



גמ"ר 3737/11/15 - מדינת ישראל, המאשימה נגד מחמד עבידיה, הנאשם

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 3737-11-15 מדינת ישראל נ' עבידיה
בפני כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל - המאשימה

נגד

מחמד עבידיה - הנאשם

הכרעת דין

החלטתי להרשיע את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

האישום

כתב האישום מייחס לנאשם עבירות של גרימת מוות ברשלנות עקב תאונת דרכים בניגוד לסעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 ונהיגה בקלות ראש בניגוד לסעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961.

העובדות שאינן במחלוקת

ביום 10.8.15 נהג הנאשם לבדו במשאית מסוג משא רכין (להלן-המשאית) לשכונת רמת אשכול לצורך ביצוע עבודה של הטמנת פחי אשפה בשטח חניה המצוי בין בניינים 17 ו-19 ברחוב פארן (להלן: החניון או החניה). הכניסה לחניון מהכביש הראשי מחייבת פניה ימינה מכיוון נסיעת הנאשם ופתיחה של שער חשמלי. הנאשם נסע למקום עם עובדים נוספים מוראד ג'ברין וג'האד עוסמאן שנסעו בשני כלי רכב אחרים.

בשעה 9:00 לערך הגיע הנאשם למקום והחנה את המשאית לאורך המדרכה המסומנת באדום לבן ברחוב סמוך לכניסה לחניון והמתין לעובדים הנוספים.



לאחר פרק זמן הגיעו העובדים למקום, אחד מהם צפר לאחד השכנים אשר פתח את השער ושני כלי הרכב נכנסו לחניון. אחד העובדים צפר לנאשם על מנת שיספיק להיכנס לחניון יחד עימם.

הנאשם נסע מיד אחרי שני כלי הרכב לכיוון שער החניון במהירות איטית שאינה עולה על 6 קמ"ש.

בטרם החל בפנייה ימינה לכיוון החניון הלכה גב' ר.ו. ז"ל (להלן: "המנוחה") על המדרכה מימין לכיוון נסיעת הנאשם כשהיא נעזרת בהליכון.

המנוחה נמצאה תחת המשאית ונמשכה משם על ידי הנאשם בעודה מדממת מראשה.

אחד השכנים החייל ינון באנה, הבחין במתרחש מחלון ביתו וצעק לנאשם בעודו בנסיעה וסימן לו ביד לעצור. הנאשם עצר כשהבחין בשכן. למקום הוזעקו נידת משטרה ואמבולנס.

המנוחה נפגעה קשות ונפטרה תוך זמן קצר בבית החולים.

בין הצדדים אין מחלוקת כי שדה הראיה של הנאשם מתוך המשאית מוגבל (ת/16).

אין מחלוקת כי על המשאית נמצאו סימני ניגוב ידיים השייכים למנוחה וכי הצילומים 5 ו- 8 בת/8 משקפים את מיקומם. קיימת מחלוקת באשר לגובהם של סימני הניגוב.

עיקרי המחלוקת

1. האם המנוחה נפלה כתוצאה מפגיעת המשאית או שנפלה לפני שהמשאית פגעה בה.
2. האם התאונה התרחשה בכביש או במדרכה, למי זכות הקדימה ועל מי מוטלת חובת הזהירות.
3. האם המנוחה נפטרה כתוצאה מהתאונה או כתוצאה משבר בצלעות שנגרם עקב פעולות החייאה שבוצעו בה וגרם לפגיעה קטלנית בריאותיה והאם עקב תוצאות פעולות החייאה שבוצעו במנוחה נותק הקשר הסיבתי בין הפגיעה במנוחה למותה.

הראיות

מטעם המאשימה העידו: החייל ינון באנה (להלן: "ינון"/"החייל"), בוחן תאונות דרכים רס"ל יגאל יוסף (להלן: "הבוחן"); ג'יהאד עוסמאן (להלן: "ג'יהאד"); מוראד ג'בארין (להלן: "מוראד"); ד"ר הית'ם רגבי (להלן: "ד"ר רגבי"); גובה ההודעות רביע שאהין, (להלן: "גובה ההודעות מהנאשם"); הפרמדיק נתנאל רפואה (להלן: "הפרמדיק"); יוסף זריצקי (להלן: "זריצקי").



בהסכמת הצדדים ללא עד מגיש הוגשו המוצגים הבאים: ת/1 - חוות דעת מומחה פענוח דיסקת טכוגרף ; ת/2 - הודעת בנה של המנוחה; ת/3 - הודעת אחות בית החולים ; ת/4 - זיכרון דברים - הצהרה בדבר אי נתיחת הגופה; ת/5 - דו"ח פעולה של השוטרת רס"ל טליס ארונים דיג; ת/6 - דו"ח פעולה של השוטרת כרמית בן אורי;

באמצעות העדים הוגשו המוצגים הבאים : ת/7 - סקיצה שצייר החייל בעדותו; ת/8 - לוח תצלומים הכולל 12 תצלומים ; ת/9 - סימון מיקום המנוחה לפני התאונה על גבי צילום על-ידי החייל; ת/10 - סימון מקום הפגיעה על גבי צילום המשאית על-ידי החייל; ת/11 - הודעת החייל בכתב יד מיום 28.8.15; ת/12 - דו"ח הבוחן; ת/13 - סקיצה ורישומים שערך הבוחן במקום התאונה ; ת/14 - טופס ידוע חשוד בדבר זכויותיו טרם החקירה; ת/15 - דיסק צילומים וסרטון שצילם הבוחן; ת/16 - צילום המשאית ורישום שדה הראיה; ת/17 - תרשים תאונת דרכים ; ת/18 - תרשים שדה ראייה ו"שטחים מתים" של המשאית; ת/19 - לוח תצלומים הכולל 4 צילומים; ת/20 - פירוט שיחות בטלפון הנייד של הנאשם במועד התאונה; ת/21 - הודעתו של ג'יהאד במשטרה; ת/22 - הודעת פטירה; ת/23 - סיכום שחרור מבית החולים; ת/24 - הודעת הנאשם מיום 10.8.15; ת/25 - הודעת הנאשם מיום 21.9.15; ת/26 - 4 צילומים; ת/27 - שני צילומים מתוך הדיסק ת/15.

מטעם הנאשם העידו: הנאשם והמומחית מטעמו גב' אולגה ליעד ניקולסקי.

באמצעות העדים הוגשו המוצגים הבאים: נ/1 - הודעת החייל מיום 10.8.15; נ/2 - הודעת החייל מיום 28.8.15 ; נ/3 - פירוט שיחה בין החייל לפרקליט המטפל בתיק; נ/4 - שני מזכרים מיום 11.8.15 שנרשמו על-ידי הבוחן; נ/5 - ד"ח רפואי מד"א; נ/6 - תרשים אק"ג; נ/7 - דוגמת חתימה של גובה ההודעות מהנאשם ; נ/8 - תמונה עליה סימן גובה ההודעות מהנאשם; נ/9 - הודעתו של זריצקי ; נ/10 - שרטוט שרשם העד זריצקי ; נ/11 - אישור להגבלת השימוש בדרך מעיריית ירושלים; נ/12 - חוות דעת המומחית מטעם ההגנה אולגה ליעד ניקולסקי; נ/13 - חוות דעת המומחית כולל החישובים.

בחינת הראיות וקביעת ממצאים עובדתיים

מהירות נסיעת הנאשם

אין מחלוקת כי מהירות נסיעת הנאשם לפני הפגיעה במנוחה הייתה נמוכה מ- 6 קמ"ש. המאשימה לא קבעה מהירות נסיעה מדויקת כיון שלא היה לגביה רישום בדיסקת הטכוגרף. לפי חישוביה קבעה המומחית מטעם הנאשם כי מהירות נסיעת הנאשם הייתה 2.9 קמ"ש.

אני קובעת כי עובר לתאונה נסע הנאשם במהירות נמוכה ואיטית מאוד שלא עלתה על 2.9 קמ"ש.



מיקום הנאשם בכביש עובר לתאונה

אין מחלוקת כי לפני שהחל הנאשם בנסיעה עצר את המשאית למשך זמן קצר במקביל למדרכה מימין למשך ובפרק זמן זה חלף על פניו רכב העבודה בו נהג ג'יהד עוסמן (להלן: המחפרון או הבאגר) ונכנס לחניה. זמן קצר לאחר מכן החל הנאשם בנסיעה, פנה ימינה לתוך החניון והמשיך בנסיעה רצופה עד לרגע שעצר אותו החייל יינון שצפה במתרחש מחלון ביתו (פרוט' עמ' 14 ש' 26-27).

לטענת הנאשם הוא עצר למשך מספר דקות בעוד לדברי החייל הוא עצר למשך 10 עד 15 שניות.

אני קובעת כי הנאשם עצר עם המשאית לפרק זמן קצר שלא עלה על מספר דקות במקביל למדרכה.

שדה הראיה

אין מחלוקת כי למשאית היה שדה ראייה מוגבל לשטח מימין. הבוחן קבע את השטח המת לפי גובה 1.40 מטרים בהתחשב בכך שגובה המנוחה הוא כ- 1.5 מטרים (ת/16). אין חולק כי שטח זה כוסה בחלקו על-ידי מראות המשאית ובכלל זה גם מראת חזית. עם זאת לא ניתן לראות במראות את כל השטח המת מימין. הוסכם כי השטח המת מימין לרכב הוא לפי קביעת הבוחן. הוסכם כי בחזית הרכב אין שטח מת כל עוד הנהג מסתכל במראה הקדמית.

לא הוכח כי הנאשם יכול היה לראות את המנוחה במראות מימין. לשיטת המאשימה, יתכן שגם לפני שהחל הנאשם בפניה ימינה הייתה המנוחה בשטח המת של הרכב.

לפיכך אני קובעת כי בשל מגבלות המשאית לא יכול היה הנאשם להבחין במנוחה כל עוד הייתה מימין.

סימני ניגוב ידיים של המנוחה - מקום המפגש התאונתי הראשוני בין הולכת הרגל למשאית

סימני ניגוב המופיעים על רכב מצביעים על מקום המפגש הראשוני בין הרכב לבין הולך הרגל.

אין מחלוקת כי בחזית המשאית תחת הסמל "וולוו" נמצאו סימני ניגוב שמקורם בתאונה (פרוט' עמ' 26 ש' 9-10, צילום מס' 5 בת/8). עם זאת קיימת מחלוקת באשר לגובהם של סימני הניגוב ולמקום המפגש הראשוני בין המשאית למנוחה. הבוחן העיד כי גובהם של סימני הניגוב הוא 1.33 מטרים. לטענתו מדובר בגובה היד ששלחה המנוחה כדי לעצור את המשאית (פרוט' עמ' 32 ש' 26). על פי הרישומים שערך הבוחן לגבי גובה הסימנים יש סימני ניגוב מגובה 0.98 מטר ועד 1.33 מטרים (ת/13) והדבר מעיד כי המפגש הראשוני בין המשאית למנוחה היה בחזית המשאית. המומחית מטעם הנאשם כתבה בחוות דעתה כי סימני הניגוב נמצאים בגובה של כמטר מהקרקע. בעדותה הסבירה כי הקביעה מתבססת על ניסוי שערכה עם המשאית מספר חודשים לאחר התאונה בהשוואה לתמונות שצילם הבוחן (פרוט' עמ' 115 ש' 8). מצאתי להעדיף את ממצאי הבוחן שנמצאו על המשאית ביום התאונה ותועדו בצילום.



לפיכך אני קובעת כי גובה סימני ניגובי הידיים שנמצאו על המשאית הוא 1.33 מטרים.

לגבי מקום המפגש הראשוני בין המנוחה למשאית הסכימה למעשה המומחית כי סימני ניגוב הידיים הגיעו עד למרכז חזית הרכב (פרוט' עמ' 116 ש' 13-14), אך לטענתה מקום המפגש הראשוני היה הפינה הימנית קדמית של המשאית. בצילום 5 בת/8 ניתן לראות כי מיקומם של סימני ניגובי הידיים הינו בקדמת הרכב במרכז חזית המשאית.

החייל ינון העיד כי בזמן נסיעת הנאשם הייתה המנוחה באמצע חציית הדרך, בשלב התאונה הייתה קצת לפני אמצע הדרך (פרוט' עמ' 10 ש' 26-28 ועמ' 12 ש' 12 ש' 30-32) וברגע התאונה עלתה עליה המשאית עם אמצע המשאית למטה (פרוט' עמ' 17 ש' 3)(ת/10).

היות ואין מחלוקת שלאחר המפגש הראשוני נזרקה המנוחה ונכנסה תחת המשאית ולנוכח מיקום סימני הניגוב, אין זה סביר כי המפגש תאונתי הראשוני היה עם פינת המשאית. קביעה זו מתיישבת גם עם גרסת החייל לפיה המנוחה הייתה קרובה לחציית מחצית הדרך.

לפיכך אני קובעת כי המפגש התאונתי הראשוני בין המשאית לבין המנוחה היה במרכז חזית המשאית.

תאונה או נפילה

לטענת המאשימה הנאשם פגע במנוחה ודרס אותה מתחת לגלגלי המשאית.

לפי חוות דעתה וכן בעדותה טענה המומחית מטעם ההגנה כי העובדה שההליכון נותר כמעט ללא פגע מעידה על כך שהמשאית לא דרסה את המנוחה שכן אחרת ניתן היה לראות בהליכון, אשר מקיף את הנעזר בו עד לגובה מותניים, דפורמציה משמעותית.

לדבריה גם העובדה שגובהם של סימני ניגוב הידיים נמוכים מגובהה של המנוחה מעידים על כך שהמנוחה הייתה בתהליך נפילה עוד קודם לפגיעת המשאית. עוד ציינה כי הבוחן לא בדק את מיקומו של ההליכון לאחר התאונה.

כך תאר הנאשם בעדותו את האירוע: "אני עצרתי בצד ימין ברחוב בשביל לתת לרכבים שיעברו ולא להפריע לתנועה, הגיע הבאגר והוא עבר אותי וגם צפצף מי שהיה בתוך הבאגר חוץ מהנהג הוא נתן לי סימן שאני יכול לנסוע אחריו, אני שחררתי ברקסים שמתי ראשון ונסעתי אחריו, פחות משלושה ארבעה מטרים היה המרחק, התחלתי לפנות ימינה גם ראיתי את הבאגר שהוא נסע ימינה וימינה והוא עקף אותי ונכנס ואחרי עשרים מטר עוד פעם הוא נכנס ימינה והשער היה יורד, אני עצרתי שמעתי מישהו שקורא, תעצור כשהוא צועק לי לעצור.. היה חייל שעומד בחלון היה מצחצח שיניים.. ואומר לי אל תזוז יש מישהו מתחת לרכב...אי הופתעתי הרמתי ברקס ושחררתי את הגיר ופתחתי את הדלת פתאום אני רואה יש בנאדם מתחת לרכב... אנחנו הוצאנו את האדם מתחת לרכב מבין שני הגלגלים הקדמיים, האדם שהיה מתחת לרכב שאני ראיתי את היד שלו הייתה בחוץ ראיתי רק את האצבעות, היד הייתה בצד שמאל, עד שגררנו את כל הגוף החוצה" (פרוט' עמ' 93 ש' 19-31).



בהמשך חקירתו הבהיר הנאשם שהוא לא ראה את המנוחה (פרוט' עמ' 103 ש' 28) ולא ידע להסביר איך יתכן שהגיעה לאמצע הכניסה לחניון. לשיטתו זה בלתי אפשרי (שם ש' 19, 24).

בהודעתו אמר הנאשם כי לא ראה את האישה כלל (ת/24 ש' 20-21, 63, 69) וכי הפעם הראשונה שראה אותה הייתה לאחר שהחייל הפנה את תשומת ליבו והוא עצר והסתכל תחת המשאית וראה אותה שוכבת שם בין הגלגלים בחזית של המשאית (שם ש' 65-67).

כך תיאר בעדותו החייל ינון, שראה את האירוע מחלון דירתו, שמצוי מצד שמאל של החניה בבניין ברחוב פארן 19 קומה 3, את האירוע:

"קמתי בבוקר לצבא בשעה 8:30. התארגנתי ליד החלון. שמתי לב שהמשאית מגיעה מכיוון החניה, נעצרה במשך כ- 10-15 שניות בערך בשעה 9:00 ואז המנוחה באה לחצות את מעבר החציה הוא המשיך לנסוע, הוא עלה עליה". (פרוט' עמ' 9 ד' 22-24).

לדבריו בשלב בו עמדה המשאית במקביל למדרכה עמדה המנוחה בתחילת מעבר החציה (דהיינו בתחילת דרך האבנים המשתלבות), וכשהיא ראתה שהמשאית עומדת היא החלה לחצות (פרוט' עמ' 12 ש' 3-4). הנאשם המתין 10-15 שניות והיא בדיוק חצתה את הדרך והוא המשיך בנסיעה (פרוט' עמ' 15 ש' 31-32).

החייל העיד כי המנוחה הייתה באמצע מעבר החציה כשהמשאית פגעה בה (פרוט' עמ' 10 ש' 27-28), לפני האמצע של החציה בכיוון חצייתה מימין לשמאל. לדבריו חצייתה של המנוחה הייתה איטית והיא הלכה עם הליכון (פרוט' עמ' 10 ש' 30-32), חלקה הקדמי של המשאית פגע במנוחה (פרוט' עמ' 13 ש' 3) וברגע הפגיעה המנוחה צעקה והוא צעק לו (פרוט' עמ' 11 ש' 2).

החייל סימן כי המשאית פגעה במנוחה במרכז חזית המשאית בחלקה התחתון (ת/10).

העובדים ג'יהאד ומוראד לא ראו את התאונה כיון שתאונה התרחשה כשהיו כבר בתוך החניון. הם נקראו למקום התאונה לאחר התרחשותה (פרוט' עמ' 43 - עמ' 53).

החייל ינון שלל את האפשרות שהייתה הסתרה מחלון דירתו למקום התאונה וטען כי ראה את כל ההתרחשות (פרוט' עמ' 16 ש' 20-31) וכך העיד: **"ראיתי בבירור, הוא התקדם ופגע בה ונכנסה מתחת למשאית"** (שם ש' 31)... **"היא עמדה, קצת לפני המעבר התקדם ועלה עליה, התנגש בה בנסיעה"** (פרוט' עמ' 17 ש' 1)... **"פוגע בה והיא נכנסה מתחת למשאית"** (שם ש' 13)... **"המשאית פגעה באישה והיא נפלה כתוצאה מזה נכנסה תחת למשאית וראיתי את זה"** (שם עמ' 19 ש' 21).

החייל שלל את האפשרות לפיה היה למנוחה אירוע מוחי והיא נפלה תחת המשאית: **"זה לא קרה, זה שקר"** (פרוט' עמ' 22 ש' 31) **"ממה שראיתי לא קרה הוא פשוט דרס, עלה עליה...נתן לה מכה והיא נפלה תחת המשאית"** (פרוט' עמ' 23 ש' 1-3).

לדבריו ההליכון התעקם (עמ' 17 ש' 23). לאחר שראה את תמונה מס' 6 בת/8 הסביר שלא אמר כי ההליכון נהרס



לחלוטין. עוד אמר: "אם אישה שנפגעת בתוך משאית אני אתעסק בהליכון שלה?" (שם ש' 32).

עדות של החייל הייתה אמינה ומהימנה. מדובר בעד ניטרלי שיש לו היכרותו שטחית בלבד עם המנוחה. אמנם בהודעתו של החייל במשטרה (נ/1) אמר כי הוא מכיר את המנוחה כיון שאביו הביא לה מצרכים מדי פעם ואילו בעדותו בבית המשפט אמר כי בשלב שמסר את ההודעה רק חשד כי מדובר באותה אישה ורק לאחר בירור עם אביו לאחר מסירת ההודעה ידע זאת בוודאות. אני סבורה כי הפער בין הגרסאות בעניין זה הוא סמנטי ובוודאי אינו יורד לשורש אמינות עדותו. ביתר הנושאים הודעותיו (נ/1, נ/2, ת/11) תואמות את עדותו בבית המשפט. עוד אציין כי אף הנאשם אמר שהחייל בקש להרגיע אותו במקום, משכך לא סביר כי החייל מבקש לטפול עליו אשמת שווא. על אף הסתירה שבין עדותו של החייל לבין עדותו של מר זריצקי באשר לסיוע שהושיט החייל בהוצאת המנוחה תחת המשאית (נ/1) הודעת החייל מיום התאונה ש' 6-7, פרוט' עמ' 88 ש' 21-29) אין הדבר יורד לשורשה של עדותו של החייל.

חיזוק לעדותו של ינון ניתן למצוא בעדות הפרמדיק שנשאל בקשר לאפשרות שהפציעות של המנוחה נגרמו מנפילה ולא מפגיעת המשאית: "**המצב הנוירולוגי שלה לא סביר שנגרם מחבלה מגובה עצמי. דהיינו, שאתה עומד ונופל. לא סביר. עוד פעם, אין לי דרך להחליט אבל לא סביר לפי הניסיון שלי.**" (פרוט' עמ' 83 ש' 20-21).

הבוחן שהתייחס לסימני הניגוב קבע כי הם בגובה היד של המנוחה אשר שמה את ידה על המשאית (פרוט' עמ' 32 ש' 26). קבלתי את עמדת הבוחן וקבעתי לפיה שגובה סימני ניגוב האבק הוא 1.33 מהקרקע (ת/13). משכך אין זה סביר להסיק כי המנוחה הייתה בתהליך של נפילה קודם לפגיעה בה. גם אם גובה הניגובים היה כמטר מהקרקע אין בכך כדי להצדיק את התיזה של ההגנה, כיון שמדובר בניגובי ידיים שנוצרו תוך כדי תאונה. לרוב המקום הראשון שנפגע בתאונה אינו הראש אלא חלק גוף הקרוב יותר למשאית, לרוב הגפיים, ולאחר מכן מתחילה הנפילה והנפגע מאבד גובה. גם העובדה שההליכון כמעט ולא נפגע אינה מייצרת ספק בכך שמדובר באירוע תאונתי. היות ולא נטען כי הנאשם עלה עם המשאית בגלגליו על המנוחה יתכן וההליכון נפל כתוצאה מהמכה ללא שעבר דה-פורמציה.

יתר על כן לא ברורה הטענה כי העובדה שההליכון לא נפגע מלמדת כי המנוחה נפלה קודם לכן. שכן גם במהלך נפילה צפוי היה כי הנפילה תהיה על גבי ההליכון או לצדו ואף לגישת ההגנה המשאית המשיכה בנסיעה כשהמנוחה תחתיה משך 3 מטרים, משכך ההליכון היה בסביבתה כך או אחרת והעובדה שלא נפגע קשות עשויה ללמד כי המשאית היזה אותו אך לא עלתה עליו. אין לעניין זה קשר אם המנוחה נפגעה כשהיא אוחזת את ההליכון או נפלה תוך הליכה עמו. העובדה שישנם סימני ניגוב מעידים כי המנוחה לא הייתה שכובה על הקרקע בעת שהמשאית פגעה בה דבר המלמד על אחיזה כלשהי בהליכון וזה כשלעצמו כבר לא מתיישב עם התיזה של ההגנה.

חשובה מכל אלה, היא עדותו הישירה של העד הניטרלי החייל ינון שראה את התאונה במו עיניו וזאת בניגוד לנאשם שלא ידע כיצד התרחשה התאונה כיון שראה את המנוחה לראשונה כשהייתה מתחת למשאית לאחר שהתאונה התרחשה.

ינון שלל מכל וכול אפשרות שהמנוחה נפלה לפני שנפגעה מהמשאית. על פי עדותו המשאית פגעה בה והביאה לנפילתה תחת המשאית. לדבריו עד לרגע הפגיעה המנוחה הלכה ולא הייתה בתהליך של נפילה.



איני מקבלת את הטענה שינון לא ראה טוב את התאונה ממקום עמידתו בחלון וכי היה על הבוחן לבדוק שהעץ אינו מסתיר את מקום התאונה. לעניין זה ניתן להסתפק בגרסת העד ינון גם לגבי יכולתו לראות ממקום עמידתו ללא צורך בבחינה של הבוחן. אין מדובר במחדל חקירתי. אציין כי את העץ ניתן לראות בצילומי הבוחן (צילומים 20-21 בדיסק ת/15).כפי שאמר ינון נראה העץ מפריע לשדה הראיה לכיוון הכביש הראשי אך לא לכיוון החניון בו אירעה התאונה (פרוט' עמ' 16 ש' 23).

הספק הסביר משמעו יצירת ספק באשר לגרסת המאשימה - אך אין המדובר בכל ספק רחוק וספקולטיבי, אלא ספק סביר המתיישב עם הראיות, כקביעת בית המשפט העליון בדנ"פ 3391/95 **בן ארי נ' מדינת ישראל**, פ"ד נא(2), 377, 448-449 (להלן: "**פס"ד בן ארי**):

"אשר לקיומו של ספק סביר, הרי שמקום בו מתעורר ספק לגבי גרסה מרשיעה, אשר הוא ספק ממשי ורציונלי המעוגן בעובדות המקרה, יש מקום לקבוע כי קיים "ספק סביר" בשאלת אשמתו של הנאשם. ברוח זו ציין הנשיא ברק בע"פ 1003/92 רסלאן נ' מדינת ישראל, כי יכול לקום ספק סביר מקום בו קיימת "אפשרות סבירה", אשר "הסתברותה 'סובסטאנטיבית ולא אפסית'" לקיומה של אפשרות חלופית לאפשרות המרשיעה או למערכת נסיבות אחרת מן המערכת המרשיעה (סעיף 10 לפסק הדין). מכך עולה, כי אין די באפשרות גרידא לכך שהנאשם הוא חף מפשע. נדרשת אפשרות מציאותית, אשר יש לה בסיס. אין די באפשרות תיאורטית, המעוגנת אך בספקולציות או השערות, אשר אינן נתמכות בראיות (או בהיעדרן)"

במקרה דנן הספק שבקשה ההגנה לטעת באשר לעצם האירוע התאונתי הינו רחוק וספקולטיבי. הדעת נותנת כי אדם הנמצא תחת משאית נפגע ממנה ולא נפל קודם לכן מסיבה אחרת תחת המשאית. זאת במנותק משאלת חובת זהירות.

אמנם ד"ר רגבי לא שלל את האפשרות של נפילה קודמת לתאונה (פרוט' עמ' 64 ש' 21), אך חוות דעתו הינה רפואית ולא מסתמכת על יתר הראיות הפורנזיות.

משכך אני קובעת כי המנוחה נפגעה מהמשאית הנוסעת וכתוצאה מכך נפלה תחתיה ולא נפלה קודם לפגיעת המשאית.

האם ההגנה הוכיחה כי ישנו ספק באשר ליכולתו של הנאשם לראות את המנוחה ללא יציאה מהרכב

אין חולק כי השטח המת של המשאית הינו רחב. למשאית היו מספר מראות שהנאשם הוסיף עליהן מראות נוספות כדי להגדיל את שדה הראיה ולהקטין את השטח המת (פרוט' עמ' 98 ש' 7-1). סה"כ לרכב 6 מראות, כדבריו:

"הגובה של הרכב זה 3 מטר, הרוחב 2.40 חוץ מהמראות, והאורך שלה 8.5, יש לי את הקבינה יש בה מראה מצד ימין וגם מצד שמאל עוד מראה, בכל אחד זה כאילו זוגי, אחד מראה רגילה ואחד יותר קטנה מתחת, היא



מקטינה את האזור שהיא רואה היא מכסה אותה, גם יש לי עוד מראה בדלת מצד ימין היא מראה לי את הגלגל, מחצית של הקבינה ועוד אחורה, אבל השטח הוא מקוצץ המראה של הדלת מכסה רוחב של מרחק מסוים, יש עוד מראה היא קשורה בקבינה אבל היא מבחוח, אפשר לראות את חזית הרכב, בה אנו משתמשים כשאנו מתחילים לנסוע בפקקים". (פרוט' עמ' 94 ש' 20-25).

הנאשם הודה כי בהמשך נסיעתו בפניה ימינה קודם לתאונה לא הקדיש תשומת לב מיוחדת למראה הקדמית (שם ש' 16).

לשיטתו המראות מימין מתגברות על השטח המת מצד ימין בעת שהוא עומד, והשטח המת מימין נוצר תוך כדי תנועה (פרוט' עמ' 98 ש' 7).

באשר לשטח המת אמר הנאשם כי כדי להתמודד עמו הוא לעיתים מכבה את הרכב ולא מזיז אותו ובודק, או ששולח מישהו לבדוק, מזיז את עצמו גם קדימה וגם לאחור (פרוט' עמ' 97 ש' 17-23). עוד הסביר כי השטח המת נע ביחד עם המשאית (פרוט' 97 ש' 18).

בחקירתו במשטרה אמר הנאשם כי חשש שהיה רגע שבו יכול היה להתבונן במראה בחזית או במראות מצד ימין ולראות את המנוחה אך לא עשה כן, בשל צפירות שהסיוח את דעתו (ת/24 ש' 93-94).

הבוחן העיד כי בזמן עמידת המשאית הייתה המנוחה בתוך השטח המת של המשאית מימין, והנאשם לא יכול היה להבחין בה. אך משהחל בנסיעה והמנוחה הייתה בחזית הרכב תוך כדי פניה יכול היה הנאשם להבחין בה דרך המראה העליונה. (פרוט' עמ' 31 ש' 13-15). לדבריו הנאשם יכול היה להבחין במנוחה בשלב בו פנתה המשאית ימינה שבו חזית המשאית כבר פנתה ימינה כיון שהמראה העליונה מכסה שטח של 3.6 מטר בחזית הרכב וכיוון שהמנוחה הלכה לפני הרכב בשלב שלאחר הפניה, ורוחב המדרכה הינו 3 מטרים (פרוט' עמ' 28 ש' 28 - עמ' 29 ש' 4). לדבריו הנאשם לא חייב היה לעצור את המשאית כדי להבחין במנוחה, וגם במהירות נמוכה יכול היה להתבונן במראה בחזית מבלי לעצור (פרוט' עמ' 29 ש' 6-8). אמנם בדוח הבוחן (ת/12) לא צוין כי המראה הקדמית יכולה לכסות את השטח המת מלפנים. אלא נרשם: "שדה הראיה של נהג 1 לכיוון הולכת הרגל הינו חסום עקב מבנה המשאית, יש שטח מת לנהג 1 לצד ימין עקב מבנה המשאית כפי שנראה בתרשים שדה הראיה ובדפי הצילום". עם זאת לפי התרשים והסקיצות של השטח המת (ת/16 ות/17), יש שטח מת רק מצד ימין ובתרשים (ת/18) המתאר את כיסוי שדה הראיה של המראה שבחזית אין שטח מת מלפנים ולצדי חזית הרכב.

למעשה הבוחן הסכים כי לא ניתן להוכיח שהנאשם יכול היה לראות את המנוחה מימינו .

עם זאת כאשר פנתה המשאית ימינה לכיוון החנון, הייתה המנוחה בחזית הרכב והנאשם יכול היה להבחין בה במראה הקדמית ולהימנע מהפגיעה בה גם ללא יציאה מהרכב.

הבוחן אמר בעדותו כי נהג מקצועי הנוסע במהירות נמוכה יכול לעשות זאת ללא קושי וללא עצירת הרכב (פרוט' עמ' 29 ש' 6-8).



המומחית מטעם הנאשם הסכימה כי השטח המת הינו בצד הימני של המשאית אך לשיטתה, כיוון שהמשאית והמנוחה היו במהירות דומה לפני התאונה, המנוחה נשארה כל הזמן בשטח המת של המשאית (נ/13).

המומחית לא הביאה בחשבון את ההטיה של המשאית בפניה ימינה שגרמה לכך שחזית המשאית הייתה בהטיה כלפי המנוחה. כיוון שהמראה קדמית מאפשרת לראות את חזית המשאית למרחק של למעלה מ- 3 מטרים (רוחב הדרך שחצתה המנוחה), הרי שהנאשם יכול היה להבחין במנוחה לו היה מסתכל במראה הקדמית.

יתכן שמסקנת המומחית נעוצה בטענתה בחוות הדעת לפיה המפגש הראשוני בין המשאית למנוחה היה בפניה ימנית של המשאית. אולם כפי שקבעתי על פי סימני הניגוב על גבי המשאית ועדותו של החייל יונן המפגש התאונתי הראשוני היה במרכז החזית של המשאית.

לפיכך אני קובעת שהמנוחה הייתה בשלב מסוים לאחר שהחל הנאשם לפנות ימינה בטווח ראייתו של בעודו יושב במשאית, ולו היה הנאשם מתבונן במראה הקדמית יכול היה להבחין בה.

ההיבט המשפטי

סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 קובע:

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

מקובל להתייחס ליסודות עבירת גרימת מוות ברשלנות בדומה ליסודות של עוולת הרשלנות במישור האזרחי לפי סעיפים 35 ו- 36 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש]. (ראה ע"פ 119/93 ג'ייסון לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח(4)1, 11-12 (להלן: "פס"ד לורנס").

סעיף 35 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש] קובע:

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

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

1. אחריות מושגית.



2. אחריות קונקרטיית.
3. רשלנות של הנאשם.
4. התרחשות נזק.
5. קשר סיבתי בין התרשלנות הנאשם לבין קרות הנזק.

אחריות מושגית

כללי

אחריות מושגית הינה אחריות כללית של אנשים מהקטגוריה אליה משתייך האדם המזיק לשלומם של אנשים הנכללים בקטגוריה של האדם הניזוק (ראה: ע"א 145/80 - **שלמה ועקנין נ' המועצה המקומית, בית שמש**, פ"ד לז(1), 113, 116-117).

אין מחלוקת באשר לאחריותו של נהג לכלל משתמשי הדרך.

האחריות הקונקרטית

האחריות הקונקרטית נבחנת לאור הנסיבות הספציפיות של המקרה המונח בפני בית המשפט. אחריות זו מורכבת משני נדבכים מצטברים. האחד "הצפיות הטכנית", לאמור האם הנזק כפי שהתרחש הינו במתחם הצפיות הסביר.

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

המחלוקת שבפני היא האם הייתה לנאשם אחריות כלפי הולכי רגל שחצו את הדרך שבה נפגעה המנוחה. המאשימה טענה כי אחריות הנאשם נובעת מכך שהתאונה התרחשה במדרכה מונמכת ועל כן זכות הקדימה במקום היא של הולכי הרגל. המאשימה סבורה כי מדובר במדרכה היות ובניגוד לכביש היא מרוצפת באבנים משולבות ומיקומה הוא בין שני בנייני מגורים ומובילה לחניה.

לטענת הנאשם התאונה התרחשה בכביש שאין בו מעבר חציה ולכן זכות הקדימה היא של המשאית ולא חלה על הנאשם חובת אחריות כלפי הולכי רגל.

לטענתו מדובר בכביש, בין היתר, כיון שאבני השפה משני צדי הכביש צבועות אדום לבן.



הצפיות הטכנית

הצפיות הטכנית אינה נמדדת לפי יכולת הצפייה של האדם הממוצע אלא לפי צפיותו של האדם הסביר יציר כפיו של בית המשפט והיא נועדה לקבוע סטנדרטים מחמירים של התנהגות כדי לשמר ערך עליון של קדושת החיים (פס"ד לורנס עמ' 12).

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

במקרה שבפני בקשה המאשימה לקבוע כי היה על הנאשם לצפות למעבר הולכי רגל על המדרכה שלימינו בשטח המת וכי בעת שפנה ימינה היה עליו לבדוק כי אין במקום הולכי רגל.

לטענת הנאשם היות ואין מדובר במעבר חציה אלא בכביש לא היה עליו לצפות להולכי רגל וחובת הזהירות מוטלת עליהם.

אין ספק שבאופן טכני יכול היה הנאשם לצפות את הסכנה, הוא אף אמר זאת הודעה במשטרה: **"ואני יודע שיש במקום מדרכה שעוברים הולכי רגל ותחנת אוטובוס, לכן הייתי צריך להיזהר ולהסתכל לכל הכיוונים שלא יהיו אנשים, אני הסתכלתי..."** (ת/24 ש' 48-49). בהמשך אמר הנאשם **"בזמן שהמתנתי הרבה הולכי רגל עברו אך את האישה הזו אני לא ראיתי"** (ת/24 ש' 76).

אין צורך לצפות בדיוק את ההתרחשות, שבה עלולה להיגרם התאונה, הנאשם היה מודע לכך שיש שטח מת מימין למשאית וכי עליו להיזהר. בתשובה לשאלה מה הוא עושה כדי להתמודד עם השטח המת השיב:

"בד"כ מחייב אותי לכבות את הרכב. אני מכבה את הרכב ולא מזיז אותו. אני עושה את כל אמצעי הזהירות, מה שאני יכול לעשות זה בצד ימין ובחזית אני שם מראות. השטח המת זז עם התנועה של הרכב. או שאני מכבה את הרכב, או שאנחנו שולחים מישהו שיבדוק, אנחנו שולחים נהג אחראי על המקום הזה למישהו שיש לו ניסיון במצב הזה שיבדוק...אנחנו נוסעים בזהירות, נגביר את הזהירות. אנחנו נסתכל במראות יותר בכל הכיוונים, יותר מבטים למראות, אני מזיז את עצמי, אני מסתכל גם אחורה" (פרוט' עמ' 97 ש' 17-23).

כפי שאפרט להלן אין כל משמעות לעניין הצפיות הטכנית אם מדובר בכביש או במדרכה מונמכת. אין חולק כי מדובר בקטע דרך שמוביל לחניה בו עוברים הולכי הרגל כדי לעבור בין המדרכות המוגבהות.

הצפיות הנורמטיבית - האם התאונה התרחשה במדרכה או בכביש ועל מי מוטלת חובת הזהירות

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

המבחן לכך הינו סבירות הסיכון שגרם לו המזיק. רק בגין סיכון בלתי סביר תוטל אחריות בגין הנזק. כדי לאמוד את סבירותו של הסיכון נקבעו בפסיקה קריטריונים לבחינתו והם מידת הסכנה, הקושי למנוע אותה, עלות המניעה



והאינטרס הציבורי שבמניעת הסיכון על-אף מסוכנותו.

בע"א 3124/90 מאיר סבג נ' דוד אמסלם, פ"ד מט(1) 102, 108, נקבע:

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

באשר לסיכונים שהם במתחם הצפיות הסביר של נהג, קבעה כב' השופטת נתניהו בע"פ 84/85 ליכשטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141, 153 (להלן: "פס"ד ליכשטנשטיין"):

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

במקרה שבפני אבחן האם יכול היה הנאשם לצפות המצאות הולכי רגל מימין למשאית ובחזית המשאית כאשר החל בנסיעה ופנה ימינה לכיוון החניה.

"דרך" מוגדרת בסעיף 1 לפקודת התעבורה :

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

קטע הדרך עליו התרחשה התאונה מוביל למגרש חניה. קטע הדרך להבדיל מהכביש עליו עמדה המשאית לפני שהתחילה לנסוע ולמדרכה הנמצאת משני צדיו מרוצף באבנים משולבות, רוחבו כרוחב המדרכה והוא נמוך מהמדרכה. קטע הדרך נמצא בין מדרכות וכדי להיכנס אליו עם רכב יש לפנות ימינה או שמאלה תלוי בכיוון נסיעת הרכב. המשך הדרך לתוך החניון סלול ללא אבנים משולבות ובקצהו מותקן שער חשמלי (צילומים 1- עד 4 , 6 עד 10 בת/8 ו-26/).

מדובר למעשה במעבר בין מדרכות שנועד הן למעבר הולכי רגל והן לכניסת כלי רכב לתוך החניון.

מדובר בקטע דרך שאינו מסומן בתמרור ואין עליו מעבר חציה, המובדל באמצעות ריצוף הן מהכביש המוביל אליו והן



מהמדרכה, שבו קיימת זכות מעבר הן לכלי רכב והן להולכי רגל.

לכן נהג רכב צריך לצפות תנועת הולכי רגל במקום והולך הרגל צריך לצפות תנועת כלי רכב.

קיים קושי לקבוע אם מדובר בכביש או במדרכה. יהיה עובר דרך שיחשוב כי מדובר בהמשך הכביש ויהיה עובר דרך שיחשוב כי מדובר בהמשך המדרכה. הדבר עולה גם מעדויות העדים שהעידו בפני.

עד הראייה מר זריצקי העיד: **"מדובר במדרכה וכניסה לחניון שמשמש גם כמדרכה וגם ככניסה לחנייה זה גם כביש שנכנסים בו כלי רכב"** (פרוט' עמ' 89 ש' 9-10).

הודעתו של נהג המחפרון ג'יהאד (ת/47 ש' 12-13, ת/21 ש' 21-22) ועדות מנהל העבודה מוראד (פרוט' עמ' 49 ש' 14-16) ואף דבריו בהמשך עדותו: **"זה נראה כאילו שזה כביש, אבל כשאני נכנס בפנים, זה כאילו שאני נכנס לבית, בגלל שאני מכיר את המקום, 4 חודשים עבדתי שם, אני יודע שהכניסה, צריך להסתכל ימינה ושמאלה. לא רואים שזה מעבר לאנשים"**. (פרוט' עמ' 49 ש' 25-27).

מדובר בקטע דרך בו קיים שימוש דואלי המחייב הן את הולכי הרגל והן את הנהגים לנקוט בזהירות כשהם עוברים בו.

לגבי חובת הזהירות המתבקשת בשל מאפייני קטע הדרך הנמצא בכניסה למקום מגורים העיד הנאשם: **"מקום העבודה הוא מקום מגורים, צריך לשים לב יותר, בד"כ מי שהולך ברגל לפי הניסיון שלי, כולם מנסים ללכת קרוב למשאיות גדולות..."** (פרוט' עמ' 95 ש' 23-25).

בעדותו אמר כי בזמן שהמתין למחפרון חצו את הדרך הולכי רגל (פרוט' עמ' 99 ש' 1-2, ת/24 ש' 76).

הנאשם אף היה מודע לכך כי סמוך לקטע הדרך קיימת תחנת אוטובוס המחייבת את הולכי הרגל לעבור בו (פרוט' עמ' 99 ש' 13-15).

גם אם סבור הנהג כי מדובר בכביש אין מדובר בכביש רגיל אלא בכניסה לחצרים (ראה ת"ד (אשד') 3186/03 מדינת ישראל נ' אלפרוביץ, מיום 2.5.05).

לא בכדי נבדל קטע הדרך מהכביש המוביל אליו באמצעות אבנים משתלבות ורוחבו כרוחב המדרכה ולא בכדי ציינו עדים שונים כי מדובר בדרך שבה חוצים הולכי רגל ולעיתים אף התבלבלו וסברו כי יש במקום מעבר חציה.

בעדותו אמר הנאשם כי בדרך עצמה לא עברו אנשים אך סבורה אני כי מדובר בעדות כבושה שסותרת את הודעתו. ובעניין זה אפרט עוד בפרק הרשלנות. מכל מקום אני סבורה כי אם לא היה הנאשם מודע לכך שיש במקום הולכי רגל ועליו להקדיש תשומת לב מיוחדת לנעשה בדרך, יש בכך רשלנות וזאת נוכח תנאי הדרך במקום העולים מלוח התצלומים והעדויות.



אני סבורה כי קיים קושי ואף אין צורך להכריע בשאלה אם מדובר במדרכה מונמכת או כביש ולמי נתונה זכות הקדימה. על מנת להכריע בשאלת האחריות והרשלנות ניתן להסתפק בקביעת מאפייניו של קטע הדרך ותנאי הדרך במועד התאונה.

אני קובעת כי קטע הדרך עליו התרחשה התאונה נמצא בין מדרכות ומהוה דרך צדדית המובילה לתוך חניון של בנייני דירות בו יש זכות מעבר לרכב ולהולכי רגל. אני סבורה כי יש לצפות כי בקטע הדרך יחלפו הולכי רגל.

לפני שהחלה בנסיעה עמדה המשאית לצד המדרכה בעצירה מלאה. עד לתחילת הנסיעה היה קטע הדרך פנוי ולא הייתה מניעה להולכי רגל לעבור בו ואין זה בלתי סביר מצד הולך הרגל לחשוב כי ניתן לעבור בו בבטחה.

גם אם הייתה למשאית זכות הקדימה עד שהיא לא החלה בנסיעה וכל עוד היא עמדה במקביל למדרכה היו יכולים הולכי הרגל לסבור כי הדרך פנויה וניתן לחצות אותה - זו מסקנה סבירה בהחלט. גם אם יש זכות קדימה לרכב, בוודאי זו אינה טומנת בחובה את הזכות לפגוע בהולכי רגל שכבר החלו בחציית הכביש.

אציין כי אמירתו של החייל כי הוא לא היה חוצה במצב דברים זה את הדרך מחשש לנסיעת המשאית (פרוט' עמ' 23 ש' 4-5) מהווה פרשנות הדברים בדיעבד ויש להתייחס אליה בערבון מוגבל. החייל עצמו ציין כי המנוחה החלה בחציה בשעה שהמשאית עמדה במקביל למדרכה (פרוט' עמ' 15 ש' 31-32). גם בהודעתו שנגבתה ביום האירוע אמר: **"בזמן שהמשאית עצרה ראיתי הולכת רגל מבוגרת שהלכה עם הליכון, חוצה את הכניסה לחניה מימין לשמאל ביחס לכיוון נסיעת המשאית וראיתי שהמשאית מתחילה לנסוע ופוגעת בהולכת רגל"** (נ' ש' 3-4).

דהיינו המנוחה שהינה מבוגרת והגיע לקטע הדרך מכיוון המשאית ראתה אותה בעצירה מוחלטת למשך פרק זמן מסוים.

ומכל מקום לא בשלב קביעת רשלנות תורמת עסקינן אלא בשלב קביעת הצפיות הנורמטיבית - וזו בוודאי קיימת גם מקום שיש לצפות רשלנות של האחר (ראו לדוגמה בע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סלים יוסף סעיד**, לח(2) 533, 536-537; ע"פ (ב"ש) 3542-12-16 **מדינת ישראל נ' ארז**, מיום 12.7.17; ת"א (ראשל"צ) 50928-02-16 **אגד הסעים בע"מ נ' כלל חברה לביטוח בע"מ**, מיום 9.7.17).

העובדה שהמשאית שמימין לה יש שטח מת הייתה בתחילת נסיעה לאחר שהייתה בעצירה מוחלטת והעובדה שבזמן העצירה ראה הנאשם במו עיניו הולכי רגל חולפים ובאים, מחייבת אותו לנהוג במשנה זהירות. זהירות זו מתחדדת כאשר הוא פונה עם חזית המשאית לתוך הדרך, וכשמראה חזיתית עומדת לרשותו ומאפשרת לו להבחין בהולכי הרגל החוצים מלפנים.

משכך למשאית חובת זהירות מוגברת בכל תחילת נסיעה.

בד"נ 22/83 **מדינת ישראל נ' חדירה**, פ"ד לח(2), 285 (להלן: **"פס"ד חדירה"**), נקבע כי מידת הזהירות בה יש לנקוט נגזרת מאופיו של המקום - אם הולכי רגל מצויים בו, הזמן - שעת היום או הלילה ומאפייני הרכב והשטחים



המתים שסביבו. אמנם פסק הדין דן בחובת נהג הנוסע לאחר אך ניתן לגזור גזירה שווה לכל נהג הנוסע כשסביבו "שטחים מתים". בעמוד 298 לפסק הדין נעשית השוואה בין נהג הנוסע לאחר שאינו רואה את אחוריו לבין נהג שנוסע קדימה בעיניים עצומות. בעניין זה אין הבדל אם מדובר בחזית הרכב או באחורי הרכב אלא בכך ששדה הראיה מוגבל.

וכך נכתב בפסק הדין:

"מבחינת המקום יש חשיבות לכך, אם מדובר באירוע בתוך אזור מאוכלס או במקום שבו תנועת עוברים ושבים היא מועטת. אף אם אין המדובר בתנועה בכביש אלא על תנועה אחורה במגרש, יש חשיבות לכך, אם המגרש משמש כרגיל למעבר הולכי רגל (ע"פ 12/51 [9], בעמ' 962). הוא הדין, בשינויים הנובעים מן העניין, אם המדובר במקום מאוכלס, בו משחקים ילדים (ע"פ 296/55 [10]; ע"פ 89/57 [11]), ובוודאי במקום, המתואר כמרכזיים של שכונה (ע"א 187/57 [12]) או בחצר של מפעל, שבה מסתובבים עובדים (ע"א 49/77 [13]). מאידך גיסא, הייתה המסקנה שונה, כאשר היה מדובר על אזור כפרי, שבחצרים פרטיים, מקום בו לא נכחו ילדים וגם לא היה מקום לחשוש שיימצא שם אותה שעה אדם אחר (ראה לעניין זה את פסק הדין של בית המשפט לערעורים של מדינת לואיזיאנה *messick v. State farm mutual automobile insurance company* [25](1975)). לעובדת הימצאותם הצפויה של אנשים במקום יש השלכה על אמצעי הזהירות שיש לנקוט. נושא אשר אליו עוד נשוב: אם צפוי מעבר של הולכי רגל, הרי כתוצאה נגזרת מכך יש, למשל, משמעות מיוחדת לזמן שחלף מעת שנבדקה סביבת הרכב ועד שהחלה תנועתו האמורה. ככל שמשך הזמן רב יותר, גם גדל הסיכון, שמישהו יופיע בתחום - שאמנם נבדק לפני כן אך אשר אינו ממשיך להיות בשדה הראייה הנוכחי של הנהג - וייקלע לתחום המסוכן"

ברע"פ 376/09 **שרקאוי נ' מדינת ישראל**, מיום 10.3.09, עצר נהג רכב מסחרי את רכבו לפרק זמן של מספר דקות כדי לשוחח עם אדם אחר. כשהחל בנסיעה פגע בהולכת רגל שהייתה בסביבת הרכב. בפסק הדין נקבע כי היות ומדובר בחידוש נסיעה במקום בו ישנם הולכי רגל רבים ביניהם ילדים, על הנאשם לצאת ולבדוק את סביבת הרכב על אף שאינו משאית או אוטובוס.

במקרה שבפני מדובר במשאית שיש לה שטחים מתים ניכרים, שעצרה ברחובה של עיר והחלה נסיעה לתוך דרך צדדית בה קיימת סבירות שיעברו הולכי רגל רבים.

מן הראוי כי בכל תחילת נסיעה ובמיוחד לאחר עצירת המשאית לפרק זמן מסוים, כשלא ניתן לראות את חזית הרכב ללא מראה, יסתכל נהג הרכב במראה כדי לוודא שחזית הרכב פנויה לנסיעה.

הנאשם בעצמו אמר בעדותו כי המראה הקדמית מיועדת לנסיעה בפקקים כדי שידע מה עומד לפני המשאית בכל פעם שהוא מתחיל בנסיעה.

חובה זו מוטלת על הנהג גם כאשר הוא מתחיל בנסיעה ברמזור בפרט לפני מעבר חציה, וגם שהרמזור בכיוון נסיעתו דולק ירוק. שאלת זכות הקדימה אינה רלוונטית כאשר מדובר במאמץ למנוע סיכון שכן שומה על הנהג לצפות גם את



רשלנותו של האחר. בדיקת המראה הקדמית כדי לוודא שהדרך פנויה הינה פעולה פשוטה שיכולה למנוע אסון. מדיניות ראויה תשית את חובת הזהירות על מי שיכול למנוע הסיכון באמצעים סבירים. להתרשלותו של אדם אחר שלא ניתקה את הקשר הסיבתי יכול שתהיה משמעות בגובה העונש. (והשוו עפ"ת (מרכז). 60796-01-16 **פריבין נ' מדינת ישראל**, מיום 2.6.16 ורע"פ 5193/16 מיום 29.6.16 באותו עניין).

הדברים מתחדדים ביתר שאת במקום בו צפויים לעבור הולכי רגל, ואין הדבר נכון רק במעבר חציה שהינו "מבצרם של הולכי הרגל".

ברחובה של עיר, בשעות הבוקר, במקום בו עוברים הולכי רגל כדבר שבשגרה חייב הנהג בחובת זהירות וכאשר הוא אינו רואה את המשך דרכו ואת צדי הרכב עליו לנקוט בכל האמצעים על מנת לוודא כי דרכו פנויה.

במקרה שבפני לא קבעתי כי מדובר במעבר חציה, אך ברי כי קטע הדרך הצדדית הפונה לחניון הנמצא בין בתים משמשת הולכי רגל כדבר שבשגרה וסביר להניח כי הם יעברו בה.

כך נקבע בע"פ (ת"א) 72321/01 **מחאמיד נ' מדינת ישראל**, מיום 26.6.01 באשר לחובת הזהירות של נהג הנוהג ברכב שיש בו "שטחים מתים", ולטענת הנאשם שלא ניתן היה להבחין בהולכת רגל בשל שטחים מתים במשאית:

"לשיטתנו, אם יש משהו מקומם בתיק זה, הרי אלה טיעוניו של הסניגור המלומד. אם תתקבל עמדת הסניגור, הרי הכל אשמים פרט למערער שנהג ברכב כבד בעל מגבלות משמעותיות בשדה הראיה; אשמה הממשלה שלא אסרה את היבוא של משאיות מסוג זה; אשם המחוקק או מחוקק המשנה שלא התקין חקיקה המחייבת התקנת טלוויזיה במעגל סגור או אמצעים טכנולוגיים אחרים (ראה עמ' 2 לפרוטוקול הדיון בפנינו); אשמה הולכת הרגל שהעזה לחצות במעבר החציה או סמוך מאוד אליו; אשמה המשטרה שהמליצה ככל הנראה על הגשת כתב אישום, חרף העובדה שראש מדור תאונות דרכים באגף התנועה שלה, סגן ניצב מאיר אור, כתב לפרקליטות והיה מודע לכך, שבשלב הסופי לפני הפגיעה, לא יכל הנהג להבחין בנפגעת; אשמה הפרקליטות שהגישה את כתב האישום; ואשם גם בית המשפט שהרשיע את המערער. כאמור, הכל אשמים פרט לנהג, אשר בהיותו מודע למגבלות המשמעותיות, המובנות, בשדה הראיה של המשאית, ונוהג בה באופן שאיננו מבטיח את שלומם של המשתמשים האחרים בדרך.

כאמור, איננו מוכנים לקבל נקודת מוצא זו. לא יתכן כי נהיגה ברכב כלשהו תהפוך למעין "רולטה רוסית" עבור המשתמשים האחרים בדרך וכי יהיה אלמנט של הימור בתוצאותיה של נהיגה ברכב זה. לשיטתנו, אם הנהיגה ברכב מסוכנת בשל מבנהו והנוהג בו איננו יכול לוודא ששדה הראיה שלו מספיק כדי למנוע תאונות, הרי המסקנה המתחייבת היא שאסור לו להיכנס לרכב ולנהוג בו. יתכן שגם הרשויות המתאימות צריכות היו לומר את דברן. אין בכך כדי לפטור את המערער מאחריות".

הנאשם אמר בעצמו כי במצבים כדוגמת אלה הוא עושה שימוש נרחב במראות מימין ובמראת החזית "אני **מסתכל ומתקדם והמראות שאני משתמש בהם הכי הרבה זה המראה של החזית והמראה שבצד ימין שמראה לי את הנקודה המתה, אני מסתמך עליהם בעיקר במהירויות נמוכות**" (ת/24 ש' 97-100)



כאשר מבקש נהג להפנות משאית לימין זאת לאחר שקודם לכן עצר לצד המדרכה וכאשר מימינו שטח מת, מן הראוי שיוודא כי אינו מסכן אף עובר דרך המצוי בשטח המת וזאת באמצעות יציאה מהרכב או בסיוע אדם אחר שיכוון אותו, גם אם לאותו הולך רגל לא שמורה זכות הקדימה. ידוע במקומותינו כי הולכי רגל עוברים לא רק במעברי חציה וכשמדובר בכלי רכב גדול המתחיל בנסיעה והשטח מימין לו הינו "מת" עליו לוודא כי אינו מסכן אף אדם.

הבוחן הבהיר בעדותו כי לו היה הנאשם בנסיעה רצופה ולא בתחילת נסיעה לא היה עליו לנקוט באמצעים מיוחדים שכן תוך כדי נסיעה הוא רואה את הדרך אליו הוא פונה עוד ממרחק המאפשר לו להבחין בביטחון בעוברי הדרך השוהים בסביבת הפניה (פרוט' עמ' 38 ש' 24).

אציין כי לא קבעתי את משך הזמן בו עמד הנאשם במקביל למדרכה, כיוון שאין לדבר חשיבות לעניין קביעת האחריות אך מובן שככל שפרק זמן העצירה ארוך יותר כך הסיכוי כי תמונת המצב בסביבת הרכב תשתנה גדלה (וראו פסק דין חדירה בעיקר עמ' 295).

כאשר אין ספק שהנאשם עצר את המשאית לפני תחילת הנסיעה חלה עליו חובה לבדוק אם חל שינוי בסביבת הרכב דהיינו האם מגיעים הולכי רגל.

אני קובעת כי היה על הנאשם לצפות הימצאותם של הולכי רגל בדרך מימין למשאית ובחזית.

בנסיבות אלה יש לבחון האם בהתנהגותו יצר הנאשם סיכון והאם יכול היה הנאשם להימנע בנסיבות הללו מיצירת הסיכון או שהוא כורח הנסיבות.

הרשלנות

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

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



לנאשם מיוחסת רשלנות הנובעת מאופן נהיגתו מרגע שהחל בנסיעה לתוך הפניה ימינה. הרשלנות נובעת מכך שהנאשם לא התבונן במראה הקדמית החולשת על קידמת המשאית שהייתה מאפשרת לו לראות את המנוחה ובכך למנוע את התאונה.

הנאשם הודה בהודעתו מיום 10.8.15 מיום התאונה, כי ברגע של הסח דעת כתוצאה מצפירות לא נתן דעתו מספיק למראות מימין ולא התבונן כלל במראה שבחזית ולו היה עושה כן היה רואה את המנוחה והתאונה הייתה נמנעת.

וכדבריו בהודעתו: **"אני שמתי לב למראה של צד שמאל שלי כי היו רכבים שצפרו לי ורכבים שרצו לפנות אך זה היה אחרי שסובבתי את ההגה ועליתי על המדרכה, זה לא היה לפני, אני משער שברגע הזה הייתה הבעיה כי הסתכלתי לצד שמאל ואם לא הייתי מסתכל על המראה שבחזית הרכב ומצד ימין שעל הדלת."** (ת/24 ש' 92-95).

בהודעתו השנייה מיום 21.9.15, כחודש וחצי לאחר התאונה ציין בהודעתו: **"בקשר לעדות שלי אין לי מה להוסיף או לשנות"** (ת/25 ש' 6-7).

כשנשאל על-ידי החוקר, מדוע לא הסתכל במראות מימין השיב: **"במהלך הפניה הסתכלתי כל הזמן במראות שבצד ימין אבל את השניות היחידות שהורדתי את העיניים שלי מהמראות הימניות הם כששמעתי את הצפירות מצד שמאל ורציתי לבדוק מה קורה שם כי זה לא היה צפירה רגילה וזה לא צפירה אחת זה כמה צפירות ביחד, לכן אני הסתכלתי רגע ווידאתי שאני לא קשור לצפירות..."** (ת/25 ש' 14-16).

עוד אמר כי כיוון שהמתין למחפרון הוא נתן חשיבות גדולה יותר למראות משמאל למקום ממנו אמור היה להגיע המחפרון: **"בזמן שהמתנתי למחפרון הייתי מסתכל מדי פעם למדרכה הימנית. אך יותר נתתי חשיבות לצד שמאל כי חिकיתי למחפרון ורציתי לדעת למה איחר כי עמדתי במקום אסור, אני לא ראיתי את האישה בזמן ההמתנה."** (ת/25 ש' 122-124).

אציין כי גרסתו הנאשם בעדותו בפני הייתה שונה וניכר שהנאשם בקש להרחיק אשמה וטען כי שם ליבו הרבה יותר למתרחש מימין:

"פתחתי את החלון צד, החלון שמאלי, הגיע באגר צפר והצעיר השני אמר לי בא אחריי, עשה לי תנועה, שמתי הילוך והתחלתי לנסוע. אני לא רוצה לחזור על זה. אני הסתכלתי במראות ימין שמאל, ימין עוד פעם יותר, וגם הסיכון מימין יותר וגם הסתכלתי לרחוב שנכנס הבאגר בו והתחלתי לנסוע" (פרוט' עמ' 97 ש' 25-29).

ובהמשך: **"כל הלב שלי שמתי על הולכי הרגל אם יש אנשים אם יש מכונית שיוצאת במהירות מבפנים או הולכי רגל מסביב"** (פרוט' עמ' 101 ש' 2-3).

בעדותו הראשית טען כי לא הסתכל במראה הקדמית וכדבריו: **"הרכב התחיל לנסוע אחרי שהטרקטור צפר, והממונה אמר לי ביד תתקדם, הרמתי בלם ושמתי הילוך והסתכלתי גם בכל המראות התחיל הרכב לנסוע היה עץ על יד הכביש שאני צריך להיכנס בו והיה מכסה את אור השמש, השמש הייתה הולכת וחוזרת, השמש הייתה דרך העץ הייתה נותנת כמו פלאש, אני לא נתתי חשיבות מרבית למראה הקדמית, הייתי מסתכל בעיניים**



בכיוון הנסיעה.. (הדגשה שלי שרית ז.א. פרוט' עמ' 95 ש' 13-16)

לאחר מכן טען שלא הצליח לראות היטב במראת חזית בשל סנוור השמש, ושאף התאמץ לראות ולשם כך קם מהכיסא (פרוט' 101 ש' 13-18). טענה זו של הנאשם נטענה על ידו לראשונה בעדות בפניי, לא נטענה באף אחת מחקירותיו במשטרה ואף סותרת את גרסתו בחקירה הראשית.

מדובר בגרסה כבושה שאין לקבלה. סבורה אני כי גרסתו הראשונית של הנאשם במשטרה ואף בגרסתו השנייה שניתנה חודש וחצי לאחר התאונה נמסרו בכנות ומעידות על רצונו אז להפיק לקחים מהאירוע. כפי שאמר **"אני מקווה שנדע בדיוק מה קרה ונלמד זאת לאחרים כדי שזה לא יקרה להם, ובקשר לאישה שנפגעה זכרונה לברכה"**. (ת/25 ש' 19-20).

מעבר לצורך ציין כי שגם אם המראה הקדמית סנוורה מאור השמש אין בכך כדי לפתור אותו מאחריות לבדוק בתחילת נסיעה בדרך אחרת כדוגמת קימה מהכיסא אם הדרך לפניו פנויה (והשוו ע"פ (ב"ש) 35342-12-16 **מדינת ישראל נ' ארז**, מיום 12.7.17).

תיעוד שלא בשפת החקירה

אחת מטענות הנאשם הייתה כי השוני בין גרסאותיו של הנאשם במשטרה לבין גרסתו בעדותו נובעת מכך שהודעות לא נרשמו בערבית שהיא השפה בה נגבו.

אכן בסעיף 8 לחוק סדר הדין הפלילי (חקירת חשודים), התשס"ב - 2002, נקבע:

"לענין שפת התיעוד של חקירת חשוד בתחנה יחולו הוראות אלה:

- (1) תועדה חקירת חשוד בכתב בלבד, יהיה התיעוד בשפה שבה התנהלה החקירה;**
- (2) לא ניתן לתעד בכתב חקירתו של חשוד בשפה שבה היא מתנהלת, תועד החקירה בתיעוד חזותי או בתיעוד קולי; ואולם אם התנהלה החקירה בשפת סימנים, תועד בתיעוד חזותי בלבד;"**

גובה ההודעות מהנאשם העיד כי הנאשם נחקר בשפה הערבית לפחות בחלק מהשאלות. כפי שרשום בת/24 ש' 127 - 128 : **"הערת חוקר (גביית העדות התנהלה בשפה הערבית תורגמה ונרשמה על ידי בשפה העברית, כמו כן במהלך גביית העדות נכח הבוחן אין (כך במקור שרית ז.א.) יוסף ... שגם הפנה שאלות לנחקר"**.

בתשובה לשאלה מדוע לא נרשמה החקירה בערבית השיב: **"אין לנו אמצעים לרשום בערבית. לכן שמו אותי לחקור כדובר ערבית. אם לא היה אותי היו מזמינים מתורגמן"** (פרוט' עמ' 72 ש' 21-22). עוד ציין כי בתעבורה לא רושמים הודעות בערבית (שם ש' 23-24).

הבוחן שנקרא להעיד בשנית לגבי נושא זה אמר בעדותו כי גובה ההודעות לא הכיר את התיק אלא שימש כמתורגמן



(פרוט' עמ' 90 ש' 9-11). עוד ציין כי אין לו דרך לדעת אם התרגום נכון (פרוט' עמ' 91 ש' 4-5).

החוק מחייב כי החקירה תתועד בשפה בה נחקר החשוד. לתייעוד החקירה ישנה חשיבות כיוון שבעת התרגום מקבלים לעיתים הדברים משמעות אחרת. לדבר יש משנה חשיבות כשהחוקר בשפת הנחקר אינו מכיר את התיק אלא רק מלווה אותו כמו במקרה שבפני.

על אף שמדובר במחדל חקירתי של ממש ועל משטרת ישראל לשים אל כך לב, פסלות ההודעות אינה אוטומטית ויש לבחון בכל מקרה של פגם מעין זה אם נפגעה הגנת הנאשם. (ראה ע"פ 2285/09 **אלולו נ' מדינת ישראל**, מיום 24.5.11).

סבורה אני כי במקרה זה לא נפגעה הגנת הנאשם. טענת ההגנה בהקשר זה מתייחסת לדברים שאמר הנאשם בחקירתו בעיקר באשר להכרעה בשאלה אם התאונה התרחשה במדרכה או בכביש (חקירת הבוחן פרוט' עמ' 91 ש' 30 - עמ' 92 ש' 21 וחקירת גובה ההודעה פרוט' 72 ש' 29 - עמ' 73 ש' 2). כיוון שממילא לא מצאתי מקום להכריע בשאלה זו אני מקבלת את הטענה לפיה הנאשם לא אמר שקטע הדרך המונמך בין המדרכות עליו התרחשה התאונה הינה מדרכה.

ביתר הנושאים החשובים לא מצאתי כי יש מחלוקת של ממש באשר לגרסת הנאשם.

הנאשם הודה בעדותו כי לא התבונן במראה הקדמית, ועל אף השטחים המתים מימין נסע ללא הדרכה של אדם נוסף או בדיקה של ממש מימין לרכב טרם התחלת הנסיעה. גרסת הנאשם לפיה הוא קם מהמושב לבדוק מה נעשה מקדימה הייתה רק בשלב החקירה הנגדית ומנוגדת לגרסתו בחקירה הראשית והיא גרסה כבושה שלא נטענה כלל בהודעותיו.

אני דוחה את טענות הנאשם בדבר אי הבנת השפה העברית. גם בשחזור (הסרטון - ת/15) ואף בעדותו בפניי בלט כי הנאשם מבין היטב וגם מדבר היטב את השפה העברית.

הדרכה בנסיעה

לטענת הנאשם הוא נסע אחרי המחפרון וסבר כי הנוסע שישב במחפרון סימן לו לנסוע כיון שהדרך פנויה. טענה זו אין לה על מה שתסמוך.

העד ג'יהאד נהג הבאגר/מחפרון, העיד כי הוא עקף את המשאית וצפר לנאשם לנסוע אחריו לתוך החניון. עולה מעדותו כי לא בדק כלל אם הדרך פנויה עבור המשאית, אלא רק צפר לו שישע אחריו כדי להיכנס לחניון. (פרוט' עמ' 44 ש' 7-8). בהודעתו אף התייחס לשאלה אם ראה הולכי רגל על המדרכות בצידו הדרך: "**אני הסתכלתי ימינה ושמאלה ולא ראיתי אף אחד במקום בו רציתי להיכנס ונכנסתי לחניון, אני לא שמתי לב להולכי רגל על המדרכה, אני הסתכלתי ימינה ושמאלה ולא ראיתי אף אחד ונכנסתי**" (ת/21 ש' 24-25). עולה מהדברים כי הוא כלל לא בדק עבור הנאשם אם הוא יכול להמשיך לנסוע, אלא רק עבור עצמו וכל זאת ללא מתן תשומת לב מיוחדת למדרכות מצידו הדרך.



גם העד מוראד, שנסע כנוסע בבאגר והוגדר כמנהל העבודה, אמר בעדותו: **"צפיתי לנהג ונכנסתי בשער מאה אחוז, ראיתי מאחורה את פני המשאית בפנים, לא ראיתי זקנה ולא כלום"** (פרוט' עמ' 50 ש' 32-31). בחקירתו הנגדית אמנם אישר את דברי ב"כ הנאשם כי ניתן לומר שהוא כיוון את המשאית (פרוט' עמ' 51 ש' 11-10) ואולם בחקירתו החוזרת הבהיר: **"כשאני בא הוא מחכה שאני אגיע. אם אני לא מגיע הוא לא נכנס. זו הכוונה. כשבאתי אמרתי לו 'בא אחריי', הוא בא אחריי, סובבתי את הראש והפרצוף אל המשאית, ראיתי שהוא בא אחריי"** (פרוט' עמ' 51 ש' 23-22).

גם תשובתו של מוראד לשאלת ב"כ הנאשם בחקירה נוספת אינה מועילה לנאשם:

"ש. לאחר שעקפת את המשאית, אם היית רואה הולך רגל, היית אומר לו לנסוע."

ת. לא (פרוט' עמ' 53 ש' 15-13).

אין באמור כדי לקבוע כי מוראד ביצע בדיקה אקטיבית הדרך פנויה. מדובר בבדיקה אגבית המובנת נוכח הנסיבות. לא בכדי ג'יהאד ומוראד לא חפשו את הנאשם לאחר שנכנסו לחניון והחלו בעבודה מבלי לשים לב שהנאשם לא נכנס אחריהם (פרוט' עמ' 44 ש' 16-15, עמ' 52 ש' 2). הם לא נתנו על כך את הדעת כיוון שהם לא כיוונו את הנאשם ולא בדקו כי אין בסביבתו הולכי רגל, אלא רק אמרו לו להיכנס אחריהם בשער ובכך הסתיימה ההכוונה שנתנו לו. למעשה מלכתחילה הנאשם המתין להם כיוון שרק הם יכלו להכניס אותו בשער החניון ולא לצורך הכוונה. (פרוט' עמ' 99 ש' 28-21).

אף הנאשם לא התייחס למוראד ולג'יהאד כמי שכיוונו אותו ובדקו עבורו שבשטח המת לא עוברים הולכי רגל. בהודעתו נשאל מדוע לא בקש הכוונה. בתשובה לא אמר כי מוראד וג'יהאד כיוונו אותו, אלא אמר שראה אנשים רחוקים מהמשאית (ת/24 ש' 80-77), בעדותו ציין כי **"היה לי הדרכה, המנהל של האתר"**. אך ציין כי למרות שהוא אמר לו לנסוע אחריי **"אפילו אם הוא הטעה אותי זה לא מוריד את האחריות ממני, אבל אם אתה מחפש מדריך הוא המדריך"** (פרוט' עמ' 103 ש' 29- עמ' 104 ש' 2).

המחפרון הספיק להיכנס לחניה עוד בטרם חצתה המנוחה את הדרך. מהירות חציית המנוחה היא איטית. לפי דברי המומחית מטעם הנאשם מדובר במהירות של 0.8 מטר לשנייה (נ/13). לנאשם על פי עדותו ועל פי עדות החייל לקח כ-10 עד 15 שניות להתחיל בנסיעה אחרי המחפרון. (פרוט' עמ' 103 ש' 12-11, עמ' 10 ש' 9) מכאן שבאותו זמן יכולה הייתה המנוחה ללכת כ-8 מטר במדרכה שמימין הנאשם ואף לחצות את קטע הדרך. לכך יש להוסיף את פרק הזמן שלאחר תחילת נסיעת הנאשם באיטיות והליכה של עוד מספר מטרים לתוך הדרך. יצוין כי לפי תרשים תאונת הדרכים (ת/17) רוחב הדרך הינו 6 מטרים. אין ספק כי מדובר בעיתוי טראגי בו חצתה המנוחה את הדרך שהתרחש בין נסיעת המחפרון לבין תחילת נסיעת הנאשם ופניתו ימינה. אך העובדה שהוא טראגי אינו הופכת אותו לבלתי סביר. אם אדם מבוגר ההולך לאט יכול היה להספיק לחצות את הדרך מקל וחומר אדם צעיר יותר או ילד יכולים היו לרוץ כברת דרך משמעותית יותר בפער של 10-15 שניות ולהיות במהלך חציית הדרך.

הנאשם עצר בצד הדרך כאשר מימינו שטח מת. כמו כן הנאשם יכול היה להבחין במתרחש בחזית הרכב רק באמצעות המראה הקדמית. רשלנותו של הנאשם נובעת מכך שבקטע דרך בה צפויים לעבור עוברי דרך הוא לא הסתכל במראה הקדמית ולא ביקש הכוונה מסודרת בטרם החל לפנות לדרך הצדדית. בכל שלב, קודם תחילת נסיעה ולאחריה יכול היה



למנוע את התאונה. הדרישה להתבונן במראות ולוודא באמצעות מכוון מחוץ לרכב, אינה דורשת מאמץ יוצא דופן ולמעשה מחויבת המציאות כשהמדובר ברכב גדול ולו שטחים מתים מרובים.

איני מקבלת את טענת הנאשם כי לא היו מגבלות בנושא הנסיעה לפי אישור להגבלת השימוש בדרך שניתן על ידי עיריית ירושלים (נ/11). אני סבורה כי בנוסף לאישור זה חלות בדרך חובות הזהירות הרגילות כלפי משתמשי הדרך כפי שאף רשום בכלליות ב"הערות הסדרי תנועה ורמזורים" בנ/11: **"יש לאפשר מעבר בטוח להולכי רגל ולהשאיר את הדרך פתוחה כל זמן שעובדים ולכל משמשי הדרך"**.. בנוסף נכתב בסעיף 6 שם לאישור: **"העבודה תבוצע עם הכוונה אנושית"**.

על אף שהדבר לא נטען על ידי המאשימה ניתן לראות בצילומים 12, 15, 16 ו-30 בדיסק ת/15 כי הנאשם עלה עם משאיתו על המדרכה ממש תוך כדי הפניה. ניתן לראות כי המשאית נמצאת עם גלגלים אחוריים ימניים על גבי המדרכה ממש להבדיל מהדרך המרוצפת אבנים משולבות. אמנם התאונה לא התרחשה על גבי המדרכה אולם יש לשים לב לעובדה זו כיוון שהיא מעידה על רשלנות נוספת של הנאשם. לא די בכך שהנאשם לא בחן מספיק את השטח המת ולא התבונן מספיק במראות אלא שאף חצה על המדרכה עצמה בקטע דרך בו אין חולק כי היא מדרכה שנועדה להולכי רגל) מימנו המצויה בשטח המת.

לבסוף נציין כי אי המודעות של הנאשם לכך שגם במצב עצירה המראות אינן מכסות את כל השטח המת שמימינו, הינה בגדר רשלנות (פרוט' עמ' 98 ש' 7). כיוון שלנאשם ותק נהיגה במשאית של כשנה במועד האירוע, היה עליו לדעת את מגבלות המשאית (פרוט' עמ' 97 ש' 9-6).

לסיכום אני קובעת כי הנאשם יכול היה לנקוט באחד או יותר מאמצעים הבאים כדי למנוע התאונה ולא נקט באף לא אחת מהן:

1. לבדוק את סביבת הדרך מימינו בטרם החל בנסיעה.
2. להתבונן במראה שבחזית תוך כדי נסיעה.
3. לבקש הכוונה מאחד מהעובדים שהיו במקום כדי לוודא כי אין הולך רגל בסביבות המשאית.

משכך אני קובעת כי הנאשם התרשל בכך שלא הביט במראה שבחזית תוך כדי נסיעה, בכך שלא בקש הכוונה חיצונית או בדק בעצמו את השטח המת שמימין למשאית ובכך שלא היה מודע למתרחש בשטח המת מימינו בעת עמידה, דבר שהיה צריך להיות מודע לו.

אני סבורה כי העובדה שהנאשם לא נקט באף אחת מהדרכים להפחתת הסיכון ונסע מבלי לראות את החזית לתוך דרך צדדית ואף עלה בחלקו על המדרכה עולות כדי נהיגה בקלות ראש כפי שייחסו לו המאשימה.



ניתוק הקשר הסיבתי בין רשלנות הנאשם לבין קרות בתאונה

שני נדבכים לטענה הגנה זו של הנאשם:

1. רשלנות תורמת של המנוחה בעת חצייתה.

2. מותה של המנוחה נגרם בשל מצב רפואי אחר ולא בשל התאונה.

רשלנות תורמת של המנוחה בעת חצייתה

החייל ינון העיד כי המנוחה החלה בחציית קטע הדרך עוד קודם שהחלה המשאית בנסיעה. עד לאותו רגע עמדה המשאית בניצב לדרך לצד המדרכה. כפי שציינתי קודם לכן טענתו של ינון כי הוא לא היה חוצה כך היא בבחינת חכמה שבדיעבד. העובדה שהמנוחה ראתה מצב נתון בו המשאית עומדת ללא ניע ליד המדרכה אפשרה לה להניח כי אין בכוונת המשאית לנסוע ולא כל שכן דווקא לפנות ימינה ומשך החלה לחצות את הדרך.

נדבך נוסף לכך הוא העובדה שמדובר בדרך צדדית המשמשת רק כלי רכב המעוניינים להגיע לתוך חניית הבניינים.

משך קיימת סבירות שהולך הרגל הסביר יחוש בטחון יחסי לעבור בקטע הדרך ואין הוא צריך לצפות דווקא פניית משאית העומדת לצד המדרכה לתוך החניון.

משך אני שוללת את הטענה בדבר רשלנות תורמת של המנוחה.

מה גרם למותה של המנוחה

לנאשם שתי טענות מרכזיות המתבססות בעיקרן על העדר נתיחה שלאחר המוות :

1. למנוחה הייתה בעיה רפואית ממנה סבלה עוד קודם לתאונה שהביאה לנפילתה עוד קודם לתאונה כדוגמת התקף לב.

2. כתוצאה מהליך ההחייאה שבוצע במנוחה נשברה אחת מצלעותיה וגרמה לנקב בריאה שהביא למותה.

יצוין כי ההגנה לא הביאה מומחה רפואי מטעמה והסתפקה בחקירת עדי התביעה בעניין זה.

בעיה רפואית קודמת



שללתי את הטענה כי המנוחה נפלה עוד קודם לפגיעה בה. מדובר בספקולציה גרידא שלא השתלבה במארג הראיות. טענה זו לא עולה בקנה אחד עם עדותו של החייל, שכינה תיאוריה זו "שקר" (פרוט' עמ' 23 ש' 31), ולא בראיות הפורנזיות בשטח כדוגמת סימני ניגוב וסימני אצבעות של המנוחה בגובה של בין 0.9 ל-1.33 מטרים שמעידים על ניסיון המנוחה לעצור את המשאית באופן אינסטינקטיבי. הנאשם בעצמו לא הביא בדל ראיה פוזיטיבית להוכחת טענה זו.

יפים לכאן דברי בית המשפט בדעת הרוב בעפ"ת (מרכז) 42557-11-12, **ניסים נ' מדינת ישראל**, מיום 24.2.14 שם נטען כי המנוח שנדרס על-ידי המשאית נפטר קודם לכן מדום לב בשל בעיות קרדיולוגיות מהן סבל:

"יוער, כי לפי טענה זו בכל מקרה של אי נתיחת גופה יהיה מקום לזכות את הנאשמים מחמת הספק, בהינתן בעיות רפואיות כאלה ואחרות שקיימות אצל חלק גדול מהאוכלוסייה. על מנת ליצור 'ספק סביר' בהקשר זה, צריך שחוות הדעת הרפואית תהיה יותר החלטית, כמידת האפשר, ותעריך פוזיטיבית כי לאור נסיבותיו המיוחדות של מי שנדרס או נפטר בתאונה, 'קרוב לוודאי' שמותו נגרם בשל מצבו הרפואי הספציפי עובר לתאונה, ולא רק "אי שלילת האפשרות" גרידא, שהוא נוסח כללי ביותר שתחת כנפיו נכנס כל דבר אפשרי ובלתי אפשרי."

העיד בפני ד"ר רגבי רופא מומחה במיון בית החולים שערי צדק, אליו הועברה המנוחה באמבולנס. לדבריו הוא קבע את סיבת המוות המופיע בתעודת הפטירה עליה הוא חתום: "כתוצאה מחבלת ראש קשה וחבלת חזה קשה: (פרוט' עמ' 58 ש' 1, ותעודת הפטירה ת/22). ד"ר רגבי תאר את מצבה של המנוחה כאשר הגיעה לבית החולים: **"אישה מבוגרת במצב קשה, היא הייתה מונשמת ומורדמת היה לה דימום מהקרקפת וסימני אוויר חופשי מתחת לחזה שזה המשמעות שיש שבר בצלעות שעשה חור בריאות ויצא אוויר החוצה, והיה לה גם שטף דם בפנים, וברכיים"** (פרוט' עמ' 58 ש' 9-6). בהמשך אמר כי לפי תעודת הפטירה נפטרה המנוחה מתאונת דרכים והתקף לב (שם ש' 14). ד"ר רגבי הסביר כי התקף הלב הוא תוצאה הדימום והחבלה מהתאונה: **"החולה בדרך שהגיעו אליה הייתה בהכרה באי שקט עם אמת חמצון של 70 אחוז שזה מאוד נמוך, הגוף לא מקבל מספיק חמצן, בשטח ובדרך מד"א לא הצליחו למדוד לה לחץ דם בגלל שהייתה באי שקט ובדרך איבדו דופק עשו לה החיאה, ואחרי החיאה ומתן תרופה בשם אדרנלין הדופק חזר, ורק אח"כ בוצע א.ק.ג על ידי מד"א ושם היו עליות מקטעי אס טי, המשמעות שהשריר של הלב סובל ולא מגיע חמצן או סובל בגלל בעיה אחרת, דלקת חבלה ללב, במקרה זה חבלה חוסר חמצון דימום, הייתה כמה דקות בלי דופק לא היה דם שמגיע ללב שיכול להסביר את הממצאים. בא.ק.ג, עשו לה החיאה הולה הגיעה אלי מונשמת ומורדמת אחרי מספר דקות חיברנו אותה למנות דם ושמו נקז לבית החזה כדי לנקז את האוויר החופשי שהצטבר בחלל בית החזה, כדי למנוע לחץ עם הראות והלב, אחרי מספר דקות איבדנו את הדופק של החולה שוב עשינו החיאה אבל הדופק לא חזר וקבענו מוות בשעה 10.25".** (פרוט' עמ' 58 ש' 31-21).

ד"ר רגבי תיאר מהלך אירועים מהיר שבו תוך כשעה מהתאונה נפטרה המנוחה לאחר שעברה שתי החיאות, אחת באמבולנס בדרך לבית החולים, זאת לאחר אי שקט ורמת חמצון נמוכה ההולמת מצב של שבר בצלעות שגרם לנקב בראות ודליפת חמצן לבית החזה ואי הגעת חמצן מספיק ללב. כתוצאה מכך נוצר אוטם שריר הלב. ההחיאה הראשונה הצליחה, ההחיאה השנייה בבית החולים כבר לא צלחה והרופאים נאלצו לקבוע את מותה של המנוחה.

לפי בדיקת סיטי שנעשתה למנוחה המנוחה סבלה מדימום מוחי, שברים בצלעות ודימום בתוך חלל בית החזה (פרוט' עמ' 59 ש' 32-31).



הפרמדיק שפינה את המנוחה מהשטח העיד כי המנוחה סבלה מ"פגיעת ראש קשה, מצבה היה קשה, היו סימנים היה לה חתך בראש, המצב ההכרתי שלה החשיד אותי לפגיעת ראש מאוד קשה". (פרוט' עמ' 75 ש' 4-5). לדבריו הייתה לה פגיעה קשה והיה חשש מידי לחיים (פרוט' עמ' 84 ש' 10-11).

לגבי האפשרות שסיבת המוות קשורה להיסטוריה הרפואית של המנוחה אמר ד"ר רגבי כי המשמעות של צילום הסיטי היא : "כל מה שיש לה זה משני לחבלות שהיא חוותה". (פרוט' עמ' 60 ש' 1). ובהמשך: "יש לי ממצאים קליניים של חבלה של חוסר חמצון בשטח היה לה חמצן נמוך, יש חבלת חזה וראש, לחץ דם לא נמדד בכל הזמן.. והחולה הייתה אחרי החייאה.. הייתה תקופה מסוימת בלי דופק. זה מצחיק שאני אגיד שהיא מתה בגלל שהיא עברה התקף לב, יש סוג 2 של התקף לב משני לכל הדברים שאמרתי עכשיו..". (פרוט' עמ' 66 ש' 7-10). אמנם ד"ר רגבי לא שלל באופן מוחלט את האפשרות שהיה התקף ישן שהמנוחה עברה אבל סבר כי הגורם הראשי למותה היה החבלות שקבלה באירוע התאונה.

ד"ר רגבי לא מצא מידע רפואי קודם אודות המנוחה בבית החולים שערי צדק, ולא נמסרה כל חוות דעת רפואית אחרת. עדותו של הפרמדיק מחזקת את חוות דעתו של ד"ר רגבי. הפרמדיק שלל אפשרות של דום לב קודם לפינוי: "דום לב זה מצב שבו הלב לא עובד, שאני הגעתי למטופלת היא דיברה והייתה בהכרה זאת אומרת שלא היה מצב של דום לב לפני שהגעתי" (פרוט' עמ' 7-8). לא נמצאו גם סימנים המעידים על התקף לב אך הוא שלל אפשרות שהיה התקף לב (פרוט' עמ' 76 ש' 10-14).

היות ושללתי אפשרות של נפילה עצמאית של המנוחה אין מקום לדון בספקולציה שמא חטפה התקף לב רגע לפני שהמשאית פגעה בה ואם היה התקף לב לאחר מכן הוא תוצאה משנית של הפגיעה.

הפרמדיק ציין כי גם הפגיעה המוחית ממנה סבלה ודיבורה הלא ברור עקב כך לא העידו על בעיה כרונית של המנוחה אלא על מחסור בחמצן (פרוט' עמ' 79 ש' 4).

הטענה בדבר בעיה רפואית קודמת שהעצימה את הנזק התאונתי נדחת על פי כלל "הגולגולות הדקה". דהיינו גם אם אדם אחר היה מגיב אחרת לפגיעה ומדובר ברגישות גבוה מהרגיל אין בדבר כדי לנתק הקשר הסיבתי מהאירוע התאונתי, וראו בעניין זה למשל רע"פ 9236/11 קדוש נ' מדינת ישראל, מיום 16.12.11, ע"פ (ת"א) 7710/09 מדינת ישראל נ' קומרי, ת"ד (ת"א) 4189-06-11 מדינת ישראל נ' טפליצקי, מיום 7.12.13.

אין להתפלג על כך שהמנוחה, אישה כבת 80, שנפגעה ממשאית גדולה ונפלה תחתיה נפטרה מפצעים, גם אם מדובר במהירות נמוכה יחסית וגם אם גלגלי המשאית לא דרסו אותה.

על חומרת הפגיעה של המנוחה מיד לאחר התאונה ניתן ללמוד גם מתיאורו על ידי העדים.

ינון העיד כי ירד למנוחה דם רב מהראש והיא בכתה וצעקה (פרוט' עמ' 19 ש' 24-29, עמ' 22 ש' 15-17, 22), עד הראיה מר זריצקי תיאר כי המנוחה דיממה מהראש, שכבה וגנחה (פרוט' עמ' 87 ש' 10) עוד תיאר "נשימות כבדות של אדם שגונח, לא דיברה" (פרוט' עמ' 88 ש' 12). עוד תיאר "חשבתי שהיא פצועה קשה, היא דיממה מהראש



ולא הגיבה חוץ מנשימות כבדות וגניחות" (פרוט' עמ' 88 ש' 32).

אני מקבלת את חוות דעתו של ד"ר רגבי המקבלת חיזוק מעדותו של הפרמדיק וקובעת כי הגורם למותה של המנוחה הוא פגיעה בתאונה ולא מצב רפואי קודם.

האם הנזק בריאה נגרם כתוצאה מאופן פעולת ההחייאה וגרם למותה של המנוחה

במנוחה בוצעו שתי החייאות בתוך כשעה. הראשונה ביניהם הצליחה והשנייה שבוצעה בתוך זמן קצר בבית החולים נכשלה.

טענת ההגנה בהקשר זה היא כי פעולת העיסוי בשתי ההחייאות גרמה לשבר בצלעות שגרם לנקב בריאות. ההחייאה הראשונה באמבולנס נמשכה 3 דקות, וההחייאה השנייה נמשכה 15 דקות.

ד"ר רגבי העיד כי לפי צילום הסיטי שבוצע לאחר המוות סבלה המנוחה משברים מרובים קדמיים ואחוריים בצלעות בכל בית החזה (פרוט' עמ' 60 ש' 12-14, עמ' 6 ש' 8-9), והגיעה לבית החולים כשיש יש סימנים חיצוניים המעידים על שברים בצלעות (פרוט' עמ' 60 ש' 31-32). עוד העיד באשר לשאלה אם יתכן כי נוצרו שברים בצלעות בשלב ההחייאה שהובילה לנקב בריאה: "היו הרבה שברים בצלעות בבדיקת הסיטי אני לא יכול לדעת מה נגרם מהחבלה ומה מההחייאות, יכול להיות שחלק מהדברים נגמרו מההחייאה אבל השברים בצלעות הם לא סיבת המוות, למרות שמתעמקים בזה, בית החזה כולל צלעות ריאות ולב וכלי דם גדולים, ויש חבלה כהה לבית חזה היא יכולה לגרום נזק לכל האיברים הללו" (פרוט' עמ' 61 ש' 29 - עמ' 62 ש' 2). לשאלת ב"כ הנאשם אם יתכן כי הקונטוזיה הריאתית נגרמה כתוצאה מההחייאה השיב: "ברפואה יש תמיד סיכוי אבל יש ממצאים לפני ההחייאה וגם סיפור של חבלה, אז אם יש סיכוי הוא נמוך מאוד" (פרוט' עמ' 62 ש' 9-10).

עדויות של הפרמדיק תומכת במסקנו של ד"ר רגבי לפיה מצבה של המנוחה בשטח עוד קודם לתחילת ההחייאות היה קשה: "הגענו למקום הגב' הייתה על הכביש במצב הכרתי קצת ירוד היא הייתה מבולבלת מאוד, אגטיבית שזה אומר שהיא לא משתפת פעולה עם הטיפול יש בעיה מוחית ככל הנראה, היה לה חתך מדמם מהראש, שפשופים ברגליים, היא מאוד התקשתה לנשום, התחלנו לה בדיקות ראשוניות ופינוי לבי"ח היה לה קושי נשימתי שהחריף במהלך הנסיעה, ואך היא הפסיקה לנשום מידית התחלנו להנשים אותה, המשכנו אחרי זה היא קצת התעוררה הרדמנו אותה והנשמנו אותה עם צינור לקנה הנשמה מלאכותית, לאחר מכן איבדה דופק התחלנו מידית בפעולות החייאה עיסוי לב ומתן תרופות, יחד עם ההנשמה, והמשכנו פינוי..". (פרוט' עמ' 74 ש' 17-2).

בהתאם להתנהגותה סבר הפרמדיק כי המנוחה סבלה מפגיעה מוחית קשה: "אגטיביות זה אומר שכל הנראה חמצן לא הגיע למוח וזה גורם לפצוע לא לדבר לעניין לא לשתף פעולה עם כל מה שרוצים לעזור לו, רשמתי שהמנוחה תלשה מסכת חמצן מהפנים והקיבועים שקבענו אותה היא מאוד רצתה לרדם (כך במקור, שרית ש.ז.א) היא התנגדה מאוד, כל זה מעיד לי בפצוע עם פגיעת ראש על פגיעה מוחית קשה, כל אלה סימנים



שאנו נתקלים בהם כאשר קיימת פגיעה מוחית קשה" (פרוט' עמ' 79 ש' 29-32).

למעשה טענת ההגנה מתעלמת מכך שהמנוחה נזקקה לשתי החייאות ושהיה לה דימום מוחי ורמת חמצון נמוכה של הדם עוד לפני שבוצעו בה פעולות החייאה. חיפוש סיבה אחרת למוות ובפרט נזק שנגרם בשלב ההחייאה, הינה בגדר "חיפוש מתחת לפנס". המנוחה לא הייתה מגיעה למצב שבו היא נזקקת לשתי החייאות אלמלא האירוע התאונתי כך שגם אם ניתן היה לקבוע כי יתכן והנקב בריאות נגרם במהלך ההחייאה יש לשייך זאת לאירוע התאונתי ככלל ולצרכים הרפואיים שנדרשו לאחר האירוע התאונתי ובשלו.

הפרמדיק ציין כי **"לפעמים בהחייאות ממושכות מאוד ודרמטיות יכול להיגרם נזק לצלעות, הנזק לרוב אם בכלל קטן, בהתחשב במצב שהיא הייתה בו זה משהו שיכול לקרות, אם לא היו מבוצעות פעולות ההחייאה היא הייתה מתה במקום"**. (פרוט' עמ' 75 ש' 29-31)

וכפי שסיכם ד"ר רגבי: **"שאני מחייה אדם שאין לו דופק אני לא חושב על שבירת צלעות, החיים של החולה יותר חשוב לי להציל אותם"** (פרוט' עמ' 62 ש' 26-27).

מכל מקום כלל הגולגולת הדקה חל גם כאן ולא הובאה כל ראיה הסותרת את חוות דעתו של ד"ר הייתם.

לאור האמור אני קובעת כי המנוחה נפטרה בעקבות תאונת הדרכים ולא היה ניתוק קשר סיבתי בין תאונת הדרכים למותה.

לאור כל האמור אני קובעת כי התמלאו יסודות עבירת גרם מוות ברשלנות ועבירת נהיגה בקלות ראש ומשכך אני מרשיעה את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ג' תשרי תשע"ט, 12 ספטמבר 2018, במעמד הצדדים.