנטל הנדרש להוכיח כי סטייתו לנתיב הנגדי אינה נעוצה בהתנהגותו הרשלנית.

נוכח האמור אני קובעת כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של הנאשם עת שסטה לנתיב הנגדי זאת ללא סיבה מוצדקת.

ד. הנזק שנגרם למעורבים ולכלי הרכב כתוצאה מהתאונה

בכתב האישום ייחסה המאשימה לנאשם את מותם של המנוחים ג' ומ', את פציעתם של ח', ר', י' וא' בלבד וכן את הנזק שנגרם לכלי הרכב המעורבים.

בפרק העובדתי בפסק דין קבעתי כי המנוחים ג' ומ' היו מעורבים בתאונה, זוהו בבית החולים שבחברון והלכו בו לעולמם. אשר לפציעתו סיפר ח' בעדותו כי סבל משבר ב-4 מצלעותיו וחלקי זכוכיות נכנסו לעיניו (פרוט' עמ' 68 שו' 6-9), ר' סיפר בעדותו כי סבל מכאבים בחזה (פרוט' עמ' 76 שו' 9-10).

מעדותו של הנאשם עלה כי סבל מפגיעת ראש, אולם פגיעתו בתאונה לא צוינה בכתב האישום ובעדותו לא פירט בעניין זה (פרוט' עמ' 107 שו' 4), כמו כן לא הוגשו מסמכים רפואיים מצד הגנה בדבר מצבו הרפואי.



יודגש כי בכתב האישום צוינו נפגעים נוספים מרכב הפיג'ו ('י וא'), אך מאחר שלא נשמעה עדותם בבית המשפט, לא הוגשו מסמכים רפואיים המעידים על פציעתם ולא נשמעו עדים אחרים בעניין זה, לא עמדה המאשימה בנטל להוכיח גם את פגיעתם של אלה.

משכך אני קובעת כי בתאונה נהרגו המנוחים ג' ומ', נפצעו ח', ר' וכי נזק נגרם לכלי הרכב המעורבים.

ה. ניתוק הקשר הסיבתי בין התרשלות הנאשם לבין קרות הנזק

שני נדבכים לטענה הגנה זו של הנאשם:

בפרק העובדתי בפסק דין זה קבעתי כי המנוחים ג' ומ' היו המעורבים בתאונה וזוהו בבית החולים שבחברון.

בפרק זה יש לבחון האם תאונת הדרכים היא זו שגרמה למותם של המנוחים.

ההגנה טענה כי הסמכתם של ד"ר ג'אברי וד"ר אל דויק אינה כוללת התמחות בפתולוגיה ומשכך הם אינם יכולים לקבוע כי סיבת מותם של המנוחים הינה תאונת הדרכים. לטענתה, אין מחלוקת באשר לכך שהמנוחים נבדקו על-ידי גורמים בלתי מוסמכים לקבוע סיבת מוות ומשכך נותק הקשר סיבתי בין פטירת המנוחים לבין תאונת הדרכים.

ד"ר ג'אברי סיפר בעדותו על מצבו הרפואי של המנוח ג' כאשר הגיע לבית החולים: "הוא היה לו כמה פגיעות בבטן, ובחזה והצד השמאלי וגם ב... ברכיים. וגם באף. ועשינו לו אקג ללב, והיה שורה ישרה. והיה לו גם בעין, הרחבה... רשתית העין, כן. וגם לא היה לו נשימה. לא היה נושם... וגם לא היה לו דופק בלב... הוא כשהגיע הוא כבר לא היה בחיים" (פרוט' עמ' 61 שו' 8-13, 16).

בהגנותו הרבה אמר ד"ר ג'אברי כי אינו יכול לקבוע בוודאות של 100 אחוזים את סיבת המוות, אולם בהתאם לכלל הממצאים שבידו הסיבה היא תאונת דרכים (פרוט' עמ' 62 שו' 1-2). בהמשך עדותו הוסיף כי הוא אינו יכול לאשר בוודאות מוחלטת כי פגיעותיו של המנוח ג' תואמות אך ורק מקרה של תאונת דרכים וצין כי איש אינו יכול כך (פרוט' עמ' 63 שו' 5-7).

אשר לניסיונו כרופא סיפר ד"ר ג'אברי כי במועד התאונה עבד 12 שנים בתפקיד זה ואישר כי בתקופה זו ראה נפגעים רבים מתאונות דרכים (פרוט' עמ' 61 שו' 28-31).

בדו"ח הרפואי הראשוני תיעד ד"ר אל דויק את מצבו הרפואי של המנוח מ' כאשר הגיע לבית החולים: "...הוא היה בלי נשימה ובלי זרימת דם לתקופה מסוימת, ולאחר מכן בוצעה החייאה ללב וגם לריאות...הצוות הרפואי לא הצליח להגיע לשום התקדמות... נמצא חתך עמוק על הפה שכלל גם את השפה התחתונה והשפה העליונה עד לאף, ונמצא עיקום ביד שמאל, וסימן על רגל שמאל באזור קרסול שמאל, ושריטות על ברך שמאלף ואחרי שעבר צילום אחרי המוות, נמצאו שברים מרוסקים בלסת התחתונה משני הצדדים... בחזה באמצע מצד שמאל, ושברים בשתי עצמות זרוע שמאל..." (ת/9 שו' 12-19).

בעדותו בבית המשפט חזר ד"ר אל דויק על הכתוב בדו"ח הרפואי הראשוני (פרוט' עמ' 84 שו' 14-25, עמ' 85 שו' 1). בנוסף, העיד על ניסיונו וסיפר כי בשנת 1983 סיים את לימודי הרפואה ובבית החולים בחברון עובד במשך 17 שנים (פרוט' עמ' 88 שו' 4-9).



יודגש כי שני הרופאים קבעו כי סיבת המוות הינה תאונת דרכים (פרוט' עמ' 62 שו' 1-2, ת/10 שו' 22-23).

אכן, מדובר בשני רופאים שאין בידם הכשרה בפתולוגיה. עם זאת, אין בידי לקבל את טענת ההגנה כי הקשר הסיבתי בין התאונה לבין מותם של המנוחים מתנתק כיוון שאינם פתולוגים המוסמכים לקבוע סיבת מוות.

מדובר ברופאים שעוסקים שנים רבות במקצוע הרפואה ובטיפול בנפגעי תאונות דרכים ומעדותם התרשמתי כי הם דוברי אמת וכי אין בידם אינטרס כלשהו בהליך.

בנוסף, פגיעותיהם המשמעותיות של המנוחים תואמות את מיקומם ברכב בעת ההתנגשות.

פגיעותיו של המנוח ג' שהיה נהג רכב הפיג'ו והיה הקרוב ביותר לנקודת האיפקט ברכב ספג פגיעה משמעותית ונפטר עוד בטרם הגעתו לבית החולים. גם פגיעותיו של המנוח מ', שישב מאחורי מושב הנהג בצדו השמאלי של הרכב (צד נקודת האימפקט בין שני הרכבים) היו משמעותיות ולאחר ביצוע פעולות החיאה נפטר מפצעיו.

משכך אני קובעת כי מותם של המנוחים ג' ומ' נגרם בשל תאונת הדרכים.

6. מחדלי חקירה ונפקותם

ההגנה טענה כי במקרה דנן לא ביצעה המשטרה פעולות חקירה, דבר המהווה מחדל שפוגם ופוגע פגיעה מהותית וממשית בהגנת הנאשם באופן קשה ובלתי הפיך, כאשר טענה זו מקבלת משנה תוקף עת שהנאשם אינו זוכר דבר מהתאונה בשל מצבו הרפואי.

לטענתה, המחדלים באו לידי ביטוי בכך שלא נתקבלה חוות דעת באשר לצמיג הקדמי השמאלי וכן אי בדיקת מערכת הבלימה של רכב ההונדה, שכן על הכביש נמצא סימן בלימה יחיד דבר המעיד על כשל באחד מאלה. עוד טענה כי הגשת כתב האישום הוגש בשיהוי ניכר באופן שמנע מההגנה לעשות פעולות אלה בעצמה.

יודגש כי כבר בפרק העובדתי של הכרעת הדין דחיתי את טענת ההגנה לכשל בצמיג רכב ההונדה או במערכת בלימת הרכב, זאת בהתאם לממצאים שנאספו בזירה שמלמדים על התאונה ונסיבותיה. כפי שקבעתי לעיל, לא השתכנעתי, כי התאונה נגרמה בשל כשל טכני או תשתיתי אלא בשל הגורם האנושי.

בנקודה זו יש לבחון האם אי ביצוען של פעולות חקירה מסוימות עולות לכדי זיכוי של הנאשם.

ההלכה היא כי לא כל היעדר ראיה שמקורה במחדל של רשויות החקירה יובילו בהכרח לזיכוי נאשם אלא יש לבחון בנסיבותיו של כל עניין האם מדובר במחדל כה חמור עד כי יש חשש לקיפוח הגנת הנאשם באופן שיתקשה להתמודד עם חומר הראיות שמפלילו (ע"פ 1977/05 דוד גולה נ' מדינת ישראל מיום 2.1.2006).

סבורני כי נוכח הממצאים בזירה שתועדו ופורטו בצורה נרחבת על ידי בוחן התנועה, והעדויות של המעורבים חוות דעת צמיג, בדיקת מערכת הבלימה, בדיקת התאמת סימן הבלימה לצמיג רכב ההונדה ושימוש במכשיר הוריקום לא היו יכולים לסייע להגנתו של הנאשם, שכן כלל הממצאים מצביעים כי רכב ההונדה לא היה נתון ברגעים שלפני התאונה בכשל שמתבטא באובדן שליטה וכי סטייתו הייתה ישרה.

לא זו אף זו, בעדותו לא התייחס המומחה מטעם ההגנה לאותם ממצאים שלפיהם רכב ההונדה לא איבד שליטה לפני



ההתנגשות, אלא הסתפק באמירה כי אינו יכול לאשר ו/או לסתור את מסקנותיו של בוחן התנועה (פרוט' עמ' 121 שו' 16-7). יחד עם זאת טענה זו של הנאשם תקבל ביטוי לעניין עונשו.

אשר לעובדה כי כתב האישום הוגש למעלה מ-3 שנים לאחר התאונה, אני מפנה להחלטתי מיום 9.1.2019 בבקשת הנאשם לביטול כתב האישום. בהחלטה זו קבעתי כי אכן כתב האישום הוגש בשיהוי מכביד, אולם יחד עם זאת הפגיעה בהגנתו של הנאשם אינה מוחלטת שכן היא תלויה במידה רבה בתיעוד הממצאים בזירה על-ידי הבוחן המשטרתי בסמוך לתאונה וחקירתם של עדי ראיה. עוד קבעתי כי ככל שתיעוד הזירה בזמן התאונה מקיף ומדויק יותר ניתן יהיה לקבל תמונה עובדתית ובכך להגיע לחקר האמת.

במקרה דנן, הזירה וממצאיה תועדו הן באמצעות תמונות והן באמצעות סרטון, בוחן התנועה ערך תרשים, סקיצה ודו"ח מפורטים כאשר כל אלה משתלבים עם עדויותיהם של עדי הראיה.

סבורני כי במקרה דנן נוכח הממצאים אותם אסף בוחן התנועה, לרבות אי מציאת סימנים על הכביש לפני סימן הבלימה שמעידים על כשל טכני ולרבות השוואתם לעדויות בתיק, יכול היה המומחה מטעם הגנה להגיע אף למסקנה חלקית.

סיכום ומסקנות

מכל אלה אני קובעת כי התאונה במקרה דנן התרחשה בשל סטיית הרכב בו נהג הנאשם מסיבה שאיננה מוצדקת וכתוצאה מתאונה זו הלכו לעולמם שניים, נוספים נפצעו ונזק משמעותי נגרם לכלי הרכב המעורבים.

לאחר שבחנתי את כתב האישום, הראיות ועדויות העדים שהעידו בפניי, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל כל ספק סביר את העבירות המיוחסות לנאשם.

סוף דבר

אני מרשיעה את הנאשם בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית וביתר הסעיפים המיוחסים לו בכתב האישום.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי תוך 45 יום.

ניתנה היום, י"ח אייר תש"פ, 12 מאי 2020, במעמד הצדדים