

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

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

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

בעניין:

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

מצאתו את הנאשם אשם בעבירות של: **גרימת מוות בגין נהיגה רשלנית**- עבירה לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א- 1961, **נהיגה ללא היתר למילגזה**- עבירה לפי תקנה 39(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 בעלייה של החברה "עadal עיסא למסחר בע"מ (להלן: "**העסק**") בכפר קאסם, העוסקת בין היתר, באחסון משטחי עז.

ה הנאשם החזיק בעסק מלגזה בבעלותו מסווג "הייסטר" מ.ר. 664682 (להלן: "**המילגזה**").

נטען, כי הנאשם לא החזיק ברישיון נהיגה תקף למילגזה שכן לא עבר הדרכה מתאימה, לא החזיק בתעודת ביטוח למילגזה ולא החזיק בתעודה מטעם בודק מוסמך המצביע על תקינות המילגזה.

בהתאם לכתב האישום, ביום 12.07.2012 בשעה 10:00 או בסמוך לכך, נסגר הנציג במילגזה 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 הכלול הינו כ- 1,500 ק"ג.

נטען כי, שעה שהנאשם פרק את המשפטים מהמשאית, נהג המשאית, נادر חאג' ויהיא (להלן: "המנוח") עמד בסמוך למלגזה.

כאשר פרק הנאשם את המשפט האחרון מצד מושב הנהג במשאית, נפל המשפט על המנוח וגרם למוותו.

לטענת המאשימה, בمعنى המתוירים, נהג הנאשם ללא רישיון נהיגה בר תוקף למלגזה, ללא תעודה ביטוח בת תוקף ולא תעודה בודק מוסמך למלגזה, כשהוא אינו בקיा בהפעלת המלגזה ובשימוש בה, ללא שקיבל הדרכה לפי תכנית שאישרו רשות הרישוי והางף הפיקוח על העבודה במשרד התמ"ת, ללא שנקט את כל האמצעים הדרושים למניעת סיכון או פגיעה מן המלגזה, בקלות ראש או ללא זהירות, או ללא תשומת לב מספקת, וגרם ברשלנות למוותו של המנוח.

2. הוראות החקוק המויחסות לנאשם

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

3. תשובה הנאשם לאישום

הנאשם כפר באחריותו לגרימת מוותו של המנוח וברק שהתרשל תוך שימוש ברכב.

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

הנאשם כפר, מפתח חסר ידיעה, כי המנוח עמד בסמוך למלגזה שעה שפרק את המשפטים מהמשאית. כמו כן, כפר כי נפילת המשפט האחרון התרחשה סימולטנית לפעולות הפריקה. הנאשם המשיך וכפר כי נפילת המשפט התרחשה בעת שפרק את המשפט האחרון מהמשאית ושהתוכאה התרחשה בשל פעולה הפריקה או הנהיגה. הנאשם כפר בכך שפעולות הפריקה היא הגורם להtanתקות המשפט.

הנאשם הודה כי משפט העצים הוא שהביא למוותו של המנוח, אך לטעنته, התאונת התרחשה שלא תוך פועלות נהיגה, ותוך ניתוק הקשר הסיבתי בין פועלות הנהיגה לבין נפילת המשפט שהביא למוותו של המנוח.

הנאשם כפר בכך שלא היה בקיा בהפעלת מלגזה ובקשר הסיבתי שבין חוסר הבקיות הטענו לבין התוצאה, וכן בין חוסר הבקיות הטענו לבין נפילת משפט העצים.

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

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

4. פרשת התביעה

טרם שמיית העדויות הגיעו המאשימים, בהסכמה ההגנה, את המוצגים כדלקמן:

הודעת נאשם - (ת/1), דיסק חקירה - (ת/2), תמונות מז"פ - (ת/3), תמונות מודפסות מתוך ת/3 (לא תמונה גופת המנוח) - (ת/4), 5 מזכירים של השוטר זוהר לוינסון - (ת/5), דו"ח פעולה של השוטר רפי וקסלר - (ת/6), הودעת נהג האمبולנס, אנוואר ראיין - (ת/7), חוות הדעת הפטולוגית של ד"ר זייצב - (ת/8), תיק תעודה הפטיריה בחתימתו של ד"ר סרטור - (ת/9), הודעתו של ד"ר סרטור במשטרה - (ת/10).

מטעם התביעה העידו:

הגב' ולנטינה לנציק (עת/1)

העודה ערכה את **דו"ח חקירת תאונת עבודה - (ת/11)**, ו- **לוח צלומים - (ת/12)**.

העודה עובדת במשרד הכלכלה כחוקרת תאונות עבודה. במסגרת תפקידיה, 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. העודה הוכשרה בנושא בטיחות העבודה.

העודה העידה, כי הגיעו למקום התאונה במסגרת עבודתה, שם ראתה את המלגזה שעל קלשונייה נשענות פלטות העץ שהתפזרו ונפללו. ראתה את גופת המנוח בשטח המחסן. העודה כי חיפשה במקום את תסוקיר הבדיקה, שעורך בודק מוסמך למילגזה, אך לא מצאה ועזבה את המקום.

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

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

העודה צילמה את מקום התאונה (ת/12) והעודה כי כל זמן שהייתה במקום, איש לא חזק את הלוחות.

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

את הנאשם באישום זה.

במסגרת חקירתה הנגדית, הגיע ב"כ הנאשם **מכתב שענינו דז"ח** **חקירת תאונת עבודה (ג/1)**. במסמך מבקש הרשות המחוקית של תל אביב יפו, הגבי' שרים אברמוב, מושטרת ישראל לעדכנה בהחלטה באמ בכוון המשטרה להפסיק ולנקוט בהלכים או לסגור את התיק.

מר פריד שאג' יחיא (עת/2)

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

העד כי המנוח העסק אצלם במשך כ- 3 שנים כנהג משאית טריילר המוביל מכלות ומטוס כללי, המנוח הוביל פעמים רבות עצים למיחסן של הנאשם.

העד לא היה נוכח במקום בעת התאונה.

העד כי ביום התאונה, התקשר אליו הנאשם ובקש ממנו להגיע בדחיפות למיחסן. כשהגיע, ראה את המנוח בתוך המיחסן כשהוא מכוסה, לאחר שפרמידק קבע את מותו. מוחץ למיחסן הבchein בשני משטחי עץ ומלאה הצמודה לשמשאית, כאשר התוֹרן מורם, ודם נראה על צ מג' המשאית. העד העד לאור כמה משטחי העץ שהיו במקום כי, ככל הנראה, הרים הנאשם שני משטחי עץ ייחד וזה הסיבה בגין התפרקן ונפלו המשטחים. העד המשיך והיעד, כי בעבר הנאשם הוא שפרק את הסchorה ולא העסיק מלגנון אחר.

לדברי העד בחקירה הנגדית, הוא מנהה קורותים במשרדו מטעם משרד העבודה ושבוע לפני קרות התאונה, העבירה קורות לנוהגים על הובלות מטענים, בו השתתף המנוח.

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

מר מאיר חיים (עת/3)

מהנדס מכונות, בודק מוסמך של מכונות הרמה, מתකני לחץ ודודוי קיטור.

העד כי המלגזה נכללת בהגדרת מכונות הרמה. העד ערך והגיש **טיזות תסוקיר- (ת/13)**, **ונוסח מודפס של התסוקיר- (ת/14)**.

העד העד כי בדיקת מלגזה כוללת את הפעלה, הרמת התוֹרן והטייתו, הורדת התוֹרן, תנועת הקלשונים לצדים ובדיקה ייזואלית. כאשר בסיום הבדיקה, הוא עורך תסוקיר המציג את תקיןות 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 במסוף בדרך כלל, על ידי אדם המוסמך לכך. העד הדגיש כי, לא ניתן לעבור מבחן רישיון רכב-لامלגזה ("טסט") ללא תסוקיר של בודק מוסמך כמפורט לעיל.

העד העיד כי לבקשת חברת 'נווער-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 בטיוותה, כאשר מאוחר יותר שלח אישור תקינות סופי באמצעות הדואר.

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

הגב' גלבאוור יהודית (עת/4)

ראש ענף במחוזת עדכון ובקירה באגף הרישוי של משרד התחבורה. מנפיקה תעוזות עובד ציבור למשטרת ישראל לעורכי-דין ואזרחים בעניין רישיותם נהייה. ערכה והגישה **תעודת עובד ציבור מיום 22.07.12 (ת/15)** בעניין סוג הרכב בהם מוששה הנאשם לנהוג, **תעודת עובד ציבור מיום 9.11.14 (ת/16)** וכן **லימוד והדרכת נהיגה במלאחות (ת/17)**.

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

העדה העידה כי עד ליום 17.08.05, כל אדם שהחזיק ברישון הנהיגה בדרגה B היה רשאי לנהוג במלאחות. החל משנת 2005, בכספי לנהוג במלאחות, יש צורך בהכשרה בבית ספר מיוחד, שרק בסיוםה ניתן לקבל ממשרד הרישוי היתר לנהוג במלאחות.

העדה הוסיפה כי על נהגים שנהגו במלאחות לפני חוקן החוק, חלה הוראת מעבר. על פי הוראת המעבר, מי שהוכח לעניות דעתה של רשות הרישוי, כי עסוק בפועל בניגת מלגזה במשך 10 שנים קודם ליום תחילת ההוראה, מתוכם שנתיים רצופות לפני 17.2.06, ובידו רישון הנהיגה תקף דרגה 1 או יותר, יהיה רשאי לנהוג ולהפעיל מלגזה שכשר הנשיאת שלה עולה על 20,000 ק"ג או מכונה ניידת אופנית שמשקליה 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 דלקות ופלטוות עצ. לדבריו, בשנה זו החל בעצמו לפרוק באמצעות מלגזה, את הסchorה שהגעה אליו, כאשר המנוח מיד פעם היה מוביל עבورو סchorה מהנמל.

הנאשם הוסיף והעיד כי הורשה לנהוג בשנת 1983. בשנת 1985 הורשה לנהוג באוטובוס ובעת שהחל לנהוג במלאחות, עמוד 5

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

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

הנאשם העיד כי נהג לפrox בנסיבות המלגזה סחורה ממשאיות שהגיעו למחסנו. בהמשך הסביר הנאשם, כי המשאיות הגיעו לפrox סחורה במחסנו נושאות חבילות המסתדרות והנקשות בנמל. משקל כל חבילה הוא כטון וחצי, רוחבה 1.22 מטרים ואורכה 2.5 מטרים. כל חבילה קשורה בסרטים - "בנדים" למשטח. לדברי הנאשם, ככל פורקים קרואו את המשטחים מהמכולה בנמל למשאית, עלולים ה"בנדים" להשתחרר כתוצאה מגעית קלשוני המלגזה. לדבריו, בעבר נתקל ב"בנדים" קרועים ובחבילות שהתפרקו בשל כך. הנאשם הדגיש, כי נהג המלגזה לא יכול להבחן ב"בנד" קרוע בעת שהוא פורק את המשטחים מהמשאית. הנאשם הציג **شرطוט - (ג/2)** המתאר את משטח העץ ואת המקום בו אמרוים להיות קלשוני המלגזה בעת פריקת וטיענת המשטח.

הנאשם העיד, כי ביום התאונה הגיע המנוח למחסנו כדי לפrox משטחי עץ ממשאית. השניים שוחחו מעט והסבירו כי הנאשם יprox את הסחורה מצידה האחד של המשאית ולאחר מכן יתן למנוח הוראה לסובב את המשאית וימשיך prox את הסחורה מצידה השני של המשאית. המנוח שיחרר את החגורות שקשרו את המשטחים ממשאית, ונעמד בין המשאית לבין פתח המחסן, במקום שבו הנאשם יכול היה לראותו.

הנאשם החל בפריקת חבילות העץ ממשאית. הוא הכנס את קלשוני המלגזה למקום המיועד לכך בפלטוות העץ, הרים אותו, ביצע "בום" עם המלגזה (הטייה מעט לאחר), נסע לאחר מכן להתרחק מעט ממשאית, עצר עצרה מוחלטת, הורד את המשטחים כלפי מטה עד לגובה של 15-20 ס"מ מעל משטח הבטון, הסתווב והכנס אותם למחסן. את החבילה הראשונה הניח על משטח הבטון המשמש כמשטח פריקה בסמוך למשאית, כדי שיוכל להכניסה אחרתה למחסן.

לדבריו, החל לבצע את אותה פעולה פריקה גם עם המשטח האחרון שהיה מונח לצד זה של המשאית. הנאשם הסביר כי הרים את המשטח ממשאית לגובה של כ- 2 מטרים לעיר, ביצע את ה"בום" ונסע לאחר מכן מרחק של 3 מטר. כאשר ביקש לנסוע קדימה ולהורד את המשטח, הבחן כי המנוח לא עומד במקום שבו עמד. משכך, משך את בלם היד, עצר את הנסעה, וברגע שהתכוון לצאת מהמלגזה כדי לחפש את המנוח, התפרקה החבילה ונפלה מהמלגזה.

הנאשם המשיך והעד כי ניגש לחפש את המנוח בתא הנהג של המשאית. שלא מצא אותו, החל לקרוא לו, ושב ועלה על המלגזה. הנאשם נסע לאחר מכן, דחף את החבילה שהיתה מונחת על משטח הבטון, המשיך והזיז באמצעות קלשוני המלגזה את החבילה האחראית שנפלה מהמלגזה והתפרקה, אז הבחן במנוח, מוטל מתחת לחבילה שהתפרקה בינה לבין גלגל המשאית.

לדברי הנאשם, הוא לא מעסיק עובדים נוספים ורק לעיתים הוא מסתיע בಗיסו לצורך פריקת הסחורה ממשאיות.

הנאשם העיד כי הוא מודיע לסכנה שבפועלות הפריקה והטיענה, אך מאוחר אין חובה חוקית, הוא אינו נערם במכoon בעבודתו. הנאשם הסביר כי הוא נהוג להבטיט לאחר מכן וכך מונע את הסכנה.

לדברי הנאשם, מדובר במנוח שהוגה ממשאית מנוסה, שאמור היה להכיר את כללי הבטיחות היבט, ועל כן לא ראה

לנכון להזירנו ולהרחקו 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 **מתיעודת הביטוח** הוגש- **ת/18.**

מר רונן קורנבליט (עה/1)

מנכ"ל וממונה על הבטיחות במרכז הלוגיסטי בנמל אשדוד. במרכז זה, פרויקטים מטענים ממוקלות ומעמיסים אותם על משאיות. העד העיד, כי על נהגי המשאיות במרכז הלוגיסטי להוראות הבטיחות, לפחות עליהם לשומר מרחוק מאוחר עובדת המלגזהות. על נהגי המשאיות, להמתין בעת פריקת טעינת המטען, במושב נהג המשאית או בסככה מיוחדת. עם זאת, העד הוסיף כי יש להשיכח, לשומר ולודוא כל העת על כך שנהגי המשאיות נשמעים להוראות הבטיחות.

בחקרתו הנגדית העיד העיד, כי בעבודת המלגזנות טמונה סכנת נפלת מטען, נהגי המלגזות מודעים לה, וכי "מטרים נופלים אין ספק, צריך להרחק את האנשים מטווח הנפילה" (עמ' 62 לפוטווקול, שורות 6-4).

העד המשיך והעיד כי המטען, בדרך כלל מגע כשהוא קשור במקולות, אך אם אחד מהמעובדים או מנהגי המשאיות במקומות מבחין בקשר שנפתח או שציריך חיזוק, חלק מהשירות במרכז הלוגיסטי, קושרים פעם נוספת.

בחקרתו החזרת העיד כי עבודות המלגן עלולה לגרום בקשייה החיבור, לגרום לכך שהחברה תפרק, וישנה אף אפשרות שני קשרים בחיבור יפגעו בו זמנית. העד אישר כי ישנה אפשרות שקשריה תפגע מעט בהעמסת המטען למשאית ולאחר מכן, בפריקת המשאית באתר, הקשירה תתרופף סופית. ואולם, העד ציין כי סביר להניח לחברה שהתרופף בה קשר לא תפרק אם נהג המלגזה שפרק אותה מכיוון כנדרש. אלא אם מדובר במטען במשקל שלא מתאים למלגזה או שהנהג נסעקדימה ובלם.

מר חנניה אפנג'ר (עה/2)

מנהל מחוז רישוי הדروم באגף הרישוי.

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

לגביו נהגים ותיקים, חלה תקנת מעבר שהייתה תקיפה עד שנת 2010. תקנת המעבר קבועה, כי כל אדם שהוכיח כי הפעיל מלגזה או מכונה ניידת במשך 10 שנים, יהיה זכאי לנוהג במלגזה מכל לעבור את הדרכה. 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 מנפיקת אישור לנוהג במלגזה ללא צורך בהדרכה נוספת.

העד העיד כי לנוהג בעל היתר לנוהג במלגזה לפי הוראות המעביר- צוין ברישיון הנהיגה קוד 128, לנוהג שעבר הדרכה והוא מחזיק ברישיון נהגה מסווג B- צוין ברישיון הנהיגה קוד 129, לנוהג המחזיק ברישיון נהיגה בדרגה C1- משאית-

צוין קוד 013.

העד העיד כי מבחןת רשות הרישוי, נהג שלא צוין לו ברישון הנהיגה היתר לנוהג במלגזה- אין לו היתר לכך.

העד העיד כי משרד התחבורה פרסם באינטרנט אודות הצורך בתcheinרים בתום תקופת המעבר וכן פרסם הדבר על ידי קציני הבטיחות בכנסים מקצועיים. העד הוסיף, כי במשך תקופה ארוכה בת כ- 5 שנים, ניתנה אפשרות לנוהגים לקבל, על סמך תcheinר בלבד, את היתר לנוהג במלגזה.

במסגרת חקירתו הנגדית, הוגש **קובץ התקנות שפורסמו 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 כניסה לתוקף. העד הוסיף כי נהג שביקש לקבל היתר לנוהג במלגזה, לאחר שנת 2010 לא יכול לקבל היתר ללא שעבר קורס מתאים. העד הגיש **ויהל מקורי משנה 2006- (ת/20) ו- ויהל מעודכן- (ת/21)**.

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

עוד הוסיף העד, כי בקורס נלמד נושא מרכזי הקובל של המלגזה: הגלגלים, הכביש והמטען- אלמנטים המשנים את מרכז הקובל של המלגזה. בעניין זה העיד, כי יש בעירה פתאומית של המלגזה, כאשר היא נשאת מטען, בכך לשונות את מרכז הקובל ואף לגרום להשמנת המטען, זאת גם כאשר משקלו של המטען מתאים לשיאת המלגזה. לדברי העד, המידע והנושאים דלעיל, נלמדים בקורס בן 10 שעות.

העד נשאל בנושא **בג"ץ 2499 גל פורתמן נ' מדינת ישראל - (ת/22), ובענין התגובה המקדמית מטעם המדינה שם (ת/23)** עניין בו היה מעורב. שם, קבע בית המשפט העליון כי אין לראות בהינה לה לא היתר לנוהג במלגזה עבירה לפי סעיף 10א לפקודת התעבורה- כאילו אדם נהג ללא רישיון נהיגה. נקבע כי מדובר בעבירה תעבורה כמו כל עבירה תעבורה אחרת.

ההנדס מר גדי וייסמן, מומחה מטעם ההגנה

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

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

בפתח חוות דעת ציין המומחה כי "תמונה אחת שווה אלף מילימ". כך, חוות הדעת שערך כלל ארבעה סרטונים שהתבססו על גרסתו של הנאשם שהוא עד יחיד לתאונת:

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

השני, שחזור גלוּי הגוף, בו הנאשם משחרר את פעולותיו למציאת המנוח.

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

רביעי, שטח המחסן כسطح פרטי, בו מצולם שביל הגישה למחסן, השער החשמלי והשיטה. לדברי המומחה יש חשיבות בכך כי מדובר בשטח פרטי ללא גישה לאחרים.

במסקנותיו ציין המומחה, כי המשטרה נמנעה מלהזקוק אוירוע זה כתאותת דרכם ולא נערכ דוח בוחן, המנוח עמד במרחך בטיחותי ממוקם החקירה תוך שהנאים מבוחין בו. ברגע שהנאים לא ראה את המנוח, הפסיק מיד את פעולת החקירה, ניסה לרדת מהמלגזה, ואז נפלה החבילה והתרקה.

העד ציין, בחומר דעתו, כי המנוח היה נהג מקטוציא שהכיר היטב את הנחיות הבטיחות, ולפיכך הנאים לא יכול היה לצפות רשלנות גבוהה כל כך של המנוח.

לדעת מומחה ההגנה, הנאים לא יכול היה למנוע את התאונה והוא נקט בכל הצעדים הדרושים בכך למצוא את המנוח. לשיטתו, גם אם יקבע כי החבילה התרקה בשל פעולה של הנאים או כשל במשעיו, המנוח הוא שהביא למוות לאחר שעזב את מקומו הבתו בנגד להנחיות הבטיחות.

6. טענות הצדדים

טענות המאשימה

המאשימה מבקשת להרשייע את הנאים בעבירות שייחסו לו בכתב האישום.

לשיטתה, הנאים לא החזיק ברישון נהוגה למלגזה, לא עבר הכשרה מתאימה, והתרשל בכך שלא נתן תשומת לב לדרכו ולא נקט במלוא האמצעים הדרושים כדי למנוע פגיעה במנוח.

המאשימה עמדה על הסתיירות בעודתו של הנאים. צינה את העובדה כי משטח העץ חסם את שדה הראייה של הנאים וכי הנאים לא השתמש במכoon אחורי או קדמי. הנאים, בניסעה לאחר הביטול לאחר והיה עליו להיות מודע לסכנה ולדאג להרחיק את המנוח לבסוף.

לשיטת המאשימה, יש לדחות את טענת הנאים לפיה הפנה מבטו לאחר בנסעה, בכך למנוע סיכון או פגיעה. האדם הנוסף היחיד במקום היה המנוח והוא עליו לדאג ראיית לביטחונו, מעבר לפגיעה ברכוש.

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

ב"כ המאשימה העלה תמייה באשר למועד צילום הסרטונים על ידי מומחה ההגנה. לשיטתו, המומחה המתין וצילם את הסרטונים שהיוו את חוות דעתו, רק לאחר שהנאים הגיעו לבית המשפט וזאת בכך להתאים עם גרסת הנאים כפי שהעיד בבית המשפט. המאשימה אינה מסכימה עם מומחה ההגנה וטענת כי אין להעביר את האחריות לנסיבות התאונה, על כתפיו של המנוח.

ב"כ המאשימה צין, כי מדובר בתאונת דרכים, ב"דרך" בהתאם להגדרת הפקודה ועל כן חוקי התעבורה חלים בעניין זה. ב"כ המאשימה הוסיף כי קמה חובת זיהירות לנាសם וכי הוא התרשל בכך שלא נקט באמצעות זיהירות שנעמדו להגנ על הסובבים בעת שתתרחש כשל טכני ומטען נשמט מהמלגזה. הנាសם ידע כי המנווח נמצא באזורי הפריקה והוא עלי לוודא כל הזמן כי מרחיב הנסיעה שלו בטוח. הנាសם נהג במלגזה ללא רישון נהיגה מתאים למלגזה, ללא שuber הדרכה מתאימה ולא פוליסטה ביטוח.

ב"כ המאשימה המשיך וצין כי עבירות הנהיגה ללא רישון נהיגה ולא פוליסטה ביטוח הינן עבירות בהן מוטלת על הנាសם אחריות קפידה, ללא צורךabisod נפשי המצריך "כוונה" או "התרששות". הנាសם היה מודע באופן pozitivi כי אינו נהוג ברישון וזה עליו להסדיר זאת.

לאור כך, מבקשת המאשימה להרשייע את הנាសם בכל העבירות שייחסו לו בכתב האישום.

טענות ההגנה

הсанגור מבקש מבית המשפט לזכות את הנាសם.

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

ההגנה סבורה כי אין מדובר באירוע תאוני שהתרחש "טור שימוש ברכב", והפנתה לחוק הפייצויים לנפגעי תאונות דרכים שם הוגדר המונח "שימוש ברכב": נסעה... ולמעט טעינותו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד". טוען הסANGER כי על פי עדותו של הנាសם, מות המנווח התרחש כתוצאה מהתനתקות משטח העץ מהמלגזה עת שזה פרק את המטען וכאשר המלגזה עצרה נסעהה. הסANGER הפנה לע"א 09/20157 ה�建ה השוב חברה לביטוח בע"מ נ' משה דוד פטקיון, שםקבע בית המשפט כי רק כאשר במהלך הפריקה או הטעינה של רכב מתறחת נפילה או התנתקות של חלק מהרכב, או של מטען, חدل המקרא מלאיות תאונת דרכים כהגדרתה בחוק.

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

משמעות הסANGER וטעון כי המאשימה לא הוכיחה את רשלנותו של הנាសם. הסANGER צין כי חובת הזיהירות המושגית נקבעת על פי מבחן הצפויות. לשיטתו, הנាសם לא יכול היה לצפות את הימצאותו של המנווח, שהוא נהג משאית מזקיעי, במקום בו מצא את מותו. המנווח נטל סיון בלתי סביר, עמד בצדדים למשטח העץ כאשר הוא יודע שהוא עלול להתנתק.

טעון הסANGER כי בהעדר ראיות, לא ניתן לדעת האם המנווח היה בריצה, בכפיפה או בשכיבה לפני שהמשטח נפל. לפיכך, ונוכח מחדלי החקירה לא הוכחו יסודות עובדיתיים הכרחיים.

הсанGOR המשיך וטען כי לא הוכח שהנאשם, באופן נהיגתו, גרם להתנתקות משטח העץ. הסיבה להתנתקות אותו משטח אינה ידועה ولكن, אין נהיגתו של הנាសם מהוות את ה"סיבה בלבד" אין" לקרות התאונה.

לטענת הסגנור, קיימ בנסיבות זה "גורם זר מטבח" בשני היבטים: האחד, קיומו של כשל טכני בקשרת המטען, והשני, עצם הימצאותו של המנוון בין המלגזה למשאית ובצמוד למשטח העץ.

לפיכך, ניתן לקשר הסיבתי בין התנהגותו של הנאשם לתאונת.

בעניין רישוון הנהיגה, טוען הסגנור כי יש להבחן בין התקנות לפיהן "לא ינаг אדם" המדוברות על התנהגות בדרכן כתקנה 39א, לבין התקנות לפיהן "לא ינתן רישוון הנהיגה" שאז מדובר ב צורך ברישוון הנהיגה. לשיטתו, יש לאמץ את שנקבע בפסקה כך שדרישות הדרכה למלגזה אינן מהוות חלק מהליך מתן רישוון הנהיגה על מלחמות. לכן, יש להורות על זכויו של הנאשם מעבירה של "נהיגה ללא רישוון הנהיגה" לפי סעיף 10(א) לפקודת, המיחסת לו וכן מכך שנאג ללא פוליסט ביטוח בת תוקף.

דין

7. נהיגה ללא רישוון הנהיגה

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

סעיף 10(א) לפקודת קובע:

"לא ינאג אדם רכב מנועי אלא אם הוא בעל רישוון הנהיגה תקף לרכב אותו סוג, שביתן על פי פקודה זו, ולא ינאג אדם אלא בהתאם לתנאי הרישוון הזולות אם פוטר מחובבת רישוון הנהיגה ובמידה שפטור".

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

39א (ח) לא ינאג אדם ולא יפעיל מלגזה אלא אם כן קיבל הדרכה לפי תכנית שאישרו רשות הרישוי והאגד לפיקוח על העבודה במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה ונינתן יתר לכך מאות רשות הרישוי.

טען הסגנור, כי בתקנה 39א - שנמצאת בפרק השני בתקנות התעבורה תחת הכותרת "**התנהגות בדרכן**" - מדובר בעבירה מסווג "ברירת קנס" ולא מדובר בעבירה של נהיגה ללא רישוון הנהיגה. לשיטתו, טעתה המשימה כשייחסה לנאשם עבירה על תקנה 39א(ח) יחד עם סעיף 10(א) לפקודת, שכן מדובר בהוראות סותרות: האחת היא נהיגה ברישוון אך ללא הסמכה מתאימה, ואילו השנייה היא נהיגה ללא רישוון כלל.

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

ב"כ הנאשם הציג פסיקה התומכת לשיטתו באופן הגדרת התקנה. **ת"א 12-03-49999 ג. (הנוון) ואח' נ' ג. ואח'**, שםקבע כי **"התקנה יוצאת מנוקודת מוצא שלנהג יש רישוון נהיגה תקף בדרגה המאפשרת**

לו לנוהג במכונה ניידת אופנית/מלגזה".

לשיטת ההגנה, דרישת הדרכה לצורך נהיגה במלגזה, אינה מהוות תנאי לקבלת רישיון נהיגה. זהה אמןם 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 החזיק ברישיון נהיגה מסווג B לנוהג בכל מכונה ניידת, לרבות מלגזה, ובכל כושר נשיאה. החל מחודש אוגוסט 2005, בכדי להיות מורשה נהיגה במלגזה, נקבע כי יש לעבור הסמכתה מתאימה בנוסף לרישיון הנהיגה הרגיל.

בין היתר, נכנסת לתקוף הוראת מעבר שלפיה "**מי שהוכיח לעניות דעתה של רשות הרישוי, כי עסוק בפועל בניגת מכונה ניידת אופנית או במלגזה במשך 10 שנים קודם ליום התחילת, מתוכם שנתיים רצופות**" (הדגשה שלי-ט.א.ג.) **לפני 17.2.06**, ובידו רישיון נהיגה תקין לפי תקנה 177 (דרגה 1 או יותר), יהיה רשאי לנוהג ולהפעיל מלגזה שכור הנשייה שלא עולה על 20,000 ק"ג או מכונה ניידת אופנית שמשקל הכלול עולה על **14,000 ק"ג**, גם לאחר יום התחילת". (ת/17 עמוד 12 לעניין תקנת מעבר).

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

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

"ת. עד **17.8.2005** מי שהחזיק ברישיון מדרגה ב' יכול לנוהג על מלגזה. מי שלא היה לו דרגה ב', היה יכול לנוהג בנידית שזה כלל גם מלגזה /דרגה 1. משנת **2005** מי שרצה רישיון מלגזה היה חייב בהכשרה שעומ סיום היה חייב **להמציא תעודה מבית'** מיוחד של המלגזה ואז היה צריך לעשות מבחנים גם עיוניים וגם מעשיים, וסיום ההכשרה ניתן לו היתר למלגזה משרד הרישוי כשהיה מצטי את כל התעודות אך זה כאמור רק אחרי **שנת 2005**". (עמוד 19 לפרטוקול שורות 20-25).

בהמשך העידה עת/4, כי משנת 2005 לא יכול היה הנאשם לנוהג על מלגזה, וזאת כיוון שלא הצהיר כי נהג על מלגזה במשך 10 שנים לפחות, מאחר שעבר הסמכתה. (עמוד 24 לפרטוקול, שורה 31).

בת/15, תעודה עובד הציבור שנערכה יומיים לאחר התאונה- ביום 22.7.12, על ידי הגב' גלבחוואר (עת/4), לעניין רישיון נהיגתו של הנאשם, ניתן לראות כי הנאשם החזיק ברישיון לרכב פרטי, משאית עד 15 טון ואוטובוס, ללא הרשות נהיגה במלגזה.

בהתאם לתעודה עובד ציבור נוספת (ת/16), מיום 9.11.14, עולה כי **לאחר** מועד התאונה, הסדייר הנאשם את רישיון נהיגתו כך שיוטר לו לנוהג גם במלגזה.

بعدותה בבית המשפט, העידה הגב' גלבחוואר כי ביום 10.10.12, הותר לנאים לנוהג במלגזה, "היתר 130". וכך העידה: "**ש.[...]** מה השתנה בפרק הזמן מיום **22.7.12 עד 29.11.14**? ת. **כאן נסף** **היתר 130** שהוא רשאי

לנהוג במלגזה בכל כושר נשיאה (עמוד 18 לפרטוקול שורות 14-13). בהמשך העידה, כי הנאשם הורשה לנוהג במלגזה רק לאחר קורת התאונה. "ש. **כשהזאת את התע"צ זהה, ובדקת אצל ברישומים, האם בדקת מתי יצא אותו יותר למלגזה, 130? ת. הוצאה ביום 10.10.12.**" (עמוד 18 לפרטוקול שורות 19-21).

בחקירתו הראשונה בתחנת המשטרה (ת/1), הודה הנאשם כי הוא אינו מחזיק ברישון נהגה 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).

ה הנאשם לא ציין בפני החוקר במשטרה כי הוא רשאי לנוהג במלגזה וכי יש לו ניסיון בכך. להיפך, לטענת הנאשם, ניסיונו בהפעלת המלגזה נרכש על ידי מצפיה בלבד בעבודת המלגזן הקבוע. (ת/1 עמוד 2 שורות 43-44). אף בהמשך החקירה, חזר הנאשם וטען כי אינו מORGEL בניהוג במלגזה וכי המנוח הפתיע אותו באותו היום שעה שהגיע עם הסchorה ומאחר ודובר ביום שישי בשבוע כאשר לא היו במקום עובדים לרבות נהג המלגזה הקבוע. וכך אמר: "**אני מכיר אותו, לפעמים הוא מביא לי סchorה הוא בכלל הפתיע אותו שהתקשר אליו ואמר לי שהוא מביא לי סchorה אני לא ידעתי שהסchorה בכלל מגיע(ה) היום בಗל זה גם אני עבדתי על המלגזה הנהג לא היה כי לא עובדים ביום שישי אני בדרכן כלל לא עובד על מלגזה** - (הדגשה שלי - ט.א.נ.). (ת/1 עמ' 2 שורות 21-23).

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

בבית המשפט שינה הנאשם גרסתו, אך אין בכך כדי לקבוע כי היה רשאי לנוהג במלגזה. בית המשפט, טען הנאשם כי הוא נהג במלגזה משנת 2001 עת הקים את העסק שלו (עמוד 31 לפרטוקול שורה 4), והוא שנаг לפרק את הסchorה מהמשאות (עמוד 31 לפרטוקול שורה 13) ולא מעסיק כלל עובדים במחסן אלא מיידי פעם לעזרה: "ש. אתה מחזיק במחסן עצים משנהת 2001. כמה עובדים יש לך במחסן. ת. אין לי. רק אני ויש לי עובדים שנכנסים להאטheid ויצאים לעבודה. גם אין לי צורך בעובדים במחסן" (עמוד 37 לפרטוקול שורות 21-24). וההמשך והעד: "ש. ברגיל אתה נהג במלגזה? ת. כן" (עמוד 45 לפרטוקול שורות 17-16). וכן: "**אני משנהת 2001 מתעסק במלגזה, וידעו שיש לי רישון על מלגזה.**" (עמ' 55 לפרטוקול, שורה 29).

לנאים מעולם לא ניתן יותר על ידי משרד הרישוי לנוהג במלגזה. הוא מעולם לא הוסמרק לכך, לא השתף בהדרכות או בקורס. לראייה, רק לאחר התאונה פנה למשרד הרישוי, עמד בדרישות וקיבל את היתר רישון הנהיגה, לנוהג 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 עשו על המלגזה, מה שעשית כל הזמן.

היו גם לימודים עיוניים.

ש. אחרי זה קיבלת רישון למלגזה ?

ת. כן. הוסיףנו לי ברישון על מה שהיה לי.

מציג. הוסיףו לי את המשפט "רשיי לנוהג במליצה בכל כשר נשאה".

ש. בקורס העיוני, דברו על בטיחות ?

ת. על איך להפעיל מליצה" (עמוד 55 לפרקtocול שורות 22-14).

אף עת/4, העידה כי לאחר התאונה, ביום 12.10.10 התווסף לרישון נהיגתו של הנאשם היתר 130 שענינו יותר לנוהג במליצה בכל כשר נשאה (ראה ת/16, ודברי העודה בעמוד 18 לפרקtocול שורות 14-12).

גם אם אלך לשיטת הנאשם ואני לצורך העניין, בהתאם לגרסה השונה אותה בחר להציג בפני בית המשפט, כי משנת 2001 הוא נהוג במליצה, הרי שם בתקופת המעבר הנאשם לא פנה למשרד הרישוי ולא הוכח לעניות דעתה של רשות הרישוי כי עסק בפועל בניהגת מכונה ניידת.

יתרה מכך, הנאשם אף לא נמצא לפניה בבית המשפט כל ראייה או עדות התומכת בגרסתו כי נהג במליצה בעבר.

לא זו אף זו, אף לדברי הנאשם בעצמו, הוא נהוג במליצה משנת 2001 בלבד, ואילו בהתאם להוראת המעבר, הרי בכספי ישיה רשיי לנוהג במליצה היה עליו לנוהג 10 שנים לפחות, קודם ליום תחילת ההוראה - 17.2.06. כמובן, בכך רצופות. הנאשם אף לא עומד בדרישות הוראת מעבר זו.

לאור כך, הרי שאין הנאשם רשיי לנוהג במליצה ביום התאונה, בהתאם להוראות החוק ולפיכך פעל בנגדו לתקנה 39א(ח) לתקנות התעבורה.

לא יעלה על הדעת כי אדם שאינו בקי בארכי הפעלת מליצה, לא עבר הדרכה והסכמה כנדרש, כאשר מדובר במקרה הדושן ידע תפעולי, ינהג בו. לא בכספי הסדר המחוקק את הרשותה לנוהג במליצה, בחוק.

לאור הוראות החוק כפי שצוין דלעיל והוראות תיקונו, הנני מקבלת עדמת ההגנה לפיה אין מדובר בניהגה ללא רישיון נהיגה. בהתאם לתעודת עובד הציבור (ת/15) החזיק הנאשם ביום התאונה ברישון נהיגה לדרגות: B, C1, D. הנאשם, לו היה עומד בדרישות החוק וההוראות, יכול היה לקבל היתר לנוהג במליצה ללא צורך ב מבחני רישיון נוספים כלשהם אלא בעמידה בהסכמה והדרך כפי שעשה בסוףו של יום.

8. תחולת דין התעבורה

דבר

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

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

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

"פרק שני: התנהגות בדרכך"

"**39א (ח) לא ינוהג אדם ולא יפעיל מלגזה אלא אם כן קיבל הדרכה לפי תכנית שאישרו רשות הרישוי והางף לפיקוח על העבודה במשרד התעשייה המסחר והתעסוקה וניתן היתר לכך מעת רשות הרישוי.**"

לטענת הסגנור, התאונה אירעה בתחום חצר הפריקה, בשטח המוגדר כאשר איש אינו רשאי להיכנס אלא ברשות הנאשם או בני ביתו הגרים שם. על כן, ולאחר התאונה אירעה תוך כדי עבודתה, יש לסתוגה כתאונת עבודה.

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

זאת ועוד, תקנה 25 לתקנות התעבורה, נמצאת אף היא בפרק השני "התנהגות בדרכך". בהתאם לתקנה זו: "**לא ינוהг אדם ברכב אלא אם הוא בקיין בהפעלו ובשימוש בו**". לא יתכן כי אדם שאינו בקיין הנהיגה, ינוהג בכביש או בכל מקום אחר.

בסייעת הגדרת המונח "דרך" מצין החוקן: "**דרך...או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעبور בהם**". ציבור כולל מספר של פרטים, לרבות מספר קטן.

אין מחלוקת כי מדובר במקום עסקו של הנאשם. בסרטון הרביעי, שעריך מומחה ההגנה, נראה שטח המחסן בשטח פרטי, כאשר הכניסה אליו היא בראשות הנאשם, משוביל גישה ושער חשמלי.

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

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

עליה אם כן, כי מדובר בדרך בהתאם להוראות הפקודה, כאשר המנוח נכלל הציבור ונמצא במקום בראשות. על כן תקנות התעבורה חלות בעניינינו, לרבות תקנה 39א(ח).

המגזה ככלி רכב

סעיף האישום כנגד הנאשם, סעיף 64 לפיקודת התעבורה- גרים מות בנהיגה רשלנית קובע:

"**העובד עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תש"ז-1977, תוך שימוש ברכב, דין 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 מכונה או מתקן הנעים או הנגזרים כאמור, לרבות אופניים ותלת אופן, ולמעט רכב אשר התחרורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקטן".

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

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

"רכב מנועי" או "רכב"- רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר ייעודו לשמש לתחרורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הクירה לנوع 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"- מכונה ניידת בעלת תורן או זרוע שליפה, שהם מחובר מזלג או התקן אחר המיועדים להרמה ולשינווע של מסעות, אשר צוינה ברישונה כמלחמה" (הדגשה שלי- ט.א.נ.).

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

לטענת הסגנור, אין מדובר בתאונות דרכים שכן לא נעשה כל שימוש ברכב והסמכות העניינית אינה נתונה לבית משפט זה. הסגנור הפנה לחוק הפלט"ד שם מוגדרת תאונות דרכים כדלקמן:

"תאונות דרכים"- מאורע שבו נגרם לאדם נזק עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחרורה..."

לענין שימוש ברכב מנועי, קובע החוק:

"שימוש ברכב מנועי"- נסעה ברכב, כניסה לתוכו או ירידת ממנו, החנייתו, דחיפתו או גירתו, טיפול-דרך או תיקון-דרך ברכב, שנעשה בידי המשמש בו או בידי אדם אחר שלא במסגרת עבודתו, לרבות הידדרות או התהפקות של הרכב או התנטקות או נפילה של חלק מהרכב או מטען תוך כדי נסעה וכן הינתקות או נפילה כאמור מרכב עומד או חונה, שלא תוך כדי טיפולו של אדם ברכב במסגרת עבודתו ולמעט טעינותו של מטען או פריקתו, כשהרכב עומד;" (הדגשה שלי- ט.א.נ.)

הנאשם הודה כי מות המנוח התרחש לאחר התנטקות חבית משטחי העץ שבו מונחים על המלגזה. לטענת הנאשם, עת שפרק את המטען, ומסיבה לא ידועה- התפרקה החבילה כאשר התקoon לרדת מהמלגזה כדי לחפש את המנוח, תור שהמלגזה עומדת במקום. לשיטתו, התנטקות המשטח לא ארעה כתוצאה מהשימוש ברכב.

טעון הסגנור כי כאשר הייתה ח빌ת העץ מונחת על קלשוני המלגזה, עוד לפני הונחה על הקrukע, מהוות הדבר חלק אינטגרלי מפעולת הפריקה. על כן, ונוכח סיפת הגדרת המונח "שימוש ברכב מנועי", אין מדובר באירוע תעבורתי המהווה תאונת דרכים.

בית המשפט העליון, כב' השופט ת. אור, קבע כי למלגזה שני ייעודים עיקריים. האחד, תעבורתי והשני סיוע בפריקה וטיענה. וכך נקבע בברע"א 613/95 קרנית נ' נחום ואח': "... אין חולק כי למלגזות כלל, שני ייעודים שכחחים. ייעוד אחד, שעליו עמדתי לעיל, הוא להוביל מטענים ולשאתם מקום למקום, ועוד זה הינו ייעוד תעבורתי. ועוד שני הוא להניף מטענים ולהורידם. כן, עשויה למלגזה לסייע בפריקה או בטעינה של כלי רכב אחר..."

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

במקרה שלפני, אכן מספר דקות טרם התאונה הייתה פעולת המלגזה הנפת מטענים, היינו פריקה וטיענה. ואולם, לאחר שהועמסו משטחי העץ על המלגזה, החל שלב שינוי המשטחים למקום. כלומר מדובר בשימוש תעבורתי.

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

אכן המנוח מצא את מותו כתוצאה מנפילת ח빌ת משטחי העץ שהיתה מונחת על המלגזה, ברגע עצירתה. ואולם, עדין מדובר בשימוש ברכב בהתאם לסעיף 1 לפلت"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 ובתקוף לעצירת הנסיעה. על כן, לא ניתן לקשר הסיבתי בין נפילת המשטח והתפרקתו, לפעולות שביצע הנאשם. ואפרט:

ברע"א 11/168 כל חברה לביטוח בע"מ נ' רמי שפטו - בו ذובר על התהיפות והידידיות של המלגזה, נקבע כב' השופט י' דנציגר- כי "במקרים העוסקים מסווג התרחשויות (בענייננו, נפילת המשטח- ט.א.נ) יבחן קיומה של המטריה התחרורית בראוי הקשרה של ההתרחשויות בשם לב הן לפעולה שבמהלכה אירעה ההתרחשות, והן לשרשרת הפעולות אליה היא משתיכת" (ראה פסקה 20, עמוד 11 לפסק הדין). כב' השופט דנציגר המשיך וקבע כך: "במבחן זה של הקשר ההתרחשות, ממקום את ההתרחשות על רകע הפעולה או רצף הפעולות הסובבות אותה, לפי נסיבות המקרה. המבחן מנחה כי סיווגה של ההתרחשות יעשה מתוך פרספקטיבתה גמישה, רחבה או צרה לפי העניין, כאשר לעיתים יש מקום ליתן משקל לשרשרת הפעולות הסובבות אותה, לפי נסיבות המקרה" -

כלומר, אין זה מעלה או מورد ב מקרה שבפני, שה הנאשם התקoon לרדת מהמלגזה. שכן, יש למקם את ההתרחשות על רקע רצף הפעולות הסובבות אותה.

ה הנאשם העיד כי נסע לאחר מרחק של שלושה מטרים, טרם נפל המשטח. לדבריו, הוא הסתכל לאחר ולא הבחן 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, ורקיתי לצאת מהמלגזה... באותו רגע שרציתי לצאת מהמלגזה, באותו רגע החבילה**

ה הפרקה מהמלגזה" (חקירתו הראשית של הנאשם, עמוד 33 לפרקוטוקול שורות 15-16).

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

בחינת שרשרת הפעולות בהתאם לנסיבות המקירה מובילת למסקנה, כי מדובר בשימוש ברכב. הנאשם נסע לאחר מכן ונזכר מיד נפל משטח העץ. רצף הפעולות אלו מצביע על כך שה הנאשם עשה שימוש במלגזה כרכב ועל כן, פקודת התעבורה ותקנות התעבורה חלות בעניינו, והסמכתה העניינית נתונה לבית המשפט זה.

9. שדה הראייה

בהתאם לדוח חקירת תאונת עבודה (ת/11) אותו ערכה והגישה עת/1, צינה העודה בפרק 7.4 כי בחבילות פלטות העץ שבו על המשאית היו פלטות עץ אורך, באורך של כ- 2.5 מטרים וברוחב של כ- 1.25 מטרים. משקל כל חבילה היה כ- 1,500 ק"ג. בכל חבילה היו חמישים פלטות. כך אישר הנאשם גם בהודעתו במשטרה (שורות 10-11 לת/1). מדובר בפלטות עץ אוטומות שלא ניתן לראות דרך דרכן.

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

בחקירה במשטרה הודה הנאשם כי לא הבחן במונח נוכחות גודלים של העצים שנשא: "**"לא ראיתי אותו** (את המנוח-ט.א.ג.) **עובד בגל האורך של העצים"** (shoreה 18 לת/1).

אמנם שדה הראייה של הנאשם לאחר היריה פתחה אף משהעיס ה הנאשם את החבילה על קלשוני המלגזה, נוכחות מידות החבילה, ולאור דבריו הנאשם עצמו, הרי ששדה הראייה של הנאשם לפנים היה חסום לחלווטין.

10. סיבת המוות והקשר הסיבתי בין התרשלות הנאשם למותו המנוח

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

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

לטענת הנאשם, לא הוכח כי התנהגותו היא שגרמה להtanתקות משטח העץ מהמלגזה. הסיבה להtanתקות המשפט אינה ידועה ועל כן ניתן הקשר הסיבתי בין התנהגותו של הנאשם למותו של המנוח. לשיטתו, התערבותו של "הגורם הזר המתעורר" מצויה בשני היבטים. האחד, קיומו של כשל טכני בקשרת המטען. השני- הימצאותו של המנוח בין המלגזה למושאית ובצמוד למשטח העץ.

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

指出ין, כי הרשלנות המיוחסת לנאשם עניינה בנסיבות אמצעי זהירות, שנועדו להגן על הסובבים בעת הנהיגה ובעת התרחשות כשל כלשהו. כגון: המטען שנשמט מהמלגזה.

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

סעיף 64 לפקודת התעבורה:

"העובר עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תש"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 שיפреш **בפסק הדין".**"

סעיף 304 לחוק העונשין, גרימת מוות ברשלנות:

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

סעיף 21(א) לחוק העונשין קובע מהו רשלנות:

"רשלנות - אי מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות או לאפשרות הגריםה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטיה העבירה, שאדם מן היישוב יכול היה, בנסיבות העניין, להיות מודע לאותו פרט, בלבד -

- (1) **שלענין הפרטים הנוגעים היה לפחות רשלנות כאמור;**
- (2) **שאפשרות גריםה התוצאות לא הייתה בגדר הסיכון הסביר.**"

לצורך הוכחת הרשלנות, יש להוכיח כי הנאשם הפך, במעשה או במחצל, את חובת זהירותו שחלת עליו, משלא נקט באמצעות זהירות סבירים וسطה מסטנדרט התנהגות סביר.

חובת זהירות:

".. המבחן לקיומה של חובת זהירות, על-פי הוראת סעיף 36 לפקודת הנזקין [נוסח חדש], הוא מבחן החזות מרأس של האדם הסביר בדבר התוצאה המזיקה, ככלומר מבחן הצפויות. צפויות זו אינה רק צפויות "טכנית" אלא גם צפויות "邏輯ית". השאלה אינה רק אם אדם סביר יכול לצפות לגרימת נזק בשל סטייה מרמת זהירות, אלא השאלה היא גם אם אדם סביר צריך לצפות לגרימת נזק בשל אי-נקיטת אמצעי זהירות..." (ע"פ 119 ג'יסון לורנס נ' מדינת ישראל).

חובת זהירות מושגית:

קיומה של חובת זהירותמושגית נקבע על פי מבחן הצפיפות, היינו האם אדם מן היישוב, בנסיבות העניין, יכול לצפות להתרחשות הנזק בשל כך.

בד"נ 22/83 מדינת ישראל נ' אליהו בן עובדיה חדירה, קבע כי הנשיה שמהר:

"... אין חולק, כי בהיבט הכללי, חב נהג חובת זהירות כלפי המستخدمים האחרים בדרך, ובכללם הולכי הרಗל, אשר מצויים בתחום הסיכון של נהיגתו, ולענין זה אין, כמובן, נפקא מינה, אם הנהג נוסע קדימה או אחרת..."

בunnyינו, קיימת חובת זהירותמושגית (כללית) בין כל נהג, לרבות נהג מלגזה, לבין הולכי הרוגל בתחום הסיכון של כל הרכב. חובה זו נקבעת על פי מבחן הצפיפות, דהיינו אם על נהג סביר היה לצפות את התרחשות הנזק.

חובת זהירות קונקרטית:

לצורך קביעות אחוריותו של פגע כלפי נפגע - אין די בקיומה של חובת זהירותמושגית בלבד. חובת זהירות הקונקרטית, בניגוד לחובת זהירותמושגית, מבוססת על שיקולים סובייקטיביים של המבצע. יש לבחון, האם בנסיבות המיעילות של האירוע, קיימת חובת זהירות קונקרטית. בちなみ זו נעשית על ידי מבחן הצפיפות של המקרה, בין המזיך הספרטני לניזוק הספרטני בגין הנזק הספרטני שהתרחש.

השאלה העומדת בבחן היא, האם אדם סביר יכול וצריך היה לצפות, מכלול נסיבותו המיעילות של המקרה, את קרות הנזק. וכפועל יוצא מכך, האם בנסיבות הקונקרטיות בהן פעל הנאשם, חריג הוא מرف התנהגות סביר וזהיר כפי שמצופה היה מנהג סביר אחר בעלו.

חובת זהירות הקונקרטית והצורך בנסיבות אמצעי זהירות

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

זאת ועוד, הנאשם נשא על קלשוני המלגזה מטען רחב מידדים (2.5 מטרים אורך ו-1.25 מטרים רוחב), אוטום, כר שדה הראייה שלו היה חסום לפנים.

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

הנאשם ידע כי המנוח עומד בין פתח המחסן למשאית, ציין כי הבחן 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 העmis את החבילה על קלשו המלצה, נסע לאחר הביט הנאשם לאחור בלבד. וכך העיד: "**הרשות שלו בנסיבות אחורה היה מופנה אחורי**" (עמוד 33 לפרטוקול שורות 28-27). הנאשם המשיך והודיע כי היה מרוכז בחילקה האחורי של המלצה ובנסיבות אחורה לאחור "... מפנה את הרשות ימינה אחורה לצד האחורי של המלצה כדי שלא יהיה לי משה שיפריע לי בנסיבות אחורה. נסעתי אחורי מרחק של 3 מ' בערך, ב-3 מ' האלה לא הסתכלתי אליו, לא שמתי לב אליו... מה שחשוב לי גם כן שאני נסע אחורי התשומת לב שלי שלא יהיה לי משה מארורי המלצה עצמה. אני מרוכז בנסיבות אחורי בחלק של האחורי, ואחרי המלצה..." (עמוד 35 לפרטוקול שורות 23-27).

הנאשם הודה כי לא הביט כלל לצדדים אלא אף ורק לאחור: "**ב-3 מ' שנסעתי אחורה, הריכוז שלי היה צד אחורי של המלצה, לשם הרכזתי**" (עמוד 36 לפרטוקול שורה 5).

הנאשם הפנה מבטו לאחור בלבד, ולא הסתכל ولو 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: "**לפניהם שהרמתי את המשטח האחורי הוא (המנוח- ט.א.ב.) אמר לי שהוא הולך למשאית לסובב אותה אמרתי לו בסדר אז הרמתי את המשטח האחורי**" (שורות 10-9-1 לת/1).

בית המשפט צפה בסרטון חקירת הנאשם במשטרה (ת/2). שם, ניתן לראות ולשמע באופן ואדי כי הנאשם מבין היטב את שナル. תשוביתו ברורות ועניניות. החוקר תורש הוא מקליד את תשובות הנאשם, חוזר על התשובה בקול רם באוזני הנאשם והנאשם חוזר ומדגיש עניינים שלדעתו יש לשים

את הדעת עליהם. הנאשם בחקירה מצין באופן חד משמע כי ידע שהמנוח עומד בסמוך והוא אמר ללקוח למושב הנהג במשאית בכדי לסובב אותה.

ואכן, מיד לאחר שהתרפרק החבילה, המקום הראשון בו חיפש הנאשם את המנוח לאחר שנעלם מעיניו, היה מושב הנהג במשאית (shore 13 לת/1) וכן בעדותו בבית המשפט: "**באותם הרגע שהתרפרק החבילה מהקלשונים של המלצה, לא רأיתי אותו, ניגשתי לקבינה לראות אם הוא בקבינה, כי אם הוא התכוון לסובב את המשאית לאחר הפריקה של המשטח האחורי הוא צריך להיות בקבינה**" (עמוד 33 לפרטוקול שורות 22-20). ובהמשך: "**זו הפעולה שעשית, זה מקום שהוא צריך להיות בו - בקבינה, אם הוא לא עמד איפה שהוא קודם**" (עמוד 36 לפרטוקול שורות 14-13).

לאחר מכן, שינה הנאשם גרסתו וטען כי סיכם עם המנוח שיתן לו הוראה לסובב את המשאית ואילו המנוח לא חיכה להוראה שכך והלך למושב המשאית לפני ניתנתה לו ההוראה (עמוד 36 לפרטוקול שורות 17-16).

בהמשך שוב שינה הנאשם גרסתו והuid כי שוחח עם המנוח, זה סימן לו בידו ואמר לו כי ברגע שהוא מסיים לפרק את החבילה الأخيرة, הוא ניגש לסובב את המשאית (עמוד 47 לפרטוקול שורות 31-30). הנאשם חזר והודה בעצמו כי לא נתקoon לתמונת הוראה נוספת למנוח **"אמרתי לו ברגע שני מאסיים לפרק את החבילה, לסובב את המשאית"** (עמוד 48 לפרטוקול שורה 1).

עמוד 21

ולבסוף הודה כי ידע שהמנוח אמור להיות במושב הנג במשאית:

"ש. לא חשבת אולי הLN מארורה? הלכת לקבינה.

ת. כי הוא היה אמור להיות שם (בקבינה של המשאית- ט.א.נ), אחורי שפרקתי את החבילה האחונה. הוא היה צריך לлечט לשם.

ש. لكن מיד הלכת לקבינה.

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

לאור כך, הרי שהנאשם ידע כי המנוח יעצוב את המקום בו עמד ויעשה דרכו למושב הנג במשאית. ועל אף זאת, ולמרות ששדה הרأיה שלו היה חסום לפנים, התרשל והמשיך בנסיעה ללא שנקט באמצעי כלשהו למנוע סיכון או פגעה.

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

"ש. אתה דאגת להרחק אוטו מהמקום הזה ? הזרת אותו ?

ת. איך שהתחלתי לפרק 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 שהוא מסוכן.

למה אתה לא נזהר כך בהרחק אנשים מהמלגזה.

ת. כל הזמן הוא עומד רחוק מהמלגזה.

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

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

ש. בדקת לוודא שאתה יכול לנסוע אחורה

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

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

ת. אני מתעסק בפריקת המטען או בלחשף את נادر ?

מג'יע אליו נהג, מה הוא לא עובר קורסים? אני צריך למד אותו? הוא לא צריך לדעת באיזה מקום לעמוד?"
(עמוד 56 לפרטוקול שורות 22-7).

לא זו אף זו, הנאשם העיד כי היה עד בעבר למכרה 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 אליו סחורה צאת ולאחר שהורדתי חבילות, ראיתי שחלק מהבנדים היו גם קרועים והוא גם כן Caino החלק מהפלטות קיבלו מכות. בקשתי מהם כמה פעמים שישמו לב שם, יישימו לב על פריקה וטעינה של המתחים האלה.

היו מקרים שיתר מבند אחד או שניים היו קרועים בחבילה אחת. החבילה התפרק מהקלשונים של המلغזה.

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 אחורי, התחלתי להוריד את המשטח, ובאותו רגע הוא התפרק כלפי מטה**". (עמוד 34 לפרטוקול שורות 29-19).

הנאשם נסע לאחר, שדה הרואה לפנים היה חסום לחלוtin והוא לא הפנה מבטו כלל לצדדים. גם לו אין כי החבילה התפרקה כתוצאה מקשרה רופפת, הרי שהנאשם היה צריך לצפות זאת נוכח הסיכון הכרוך בפעולה שביצע ובמיוחד נוכח ניסינו בעבר ואני בכר כדי לנתק את הקשר הסיבתי).

הנאשם אישר כי לא נעזר במקוון בנהיגתו. אולם, בהתאם לחוק אין חובה להיעזר במקוון אך קיימת החובה הבסיסית על כל נהג, לנ Hog בזיהירות ולא לסכן את הסובבים. מן הרاءו היה, נוכח שדה הרואה המוגבל, כי הנאשם היה נערז לאחר אשר יהווה "עיניהם" עבורו במקומות הנרחבים אותם אין הוא יכול לראות.

יצוין, כי הנאשם אף לא ביצע בדיקה למلغזה בהתאם לחוק אלא מספר ימים לאחר התאונה. אולם המلغזה בדיעבד הייתה תקינה אך עובדה זו מחזקת את התרשלותו הרובתית של הנאשם.

לאור האמור לעיל, שעה שהנאשם לא החזיק בהיתר לנ Hog במلغזה, לא עבר הדרכה מתאימה, העmis משטחי עץ רחבי מינדים, שדה הרואה שלו לפנים היה חסום לחלוtin, הוא ידע כי המנוח שם צעדיו למושב הנהג במשאית, הוא לא הפנה כלל את מבטו לצדדים בעת הנסיעה והיה צריך לצפות, נוכח ניסינו, כי החבילה עלולה להתפרק, הרי שהנאשם הפר את חובת הזרירות המוטלת עליו ולא יכול להעבירה לכטפיו של המנוח. היה על הנאשם להיעזר באמצעות זהירות בנסיבות הקומות כדי לנטרע בבטחה ולא סיכון חי אדם. בכר, הנאשם לא מילא את המוטל עליו והתרשל בנהיגתו.

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

11. עדות הנאשם

עדותו של הנאשם הייתה רצופת סתיירות.

א. בתחילת, טען הנאשם בפני השוטר שהגיע למקום, כי הוא היה במחסן, שמע צעקות ובן דודו הוא שנ Hag במלגזה וברח (ראה פרט הטיפול באירוע- ת/6).

מיד לאחר מכן, בחקירהו במשטרת הודה הנאשם כי הוא זה שנ Hag (ת/1) והסביר כי אין זכר את שאמר לשוטרים בשטח מאוחר ולא תפקד.

ב. בהודיעתו במשטרת (ת/1) ציין הנאשם כי הוא לא היה אמור לתת הוראה למנוח לגשת למשאית בכדי לסייע אותה, אלא המנוח עמד לידיו, ראה את עבודתו (ת/1).

בבית המשפט, שינה הנאשם גרסתו וטען כי סיכם עם המנוח שיתן לו הוראה לסייע את המשאית ואילו המנוח לא חיכה להוראה שכך והלך למושב המשאית לפני ניתנתה לו ההוראה (עמוד 36 לפרטוקול שורות 17-16).

בהמשך שינה הנאשם שוב גרסתו, והuid כי לא נתכוון לתת למנוח כל הוראה אלא אמר לו שברגע שהוא מסיים את פריקת החבילה الأخيرة, יסייע המנוח את המשאית (עמוד 48 לפרטוקול שורה 1).

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

ג. בהודיעתו במשטרת (ת/1) ציין הנאשם בפני השוטר כי הוא לא מחזיק ברישון נהיגה למלגזה (שורות 29-28 לת/1).

בעודתו בבית המשפט uid כי משנת 2001 הוא מורה נהיגה למלגזה (עמוד 37 לפרטוקול שורות 17-16).

ד. בהודיעתו במשטרת (ת/1) ציין הנאשם כי נהג באותו היום במלגזה מחוסר ברירה לאחר שהמנוח הפתיע אותו והיעם הסchorה. לטענת הנאשם הוא לא היה מוכן והעובדים שלו לא היו במקום אחר ומדובר ביום שישי בשבוע (שורות 21-23 לת/1, 33).

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

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

בבית המשפט uid הנאשם כי הוא נהוג במלגזה מאז הקים את העסק, בשנת 2001 (עמוד 55 לפרטוקול שורה 29). הנאשם ניסה להסביר את דבריו במשטרת ונמק כי רק ביום שישי הוא אינו עובד על המלגזה (עמוד 45 לפרטוקול שורות 10-11).

ו. הנאשם uid בבית המשפט בפирוט כי קרה לו בעבר, בשנת 2011, ש"בנדים" נקרו ווחבילה התפרקה (עמוד 34

לפרוטוקול שורות 19-29).

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

ז. בחקירהו במשטרה ציין הנאשם כי טרם החל בנסיעה לאחר אשר התפרקה החבילה (שורות 8-9 ל/1). באותו חקירה ציין כי רק אחרי שנסע לאחור לא הבחן במנוח ועוצר (שם בשורה 12).

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

הנפטר ניסה להסביר את הסתיוות הרבות, בכך שהוא נסער בחקירה במשטרה וכי לא הבין את השאלה עד תום. לא ברורה טענת הנאשם משומם שהшиб במשטרה תשובה ענייניות, נראה כי הבין היטב את השאלה ואף בבית המשפט לא עלה כל קושי מיוחד בהבנתו של הנאשם את השפה או את תוכן השאלות. אצין כי גם הסביר הנאשם במשטרה מודיע ציין בפני השופט בשטח, כי לא הוא זה שנאג.

12. רשלנותו התרמתו של המנוח

המנוח עבד כנגש משאית אצל עת/2, שלוש שנים לעיר. המנוח היה נהוג להוביל מטען של עצים, מכליות ומטען כללי. לדברי עת/2, שבוע לפני התאונה השתתף המנוח בקורס הובלת מטענים לנוהגים (עמוד 20 לפרוטוקול שורות 25-26).

אין מחלוקת כי התאונה ארעה בזמן לשאיית. המנוח כנהג מנוסה, התקרוב לשטח הפריקה ולמשך תוך סיכון עצמי. ובכך על אף והדבר אינו מנתק את הקשר הסיבתי בין המעשה לנסיבותיה, יש בכך רשלנות תורמת גבואה.

13. ניגזה ללא פוליסת ביטוח בת-תיקף

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

"2. (א) בכפוף להוראות פקודה זו, לא ישמש אדם - ולא יגרום ולא יניח אדם אחר ישמש - ברכב מנועי, אלא אם יש על שימושו שלו או של האדם الآخر באותו הרכב פוליסת בת-תיקף לפי דרישותיה של פקודה זו".

תקנה 280 (ב) לתקנות התעבורה, קובעת:

"(ב) לא ינוהג אדם במכונית ניידת אלא אם כן הוא מחזיק:

(1) ברשון ניגזה בר תוקף לפי תקנות 179 או 180;

(2) בתעודה שניתנה לו מאות מושך מורשה כי המכונית הניידת נבדקה בשנה האחרונות ונמצאה כשרה לתנועה וכי נتمלאו בה ההוראות האמורות בפסקאות (1) ו-(2) בתקנת משנה (א);

(3) בתעודת ביטוח כמשמעותה בפקודת הביטוח".

הנפטר הודה כי ביום התאונה לא שולמה הפרמייה בפוליסת הביטוח למילגזה כרכב מנועי. לדבריו, נודע לו כי הפוליסת עמוד 25

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

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

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

לפיכך, הרי שביום התאונה נdag הננאשם לא פוליסט ביטוח בת-תקוף.

בעניין זה הפנה הסגנור לת"א 49999-03-12 עזבון המנוח ג.ב ז"ל נ' א.ג. (פורסם בبنבו). שם נטען, כי הנtabע נdag ב"עה אופני" (שופל) ללא רישוN נdag מתאים, ו בשל כך לא חל עלי הכספי הביטוחי, שכן נdag נdag בנגדו לתנאי הפוליטה. לאחר שנקבע כי הנtabע נdag נdag מתאים, קבע כב' השופט צבי ויצמן כי פוליסט הביטוח של הרכב תקפה, וחברת הביטוח חייבה בפועל התובעים.

ואולם, בפסק הדין אליו הפנה הסגנור, דובר על רכב שפרמיית הביטוח בגין שולמה ורישוN נdag לא היה כביר כל מתאים. לא כך בעניינו, כאן, פרמיית הביטוח לא שולמה והמלגזה כלל לא הייתה מבוטחת בעת התאונה, ללא קשר לשאלת רישוN נdag נdag הננאשם.

בכדי להבטיח את תקינות המלגזה, יש לעורק "taskir b'dikha" על ידי בודק מוסמך כל 14 חודשים. ללא קשר למבחן הרישוי של המלגזה ("טסט"). ב- ת/11, דז"ח חקירת תאונת עבודה, שערכה עת/2, ולנטינה לנץיך, ציינה העדה כי בבדיקה במקום התאונה לא נמצא taskir שכזה (ת/11 עמודים 5,6).

בחקירתו במשטרת מסר הננאשם כי ידוע לו שיש לעורק בדיקת תקינות שנתית למלגזה, אולם הוא לא ידע אם הבדיקה שנערכה תקפה. וכך אמר:

"ש. יש לך רישוN של המלגזה טסט בבדיקה שהיא עוברת?"

ת. אני צריך לחפש.

ש. העבירו אותה טסט?

ת. מגע מישחו שעשה לה אני חשוב שכול שנה צריך והוא לפני כנפי ממשו שעשה לה אני לא ידע אם היא בתוקף" (ת/1 שורות 45-49).

בהמשך, התבקש הננאשם על ידי השוטרים להמציא את taskir 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 taskir בבדיקה תאונת למלגזה (ת/14). ציין, כי הבדיקה העלתה כי המלגזה תקינה.

לאור כך, הרי שפוליסט הביטוח לא הייתה בת תוקף ביום ביצוע העבירה ולא הייתה 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 העז. בהיעדר ראיות מכך, טוענת ההגנה כי המאשימה לא עמדה בនטול 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 אצין, כי לא מצאתו ממש בטענותיו של המערער בדבר מחדלי חקירה או נזק ראייתי שנגרם לו בעטיהם. "אכן, המשטרה אמורה לעורוך חקירה מלאה ויסודית ככל שניתן. אולם המשטרה אינה אמורה, ואיןנה מסגולת, לעורוך חקירה מושלמת בכל מקרה. זהה המציאות: גם המשטרה חייבת לפעול במסגרת משאים מוגבלים ולפי סדרי עדיפויות. משום כך, אם הגעה למסקנה כי יש בידה די ראיות כדי לתת תמונה אמת ולהוכיח לכואורה את האישום, ובנסיבות חמורות נדרש שמסקנה זאת תהיה מקובלת גם על פרקליטות המדינה... היא אינה חייבת להמשיך בחקירה עד שתהיה מושלמת. אכן, המשטרה והפרקליטות צריכים להיות מודעות היטב לחובתן... ולהשתכנע בעצמן כי הגיעו לחקר האמת, עד שהן מסיימות את החקירה, והן ודאי מודעות לכך שאם הראיות שנאספו לא יספיקו להוכיח 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" (בע"פ 5741/98 עלי נ' מדינת ישראל, פסקה 4 (10.6.1999))."

איש לא היה עד ראייה להתרחשות התאונה. האחרון שהבחן במנוח היה הנאשם שהעד עמד על רגליו למרחק קצר ממנו, בסמוך למשאית. הנאשם אף ידע כי המנוח יLER למושב הנהג והוא נמצא בו מצא את מותו.

על כן, אין יכולה לקבל טענת ההגנה כי המנוח היה שכוב או בכפיפה. היה ותתקבל טענה שכזו, בעלת סבירות אפסית, הרוי שבכל תאונה בה לא ניתן עד ראייה ישיר לה, לא ניתן יהיה להאשים בجرائم מוות בירושלים.

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

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

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

"כידוע, הלכה היא שהتبיעה נדרשת להוכיח את אשמו של הנאשם מעבר לספק סביר, ולפיכך היא אינה נדרשת להפריך את ספק, ובוודאי לא כזה שבסיסו בהרהור לב או בתיאוריה שלא הוכחה".

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

"גם במידה הנדרשת במשפט הפלילי אינה חייבת להגיע עד כדי הוכחה מלאה ובוטוחה במאת האחויזם- אם דבר זהה בכלל אפשרי. על התובע לשכנע מעבר לכל ספק סביר אף לא מעבר לכל ספק שהוא, אף אם רחוק הוא ביותר ובלתי מתקין, 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 הנאשם הנאשם, **గריםות מוות בנהיגה רשלנית**- עבירה לפי סעיף 64 בפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961, **נהיגה ללא היתר למילגזה**- עבירה לפי תקנה 39(ח) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, **נהיגה ללא פוליסטט ביטוח בת- תוקף**- עבירה לפי סעיף 2(א) בפקודת ביטוח רכב מנوعי [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 נהוג במילגזה, לא החזיק בפוליסטט ביטוח בת תוקף ובתעודת בודק מסמך והתאונה ומותו של מר נادر חאג' יחיא נגרמו עקב רשלנותו של הנאשם. היה על הנאשם, בנסיבות העניין, לנ��וט באמצעות הזהירות הדרושים, להזהיר את המנוח, לוודא שהמנוח אינו נמצא בתחום הסכנה, להיעזר באחר, עת נסע כאשר שدة הרaira שלו חסום, וכל זאת כדי למנוע את הפיכעה.

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

ניתנה היום, ד' تمוז תשע"ה, 21 يونيو 2015, במעמד הצדדים.