



גמ"ר 1322/09/13 - מדינת ישראל נגד עאדל עיסא

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 1322-09-13 מדינת ישראל נ' עיסא
בפני כבוד השופטת טל אוסטפלד נאוי

בעניין:

מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד קובי מושקוביץ- פמ"מ	המאשימה
עאדל עיסא ע"י ב"כ עו"ד דוד גולן	נגד הנאשם

הכרעת דין

הנני מזכה את הנאשם מעבירה של **נהיגה ללא רישיון נהיגה**- עבירה לפי סעיף 10(א) בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961.

מצאתי את הנאשם אשם בעבירות של: **גרימת מוות בנהיגה רשלנית**- עבירה לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, **נהיגה בלא היתר למלגזה**- עבירה לפי תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, **נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת- תוקף**- עבירה לפי סעיף 2(א).

1. רקע

בתקופה הרלוונטית לכתב האישום, היה הנאשם בעליה של החברה "עאדל עיסא למסחר בע"מ (להלן: "**העסק**") בכפר קאסם, העוסקת בין היתר, באחסון משטחי עץ.

הנאשם החזיק בעסק מלגזה בבעלותו מסוג "הייסטר" מ.ר 664682 (להלן: "**המלגזה**").

נטען, כי הנאשם לא החזיק ברישיון נהיגה תקף למלגזה שכן לא עבר הדרכה מתאימה, לא החזיק בתעודת ביטוח למלגזה ולא החזיק בתעודה מטעם בודק מוסמך המצביעה על תקינות המלגזה.

בהתאם לכתב האישום, ביום 20.07.12 בשעה 10:00 או בסמוך לכך, נהג הנאשם במלגזה ופרק ממשאית משטחים אשר כל אחד מהם נשא כ- 50 לוחות עץ שאורכם- 2.44 מ', רוחבם- 1.22 מ', ועוביים- 18 מ"מ, כך שמשקל המשטח הכולל הינו כ- 1,500 ק"ג.



נטען כי, שעה שהנאשם פרק את המשטחים מהמשאית, נהג המשאית, נאדר חאג' יחיא (להלן: "המנוח") עמד בסמוך למלגזה.

כאשר פרק הנאשם את המשטח האחרון מצד מושב הנהג במשאית, נפל המשטח על המנוח וגרם למותו.

לטענת המאשימה, במעשיו המתוארים, נהג הנאשם בלא רישיון נהיגה בר תוקף למלגזה, ללא תעודת ביטוח בת תוקף וללא תעודת בודק מוסמך למלגזה, כשהוא אינו בקיא בהפעלת המלגזה ובשימוש בה, בלא שקיבל הדרכה לפי תכנית שאישור רשות הרישוי והאגף הפיקוח על העבודה במשרד התמ"ת, בלא שנקט את כל האמצעים הדרושים למניעת סיכון או פגיעה מן המלגזה, בקלות ראש או בלא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת, וגרם ברשלנות למותו של המנוח.

2. הוראות החיקוק המיוחדות לנאשם

- **גרימת מוות בנהיגה רשלנית**- עבירה לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961.
- **נהיגה בלא רישיון**- עבירה לפי סעיף 10(א) בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, עם תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.
- **נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת-תוקף**- עבירה לפי סעיף 2(א) בפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970, עם סעיף 280(ב)(3) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

3. תשובת הנאשם לאישום

הנאשם כפר באחריותו לגרימת מותו של המנוח ובכך שהתרשל תוך שימוש ברכב.

הנאשם כפר בנהיגה, בכך שלא עבר הדרכה מתאימה לנהיגה במלגזה, כפר בכך שבאותה העת לא החזיק בתעודת ביטוח ובתעודה מטעם בודק מוסמך המצביעה על תקינות המלגזה.

הנאשם כפר, מפאת חוסר ידיעה, כי המנוח עמד בסמוך למלגזה שעה שפרק את המשטחים מהמשאית. כמו כן, כפר כי נפילת המשטח האחרון התרחשה סימולטנית לפעולת הפריקה. הנאשם המשיך וכפר כי נפילת המשטח התרחשה בעת שפרק את המשטח האחרון מהמשאית ושהתוצאה התרחשה בשל פעולת הפריקה או הנהיגה. הנאשם כפר בכך שפעולת הפריקה היא הגורם להתנתקות המשטח.

הנאשם הודה כי משטח העצים הוא שהביא למותו של המנוח, אך לטענתו, התאונה התרחשה שלא תוך פעולת נהיגה, ותוך ניתוק הקשר הסיבתי בין פעולת הנהיגה לבין נפילת המשטח שהביא למותו של המנוח.

הנאשם כפר בכך שלא היה בקיא בהפעלת מלגזה ובקשר הסיבתי שבין חוסר הבקיאיות הנטען לבין התוצאה, וכן בין חוסר הבקיאיות הנטען לבין נפילת משטח העצים.



הנאשם כפר באישום כנגדו כי לא נקט בכל האמצעים הדרושים כדי למנוע סיכון או פגיעה מן המלגזה במנוח.

כפר באישום שהתאונה התרחשה עקב שימוש ברכב וטען כי התוצאה התרחשה בשל התנתקות המשטח שלא תוך נהיגה או שימוש במלגזה.

4. פרשת התביעה

טרם שמיעת העדויות הגישה המאשימה, בהסכמת ההגנה, את המוצגים כדלקמן:

הודעת נאשם- (ת/1), דיסק חקירה- (ת/2), תמונות מז"פ- (ת/3), תמונות מודפסות מתוך ת/3 (ללא תמונת גופת המנוח)- (ת/4), 5 מזכרים של השוטר זוהר לוינסון- (ת/5), דו"ח פעולה של השוטר רפי וקסלר- (ת/6), הודעת נהג האמבולנס, אנואר ראין- (ת/7), חוות הדעת הפתולוגית של ד"ר זייצב- (ת/8), תיק תעודת הפטירה בחתימתו של ד"ר סרסור- (ת/9), הודעתו של ד"ר סרסור במשטרה- (ת/10).

מטעם התביעה העידו:

הגב' ולנטינה לנציק (ע/1)

העדה ערכה את דו"ח חקירת תאונת עבודה- (ת/11), ו- לוח תצלומים- (ת/12).

העדה עובדת במשרד הכלכלה כחוקרת תאונות עבודה. במסגרת תפקידה, היא בודקת האם תאונת העבודה התרחשה כתוצאה מעבירה על החוק או כשל טכני. את הדו"ח המסכם אותו היא עורכת ואת מסקנותיה, היא מעבירה למשטרה שהיא הגוף האחראי. העדה הוכשרה בנושא בטיחות בעבודה.

העדה העידה, כי הגיעה למקום התאונה במסגרת עבודתה, שם ראתה את המלגזה שעל קלשוניה נשענות פלטות העץ שהתפזרו ונפלו. ראתה את גופת המנוח בשטח המחסן. העידה כי חיפשה במקום את תסקיר הבדיקה, שעורך בודק מוסמך למלגזה, אך לא מצאה ועזבה את המקום.

בהמשך, זימנה העדה למשרדה וגבתה את עדותם של מעסיקו של המנוח ושל הבודק המוסמך שבדק את המלגזה, ארבעה ימים לאחר התאונה.

לאחר החקירה, הגיעה העדה למסקנות, לאור דברי הנאשם ולאור הממצאים בשטח, כי התאונה נגרמה בעת פריקת סחורה מהמשאית על ידי המלגזה. עוד מצאה כי הנאשם הפעיל את המלגזה ללא הסמכה מתאימה וכי המלגזה לא נבדקה, בטרם התאונה, על ידי בודק מוסמך למכונות הרמה בניגוד לסעיף 81 לפקודת הבטיחות בעבודה [נוסח חדש] תש"ל- 1970 (ת/11, עמ' 6 סעיף 7.1).

העדה צילמה את מקום התאונה (ת/12) והעידה כי כל זמן שהייתה במקום, איש לא הזיז את הלוחות.

לדברי העדה, היא העבירה מסקנותיה לממונים עליה ואלה למשטרה, כאשר בדיעבד התברר לה כי הוחלט להעמיד לדין



את הנאשם באישום זה.

במסגרת חקירתה הנגדית, הגיש ב"כ הנאשם **מכתב שעניינו דו"ח חקירת תאונת עבודה (נ/1)**. במכתב מבקשת הרכזת המחוזית של תל אביב יפו, הגב' שרית אברמוב, ממשטרת ישראל לעדכנה בהחלטה באם בכוונת המשטרה להמשיך ולנקוט בהליכים או לסגור את התיק.

מר פריד חאג' יחיא (עת/2)

מעסיקו ובן דודו של המנוח. עוסק בתחום ההובלה היבשתית מהנמלים.

העיד כי המנוח הועסק אצלו במשך כ- 3 שנים כנהג משאית טריילר המוביל מכולות ומטען כללי, המנוח הוביל פעמים רבות עצים למחסן של הנאשם.

העד לא היה נוכח במקום בעת התאונה.

העיד כי ביום התאונה, התקשר אליו הנאשם וביקש ממנו להגיע בדחיפות למחסן. כשהגיע, ראה את המנוח בתוך המחסן כשהוא מכוסה, לאחר שפרמדיק קבע את מותו. מחוץ למחסן הבחין בשני משטחי עץ ומלגזה הצמודה למשאית, כאשר התורן מורם, ודם נראה על צמיג המשאית. העד העיד לאור כמות משטחי העץ שהיו במקום כי, ככל הנראה, הרים הנאשם שני משטחי עץ יחד וזו הסיבה בגינה התפרקו ונפלו המשטחים. העד המשיך והעיד, כי בעבר הנאשם הוא שפרק את הסחורה ולא העסיק מלגזן אחר.

לדברי העד בחקירתו הנגדית, הוא מנחה קורסים במשרדו מטעם משרד העבודה ושבוע לפני קרות התאונה, העבירה קורס לנהגים על הובלת מטענים, בו השתתף המנוח.

העד הסביר כי לכל מטען מצורפת תעודת תקינות וכי כל חבילת משטחי עץ קשורה באמצעות שלושה "בנדים" לרוחב החבילה ועטופה בניילון קשה. לדבריו, ה"בנדים" לא נמצאים במקום אליו מגיעים קלשוני המלגזה.

מר מאיר חיים (עת/3)

מהנדס מכונות, בודק מוסמך של מכונות הרמה, מתקני לחץ ודודי קיטור.

העיד כי המלגזה נכללת בהגדרת מכונות הרמה. העד ערך והגיש **טיוטת תסקיר- (ת/13)**, ו**נוסח מודפס של התסקיר- (ת/14)**.

העד העיד כי בדיקת מלגזה כוללת את הפעלתה, הרמת התורן והטייתו, הורדת התורן, תנועת הקלשונים לצדדים ובדיקה ויזואלית. כאשר בסיום הבדיקה, הוא עורך תסקיר המציין את תקינות המלגזה.

ככלל, על כל מלגזה להיבדק על ידי בודק מוסמך, אחת ל- 14 חודשים.



העד העיד, כי ישנה אבחנה בין בדיקת המלגזה אותה הוא עורך לבין מבחן הרישוי לרכב שנעשה במוסך בדרך כלל, על ידי אדם המוסמך לכך. העד הדגיש כי, לא ניתן לעבור מבחן רישוי רכב-למלגזה ("טסט") ללא תסקיר של בודק מוסמך כמתואר לעיל.

העד העיד כי לבקשת חברת 'נוע-רום' המבצעת את מבחן הרישוי למלגזה ("טסט"), הגיע למקום התאונה ביום 24.7.12, כדי לבדוק את תקינות המלגזה נשוא תיק זה. העד ביצע את הבדיקה, מצא כי המלגזה תקינה ואישר זאת בטיטה, כאשר מאוחר יותר שלח אישור תקינות סופי באמצעות הדואר.

העד המשיך והעיד כי לא ידע דבר על התאונה עד שהמפקחת של משרד התמ"ת (עת/1) זימנה אותו לחקירה ביום 15.8.12 וציינה בפניו את קרות התאונה בה נהרג המנוח.

הגב' גלבאור יהודית (עת/4)

ראש ענף במחלקת עדכון ובקרה באגף הרישוי של משרד התחבורה. מנפיקה תעודות עובד ציבור למשטרת ישראל, לעורכי-דין ואזרחים בעניין רישיונות נהיגה. ערכה והגישה **תעודת עובד ציבור מיום 22.07.12 (ת/15)** בעניין סוגי הרכב בהם מורשה הנאשם לנהוג, **תעודת עובד ציבור מיום 9.11.14 (ת/16)** ונוהל לימוד והדרכת נהיגה **במלגזות (ת/17)**.

העדה העידה, כי על פי ת/15, המצביע על רישיון הנהיגה של הנאשם התקף במועד התאונה, הנאשם היה מורשה לנהוג ברכב בדרגה B- רכב פרטי, C1- משאית ו-D- אוטובוס, וכי ביום 10.10.12 (לאחר התאונה) התווסף לרישיון הנהיגה של הנאשם היתר 130- שעניינו נהיגת מלגזה בכל כושר נשיאה.

העדה העידה כי עד ליום 17.08.05, כל אדם שהחזיק ברישיון נהיגה בדרגה B היה רשאי לנהוג במלגזה. החל משנת 2005, בכדי לנהוג במלגזה, יש צורך בהכשרה בבית ספר מיוחד, שרק בסיומה ניתן לקבל ממשרד הרישוי היתר לנהוג במלגזה.

העדה הוסיפה כי על נהגים שנהגו במלגזה בטרם תוקן החוק, חלה הוראת מעבר. על פי הוראת המעבר, מי שהוכיח לעניות דעתה של רשות הרישוי, כי עסק בפועל בנהיגת מלגזה במשך 10 שנים קודם ליום תחילת ההוראה, מתוכם שנתיים רצופות לפני 17.2.06, ובידו רישיון נהיגה תקף דרגה 1 או יותר, יהיה רשאי לנהוג ולהפעיל מלגזה שכושר הנשיאה שלה עולה על 20,000 ק"ג או מכונה ניידת אופנית שמשקלה הכולל עולה על 14,000 ק"ג, גם לאחר יום תחילתה של ההוראה.

5. פרשת ההגנה

עדות הנאשם

הנאשם העיד כי בשנת 2001 הקים עסק לייבוא דלתות ופלטות עץ. לדבריו, בשנה זו החל בעצמו לפרוק באמצעות מלגזה, את הסחורה שהגיעה אליו, כאשר המנוח מידי פעם היה מוביל עבורו סחורה מהנמל.

הנאשם הוסיף והעיד כי הורשה לנהיגה בשנת 1983. בשנת 1985 הורשה לנהוג באוטובוס ובעת שהחל לנהוג במלגזה,



בשנת 2001, לא נדרש לכך היתר מיוחד בחוק. מאחר שלא ידע על השינוי בחקיקה בשנת 2005, סבר במשך כל השנים כי הוא רשאי לנהוג במלגזה.

הנאשם העיד כי לאחר שנודע לו, בעקבות התאונה, כי אינו בעל היתר לנהיגת מלגזה, עבר קורס והותר לו על ידי משרד הרישוי לנהוג במלגזה בכל כושר נשיאה.

הנאשם העיד כי נהג לפרוק באמצעות המלגזה סחורה ממשאיות שהגיעו למחסנו. בהמשך הסביר הנאשם, כי המשאיות המגיעות לפרוק סחורה במחסנו נושאות חבילות המסודרות והנקשרות בנמל. משקל כל חבילה הוא כטון וחצי, רוחבה 1.22 מטרים ואורכה 2.5 מטרים. כל חבילה קשורה בסרטים -"בנדים" למשטח. לדברי הנאשם, כשלא פורקים כראוי את המשטחים מהמכולה בנמל למשאית, עלולים ה"בנדים" להשתחרר כתוצאה מפגיעת קלשוני המלגזה. לדבריו, בעבר נתקל ב"בנדים" קרועים ובחבילות שהתפרקו בשל כך. הנאשם הדגיש, כי נהג המלגזה לא יכול להבחין ב"בנד" קרוע בעת שהוא פורק את המשטחים מהמשאית. הנאשם הציג **שרטוט- (נ/2)** המתאר את משטח העץ ואת המקום בו אמורים להיות קלשוני המלגזה בעת פריקת וטעינת המשטח.

הנאשם העיד, כי ביום התאונה הגיע המנוח למחסנו בכדי לפרוק משטחי עץ ממשאית. השניים שוחחו מעט והסכימו כי הנאשם יפרוק את הסחורה מצידה האחד של המשאית ולאחר מכן ייתן למנוח הוראה לסובב את המשאית וימשיך לפרוק את הסחורה מצידה השני של המשאית. המנוח שיחרר את החגורות שקשרו את המשטחים למשאית, ונעמד בין המשאית לבין פתח המחסן, במקום שבו הנאשם יכול היה לראותו.

הנאשם החל בפריקת חבילות העץ מהמשאית. הוא הכניס את קלשוני המלגזה למקום המיועד לכך בפלטות העץ, הרים אותן, ביצע "בום" עם המלגזה (הטייה מעט לאחור), נסע לאחור כדי להתרחק מעט מהמשאית, עצר עצירה מוחלטת, הוריד את המשטחים כלפי מטה עד לגובה של 15-20 ס"מ מעל משטח הבטון, הסתובב והכניס אותם למחסן. את החבילה הראשונה הניח על משטח הבטון המשמש כמשטח פריקה בסמוך למשאית, בכדי שיוכל להכניסה אחרונה למחסן.

לדבריו, החל לבצע את אותה פעולת פריקה גם עם המשטח האחרון שהיה מונח בצד זה של המשאית. הנאשם הסביר כי הרים את המשטח מהמשאית לגובה של כ- 2 מטרים לערך, ביצע את ה"בום" ונסע לאחור מרחק של 3 מטר. כאשר ביקש לנסוע קדימה ולהוריד את המשטח, הבחין כי המנוח לא עומד במקום שבו עמד. משכך, משך את בלם היד, עצר את הנסיעה, וברגע שהתכוון לצאת מהמלגזה בכדי לחפש את המנוח, התפרקה החבילה ונפלה מהמלגזה.

הנאשם המשיך והעיד כי ניגש לחפש את המנוח בתא הנהג של המשאית. משלא מצא אותו, החל לקרוא לו, ושב ועלה על המלגזה. הנאשם נסע לאחור, דחף את החבילה שהיתה מונחת על משטח הבטון, המשיך והזיז באמצעות קלשוני המלגזה את החבילה האחרת שנפלה מהמלגזה והתפרקה, ואז הבחין במנוח, מוטל מתחת לחבילה שהתפרקה בינה לבין גלגל המשאית.

לדברי הנאשם, הוא לא מעסיק עובדים נוספים ורק לעיתים הוא מסתייע בגיסו לצורך פריקת הסחורה מהמשאיות.

הנאשם העיד כי הוא מודע לסכנה שבפעולות הפריקה והטעינה, אך מאחר ואין חובה חוקית, הוא אינו נעזר במכוון בעבודתו. הנאשם הסביר כי הוא נוהג להביט לאחור וכך מונע את הסכנה.

לדברי הנאשם, מדובר במנוח שהיה נהג משאית מנוסה, שאמור היה להכיר את כללי הבטיחות היטב, ועל כן לא ראה



לנכון להזהירו ולהרחיקו מהמלגזה. הנאשם הוסיף כי המנוח עזב את המקום שבו עמד, על דעת עצמו.

הנאשם העיד כי את סכום פרמיית הביטוח למלגזה, שילם לאחר התאונה, ביום 24.7.12. עותק מתעודת הביטוח הוגש-ת/18.

מר רונן קורנבליט (עה/1)

מנכ"ל וממונה על הבטיחות במרכז הלוגיסטי בנמל אשדוד. במרכז זה, פורקים מטענים ממכולות ומעמיסים אותם על משאיות. העד העיד, כי על נהגי המשאיות במרכז הלוגיסטי להישמע להוראות הבטיחות, לפיהן עליהם לשמור מרחק מאזור עבודת המלגזות. על נהגי המשאיות, להמתין בעת פריקת וטעינת המטען, במושב נהג המשאית או בסככה מיוחדת. עם זאת, העד הוסיף כי יש להשגיח, לשמור ולוודא כל העת על כך שנהגי המשאיות נשמעים להוראות הבטיחות.

בחקירתו הנגדית העיד העד, כי בעבודת המלגזות טמונה סכנת נפילת מטען, נהגי המלגזות מודעים לה, וכי "מטענים נופלים אין ספק, צריך להרחיק את האנשים מטווח הנפילה" (עמ' 62 לפרוטוקול, שורות 4-6).

העד המשיך והעיד כי המטען, בדרך כלל מגיע כשהוא קשור במכולות, אך אם אחד מהעובדים או מנהגי המשאיות במקום מבחין בקשר שנפתח או שצריך חיזוק, כחלק מהשירות במרכז הלוגיסטי, קושרים פעם נוספת.

בחקירתו החוזרת העיד כי עבודת המלגזן עלולה לפגוע בקשירת החבילה, לגרום לכך שהחבילה תתפרק, וישנה אף אפשרות ששני קושרים בחבילה יפגעו בו זמנית. העד אישר כי ישנה אפשרות שקשירה תפגע מעט בהעמסת המטען למשאית ולאחר מכן, בפריקת המשאית באתר, הקשירה תתרופף סופית. ואולם, העד ציין כי סביר להניח שחבילה שהתרופפה בה קשר לא תתפרק אם נהג המלגזה שפורק אותה מהמשאית השעין אותה לכיוונו כנדרש. אלא אם מדובר במטען במשקל שלא מתאים למלגזה או שהנהג נסע קדימה ובלם.

מר חנניה אפנ'ר (עה/2)

מנהל מחוז רישוי הדרום באגף הרישוי.

העד העיד כי עד לחודש ספטמבר 2006 כל אדם שהחזיק ברישיון לרכב פרטי, טרקטור או כל רישיון נהיגה אחר, רשאי היה לנהוג במלגזה. בחודש ספטמבר 2006, נכנסה לתוקפה תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה שחייבה לעבור הדרכה על ידי משרד הרישוי בכדי להיות רשאי לנהוג במלגזה.

לגבי נהגים ותיקים, חלה תקנת מעבר שהייתה תקפה עד שנת 2010. תקנת המעבר קבעה, כי כל אדם שהוכיח כי הפעיל מלגזה או מכונה נידת במשך 10 שנים, יהיה זכאי לנהוג במלגזה מבלי לעבור את ההדרכה. על אותו נהג להמציא, לרשות הרישוי, תצהיר ואישור ממעסיקו כי אכן הוא נהג מזה 10 שנים במלגזה. הרשות הייתה בוחנת ומאמתת את הפרטים ולבסוף, אם מצאה לנכון, הייתה מנפיקה אישור לנהג לנהוג במלגזה ללא צורך בהדרכה נוספת.

העד העיד כי לנהג בעל היתר לנהיגה במלגזה לפי הוראות המעבר- צוין ברישיון הנהיגה קוד 128, לנהג שעבר הדרכה והוא מחזיק ברישיון נהיגה מסוג B- צוין ברישיון הנהיגה קוד 129, ולנהג המחזיק ברישיון נהיגה בדרגה C1- משאית-



צוין קוד 130.

העד העיד כי מבחינת רשות הרישוי, נהג שלא צוין לו ברישיון הנהיגה היתר לנהוג במלגזה- אין לו היתר לכך.

העד העיד כי משרד התחבורה פרסם באינטרנט אודות הצורך בתצהירים בתום תקופת המעבר וכן פורסם הדבר על ידי קציני הבטיחות בכנסים מקצועיים. העד הוסיף, כי במשך תקופה ארוכה בת כ- 5 שנים, ניתנה אפשרות לנהגים לקבל, על סמך תצהיר בלבד, את ההיתר לנהוג במלגזה.

במסגרת חקירתו הנגדית, הוגש **קובץ התקנות שפורסם ביום 17.02.05 (ת/19)**. לדברי העד, על אף שנקבע כי הוראת המעבר תהיה תקפה לשנתיים, בפועל היא בוטלה רק בשנת 2010, כ- 5 שנים לאחר כניסתה לתוקף. העד הוסיף כי נהג שביקש לקבל היתר לנהוג במלגזה, לאחר שנת 2010 לא יכול לקבל היתר ללא שעבר קורס מתאים. העד הגיש **נוהל מקורי משנת 2006 (ת/20) ו- נהל מעודכן (ת/21)**.

העד העיד כי בקורסים בהם הוא מדריך, הוא מנחה את מפעילי המלגזה על החובה לחפש את הסכנה וכי קיימת סכנה כפולה- הסכנה בהפעלת המכונה הניידת והמטען והסכנה שמסביב.

עוד הוסיף העד, כי בקורס נלמד נושא מרכז הכובד של המלגזה: הגלגלים, הכביש והמטען- אלמנטים המשנים את מרכז הכובד של המלגזה. בעניין זה העיד העד, כי יש בעצירה פתאומית של המלגזה, כאשר היא נושאת מטען, בכדי לשנות את מרכז הכובד ואף לגרום להשמטת המטען, זאת גם כאשר משקלו של המטען מתאים ליכולת נשיאת המלגזה. לדברי העד, המידע והנושאים דלעיל, נלמדים בקורס בן 10 שעות.

העד נשאל בנושא **בג"צ 2499/08 גל פורטמן נ' מדינת ישראל - (ת/22)**, ובעניין התגובה המקדמית מטעם **המדינה שם (ת/23)** עניין בו היה מעורב. שם, קבע בית המשפט העליון כי אין לראות בנהיגה ללא היתר לנהוג במלגזה עבירה לפי סעיף 10א לפקודת התעבורה- כאילו אדם נהג ללא רישיון נהיגה. נקבע כי מדובר בעבירת תעבורה כמו כל עבירת תעבורה אחרת.

המהנדס מר גדי וייסמן, מומחה מטעם ההגנה

ערך חוות דעת (נ/3) והגיש דיסק ובו ארבעה סרטונים שצילם ביום 18.11.14 (נ/4).

המומחה יועץ לראשי לשכות התנועה, מדריך בקורס בוחני תנועה בבית הספר לשוטרים וחוקר תאונות דרכים.

בפתח חוות דעתו ציין המומחה כי "תמונה אחת שווה אלף מילים". כך, חוות הדעת שערך כללה ארבעה סרטונים שהתבססו על גרסתו של הנאשם שהיה עד יחיד לתאונה:

הראשון, שחזור כללי, בו משחזר הנאשם באופן רצוף את מהלך פריקת החבילה מהמשאית.

השני, שחזור גילוי הגופה, בו הנאשם משחזר את פעולותיו למציאת המנוח.



השלישי, תיאור כללי של המקום, בו מצולם מקום התאונה.

הרביעי, שטח המחסן כשטח פרטי, בו מצולם שביל הגישה למחסן, השער החשמלי והשטח. לדברי המומחה יש חשיבות לכך כי מדובר בשטח פרטי ללא גישה לאחרים.

במסקנותיו ציין המומחה, כי המשטרה נמנעה מלחקור אירוע זה כתאונת דרכים ולא נערך דו"ח בוחן, המנוח עמד במרחק בטיחותי ממקום הפריקה תוך שהנאשם מבחין בו. ברגע שהנאשם לא ראה את המנוח, הפסיק מיד את פעולת הפריקה, ניסה לרדת מהמלגזה, ואז נפלה החבילה והתפרקה.

העד ציין, בחוות דעתו, כי המנוח היה נהג מקצועי שהכיר היטב את הנחיות הבטיחות, ולפיכך הנאשם לא יכול היה לצפות רשלנות גבוהה כל כך של המנוח.

לדעת מומחה ההגנה, הנאשם לא יכול היה למנוע את התאונה והוא נקט בכל הצעדים הדרושים בכדי למצוא את המנוח. לשיטתו, גם אם יקבע כי החבילה התפרקה בשל פעולה של הנאשם או כשל במעשיו, המנוח הוא שהביא למותו לאחר שעזב את מקומו הבטוח בניגוד להנחיות הבטיחות.

6. טענות הצדדים

טענות המאשימה

המאשימה מבקשת להרשיע את הנאשם בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

לשיטתה, הנאשם לא החזיק ברישיון נהיגה למלגזה, לא עבר הכשרה מתאימה, והתרשל בכך שלא נתן תשומת לב לדרך ולא נקט במלוא האמצעים הדרושים כדי למנוע פגיעה במנוח.

המאשימה עמדה על הסתירות בעדותו של הנאשם. ציינה את העובדה כי משטח העץ חסם את שדה הראיה של הנאשם וכי הנאשם לא השתמש במכוון אחורי או קדמי. הנאשם, בנסיעה לאחור הביט לאחור והיה עליו להיות מודע לסכנה ולדאוג להרחיק את המנוח לבל יפגע.

לשיטת המאשימה, יש לדחות את טענת הנאשם לפיה הפנה מבטו לאחור בנסיעה, בכדי למנוע סיכון או פגיעה. האדם הנוסף היחיד במקום היה המנוח והיה עליו לדאוג ראשית לביטחונו, מעבר לפגיעה ברכוש.

ב"כ המאשימה ציין כי הנאשם שילם את פוליסת הביטוח למלגזה וביצע בדיקה למלגזה רק אחרי התאונה.

ב"כ המאשימה העלה תמיהה באשר למועד צילום הסרטונים על ידי מומחה ההגנה. לשיטתו, המומחה המתין וצילם את הסרטונים שהיוו את חוות דעתו, רק לאחר שהנאשם העיד בבית המשפט וזאת בכדי להתאימם עם גרסת הנאשם כפי שהעיד בבית המשפט. המאשימה אינה מסכימה עם מומחה ההגנה וטוענת כי אין להעביר את האחריות לקרות התאונה, על כתפיו של המנוח.



ב"כ המאשימה ציין, כי מדובר בתאונת דרכים, ב"דרך" בהתאם להגדרת הפקודה ועל כן חוקי התעבורה חלים בעניין זה. ב"כ המאשימה הוסיף כי קמה חובת זהירות לנאשם וכי הוא התרשל בכך שלא נקט באמצע זהירות שנועדו להגן על הסובבים בעת שמתרחש כשל טכני ומטען נשמט מהמלגזה. הנאשם ידע כי המנוח נמצא באזור הפריקה והיה עליו לוודא כל הזמן כי מרחב הנסיעה שלו בטוח. הנאשם נהג במלגזה ללא רישיון נהיגה מתאים למלגזה, ללא שעבר הדרכה מתאימה וללא פוליסת ביטוח.

ב"כ המאשימה המשיך וציין כי עבירות הנהיגה ללא רישיון נהיגה וללא פוליסת ביטוח הינן עבירות בהן מוטלת על הנאשם אחריות קפידה, ללא צורך ביסוד נפשי המצריך "כוונה" או "התרשלות". הנאשם היה מודע באופן פוזיטיבי כי אינו נוהג ברישיון והיה עליו להסדיר זאת.

לאור כך, מבקשת המאשימה להרשיע את הנאשם בכל העבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

טענות ההגנה

הסנגור מבקש מבית המשפט לזכות את הנאשם.

לטענת הסנגור, קיים כשל בכך שהמאשימה נמנעה מלבחון את התאונה על ידי בוחן תנועה מוסמך ועל כן, ובהעדר ראיות מכריעות, המאשימה לא עמדה בנטל ההוכחה המוטל עליה.

ההגנה סבורה כי אין מדובר באירוע תאונתי שהתרחש "תוך שימוש ברכב", והפנתה לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים שם הוגדר המונח "שימוש ברכב": נסיעה... ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד". טוען הסנגור כי על פי עדותו של הנאשם, מות המנוח התרחש כתוצאה מהתנתקות משטח העץ מהמלגזה עת שזה פרק את המטען וכאשר המלגזה עצרה נסיעתה. הסנגור הפנה לע"א 10157/09 הכשרת הישוב חברה לביטוח בע"מ נ' משה דוד פטקין, שם קבע בית המשפט כי רק כאשר במהלך הפריקה או הטעינה של רכב מתרחשת נפילה או התנתקות של חלק מהרכב, או של מטענו, חדל המקרה מלהיות תאונת דרכים כהגדרתה בחוק.

על כן, אין מדובר ב"שימוש ברכב" וסעיף 64 לפקודת התעבורה אינו חל.

ממשיך הסנגור וטוען כי המאשימה לא הוכיחה את רשלנותו של הנאשם. הסנגור ציין כי חובת הזהירות המושגית נקבעת על פי מבחן הצפיות. לשיטתו, הנאשם לא יכול היה לצפות את הימצאותו של המנוח, שהיה נהג משאית מקצועי, במקום בו מצא את מותו. המנוח נטל סיכון בלתי סביר, עמד בצמוד למשטח העץ כאשר הוא יודע שהוא עלול להתנתק.

טוען הסנגור כי בהעדר ראיות, לא ניתן לדעת באם המנוח היה בריצה, בכפיפה או בשכיבה לפני שהמשטח נפל. לפיכך, ונוכח מחדלי החקירה לא הוכחו יסודות עובדתיים הכרחיים.

הסנגור המשיך וטען כי לא הוכח שהנאשם, באופן נהיגתו, גרם להתנתקות משטח העץ. הסיבה להתנתקות אותו משטח אינה ידועה ולכן, אין נהיגתו של הנאשם מהווה את ה"סיבה בלעדיה אין" לקרות התאונה.



לטענת הסנגור, קיים במקרה זה "גורם זר מתערב" בשני היבטים: האחד, קיומו של כשל טכני בקשירת המטען, והשני, עצם הימצאותו של המנוח בין המלגזה למשאית ובצמוד למשטח העץ.

לפיכך, ניתק הקשר הסיבתי בין התנהגותו של הנאשם לתאונה.

בעניין רישיון הנהיגה, טוען הסנגור כי יש להבחין בין התקנות לפיהן "לא ינהג אדם" המדברות על ההתנהגות בדרך כתקנה 39א, לבין התקנות לפיהן "לא ינתן רישיון נהיגה" שאז מדובר בצורך ברישיון נהיגה. לשיטתו, יש לאמץ את שנקבע בפסיקה כך שדרישות ההדרכה למלגזה אינן מהוות חלק מהליך מתן רישיון נהיגה על מלגזות. לכן, יש להורות על זיכוי של הנאשם מהעבירה של "נהיגה ללא רישיון נהיגה" לפי סעיף 10 (א) לפקודה, המיוחסת לו וכן מכך שנהג ללא פוליסת ביטוח בת תוקף.

דין

7. נהיגה ללא רישיון נהיגה

הנאשם הואשם בכתב האישום, בעבירה של נהיגה ללא רישיון נהיגה בהתאם לסעיף 10(א) לפקודת התעבורה יחד עם תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה.

סעיף 10(א) לפקודה קובע:

"לא ינהג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, שניתן על פי פקודה זו, ולא ינהג אדם אלא בהתאם לתנאי הרישיון זולת אם פוטר מחובת רישיון נהיגה ובמידה שפוטר."

תקנה 39א (ח) לתקנות התעבורה, לעניין תנועת מכונה ניידת, קובעת:

39א (ח) לא ינהג אדם ולא יפעיל מלגזה אלא אם כן קיבל הדרכה לפי תכנית שאישורו רשות הרישוי והאגף לפיקוח על העבודה במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה וניתן היתר לכך מאת רשות הרישוי.

טוען הסנגור, כי בתקנה 39א - שנמצאת בפרק השני בתקנות התעבורה תחת הכותרת "**התנהגות בדרך**" - מדובר בעבירה מסוג "ברירת קנס" ולא מדובר בעבירה של נהיגה ללא רישיון נהיגה. לשיטתו, טענה המאשימה כשייחסה לנאשם עבירה על תקנה 39א(ח) יחד עם סעיף 10(א) לפקודה, שכן מדובר בהוראות סותרות: האחת היא נהיגה ברישיון אך ללא הסמכה מתאימה, ואילו השנייה היא נהיגה ללא רישיון כלל.

עוד הוסיף הסנגור, כי הוראות תקנה 39א נוקטות בלשון "לא ינהג אדם" וכוונתן למי שהינו בעל רישיון, זאת בשונה מלשון תקנה 189, שנמצאת תחת הכותרת "**רישוי נהגים**", שקובעת כי "**לא ינתן רישיון...**", בה מדובר על מי שאינו בעל רישיון.

ב"כ הנאשם הציג פסיקה התומכת לשיטתו באופן הגדרת התקנה. ת"א 49999-03-12 ג. (המנוח) ואח' נ' ג. ואח', שם קבע כב' השופט צבי ויצמן כי "**התקנה יוצאת מנקודת מוצא שלנהג יש רישיון נהיגה תקף בדרגה המאפשרת**



לו לנהוג במכונה ניידת אופנית/מלגזה".

לשיטת ההגנה, דרישת ההדרכה לצורך נהיגה במלגזה, אינה מהווה תנאי לקבלת רישיון נהיגה. זוהי אמנם עבירה על תקנה 39א, אולם אין בה כשלעצמה כדי להעיד שהנהג אינו בעל רישיון.

תהליך תיקון החוק -

עד לחודש אוגוסט 2005, היה רשאי כל נהג המחזיק ברישיון נהיגה מסוג B לנהוג בכל מכונה ניידת, לרבות מלגזה, ובכל כושר נשיאה. החל מחודש אוגוסט 2005, בכדי להיות מורשה לנהיגה במלגזה, נקבע כי יש לעבור הסמכה מתאימה בנוסף לרישיון הנהיגה הרגיל.

בין לבין, נכנסה לתוקף הוראת מעבר שלפיה "מי שהוכיח לעניות דעתה של רשות הרישוי, כי עסק בפועל בנהיגת מכונה ניידת אופנית או במלגזה במשך 10 שנים קודם ליום התחילה, מתוכם שנתיים רצופות (הדגשה שלי-ט.א.ג.) לפני 17.2.06, ובידו רישיון נהיגה תקף לפי תקנה 177 (דרגה 1 או יותר), יהיה רשאי לנהוג ולהפעיל מלגזה שכושר הנשיאה שלה עולה על 20,000 ק"ג או מכונה ניידת אופנית שמשקלה הכולל עולה על 14,000 ק"ג, גם לאחר יום התחילה". (ת/17 עמוד 12 לענין תקנת מעבר).

לאחר תקופת מעבר זו, נהג שלא הצהיר על תקופת נהיגה כאמור בפני רשות הרישוי, היה עליו לעבור הסמכה לנהיגה במלגזה, כמו נהג מלגזה חדש.

כך גם עולה מעדותה של הגב' יהודית גלבהואר (עת/4), כי משנת 2005 נהג שביקש לנהוג במלגזה, צריך היה לעבור הכשרה מתאימה. וכך העידה:

"ת. עד 17.8.2005 מי שהחזיק ברישיון מדרגה בי יכל לנהוג על מלגזה. מי שלא היה לו דרגה בי, היה יכול לנהוג בניידת שזה כלל גם מלגזה /דרגה 1. משנת 2005 מי שרצה רישיון למלגזה היה חייב בהכשרה שעם סיומה היה חייב להמציא תעודה מבי"ס מיוחד של המלגזות ואז היה צריך לעשות מבחנים גם עיונים וגם מעשיים, וסיום ההכשרה ניתן לו היתר למלגזה במשרד הרישוי כשהיה מצגי את כל התעודות אך זה כאמור רק אחרי שנת 2005". (עמוד 19 לפרוטוקול שורות 20-25).

בהמשך העידה עת/4, כי משנת 2005 לא יכול היה הנאשם לנהוג על מלגזה, וזאת כיוון שלא הצהיר כי נהג על מלגזה במשך 10 שנים ולחילופין, מאחר שלא עבר הסמכה. (עמוד 24 לפרוטוקול, שורה 31).

בת/15, תעודת עובד הציבור שנערכה יומיים לאחר התאונה- ביום 22.7.12, על ידי הגב' גלבהואר (עת/4), לענין רישיון נהיגתו של הנאשם, ניתן לראות כי הנאשם החזיק ברישיון לרכב פרטי, משאית עד 15 טון ואוטובוס, ללא הרשאה לנהיגה במלגזה.

בהתאם לתעודת עובד ציבור נוספת (ת/16), מיום 9.11.14, עולה כי לאחר מועד התאונה, הסדיר הנאשם את רישיון נהיגתו כך שיותר לו לנהוג גם במלגזה.

בעדותה בבית המשפט, העידה הגב' גלבהואר כי ביום 10.10.12, הותר לנאשם לנהוג במלגזה, "היתר 130". וכך העידה: "ש[...] מה השתנה בפרק הזמן מיום 22.7.12 עד 9.11.14? ת. כאן נוסף היתר 130 שהוא רשאי



לנהוג במלגזה בכל כושר נשיאה (עמוד 18 לפרוטוקול שורות 13-14). בהמשך העידה, כי הנאשם הורשה לנהוג במלגזה רק לאחר קרות התאונה. **"ש. כשהוצאת את התע"צ הזה, ובדקת אצלך ברישומים, האם בדקת מתי הוצא אותו היתר למלגזה, 130? ת. הוצא ביום 10.10.12"** (עמוד 18 לפרוטוקול שורות 19-21).

בחקירתו הראשונה בתחנת המשטרה (ת/1), הודה הנאשם כי הוא אינו מחזיק ברישיון נהיגה למלגזה וטען כי באותו היום נהג במלגזה מחוסר ברירה. הנאשם העיד על עצמו במשטרה, כי הוא נהג אוטובוס מזה 20 שנה (ת/1 שורות 28-33).

הנאשם לא ציין בפני החוקר במשטרה כי הוא רשאי לנהוג במלגזה וכי יש לו ניסיון בכך. להיפך, לטענת הנאשם, ניסיונו בהפעלת המלגזה נרכש על ידו מצפייה בלבד בעבודת המלגזן הקבוע. (ת/1 עמוד 2 שורות 43-44). אף בהמשך החקירה, חזר הנאשם וטען כי אינו מורגל בנהיגה במלגזה וכי המנוח הפתיע אותו באותו היום שעה שהגיע עם הסחורה ומאחר ודובר ביום שישי בשבוע כאשר לא היו במקום עובדים לרבות נהג המלגזה הקבוע. וכך אמר: **"אני מכיר אותו, לפעמיים הוא מביא לי סחורה הוא בכלל הפתיע אותי שהתקשר אלי ואמר לי שהוא מביא לי סחורה אני לא ידעתי שהסחורה בכלל מגיע(ה) היום בגלל זה גם אני עבדתי על המלגזה הנהג לא היה כי לא עובדים ביום שישי אני בדרך כלל לא עובד על מלגזה"** (הדגשה שלי - ט.א.נ.). (ת/1 עמ' 2 שורות 21-23).

הנאשם הוסיף ואישר בחקירתו כי אינו מחזיק ברישיון של מפעיל מלגזה, וכי הוא או עובדיו מעולם לא עברו השתלמות בתחום הבטיחות בעבודה (ת/1, עמוד 3 שורות 52-57).

בבית המשפט שינה הנאשם גרסתו, אך אין בכך בכדי לקבוע כי היה רשאי לנהוג במלגזה. בבית המשפט, טען הנאשם כי הוא נוהג במלגזה משנת 2001 עת הקים את העסק שלו (עמוד 31 לפרוטוקול שורה 4), הוא שנהג לפרוק את הסחורה מהמשאיות (עמוד 31 לפרוטוקול שורה 13) ולא מעסיק כלל עובדים במחסן אלא מידי פעם לעזרה: **"ש. אתה מחזיק במחסן עצים משנת 2001. כמה עובדים יש לך במחסן. ת. אין לי. רק אני ויש לי עובדים שנכנסים להצטייד ויוצאים לעבודה. גם אין לי צורך בעובדים במחסן"** (עמוד 37 לפרוטוקול שורות 21-24). והמשיך והעיד: **"ש. ברגיל אתה נוהג במלגזה? ת. כן"** (עמוד 45 לפרוטוקול שורות 16-17). וכן: **"אני משנת 2001 מתעסק במלגזה, ויודע שיש לי רישיון על מלגזה."** (עמ' 55 לפרוטוקול, שורה 29).

לנאשם מעולם לא ניתן היתר על ידי משרד הרישוי לנהוג במלגזה. הוא מעולם לא הוסמך לכך, לא השתתף בהדרכות או בקורס. לראיה, רק לאחר התאונה פנה למשרד הרישוי, עמד בדרישות וקיבל את ההיתר ברישיון הנהיגה, לנהוג במלגזה. וכך העיד:

"ש. מאז התאונה עשית קורס למלגזה. נכון ?

ת. כן. קורס של שעה וחצי מעשי, ושעה וחצי עיוני. הוא כלל את הדברים שאני עושה על המלגזה, מה שעשיתי כל הזמן.

היו גם לימודים עיוניים.

ש. אחרי זה קיבלת רישיון למלגזה ?

ת. כן. הוסיפו לי ברישיון על מה שהיה לי.



מציג. הוסיפו לי את המשפט "רשאי לנהוג במלגה בכל כושר נשיאה".

ש. בקורס העיוני, דברו על בטיחות ?

ת. על איך להפעיל מלגה" (עמוד 55 לפרוטוקול שורות 14-22).

אף עת/4, העידה כי לאחר התאונה, ביום 10.10.12 התווסף לרישיון נהיגתו של הנאשם היתר 130 שעניינו היתר לנהוג במלגה בכל כושר נשיאה (ראה ת/16, ודברי העדה בעמוד 18 לפרוטוקול שורות 12-14).

גם אם אלך לשיטת הנאשם ואניח לצורך העניין, בהתאם לגרסה השונה אותה בחר להציג בפני בית המשפט, כי משנת 2001 הוא נהוג במלגה, הרי שגם בתקופת המעבר הנאשם לא פנה למשרד הרישוי ולא הוכיח לעניות דעתה של רשות הרישוי כי עסק בפועל בנהיגת מכונה ניידת.

יתרה מכך, הנאשם אף לא המציא לפני בית המשפט כל ראיה או עדות התומכת בגרסתו כי נהג במלגה בעבר.

לא זו אף זו, אף לדברי הנאשם בעצמו, הוא נהוג במלגה משנת 2001 בלבד, ואילו בהתאם להוראת המעבר, הרי בכדי שיהיה רשאי לנהוג במלגה היה עליו לנהוג 10 שנים לפחות, קודם ליום תחילת ההוראה- 17.2.06. כלומר, בכדי לעמוד בדרישות הוראת המעבר על הנאשם היה לנהוג במלגה משנת 1996 לפחות, מתוכן לנהוג במלגה שנתיים רצופות. הנאשם אף לא עומד בדרישות הוראת מעבר זו.

לאור כך, הרי שאין הנאשם היה רשאי לנהוג במלגה ביום התאונה, בהתאם להוראות החוק ולפיכך פעל בניגוד לתקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה.

לא יעלה על הדעת כי אדם שאינו בקיא ברזי הפעלת מלגה, לא עבר הדרכה והסמכה כנדרש, כאשר מדובר בכלי מסוכן הדורש ידע תפעולי, ינהג בו. לא בכדי הסדיר המחוקק את ההרשאה לנהוג במלגה, בחוק.

לאור הוראות החוק כפי שצוין דלעיל והוראות תיקונו, הנני מקבלת עמדת ההגנה לפיה אין המדובר בנהיגה ללא רישיון נהיגה. בהתאם לתעודת עובד הציבור (ת/15) החזיק הנאשם ביום התאונה ברישיון נהיגה לדרגות: D, C1, B. הנאשם, לו היה עומד בדרישות החוק וההוראות, יכול היה לקבל היתר לנהוג במלגה ללא צורך במבחני רישוי נוספים כלשהם אלא בעמידה בהסמכה והדרכה כפי שעשה בסופו של יום.

8. תחולת דיני התעבורה

דרכ

בפרק "הגדרות" שבפקודת התעבורה, מוגדר המונח "דרך" כדלקמן:

"1. דרך- לרבות כל מסילה, דרך, רחוב, סמטה, ככר, מעבר, גשר או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם".



תקנה 39א (ח) נכללת בפרק השני לתקנות התעבורה, תחת הכותרת "התנהגות בדרך":

"פרק שני: התנהגות בדרך"

"39א (ח) לא ינהג אדם ולא יפעיל מלגזה אלא אם כן קיבל הדרכה לפי תכנית שאישור רשות הרישוי והאגף לפיקוח על העבודה במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה וניתן היתר לכך מאת רשות הרישוי".

לטענת הסנגור, התאונה ארעה בתוך חצר הפריקה, בשטח המגודר כאשר איש אינו רשאי להיכנס אלא ברשות הנאשם או בני ביתו הגרים שם. על כן, ומאחר והתאונה ארעה תוך כדי עבודה, יש לסווגה כתאונת עבודה.

אין לי אלא לחזור על דברי כפי שצינתי בגמ"ר 7364-03-12 מדינת ישראל נ' סויטאת. האמור בהגדרת ה"דרך" שבפקודה בא לרבות ולא לצמצם את המקומות המוגדרים. לא מדובר ברשימה "סגורה". לראיה, "כביש" אינו מוזכר בתקנה וברור כי כביש הינו "דרך" בהתאם לפקודת התעבורה ולתקנותיה.

זאת ועוד, תקנה 25 לתקנות התעבורה, נמצאת אף היא בפרק השני "התנהגות בדרך". בהתאם לתקנה זו: **"לא ינהג אדם ברכב אלא אם הוא בקיא בהפעלתו ובשימוש בו"**. לא יתכן כי אדם שאינו בקיא ברזי הנהיגה, ינהג בכביש או בכל מקום אחר.

בסייפת הגדרת המונח "דרך" מציין המחוקק: **"דרך...או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם"**. ציבור כולל מספר של פרטים, לרבות מספר קטן.

אין מחלוקת כי מדובר במקום עסקו של הנאשם. בסרטון הרביעי, שערך מומחה ההגנה, נראה שטח המחסן כשטח פרטי, כאשר הכניסה אליו היא ברשות הנאשם, משביל גישה ושער חשמלי.

אין מחלוקת כי המנוח נמצא במקום ברשות והנאשם הוא שפתח את השער החשמלי ואפשר לו להיכנס ועל כן נכלל באותו ציבור של אנשים שלהם הזכות לעבור במקום.

במקום קיימת תנועת רכבים, אם כי בידיעת הנאשם, לרבות המשאית שהגיעה, המלגזה, רכב הנאשם ורכב הוריו.

עולה אם כך, כי מדובר בדרך בהתאם להוראות הפקודה, כאשר המנוח נכלל בציבור ונמצא במקום ברשות. על כן תקנות התעבורה חלות בעניינינו, לרבות תקנה 39א(ח).

המלגזה ככלי רכב

סעיף האישום כנגד הנאשם, סעיף 64 לפקודת התעבורה- גרימת מוות בנהיגה רשלנית קובע:

"העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים..." (הדגשה שלי- ט.א.נ.).



בפרק ה"הגדרות" שבסעיף 1 לפקודת התעבורה- נקבע:

"רכב"- רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב כזה או על ידי בהמה, וכן מכונית או מתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת אופן, ולמעט רכב ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן".

"רכב מנועי"- רכב המונע בכוח מיכני בכל צורה שהיא, לרבות תלת אופן ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי".

סעיף 1, פרק ה"הגדרות" לחוק הפיצויים לנפגעי תאונת דרכים, תשל"ה- 1975 (להלן: **"חוק הפל"ד"**), מוגדר המונח "רכב" כדלקמן:

"רכב מנועי" או "רכב" - רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונית ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי..." (הדגשה שלי- ט.א.נ.).

בפרק ה"הגדרות" שבסעיף 1 לתקנות התעבורה-נקבע:

"מלגזה"- מכונית ניידת בעלת תורן או זרוע שליפה, שלהם מחובר מזלג או התקן אחר המיועדים להרמה ולשינוע של מסעות, אשר צוינה ברישיונה כמלגזה" (הדגשה שלי- ט.א.נ.).

אם כך, הרי שהמלגזה היא רכב מנועי הן בהתאם להוראות התעבורה והן בהתאם לחוק הפל"ד.

לטענת הסנגור, אין המדובר בתאונת דרכים שכן לא נעשה כל שימוש ברכב והסמכות העניינית אינה נתונה לבית משפט זה. הסנגור הפנה לחוק הפל"ד שם מוגדרת תאונת דרכים כדלקמן:

"תאונת דרכים"- מאורע שבו נגרם לאדם נזק עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה..."

לעניין שימוש ברכב מנועי, קובע החוק:

"שימוש ברכב מנועי" - נסיעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידה ממנו, החנייתו, דחיפתו או גרירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשתמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידרדרות או התהפכות של הרכב או התנתקות או נפילה של חלק מהרכב או מטענו תוך כדי נסיעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינתו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד;" (הדגשה שלי- ט.א.נ.)

הנאשם הודה כי מות המנוח התרחש לאחר התנתקות חבילת משטחי העץ שהיו מונחים על המלגזה. לטענת הנאשם, עת שפרק את המטען, ומסיבה לא ידועה- התפרקה החבילה כאשר התכוון לרדת מהמלגזה כדי לחפש את המנוח, תוך שהמלגזה עומדת במקום. לשיטתו, התנתקות המשטח לא ארעה כתוצאה מהשימוש ברכב.



טוען הסנגור כי כאשר היתה חבילת העץ מונחת על קלשוני המלגזה, עוד בטרם הונחה על הקרקע, מהווה הדבר חלק אינטגרלי מפעולת הפריקה. על כן, ונוכח סיפת הגדרת המונח "שימוש ברכב מנועי", אין מדובר באירוע תעבורתי מהווה תאונת דרכים.

בית המשפט העליון, כב' השופט ת. אור, קבע כי למלגזה שני יעודים עיקריים. האחד, תעבורתי והשני סיוע בפריקה וטעינה. וכך נקבע בברע"א 613/95 קרנית נ' נחום ואח': **".. אין חולק כי למלגזות ככלל, שני יעודים שכיחים. יעוד אחד, שעליו עמדתי לעיל, הוא להוביל מטענים ולשאתם במקום למקום, יעוד זה הינו יעוד תעבורתי. יעוד שני הוא להניף מטענים ולהורידם. כך, עשויה מלגזה לסייע בפריקה או בטעינה של כלי רכב אחר..."**

בפסק הדין, נקבע כי יש לבחון כל מקרה לגופו ולהכריע האם עיקר יעודה של המלגזה, באותו המקרה, הוא תעבורתי או שמא הנפת מטענים והורדתם.

במקרה שלפני, אכן מספר דקות טרם התאונה היתה פעולת המלגזה הנפת המטענים, היינו פריקה וטעינה. ואולם, לאחר שהועמסו משטחי העץ על המלגזה, החל שלב שינוע המשטחים ממקום למקום. כלומר מדובר בשימוש תעבורתי.

המלגזה שימשה את הנאשם לא רק כמנוף להרמה והורדת משטחי העץ מהמשאית אלא גם ככלי תחבורה מובהק המתנייע באמצעות נסיעה, ככלי רכב, ממקום למקום.

אכן המנוח מצא את מותו כתוצאה מנפילת חבילת משטחי העץ שהיתה מונחת על המלגזה, ברגע עצירתה. ואולם, עדיין מדובר ב'שימוש ברכב' בהתאם לסעיף 1 לפל"ד, כאמור לעיל, שכן סעיף זה כולל נפילת מטען כאשר הרכב עומד: **"..וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה..."**

לדברי הנאשם, משטח העץ התפרק ונפל מיד ובתכוף לעצירת הנסיעה. על כן, לא נותק הקשר הסיבתי בין נפילת המשטח והתפרקותו, לפעולות שביצע הנאשם. ואפרט:

ברע"א 6168/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' רמי שפסו- בו דובר על התהפכות והידרדרות של מלגזה, קבע כב' השופט י' דנציגר- כי **"במקרים העוסקים מסוג התרחשות (בעניינו, נפילת המשטח- ט.א.נ) ייבחן קיומה של המטרה התחבורתית בראי הקשרה של ההתרחשות בשים לב הן לפעולה שבמהלכה אירעה ההתרחשות, והן לשרשרת הפעולות אליה היא משתייכת"** (ראה פסקה 20, עמוד 11 לפסק הדין). כב' השופט דנציגר המשיך וקבע כך: **"במבחן זה של הקשר ההתרחשות, ממקם את ההתרחשות על רקע הפעולה או רצף הפעולות הסובבות אותה, לפי נסיבות המקרה. המבחן מנחה כי סיווגה של ההתרחשות יעשה מתוך פרספקטיבה גמישה, רחבה או צרה לפי העניין, כאשר לעיתים יש מקום ליתן משקל לשרשרת הפעולות הסובבות אותה, לפי נסיבות המקרה"** -

כלומר, אין זה מעלה או מוריד במקרה שבפני, שהנאשם התכוון לרדת מהמלגזה. שכן, יש למקם את ההתרחשות על רקע רצף הפעולות הסובבות אותה.

הנאשם העיד כי נסע לאחור מרחק של שלושה מטרים, טרם נפל המשטח. לדבריו, הוא הסתכל לאחור ולא הבחין במנוח, החליט לצאת מהמלגזה ולחפשו. כאשר המשטח עדין מונף על קלשוני המלגזה, הוא הרים את בלם היד של המלגזה וברגע זה משטח העץ נפל. אף לדברי הנאשם בעצמו הוא לא הספיק לרדת ולצאת מהמלגזה: **"משכתי את האמברקס של המלגזה, ורציתי לצאת מהמלגזה... באותו רגע שרציתי לצאת מהמלגזה, באותו רגע החבילה**



התפרקה מהמלגזה" (חקירתו הראשית של הנאשם, עמוד 33 לפרוטוקול שורות 15-16).

לפיכך, רצף הפעולות הסובבות את ההתרחשות (נפילת המשטח) מצביע על כך שאין ממש בטענת ההגנה כי יש ניתוק של הקשר הסיבתי בין השימוש שעשה במלגזה לבין נפילת המשטח ומות המנוח.

בחינת שרשרת הפעולות בהתאם לנסיבות המקרה מובילה למסקנה, כי מדובר בשימוש ברכב. הנאשם נסע לאחור, נעצר ומייד נפל משטח העץ. רצף פעולות אלו מצביע על כך שהנאשם עשה שימוש במלגזה כרכב ועל כן, פקודת התעבורה ותקנות התעבורה חלות בענייניו, והסמכות העניינית נתונה לבית המשפט זה.

9. שדה הראיה

בהתאם לדו"ח חקירת תאונת עבודה (ת/11) אותו ערכה והגישה עת/1, ציינה העדה בפרק 7.4 לדו"ח, כי בחבילות פלטות העץ שהיו על המשאית היו פלטות עץ אורן, באורך של כ- 2.5 מטרים וברוחב של כ- 1.25 מטרים. משקל כל חבילה היה כ- 1,500 ק"ג. בכל חבילה היו כחמישים פלטות. כך אישר הנאשם גם בהודעתו במשטרה (שורות 10-11 לת/1). מדובר בפלטות עץ אטומות שלא ניתן לראות דרכן.

הנאשם העמיס את החבילה על קלשוני המלגזה כך שלדבריו היתה מול עיניו: **"אני אמרתי שהקלשונים היו ככה, שהחבילה היתה מול העיניים שלי"** (ראה עמוד 50 לפרוטוקול שורה 50).

בחקירתו במשטרה הודה הנאשם כי לא הבחין במנוח נוכח גודלם של העצים שנשא: **"לא ראיתי אותו"** (את המנוח-ט.א.ג.) **עובר בגלל האורך של העצים"** (שורה 18 לת/1).

אמנם שדה הראיה של הנאשם לאחר היה פתוח אך משהעמיס הנאשם את החבילה על קלשוני המלגזה, נוכח מידות החבילה, ולאור דברי הנאשם בעצמו, הרי ששדה הראיה של הנאשם לפניו היה חסום לחלוטין.

10. סיבת המוות והקשר הסיבתי בין התרשלות הנאשם למות המנוח

הצדדים הסכימו, כי נפילת משטח העץ היא שהביאה למותו של המנוח. כך גם בהודעת ד"ר סרסור במשטרה (ת/10) שצ"ן כי מצא את גופת המנוח "מתחת לקרשים ליד המשאית", וכך גם בחוות הדעת הפתולוגית (ת/8) כאשר בבדיקה חיצונית נמצאו חבלות, דימום, ושפשופים בראש, בפנים ובגפיים.

גם בהעדר נתיחה שלאחר המוות, בהתבסס על חומר הראיות, ניסיון החיים והשכל הישר הרי שניתן לקבוע כי נפילת משטח העץ היא שגרמה למותו של המנוח (ראה רע"פ 4360/12 ג'אברין נ' מדינת ישראל).

לטענת הנאשם, לא הוכח כי התנהגותו היא שגרמה להתנתקות משטח העץ מהמלגזה. הסיבה להתנתקות המשטח אינה ידועה ועל כן ניתק הקשר הסיבתי בין התנהגותו של הנאשם למותו של המנוח. לשיטתו, התערבותו של "הגורם הזר המתערב" מצויה בשני היבטים. האחד, קיומו של כשל טכני בקשירת המטען. השני- הימצאותו של המנוח בין המלגזה למשאית ובצמוד למשטח העץ.



ואולם, בכתב האישום אין מיוחסת לנאשם רשלנות בהעמסת המטען ובפריקתו או בפגיעה בקשירת המטען (ב"בנדים").

יצוין, כי הרשלנות המיוחסת לנאשם עניינה בנקיטת אמצעי זהירות, שנועדו להגן על הסובבים בעת הנהיגה ובעת התרחשות כשל כלשהו. כגון; המטען שנשמט מהמלגזה.

על כן, יש לבחון את התנהגות הנאשם בראי הרשלנות המיוחסת לו.

סעיף 64 לפקודת התעבורה:

"העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דינו - מאסר שלוש שנים ולא פחות משישה חודשים; אולם רשאי בית המשפט, אם ראה שהנסיבות מצדיקות זאת, שלא לפסוק מאסר מינימום כאמור מטעמים שיפרש בפסק הדין."

סעיף 304 לחוק העונשין, גרימת מוות ברשלנות:

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

סעיף 21(א) לחוק העונשין קובע מהי רשלנות:

"רשלנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה, כשאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות הענין, להיות מודע לאותו פרט, ובלבד -
(1) שלענין הפרטים הנותרים היתה לפחות רשלנות כאמור;
(2) שאפשרות גרימת התוצאות לא היתה בגדר הסיכון הסביר."

לצורך הוכחת הרשלנות, יש להוכיח כי הנאשם הפר, במעשה או במחדל, את חובת הזהירות שחלה עליו, משלא נקט באמצעי זהירות סבירים וסטה מסטנדרט התנהגות סביר.

חובת הזהירות:

".. המבחן לקיומה של חובת זהירות, על-פי הוראת סעיף 36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], הוא מבחן החזות מראש של האדם הסביר בדבר התוצאה המזיקה, כלומר מבחן הצפיות. צפיות זו אינה רק צפיות "טכנית" אלא גם צפיות "מהותית". השאלה אינה רק אם אדם סביר יכול לצפות לגרימת נזק בשל סטייה מרמת הזהירות, אלא השאלה היא גם אם אדם סביר צריך לצפות לגרימת נזק בשל אי-נקיטת אמצעי זהירות..." (ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל).

חובת זהירות מושגית:



קיומה של חובת הזהירות המושגית נקבע על פי מבחן הצפיות, היינו האם אדם מן היישוב, בנסיבות העניין, יכול לצפות להתרחשות הנזק בשל סטייה מרמת הזהירות הנדרשת ממנו ואם צריך לצפות להתרחשות הנזק בשל כך.

בד"נ 22/83 **מדינת ישראל נ' אליהו בן עובדיה חדריה**, קבע כב' הנשיא שמגר:

"..אין חולק, כי בהיבט הכללי חב נהג חובת זהירות כלפי המשתמשים האחרים בדרך, ובכללם הולכי הרגל, אשר נמצאים בתחום הסיכון של נהיגתו, ולעניין זה אין, כמובן, נפקא מינה, אם הנהג נוסע קדימה או אחורה.."

בענייננו, קיימת חובת זהירות מושגית (כללית) בין כל נהג, לרבות נהג מלגזה, לבין הולכי הרגל בטווח הסיכון של כלי הרכב. חובה זו נקבעת על פי מבחן הצפיות, דהיינו אם על נהג סביר היה לצפות את התרחשות הנזק.

חובת זהירות קונקרטיית:

לצורך קביעת אחריותו של פוגע כלפי נפגע - אין די בקיומה של חובת זהירות מושגית בלבד. חובת הזהירות הקונקרטית, בניגוד לחובת הזהירות המושגית, מבוססת על שיקולים סובייקטיביים של המבצע. יש לבחון, האם בנסיבות המיוחדות של האירוע, קיימת חובת זהירות קונקרטית. בחינה זו נעשית על ידי מבחן הצפיות של המקרה, בין המזיק הספציפי לניזוק הספציפי בגין הנזק הספציפי שהתרחש.

השאלה העומדת במבחן היא, האם אדם סביר יכול וצריך היה לצפות, במכלול נסיבות המיוחדות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יוצא מכך, האם בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חרג הוא מרף התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בנעליו.

חובת הזהירות הקונקרטית והצורך בנקיטת אמצעי זהירות

הנאשם התרשל בכך שנהג במלגזה על אף שאינו מחזיק בהיתר לכך. הוא לא עבר הדרכה מתאימה ועל פי חוק אסורה עליו הנהיגה במלגזה. מכאן רשלנותו הרבתית.

זאת ועוד, הנאשם נשא על קלשוני המלגזה מטען רחב מימדים (2.5 מטרים אורך ו-1.25 מטרים רוחב), אטום, כך ששדה הראייה שלו היה חסום לפנים.

לדברי הנאשם, רק הוא והמנוח היו במקום כך שהיה על הנאשם לשמור על בטחונו שלו ושל המנוח בלבד.

הנאשם ידע כי המנוח עומד בין פתח המחסן למשאית, וציין כי הבחין בו כל הזמן: **"הוא עמד קצת רחוק מהמשאית. בין המחסן לפתח של המחסן. כמובן מקום שראיתי אותו כל הזמן שהוא עומד שם"** (עמוד 31 לפרוטוקול שורות 27-28).



הנאשם העמיס את החבילה על קלשוני המלגזה, נסע לאחור כ- 3 מטרים. בנסיעה לאחור הביט הנאשם לאחור בלבד. וכך העיד: **"הראש שלי בנסיעה אחורה היה מופנה אחורנית"** (עמוד 33 לפרוטוקול שורות 27-28). הנאשם המשיך והעיד כי היה מרוכז בחלקה האחורי של המלגזה ובנסיעה לאחור **"... מפנה את הראש ימינה אחורה לצד האחורי של המלגזה כדי שלא יהיה לי משהו שיפריע לי בנסיעה אחורנית. נסעתי אחורנית מרחק של 3 מ בערך, ב-3 מ האלה לא הסתכלתי אליו, לא שמתי לב אליו... מה שחשוב לי גם כן שאני נוסע אחורנית התשומת לב שלי שלא יהיה לי משהו מאחורי המלגזה עצמה. אני מרוכז בנסיעה אחורנית בחלק של האחורי, ואחורי המלגזה..."** (עמוד 35 לפרוטוקול שורות 23-27).

הנאשם הודה כי לא הביט כלל לצדדים אלא אך ורק לאחור: **"ב-3 מ שנסעתי אחורה, הריכוז שלי היה צד אחורי של המלגזה, לשם התרכזתי"** (עמוד 36 לפרוטוקול שורה 5).

הנאשם הפנה מבטו לאחור בלבד, ולא הסתכל ולו לרגע לצדדים.

הנאשם ידע כי המנוח יעשה דרכו מהמקום בו עמד, למושב הנהג במשאית, בכדי לסובב אותה ולאפשר לנאשם לפרוק את המשטחים מצידה השני של המשאית.

בהודעתו במשטרה, הודה הנאשם כי אישר למנוח לעשות את דרכו למושב הנהג. וכך אמר: **"לפני שהרמתי את המשטח האחרון הוא (המנוח - ט.א.ג.) אמר לי שהוא הולך למשאית לסובב אותה אמרתי לו בסדר ואז הרמתי את המשטח האחרון"** (שורות 1-9-10 לת/1).

בית המשפט צפה בסרטון חקירת הנאשם במשטרה (ת/2). שם, ניתן לראות ולשמוע באופן וודאי כי הנאשם מבין היטב את שנשאל. תשובותיו ברורות וענייניות. החוקר תוך שהוא מקליד את תשובות הנאשם, חוזר על התשובה בקול רם באוזני הנאשם והנאשם חוזר ומדגיש עניינים שלדעתו יש לשים

את הדעת עליהם. הנאשם בחקירה מציין באופן חד משמעי כי ידע שהמנוח עומד בסמוך ויודע כי הוא אמור ללכת למושב הנהג במשאית בכדי לסובב אותה.

ואכן, מיד לאחר שהתפרקה החבילה, המקום הראשון בו חיפש הנאשם את המנוח לאחר שנעלם מעיניו, היה מושב הנהג במשאית (שורה 13 לת/1) וכן בעדותו בבית המשפט: **"באותו הרגע שהתפרקה החבילה מהקלשוני של המלגזה, לא ראיתי אותו, ניגשתי לקבינה לראות אם הוא בקבינה, כי אם הוא התכוון לסובב את המשאית לאחר הפריקה של המשטח האחרון הוא צריך להיות בקבינה"** (עמוד 33 לפרוטוקול שורות 20-22). ובהמשך: **"זו הפעולה שעשיתי, זה מקום שהוא היה צריך להיות בו- בקבינה, אם הוא לא עמד איפה שהיה קודם"** (עמוד 36 לפרוטוקול שורות 13-14).

לאחר מכן, שינה הנאשם גרסתו וטען כי סיכם עם המנוח שייתן לו הוראה לסובב את המשאית ואילו המנוח לא חיכה להוראה שכזו והלך למושב המשאית בטרם ניתנה לו ההוראה (עמוד 36 לפרוטוקול שורות 16-17).

בהמשך שוב שינה הנאשם גרסתו והעיד כי שוחח עם המנוח, זה סימן לו בידו ואמר לו כי ברגע שהוא מסיים לפרוק את החבילה האחרונה, הוא ניגש לסובב את המשאית (עמוד 47 לפרוטוקול שורות 30-31). הנאשם חזר והודה בעצם, כי לא נתכוון לתת למנוח הוראה נוספת אלא אמר למנוח **"אמרתי לו ברגע שאני מסיים לפרוק את החבילה, תסובב את המשאית"** (עמוד 48 לפרוטוקול שורה 1).



ולבסוף הודה כי ידע שהמנוח אמור להיות במושב הנהג במשאית:

"ש. לא חשבת אולי הלך מאחורה? הלכת לקבינה.

ת. כי הוא היה אמור להיות שם (בקבינה של המשאית- ט.א.נ.), אחרי שפרקתי את החבילה האחרונה. הוא היה צריך ללכת לשם.

ש. לכן מיד הלכת לקבינה.

ת. נכון. לא צעקתי לו" (עמוד 51 לפרוטוקול שורות 32-30 ועמוד 52 שורות 1-2).

לאור כך, הרי שהנאשם ידע כי המנוח יעזוב את המקום בו עמד ויעשה דרכו למושב הנהג במשאית. ועל אף זאת, ולמרות ששדה הראיה שלו היה חסום לפניו, התרשל והמשיך בנסיעה ללא שנקט באמצעי כלשהו למנוע סיכון או פגיעה.

בסיום עדותו בבית המשפט, הודה הנאשם כי כלל לא הזהיר את המנוח והעביר על כתפיו את האחריות. לשיטתו, הוא היה עסוק בפריקת המטען והיה על המנוח לדעת היכן לעמוד ולהיזהר. וכך העיד:

"ש. אתה דאגת להרחיק אותו מהמקום הזה ? הזהרת אותו ?

ת. איך שהתחלתי לפרוק את המשאית, הוא עמד במקום הנכון.

הוא עובד בחב' שהבעלים של החברה הוא מומחה, הוא גם מעביר אותם קורסים, לא ?

ש איפה האחריות שלך ?

ת. ברגע שאני רואה שהוא עומד במקום הנכון, מה יש לי להזהיר אותו ?

ש. אתה שומר על זהירות. לדוגמא מכון אחורי לא רצית כי אתה אומר שזה מסוכן.

למה אתה לא נזהר כך בלהרחיק אנשים מהמלגזה.

ת. כל הזמן הוא עמד רחוק מהמלגזה.

ש. אתה הסתכלת לחפש אותו בעיניים רגע לפני שאתה מרים את החבילה מהעגלה ?

ת. לא היה איפה להסתכל, החבילה היתה צמודה למשאית.

ש. בדקת לוודא שאתה יכול לנסוע אחורה

ת. אני הסתכלתי על התחת של המלגזה, כדי שלא יעמוד מישהו שם.

ש. מי היה יכול לעמוד שם - רק אתה והמנוח שם. כל הזמן חיפשת בעיניים שלך את המנוח.



ת. אני מתעסק בפריקת המטען או בלחפש את נאדר ?

מגיע אלי נהג, מה הוא לא עובר קורסים? אני צריך ללמד אותו ? הוא לא צריך לדעת באיזה מקום לעמוד?"
(עמוד 56 לפרוטוקול שורות 7-22).

לא זו אף זו, הנאשם העיד כי היה עד בעבר למקרה בו קשר חבילה התרופף והחבילה התפרקה. לפיכך, הרי שהיה עליו להיזהר משנה זהירות. וכך העיד:

"ש. לגבי חבילות מתפרקות. בעבר זה קרה?

ת. בעבר הוביל אלי סחורה כזאת ולאחר שהורדתי חבילות, ראיתי שחלק מהבנדים היו גם קרועים והיה גם כן כאילו החלק מהפלסות קיבלו מכות. בקשתי ממנו כמה פעמים שישימו לב שם, ישימו לב על פריקה וטעינה של המטחים האלה.

היו מקרים שיותר מבנד אחד או שניים היו קרועים בחבילה אחת. החבילה התפרקה מהקלשונים של המלגזה.

ש. מתי זה קרה?

ת. זה לא היה במחסן שלי, מחסן שהשכרתי ליד, פחות או יותר בשנת 2011.

ש. איך זה התפרק, מה קרה?

ת. בשנת 2011 כשלקחתי את המשטח מהמשאית, וחזרתי אחורנית, התחלתי להוריד את המשטח, ובאותו רגע הוא התפרק כלפי מטה". (עמוד 34 לפרוטוקול שורות 19-29).

הנאשם נסע לאחר, שדה הראיה לפניו היה חסום לחלוטין והוא לא הפנה מבטו כלל לצדדים. גם לו אניח כי החבילה התפרקה כתוצאה מקשירה רופפת, הרי שהנאשם היה צריך לצפות זאת נוכח הסיכון הכרוך בפעולה שביצע ובמיוחד נוכח ניסיונו בעבר ואין בכך כדי לנתק את הקשר הסיבתי.

הנאשם אישר כי לא נעזר במכוון בנהיגתו. אמנם, בהתאם לחוק אין חובה להיעזר במכוון אך קיימת החובה הבסיסית על כל נהג, לנהוג בזהירות ולא לסכן את הסובבים. מן הראוי היה, נוכח שדה הראיה המוגבל, כי הנאשם היה נעזר באחר אשר יהווה "עיניים" עבורו במקומות הנרחבים אותם אין הוא יכול לראות.

יצוין, כי הנאשם אף לא ביצע בדיקה למלגזה בהתאם לחוק אלא מספר ימים לאחר התאונה. אמנם המלגזה בדיעבד היתה תקינה אך עובדה זו מחזקת את התרשלותו הרבתית של הנאשם.

לאור האמור לעיל, שעה שהנאשם לא החזיק בהיתר לנהוג במלגזה, לא עבר הדרכה מתאימה, העמיס משטחי עץ רחבי מימדים, שדה הראיה שלו לפניו היה חסום לחלוטין, הוא ידע כי המנוח שם צעדי למושב הנהג במשאית, הוא לא הפנה כלל את מבטו לצדדים בעת הנסיעה והיה צריך לצפות, נוכח ניסיונו, כי החבילה עלולה להתפרק, הרי שהנאשם הפר את חובת הזהירות המוטלת עליו ולא יכול להעבירה לכתפיו של המנוח. היה על הנאשם להיעזר באמצעי זהירות בנסיבות הקימות כדי לנסוע בבטחה וללא סיכון חיי אדם. בכך, הנאשם לא מילא את המוטל עליו והתרשל בנהיגתו.



הן הנאשם והן המומחה מטעמו ניסו להעביר את האחריות על כתפיו של המנוח. אמנם למנוח רשלנות תורמת, אך האחריות עודנה של הנהג- הנאשם.

11. עדות הנאשם

עדויות של הנאשם היתה רצופת סתירות.

א. בתחילה, טען הנאשם בפני השופט שהגיע למקום, כי הוא היה במחסן, שמע צעקות ובן דודו הוא שנהג במלגזה וברח (ראה פרטי הטיפול באירוע- ת/6).

מיד לאחר מכן, בחקירתו במשטרה הודה הנאשם כי הוא זה שנהג (ת/1) והסביר כי אינו זוכר את שאמר לשוטרים בשטח מאחר ולא תפקד.

ב. בהודעתו במשטרה (ת/1) ציין הנאשם כי הוא לא היה אמור לתת הוראה למנוח לגשת למשאית בכדי לסובב אותה, אלא המנוח עמד לידו, ראה את עבודתו (ת/1).

בבית המשפט, שינה הנאשם גרסתו וטען כי סיכם עם המנוח שייתן לו הוראה לסובב את המשאית ואילו המנוח לא חיכה להוראה שכזו והלך למושב המשאית בטרם ניתנה לו ההוראה (עמוד 36 לפרוטוקול שורות 16-17).

בהמשך שינה הנאשם שוב גרסתו, והעיד כי לא נתכוון לתת למנוח כל הוראה אלא אמר לו שברגע שהוא מסיים את פריקת החבילה האחרונה, יסובב המנוח את המשאית (עמוד 48 לפרוטוקול שורה 1).

לבסוף, כאמור, הודה הנאשם כי כלל לא נתכוון לתת למנוח כל הוראה (עמוד 56 לפרוטוקול שורות 7-22).

ג. בהודעתו במשטרה (ת/1) ציין הנאשם בפני השופט כי הוא לא מחזיק ברישיון נהיגה למלגזה (שורות 28-29 לת/1).

בעדותו בבית המשפט העיד כי משנת 2001 הוא מורשה לנהוג במלגזה (עמוד 37 לפרוטוקול שורות 16-17).

ד. בהודעתו במשטרה (ת/1) ציין הנאשם כי נהג באותו היום במלגזה מחוסר ברירה לאחר שהמנוח הפתיע אותו והגיע עם הסחורה. לטענת הנאשם הוא לא היה מוכן והעובדים שלו לא היו במקום מאחר ומדובר ביום שיש בשבוע (שורות 21-23, 33 לת/1).

בבית המשפט ציין הנאשם כי אינו מעסיק כלל עובדים באופן קבוע (עמוד 37 לפרוטוקול שורות 21-22).

ה. הנאשם טען במשטרה כי אינו נוהג במלגזה, נהג רק באותו היום מחוסר ברירה ואת נסיונו בנהיגת מלגזה רכש תוך התבוננות בעבודת המלגזן שלו (שורות 21-23, 33 ו- 44 לת/1).

בבית המשפט העיד הנאשם כי הוא נוהג במלגזה מאז הקים את העסק, בשנת 2001 (עמוד 55 לפרוטוקול שורה 29). הנאשם ניסה להסביר את דבריו במשטרה ונימק כי רק בימי שישי הוא אינו עובד על המלגזה (עמוד 45 לפרוטוקול שורות 10-11).

ו. הנאשם העיד בבית המשפט בפירוט כי קרה לו בעבר, בשנת 2011, ש"בנדים" נקרעו וחבילה התפרקה (עמוד 34



לפרוטוקול שורות 19-29).

בהמשך עדותו הכחיש זאת (עמוד 42 לפרוטוקול שורות 24-26).

ז. בחקירתו במשטרה ציין הנאשם כי טרם החל בנסיעה לאחר כאשר התפרקה החבילה (שורות 8-9 לת/1). באותה חקירה ציין כי רק אחרי שנסע לאחר לא הבחין במנוח ועצר (שם בשורה 12).

בבית המשפט העיד, כי נסע לאחר למרחק של 3 מטרים לערך (עמוד 35 לפרוטוקול שורות 24-27).

הנאשם ניסה להסביר את הסתירות הרבות, בכך שהיה נסער בחקירה במשטרה וכי לא הבין את השאלות עד תום. לא ברורה טענת הנאשם משום שהשיב במשטרה תשובות ענייניות, נראה כי הבין היטב את השאלות ואף בבית המשפט לא עלה כל קושי מיוחד בהבנתו של הנאשם את השפה או את תוכן השאלות. אציין כי כך גם הסביר הנאשם במשטרה מדוע ציין בפני השוטר בשטח, כי לא הוא זה שנהג.

12. רשלנותו התורמת של המנוח

המנוח עבד כנהג משאית אצל עת/2, שלוש שנים לערך. המנוח היה נוהג להוביל מטען של עצים, מכולות ומטען כללי. לדברי עת/2, שבוע לפני התאונה השתתף המנוח בקורס הובלת מטענים לנהגים (עמוד 20 לפרוטוקול שורות 25-26).

אין מחלוקת כי התאונה ארעה בצמוד למשאית. המנוח כנהג מנוסה, התקרב לשטח הפריקה ולמשאית תוך סיכון עצמי. ובכך על אף והדבר אינו מנתק את הקשר הסיבתי בין המעשה לתוצאה, יש בכך רשלנות תורמת גבוהה.

13. נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת-תוקף

סעיף 2(א) בפקודת ביטוח רכב מנועי, קובע:

"2. (א) בכפוף להוראות פקודה זו, לא ישתמש אדם - ולא יגרום ולא יניח שאדם אחר ישתמש - ברכב מנועי, אלא אם יש על שימוש שלו או של האדם האחר באותו רכב פוליסה בת-תוקף לפי דרישותיה של פקודה זו".

תקנה 280 (ב) לתקנות התעבורה, קובעת:

"(ב) לא ינהג אדם במכונה ניידת אלא אם כן הוא מחזיק:

(1) ברשיון נהיגה בר תוקף לפי תקנות 179 או 180;

(2) בתעודה שניתנה לו מאת מוסך מורשה כי המכונה הניידת נבדקה בשנה האחרונה ונמצאה כשירה לתנועה וכי נתמלאו בה ההוראות האמורות בפסקאות (1) ו-(2) בתקנת משנה (א);

(3) בתעודת ביטוח כמשמעותה בפקודת הביטוח."

הנאשם הודה כי ביום התאונה לא שולמה הפרמיה בפוליסת הביטוח למלגזה כרכב מנועי. לדבריו, נודע לו כי הפוליסה עמוד 25



אינה בתוקף, רק לאחר התאונה מפי סוכן הביטוח שלו (עמוד 40 לפרוטוקול שורות 9-13).

הנאשם הודה כי שילם את פרמיית הביטוח לאחר התאונה (עמוד 40 לפרוטוקול שורה 4).

על פי תעודת הביטוח, הפרמיה בגינה שולמה ביום 24.7.12, ארבעה ימים לאחר התאונה - ת/18.

לפיכך, הרי שביום התאונה נהג הנאשם ללא פוליסת ביטוח בת-תוקף.

בעניין זה הפנה הסנגור לת"א 49999-03-12 **עזבון המנוח גב' ז"ל נ' א.ג.** (פורסם בנבו). שם נטען, כי הנתבע נהג ב"יעה אופני" (שופל) ללא רישיון נהיגה מתאים, ובשל כך לא חל עליו הכיסוי הביטוחי, שכן נהג בניגוד לתנאי הפוליסה. לאחר שנקבע כי הנתבע נהג ברישיון נהיגה מתאים, קבע כב' השופט צבי ויצמן כי פוליסת הביטוח של הרכב תקפה, וחברת הביטוח חויבה בפיצוי התובעים.

ואולם, בפסק הדין אליו הפנה הסנגור, דובר על רכב שפרמיית הביטוח בגינו שולמה ורישיון הנהיגה לא היה כביכול מתאים. לא כך בעניינינו, כאן, פרמיית הביטוח לא שולמה והמלגזה כלל לא הייתה מבוטחת בעת התאונה, ללא קשר לשאלת רישיון נהיגתו של הנאשם.

בכדי להבטיח את תקינות המלגזה, יש לערוך "תסקיר בדיקה" על ידי בודק מוסמך כל 14 חודשים. ללא קשר למבחן הרישוי של המלגזה ("לטסט"). ב- ת/11, דו"ח חקירת תאונת עבודה, שערכה עת/2, ולנטינה לנציק, ציינה העדה כי בביקורה במקום התאונה לא נמצא תסקיר שכזה (ת/11 עמודים 5,6).

בחקירתו במשטרה מסר הנאשם כי ידוע לו שיש לערוך בדיקת תקינות שנתית למלגזה, אולם הוא לא ידע אם הבדיקה שנערכה תקפה. וכך אמר:

"ש. יש לך רישיון של המלגזה טסט ביקורת שהיא עוברת?"

ת. אני צריך לחפש.

ש. העבירו אותה טסט?

ת. מגיע מישהו שעשה לה אני חושב שכול שנה צריך והיה לפני כשנה משהו שעשה לה אני לא יודע אם היא בתוקף" (ת/1 שורות 45-49).

בהמשך, התבקש הנאשם על ידי השוטרים להמציא את תסקיר הבדיקה של המלגזה. מהמסמכים שהומצאו לבסוף, עולה כי רק ביום 24.7.12, ארבע ימים לאחר התאונה, נערכה בדיקת תקינות למלגזה על ידי בודק מוסמך ונערך תסקיר בדיקת תקינות למלגזה (ת/14). יצוין, כי הבדיקה העלתה כי המלגזה תקינה.

לאור כך, הרי שפוליסת הביטוח לא היתה בת תוקף ביום ביצוע העבירה ולא היתה תעודת בודק מוסמך תקפה לתקינות למלגזה.



14. הראיות

לטענת ההגנה, בהעדר ראיות לא ניתן לדעת אם המנוח היה בריצה, בכפיפה או שכוב על הארץ טרם הפגיעה ממשטח העץ. בהיעדר ראיות מכריעות בשאלות אלה, טוענת ההגנה כי המאשימה לא עמדה בנטל ההוכחות המוטל עליה.

בע"פ 4277/14 פרלאן אלזבידי נ' מדינת ישראל, ציין כב' השופט סולברג כי במשפט פלילי השאלה שבפני בית המשפט היא, לא אם אפשר וראוי היה לעשות עוד צעדי חקירה אלה או אחרים, אלא אם יש די ראיות המוכיחות את האישום מעבר לספק סביר.

"בנקודה זו אציין, כי לא מצאתי ממש בטענותיו של המערער בדבר מחדלי חקירה או נזק ראייתי שנגרם לו בעטיים. "אכן, המשטרה אמורה לערוך חקירה מלאה ויסודית ככל שניתן. אולם המשטרה אינה אמורה, ואינה מסוגלת, לערוך חקירה מושלמת בכל מקרה. זוהי המציאות: גם המשטרה חייבת לפעול במסגרת משאבים מוגבלים ולפי סדרי עדיפויות. משום כך, אם הגיעה למסקנה כי יש בידה די ראיות כדי לתת תמונת אמת ולהוכיח לכאורה את האישום, ובעבירות חמורות נדרש שמסקנה זאת תהיה מקובלת גם על פרקליטות המדינה... היא אינה חייבת להמשיך בחקירה עד שתהיה מושלמת. אכן, המשטרה והפרקליטות צריכות להיות מודעות היטב לחובתן... ולהשתכנע בעצמן כי הגיעו לחקר האמת, עד שהן מסיימות את החקירה, והן ודאי מודעות לכך שאם הראיות שנאספו לא יספיקו להוכחת האישום מעבר לספק סביר, הנאשם יזוכה. מכל מקום, במשפט פלילי השאלה שבפני בית המשפט היא, לא אם אפשר וראוי היה לעשות עוד צעדי חקירה אלה או אחרים, אלא אם יש די ראיות המוכיחות את האישום מעבר לספק סביר" (ע"פ 5741/98 עלי נ' מדינת ישראל, פסקה 4 (10.6.1999))."

איש לא היה עד ראיה להתרחשות התאונה. האחרון שהבחין במנוח היה הנאשם שהעיד כי מנוח עמד על רגליו במרחק קצר ממנו, בסמוך למשאית. הנאשם אף ידע כי המנוח ילך למושב הנהג ויהיה במקום בו מצא את מותו.

על כן, איני יכולה לקבל טענת ההגנה כי המנוח היה שכוב או בכפיפה. היה ותתקבל טענה שכזו, בעלת סבירות אפסית, הרי שבכל תאונה בה לא ימצא עד ראיה ישיר לה, לא ניתן יהיה להאשים בגרימת מוות ברשלנות.

וכך נקבע בע"פ 29/79 יחזקאל עזרא סלמאן נ' מדינת ישראל:

"אין התביעה הכללית חייבת להוכיח את אשמתו של הנאשם עד כדי בטחון מוחלט ולשלול כל ספק, אפילו הוא תיאורטי גרידא. חובתה לשכנע את בית המשפט מעבר לספק סביר, ומערכת משפט תקינה לא תוכל להתחשב בספקות שאין מאחוריהם אלא פלפול ריק".

ו בע"פ 5302/03 מדינת ישראל נ' טל יצחק:

"כידוע, הלכה היא שהתביעה נדרשת להוכיח את אשמתו של נאשם מעבר לספק סביר, ולפיכך היא אינה נדרשת להפריך את ספק, ובוודאי לא כזה שבסיסו בהרהורי לב או בתיאוריה שלא הוכחה".



ודברי פרופ' א' הרנון, דיני ראיות, חלק ראשון, עמ' 212:

"גם המידה הנדרשת במשפט הפלילי אינה חייבת להגיע עד כדי הוכחה מלאה ובטוחה במאת האחוזים- אם דבר כזה בכלל אפשרי. על התובע לשכנע מעבר לכל ספק סביר אך לא מעבר לכל ספק שהוא, אף אם רחוק הוא ביותר ובלתי מתקבל, על הדעת".

15. סוף דבר

לאור האמור לעיל, הנני **מזכה** את הנאשם מעבירה של **נהיגה ללא רישיון נהיגה**- עבירה לפיסעיף 10(א) בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961.

באשר לעבירות הנוספות בהן הואשם הנאשם, **גרימת מוות בנהיגה רשלנית**- עבירה לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, **נהיגה בלא היתר למלגזה**- עבירה לפי תקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, **נהיגה ללא פוליסת ביטוח בת-תוקף**- עבירה לפי סעיף 2(א) בפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970, עם סעיף 280(ב)(3) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, הוכח בפני, מעל לספק סביר, כי הנאשם לא החזיק בהיתר לנהוג במלגזה, לא החזיק בפוליסת ביטוח בת-תוקף ובתעודת בודק מוסמך והתאונה ומותו של מר נאדר חאג' יחיא נגרמו עקב רשלנותו של הנאשם. היה על הנאשם, בנסיבות העניין, לנקוט באמצעי הזהירות הדרושים, להזהיר את המנוח, לוודא שהמנוח אינו נמצא בתחום הסכנה, להיעזר באחר, עת נסע כאשר שדה הראיה שלו חסום, וכל זאת כדי למנוע את הפגיעה.

לפיכך, אני מוצאת את הנאשם אשם בעבירות אלו המיוחסות לו בכתב האישום ומרשיעה אותו בהתאם.

ניתנה היום, ד' תמוז תשע"ה, 21 יוני 2015, במעמד הצדדים.