



עפ"ת 13764/12/22 - משה אילוז נגד מדינת ישראל ואח'

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 13764-12-22 אילוז נ' מדינת ישראל ואח'

בפני כבוד השופט ליפשיץ [אב"ד]
כבוד השופטת ציגלר
כבוד השופט מנדלבוים

משה אילוז

המערער:

על ידי באי כוח עו"ד יוסי יעקובי ועו"ד תומר גונן

נגד

מדינת ישראל ואח'

המשיבים:

פסק דין

השופט יחיאל ליפשיץ:

1. ערעור על פסק דינו של בית המשפט קמא בתיק גמ"ר (תעבורה חיפה) 1361-06-18. הערעור הוגש על ידי הנאשם-המערער כנגד הרשעתו, ולחילופין כנגד חומרת העונש.
 2. המערער הוא תושב יישוב בצפון הארץ, יליד 1968 ונהג משאית במקצועו. ביום 19.7.17 בסביבות השעה 18:30 הוא נהג במשאית ("תומך", או - "סוס") מסוג מרצדס שלה סרן אחורי אחד שהיתה רתומה לעגלה ללא מטען. הדבר היה בכביש 6614 מכיוון הישוב שקד לכיוון אזור תעשייה שחק. במהלך הנסיעה, התנגשה המשאית ברכב הסעות בו נסעו נהג ו-8 נוסעים. מדובר בכביש בינעירוני דו-סטרי, בעל נתיב אחד לכל כיוון, עם קו הפרדה מקווקוו, שהמהירות המרבית המותרת בו 80 קמ"ש. מרחק קצר יחסית טרם הגיעה המשאית לעקומה ימינה בכביש, בלמה המשאית (סיבת הבלימה עומדת במוקד ענייננו) על פני מרחק של כארבעים מטרים, סטתה שמאלה לנתיב הנגדי והתנגשה עם דופן קדמית שמאלית בדופן שמאל של רכב ההסעות. כתוצאה מהתאונה נגרם מותם של הנהג וארבעה נוסעים, בעוד היתר נפצעו ונחבלו.
 3. אין חולק כי בשניות טרם שהמשאית פגעה ברכב ההסעות ננעלו גלגלי הסרן האחורי של התומך, וכתוצאה מכך היא סטתה לנתיב הנגדי שם נסע אותה עת רכב ההסעות.
- לשיטת המשיבה-המאשימה, הדבר היה כתוצאה מלחיצת המערער על דוושת הבלם, לאחר שהבין שהוא נוסע מהר מידי ולאחר שהבחין ברכב ההסעות. בכך, לשיטת המשיבה, הוא נהג באופן בלתי זהיר ורשלני ולכן יש להותיר את הרשעתו על כנה;
- מנגד, טען המערער כי נעילת גלגלי הסרן האחורי של התומך היתה תוצאה (ולכל הפחות הוקם ספק סביר בנדון) של תקלה טכנית. נטען שנעילת הגלגלים היתה תוצאה של השתחררות או קריעת צינור אויר ממערכת "בלם המקסי" של התומך. עוד נטען, כי תקלה דומה התרחשה חודשים ספורים טרם מועד התאונה ומשום שלא תוקנה כראוי, השתחרר הצינור (גם) במועד התאונה.



4. טרם אמשיך אתאר, גם אם באופן כללי וכוללני, את תפקיד בלם ה"מקסי". מערכת הבלמים ברכבים כבדים נשלטת ומופעלת על ידי מערכת לחץ אוויר. חלק מאותה מערכת הוא בלם "המקסי" שתפקידו כפול: ראשית, להבטיח שהמשאית לא תזוז בעת חנייה. במצב זה בלם המקסי מופעל ידנית על ידי הנהג (בלם יד); ושנית - וזו חשיבות הדבר לענייננו - לעצור את המשאית בעת חירום, בשעת נסיעה וללא התערבות הנהג, כאשר אין לחץ אוויר במערכת הבלימה. רכיב מרכזי בבלם המקסי הוא קפיץ חזק שבמצב רגיל הוא לחוץ משום לחץ האוויר במערכת, אך כאשר לחץ האוויר יורד מתחת לרמה מסוימת, כתוצאה מתקלה כגון שחרור צינור לחץ אוויר, הקפיץ משתחרר ודוחף מכנית מוט המפעיל את הבלמים.

5. התאונה עצמה צולמה במצלמה שהותקנה על עמוד תאורה סמוך למקום התאונה (ת/21). לא היתה מחלוקת בין הצדדים כי ניתן להבחין בעשן יוצא מאזור הגלגלים האחוריים של התומך עובר לתאונה, וגם סימני הבלימה על הכביש מעידים על כך.

6. בהכרעת דין ארוכה, מעמיקה ומפורטת, שניתנה לאחר שמיעת ראיות ממושכת ואשר כללה גם שני ביקורים במוסך כדי לבחון את המשאית וכן ביקור בזירת התאונה, דחה בית המשפט את טענת ההגנה שהוצגה לעיל וקבע כי המשיבה הוכיחה מעבר לכל ספק סביר את טענותיה. אקדים ואציין כי במסגרת הכרעת הדין התייחס בית המשפט קמא למספר רב של סוגיות שחלקן כבר אינו רלוונטי כיום (טכוגרף, קשר סיבתי, ועוד), או אינן במחלוקת, ולכן לא נרחיב בהן במסגרת זו.

7. כאמור לעיל, טענת ההגנה היתה לכשל הטכני שהוצג בכלליות לעיל ושהוביל, לטענתה, להפעלת בלם המקסי ובהמשך לאובדן השליטה במשאית ולתאונה.

טענה זו נדחתה משני טעמים עיקריים השלובים זה בזה: הראשון, משום אמרות המערער; והשני התבסס על הפן הטכני ולו שני צדדים - מחד, אימוץ טענת המשיבה כי המשאית היתה תקינה עובר לתאונה; ומנגד, דחיית טענת ההגנה כי עובר לתאונה התנתק צינור האוויר שסיפק אוויר לבלם המקסי (דבר שהוביל לשיטת ההגנה לנעילת הסרן האחורי של התומך).

8. **בהקשר לאמרות המערער**, הפנה בית המשפט קמא לכך שסמוך לאחר התאונה וגם לאחר מכן, אישר המערער שהוא זה שלחץ על דוושת הבלמים, ולא טען כי המשאית "עצרה מעצמה". בהקשר זה צוינו האמרות הבאות:

(-) אמרת המערער למתנדב מד"א מר שלמה מועלם. הודעת המתנדב הוגשה בהסכמה (ת/73) ועלה שעוד בזירת התאונה, המערער אמר ש"שהרכב בא מולו בגלל זה הוא (המערער - י.ל.) **בלם ואמר לי תסתכל על סימני הבלימה שלי. ... הוא אמר לי אני בלמתי בנתיב שלי...**".

(-) אמרת המערער לקצין הבטיחות של החברה בה עבד המערער. מדובר במר טל אברהם, שמסר שסמוך לאחר התאונה המערער התקשר אליו, אמר לו שהיה מעורב בתאונה, שהתנגש ברכב ש"בא מולו", וסימני הבלימה של המשאית הם בנתיב הנסיעה בו המשאית היתה אמורה לנסוע. מדברי קצין הבטיחות ניתן להסיק באופן משתמע (אם כי לא ישיר) שהמערער תיאר בלימה בנתיב שלו, לאחר שהבחין ברכב ההסעות בנתיב שלו;

(-) הודעתו הראשונה של המערער (ת/26), שעות ספורות לאחר התאונה כאשר היה עדיין בבית החולים, אז מסר שאינו זוכר באופן מדויק את האירוע, אך גם ציין ש"לא בלמתי סתם";



(-) הודעתו השניה (27/ת) מיום 23.7.17, אז מסר ש " **... אני התחלתי בלימה כי זיהיתי סכנה (...)** אני ראיתי **משהו מולי שהגיע, משהו מולי היה (...)** זה היה משהו לבן. **סתם לא לחצתי ברקס (...)** לא לחצתי סתם **ברקס (...)** אני זיהיתי סכנה, בגלל זה בלמתי...". [חקירה זו הוקלטה אך עקב תקלה טכנית ניתן רק לראותה בעוד שהאודיו אינו תקין]. לשלמות התמונה יצוין כי מאוחר יותר אותו יום במסגרת השימוע (22/ת), מסר המערער שאינו זוכר את פרטי התאונה;

(-) הודעתו השלישית מיום 28.8.17 (19/ת) אז שוב מסר שאינו זוכר את פרטי התאונה, וכאשר התבקש להסביר את אמרתו לעיל השיב ש" **זה רק השערות אני לא זוכר מה שבטוח לא סתם דפקתי ברקס אני אדם שפוי לחלוטין**";

(-) עדות המערער בבית המשפט מיום 1.3.20, אז חזר על גרסתו לפיה אינו זוכר דבר מהתאונה. הוא תיאר את מעשיו עד סמוך לתאונה, אך לגבי התאונה עצמה טען שפרטיה נמחקו מזיכרונו. המערער הוסיף כי ייתכן וידע למסור פרטים על התאונה (אלה שנמסרו בחלק מחקירותיו במשטרה) מהדברים ששמע מקצין הבטיחות שהגיע לבקרו בבית החולים, והאחרון ידע על אותם פרטים משיחת הטלפון ביניהם סמוך לאחר התאונה.

9. האמרות לעיל והנימוקים שיובאו בקצרה להלן, הביאו את בית המשפט קמא לאי מתן אמון בגרסת המערער כי הוא אינו זוכר את פרטי התאונה -

(-) צוין כי טענת המערער לעיל אינה עומדת בקנה אחד עם הדברים שמסר למתנדב מד"א בזירת התאונה, שהודעתו כאמור הוגשה בהסכמה. המערער מסר את הדברים למתנדב לאחר שהלה שאל "מה קרה", ומבלי שהוכנסו לפיו מילים. נקבע ש" **מדובר בגרסה פשוטה, סדורה והגיונית, אשר אינה מעוררת בפני עצמה כל תהיות** " ואשר מתיישבת עם ראיות נוספות, ביניהן סימני הבלימה בנתיב נסיעת המערער;

(-) בית המשפט קמא אף הפנה לגרסת המערער מיום 23.7.17 (27/ת) אז מסר כי עובר לתאונה הוא זיהה רכב לבן בנתיב נסיעתו, ולכן בלם את המשאית. צוין בהקשר האחרון, כי מניסוי שדה הראיה עלה שמנקודת מבטו של המערער ניתן היה לטעות ולסבור שרכב ההסעות נוסע בנתיב המשאית, הגם שלא כך היה בפועל, ולכן מדובר בנתון התומך בדברים שמסר למתנדב מד"א;

(-) עוד הפנה בית המשפט קמא לדברים שמסר המערער לקצין הבטיחות בשיחת הטלפון, כי "רכב בא מולו". צוין כי המערער בחר שלא לחקור עליהם את קצין הבטיחות;

(-) צוין שאם טענת המערער שעובר לתאונה המשאית בלמה "מעצמה" היתה נכונה, יש להניח כי היה מצוין זאת באופן מפורש - אם "בשטח" (בפני מתנדב מד"א או קצין הבטיחות) ואם לאחר מכן במהלך חקירותיו;

(-) בהמשך ישיר לאמור לעיל, התייחס בית המשפט קמא לטענת ההגנה ולפיה מספר חודשים טרם התאונה, ביום 28.4.17, המערער עבר אירוע של "בלימה עצמית" באותה משאית כאשר נהג בה בכביש 6. נקבע כי האירוע אכן התרחש. משמעות הדבר היא שאירוע של בלימה עצמית לא היה זר למערער ולכן מצופה שהיה "זועק" את הטענה בהקשר לתאונה נושא ענייננו. בית המשפט קבע בהקשר זה כך: **"(ש)הנאשם לא טען לאירוע של תקלה או בלימה עצמית, מהטעם הפשוט, שהוא אכן זכר את העובדה, שהוא זה שבלם את המשאית מרצונו. בהקשר זה**



יצוין, כי הנאשם נשאל בחקירותיו שאלות רבות בנוגע לתקינות המשאית, לרבות תקינות מערכות הבלימה, ובכל חקירותיו טען לתקינותה... יש לתהות כיצד זה הנאשם לא מסר בשום שלב, על התרחשות אירוע מפתיע של חוסר שליטה במשאית כתוצאה מתקלה או מאירוע שאינו קשור באופן נהיגתו";

(-) ועוד בהקשר לעיל, הפנה בית המשפט קמא לכך שהמערער לא טען בפני אף גורם שהבחין בנוריות התראת ירידת לחץ אוויר או parking דולקות, או בהתראה הקולית שאף היא עובדת במצבים כאלה, וגם בכך יש לתמוך בטענת המשיבה כי מדובר בבלימה רצונית ולא כתוצאה מתקלה.

10. בהקשר הטכני, הנוגע לטענת ההגנה כי בלם המקסי הוא זה שבלם את המשאית בעקבות יציאת צינור האוויר המוביל אוויר למערכת זו, הובא על ידי בית המשפט הסבר ארוך וממצה של כלל הטענות והראיות בהקשר זה, אך לפני שנעשה כן אביא, ולו בתמצית, את עיקר טענות המערער בהקשר זה ואשר נסמכות בין היתר על בדיקת המשאית על ידי מומחה ההגנה מר אפשטיין ביום 10.12.18, כשנה וחצי לאחר התאונה וכחצי שנה לאחר הגשת כתב האישום (ר' הדו"ח נ/7).

11. אין חולק כי במועד בדיקת המשאית על ידי מומחה ההגנה, חלקים שונים במשאית היו חסרים וזאת לאחר ש"נבזה" באופן חלקי. המשאית היתה מאוחסנת אותו מועד (וככל הנראה החל מסמוך לאחר התאונה) במגרש מטעם ובאחריות המשטרה.

ההגנה טענה שחובת המשטרה היתה לשמור על המשאית באופן שמשמר ושומר על הראייה המרכזית בתיק, היינו על המשאית. נתייחס בהמשך למשמעות מחדל זה לעניינו.

12. במסגרת בדיקת המשאית מצא מר אפשטיין שאחד מצינורות האוויר, זה שמספק אוויר לבלם המקסי שבתומך, משוחרר. נטען על ידי ההגנה כי שחרור ("פקיעת") צינור זה התרחש מס' שניות עובר לתאונה וגרם לה. צינור זה יכולה מעתה ואילך הצינור.

13. נתון נוסף אליו הפנתה ההגנה ויש להעמידו לנגד עינינו, הוא תקלה שארעה במשאית ביום 28.4.17 (כ 3 חודשים טרם התאונה), עת המערער נהג בה בכביש 6. לא היתה מחלוקת כי במועד לעיל התנתק צינור אוויר במערכת הבלימה של המשאית. כתוצאה מכך המשאית האטה ועצרה, ובהמשך בוצע "תיקון דרך" על ידי איש מקצוע שהוזעק למקום. תיעוד חלקי לאותו תיקון הוצג, והכוונה לקבלה בה פורטו נתונים שונים וביניהם החלקים שהוחלפו. עם זאת, איש המקצוע שחיבר את הצינור שהוחלף לא העיד מטעם ההגנה.

14. זאת ועוד, מר אפשטיין הפנה לממצא נוסף ב(ה)-צינור המנותק ושנמצא על ידו עת בדק את המשאית, וקבע שצינור זה תוקן בעבר באמצעות "חיבור מהיר" ושלא על פי הוראת היצרן. נקבע שחיבור הצינור ל"חיבור המהיר" בוצע באופן לא מקצועי - הצינור נחתך שלא באמצעות "גיליוטינה", כך ששפת הצינור לא היתה ישרה בטרם חוברה מחדש לחיבור המהיר. כמו כן, הפנה מר אפשטיין לכך כי עוד "לפני" החיבור הלקוי לעיל, ה-צינור חובר לסרן האחורי בחבקים פשוטים שהיוו אלתור ותחליף למשככי זעזועים שהיו במקור. במצב זה תנועות הסרן האחורי לא שוככו כנדרש לצינור המדובר. שני נתונים אלה הובילו ככל הנראה לניתוקו של ה-צינור. יוער שבית המשפט קמא קבע שנתונים אלה הוכחו "גם אם בדוחק" (פסקה 34).

15. מר אפשטיין "חיבר" בין שלושת הנתונים לעיל (התקלה מכביש 6; התאונה; ה-צינור המשוחרר בעת בדיקת המשאית, וטען כדלקמן):

ראשית, שהתקלה בכביש 6 ותיקון הדרך שבא בעקבותיה נגעו לצינור המנותק שנמצא בבדיקת המשאית על ידי ההגנה



(ה-צינור), ולא לצינורות אחרים שגם הם היו מנותקים עת בדק את המשאית;

שנית, כי ניתוק ה-צינור הספציפי עליו הצביע, מוביל לירידה מהירה ביותר של לחץ האוויר במערכת הבלימה ולשחרור קפיץ בלם ה"מקסי" - מה שמוביל לנעילת הסרן האחורי של התומך.

16. יוער, כי הטענה האחרונה לעיל (כי ניתוק ה-צינור מוביל לירידה מהירה בלחץ האוויר במערכת הבלימה, לשחרור קפיץ בלם ה"מקסי" ולנעילת הסרן האחורי) הוכחה בניסוי על משאית דומה (בהיעדר יכולת טכנית לבצע את הדבר על ה-משאית, משום "בזיזתה").

אפנה בנדון לחוות הדעת (9/נ) מיום 4.10.20 שנערכה על ידי מומחה ההגנה מר אפי שוורץ וכן לסרטוני הווידאו שתיעדו את הניסוי. בית המשפט קמא קבע כי הניסוי אכן הוכיח שניתוק ה-צינור מביא לנעילת הסרן האחורי של התומך. 17. ואולם, בית המשפט קמא דחה את חלקה הראשון של טענת ההגנה (כי התיקון בכביש 6 התייחס ל-צינור), ואלו היו טעמיו:

ראשית, צוין כי הצבעתו של מר אפשטיין דווקא על ה-צינור המנותק כזה שתוקן בתקלה בכביש 6, אינה מבוססת - הן משום שאיש המקצוע שתיקן את הצינור בכביש 6 לא הובא לעדות (ויודגש, אין חולק כי איש מקצוע תיקן צינור בכביש 6, אך כאמור המחלוקת היא איזה צינור תוקן); והן משום שגם מר אפשטיין ציין כי כאשר בחן את המשאית היו מספר צינורות מנותקים. זאת ועוד, קבלת התיקון אליה התייחס המומחה ועליה בין היתר הסתמך כוללת פירוט חלקים אך לא ניתן ללמוד ממנה באופן חד משמעי איזה צינור תוקן.

עם זאת אעיר כבר בשלב זה - השאלה באם ה-צינור הוא זה שתוקן בכביש 6, אם לאו, אינה בעלת משקל של ממש, שכן בפסקה 34 קבע בית המשפט קמא שהוכח שה-צינור תוקן בעבר; וכפי שכבר צוין לעיל מומחי ההגנה הוסיפו, וטענתם לא נסתרה, שמדובר בתיקון שלא בוצע כנדרש (חיתוך בצורה לא שווה באופן שיכול "לדחוף" את קצה הצינור אל מחוץ לחיבור המהיר). לכן, אין לטעמי משמעות של ממש אם אותו חיבור לא תקין בוצע לאחר התקלה בכביש 6, או במועד אחר. זאת ועוד, בפסקה 39 ציין בית המשפט קמא ש"**לא נשללה טענת ההגנה לפיה הצינור (ה-צינור - י.ל.) יכול היה להשתחרר גם בזמן נסיעה**".

שנית, נקבע שלו מסקנתו של מר אפשטיין היתה נכונה (היינו שה-צינור אליו הפנה היה מנותק החל משניות ספורות לפני התאונה ועד למועד בדיקתה כשנה וחצי לאחר מכן), משמעות הדבר היתה שלמעשה, בלם המקסי של המשאית היה צריך להיות מופעל כל אותה תקופה. [אעיר, שבעקרון ניתן למתוח מכנית את הקפיץ, אך אין כל אינדיקציה שכך נעשה ובית המשפט התייחס גם לאפשרות זו].

יודגש. מסקנה זו של בית המשפט קמא היוותה את אבן הראשה של הכרעת דינו של בית המשפט קמא, וכן של פסק דין זה.

18. בהמשך ישיר לאמור לעיל, בית המשפט קמא הפנה למספר אירועים בהם המשאית נסעה לאחר התאונה. נסיעות אלה מעמידות בספק, ולו על פני הדברים, את טענת ההגנה לעיל ולפיה בלם המקסי היה מופעל; ומאליו יוצא שהן משמיטות על פני הדברים את הקרקע מטענת ההגנה שעובר לתאונה ה-צינור לא היה מנותק.

ואילו האירועים בהם המשאית נסעה לאחר התאונה -

(-) סמוך לאחר התאונה, כאשר המשאית הוסעה בזירת התאונה לצורך פינוייה מהכביש וכדי להעלותה על הגרר; בית המשפט קמא ציין כי טרם הסעת המשאית בזירת התאונה, בלם המקסי היה בתחילה מופעל משום היעדר אוויר במערכת הבלימה. עם זאת, צוין שהוכח שהדבר היה תולדה של קריעת צינור המספק אוויר לכריות האוויר עליהן "יושבת" הקבינה של הנהג, וצינור זה תוקן כבר בזירת התאונה;

(-) ביום 7.8.17, כ 3 שבועות לאחר התאונה, כאשר המשאית נגררה למוסך בבית זרזיר שם היא נבדקה על ידי בוחן המשטרה מר בוריס צ'רנובלסקי (להלן: **הבוחן בוריס**);

בהקשר זה הפנה בית המשפט קמא לאמרות שונות (חלקן מתועדות באופן חלקי בסרטונים ממהלך הבדיקה) מהן



עולה שהמשאית הובאה למוסך על גבי גרר, אך הוסעה "עצמונית" מהגרר לעמדת הבדיקה. עוד הפנה בית המשפט קמא לקטע באחד מאותם סרטונים בהם נצפית המשאית נוסעת לאחור מספר מטרים לעמדת הבדיקה.

יוער בהקשר זה, כי בית המשפט קמא דחה את קביעת הבוחן בוריס ולפיה בעת בדיקת המשאית ביום 7.8.17 הסרן האחורי היה נעול, או "נעול חלקית". הבוחן בוריס תיאר שהסרן האחורי היה נעול חלקית משום אי אספקת אוויר למערכת הבלימה, כתוצאה מ"מערכת" צינור אוויר שהיה ממוקם סמוך לתיבת ההילוכים של המשאית. ואכן אין חולק שכתוצאה מהתאונה, אחת מתושבות תיבת ההילוכים נשברה ותיבת ההילוכים "זזה" (ולכן לפי טענת הבוחן בוריס מערכת הצינור היא תולדה של התאונה ולא הגורם לה). מדובר בצינור אחר ושונה מזה שלטענת ההגנה גרם לתאונה (ה-צינור), ושונה מהצינור המספק אוויר לכריות האוויר של הקבינה.

בית המשפט קמא דחה את טענתו לעיל של בוריס משום שהוא לא תיעד את אותו צינור מעור, ובעיקר - משום שלא הצליח להצביע עליו בשני הביקורים שנערכו במוסך. דבר זה וכן האינדיקציות לכך שהמשאית נסעה ביום 7.8.17 במוסך, הובילו כאמור לדחיית הממצא של הבוחן בוריס ולפיו באותו יום הסרן האחורי היה "נעול חלקית", וכן הובילו לדחיית טענתו של הבוחן בוריס כאילו איתר את הצינור המעור לעיל.

19. זה המקום להוסיף שההגנה, שהיתה מודעת לנתונים לעיל, טענה שקיימת אפשרות להסיע את המשאית חרף הפעלת בלם המקסי, ואף דאגה לעריכת הדגמה שביצעו המומחים מטעמה בנדון (ר' סרטון ההדגמה נ/8).

עם זאת, בית המשפט קמא קבע שהדבר אפשרי רק במהירות נמוכה, בהילוך נמוך ולמרחק קצר ביותר. במצב שכזה כוח המנוע גובר על הבלמים המופעלים ולכן המשאית "מקרטעת". נקבע על ידי בית המשפט קמא ש"התנהגות" זו של המשאית לא דווחה ולא נצפתה בשתי הפעמים בהן הוסעה המשאית.

20. נימוק נוסף שהובא על ידי בית המשפט קמא לדחיית טענת ההגנה, היה הסתמכותו על עדות הבוחן בוריס ועל חוות הדעת שערך ולפיה המשאית היתה תקינה במועד בדיקתה ביום 7.8.17 (ת/40). הבוחן בוריס אף העיד שמערכת האוויר היתה תקינה, והוסיף שלו ה-צינור היה מנותק, הוא היה שומע את דליפת האוויר וכן מבחין באינדיקציות בולטות נוספות לכך (חיווי של חוזי ושמע מלוח המחווים).

21. ולשאלה מה בכל זאת גרם לכך שה-צינור נמצא מנותק עת מומחי ההגנה בדקו את המשאית ביום 10.12.18, השיב בית המשפט וייחס זאת ל"בזיזתה" בתקופה שטרם הבדיקה עת היתה מאוחסנת במגרש הרכבים. וכך צוין בהקשר זה: **"מהראיות בתיק ניתן ללמוד, כי הצינור המדובר השתחרר במועד מאוחר יותר, בזמן שהמשאית היתה בחזקת המשטרה"** (פסקה 41 להכרעת הדין).

22. מכאן, קצרה היתה הדרך להטלת האחריות על המערער שכן:
(-) תנאי הדרך היו טובים, ואף הוכח, בין היתר על בסיס נתוני הטכנוגרף, שמהירות הנסיעה של המשאית עובר לתאונה היתה כ 90 קמ"ש;

(-) עובר למקום התאונה היתה ירידה וסמוך לאחר מקום התאונה עיקול. נתונים אלה, בצירוף הנתונים שעלו מהשחזור (עקב טעות אופטית משום העיקול בכביש, המערער יכול היה לסבור שרכב ההסעות נוסע בנתיב המשאית, מולו, לקראת לכאורה תאונה חזיתית, דבר שיכול להסביר את לחיצתו על דוושת הבלם), הובילו למסקנה שבנהיגה זהירה יותר, סבירה ומותאמת לתנאי הדרך ולנתוני המשאית, נהג משאית סביר בנעלי המערער יכול היה למנוע את התאונה.

23. באי כוח המערער ביקשו לאמץ את טענות המומחים מטעמם בנוגע לקריעת ה-צינור ממקומו סמוך לפני התאונה, וטענו שלכל הפחות הם הקימו ספק שזה היה הגורם לתאונה; עוד נטען כי בדיקת המשאית על ידי הבוחן בוריס היתה מרושלת, לא תועדה כנדרש, והדבר רובץ לפתח המשיבה. עוד נטען שקיימות אינדיקציות נוספות התומכות בטענות ההגנה והכוונה בעיקר בסימני הבלימה של סרנים נוספים של העגלה מהם עולה כי סרנים נוספים ננעלו לאחר נעילת הסרן האחורי של התומך, והדבר משתלב עם כך שירידת לחץ האוויר "הגיעה" רק אז לאותם סרנים.



עוד ניתן דגש למחדל המשטרה בכך שלא שמרה על המשאית עת שהיתה באחריותה, וכך נוצר מצב שההגנה היא זאת שנדרשה להוכיח שה-צינור לא נתלש כחלק מתהליך "בזיזתה". ההגנה אף התרעמה על כך שבעוד שלכל אורך ההליך בבית המשפט קמא נקודת המוצא היתה, לשיטת שני הצדדים, שהסרן האחורי היה נעול החל מרגע התאונה ואילך, בהכרעת הדין נקבע כי הדברים לא היו כך ובית המשפט קבע - בניגוד לעמדת שני הצדדים ובניגוד לעמדת הבוחן בוריס - שניתן היה לנסוע במשאית כרגיל. נטען כי בכך נשללה מההגנה האפשרות להתייחס לקביעת בית המשפט. במילים אחרות, נטען שמדובר בתיק בעייתי שכל כולו מבוסס על ממצאים ומסקנות בפן הטכני, כאשר בית המשפט דחה, למעשה, את מרבית ממצאיו של בוחן המשטרה; כך גם עשה לגבי ממצאי ומסקנות מומחי ההגנה; ובמקום זאת, קבע ממצאים משלו.

24. מנגד, טענה המשיבה שיש לדחות את הערעור, וביקשה לאמץ את ממצאיו וקביעותיו של בית המשפט קמא. עם זאת, משהפנינו את ב"כ המשיבה לסוגיות שעל פני הדברים מעלים בעייתיות, היא השיבה תשובות שהתבססו, בין היתר גם על נקודות שבית המשפט דחה באופן מפורש (ר' לדוגמה הצינור המעוך לעיל). אתייחס לכך בהמשך.

25. **לאחר שבחנתי את ראיות הצדדים ואת טענותיהם, הגעתי למסקנה שדין הערעור להתקבל, ויש לזכות את המערער, משום שקיים ספק סביר בנוגע לאשמתו באופן כללי; ובפרט בנוגע לגורם שהוביל לנעילת הסרן האחורי של התומך.**

26. יריעת המחלוקת פורטה לעיל, ניסיתי לפשטה ככל שניתן וכך אשתדל לעשות גם להלן.

27. בסופו של דבר, עדיין נותר לטעמי ספק סביר בנוגע לגורם שהוביל לנעילת הגלגלים וסבורני כי ההגנה הציגה תרחיש אפשרי, מבוסס למדי ולו ברמת הספק הסביר, לא בלתי הגיוני, ושלא נסתר. מנגד, המשיבה לא עשתה מאמץ של ממש בניסיון לסתור את אותו תרחיש.

28. נתקדם בציר הכרונולוגי כשלנגד עינינו 3 הגורמים האפשריים עליהם הצביעו הצדדים ככאלה שיכלו (בנפרד) להביא לירידת לחץ האוויר, להפעלת בלם המקסי ולנעילת הגלגלים.

29. **הגורם הראשון** שיכול היה להביא לירידת לחץ האוויר, להפעלת בלם המקסי ולנעילת הגלגלים הוא יציאת/קריעת (או כפי שב"כ המערער והמומחה מטעמם כינו זאת - פקיעת) ה-צינור המוביל לבלם המקסי.

ההגנה אף הצביעה על שני גורמים שעשויים היו לזרז ולהביא לכך - חיתוך לא נכון של הצינור (שעלה שתוקן בעבר) וחיבורו באופן זה; וכן העובדה שכל מערכת צינורות האוויר באותו אזור היו מחוברת בחבקים רגילים לסרן האחורי, במקום במשכך זעזועים. ממצאים אלה לא נסתרו על ידי המשיבה-המאשימה.

במקום זאת, בחרה המשיבה להפנות לכך כי צינורות נוספים הוצאו ממקומם או היו חסרים. לכן, נטען שלא מן הנמנע שבמהלך "בזיזת" המשאית, הוצא גם ה-צינור ממקומו.

טיעון זה של המשיבה הוא מוקשה. המשיבה היתה אחראית על שמירת המשאית, שהיא ה-ראיה בתיק, וכשלה בכך. חרף זאת העלתה המשיבה טענות בנדון דווקא כלפי ההגנה, הגם שזמן סביר לאחר הגשת כתב האישום ועוד טרם שהחלה שמיעת הראיות בדקה ההגנה את המשאית וגילתה את שגילתה. מדובר במחדל העומד כולו לפתח המשיבה. זאת ועוד, אחת מהשערות בית המשפט קמא היתה שה-צינור הוצא ממקומו באופן ידני במהלך תהליך בזיזתו עת



המשאית היתה מאוחסנת במגרש הרכבים מטעם המשטרה. בית המשפט קמא אף הפנה לכך שחלקים נוספים נבזזו. ייתכן והדברים היו כך, אך לטעמי מדובר בלא יותר מהשערה, וכנגד השערה זו ניתן להעלות השערת נגד ולטעון שאין כל היגיון בניתוק ה-צינור, שהרי הוא לא נגנב (מומחי ההגנה הפנו כאמור לחתך שלדבריהם תרם ליציאת הצינור ממקומו) ואף אינו מחובר על פני הדברים לפריט בעל ערך שנגנב.

30. **הגורם השני** (הנטען) שיכול היה להביא לירידת לחץ האוויר, להפעלת בלם המקסי ולנעילת הגלגלים, הוא צינור אוויר שלטענת הבוחן בוריס נמחץ משום קריסת תיבת ההילוכים (בעקבות התאונה) ומנע הספקת אוויר לצנרת האוויר של הבלמים, דבר שהוביל להפעלת בלם המקסי הופעל. בחוות דעתו ת/40 הוא ציין בהקשר זה כך: **"עקב פגיעה בתיבת ההילוכים וקריסתו נעל צינור הפסקת אוויר למערכת בלימה מקסי. עקב כך גלגלים אחוריים נעולים חלקית ואי אפשר לעשות בדיקת דינמומטר. בגלל זה פורקו הגלגלים ונבדקו בלמים ויזואלי בבדיקה מלאה"**.

דא עקא, שהמשיבה לא הביאה ולו קצה חוט לעצם קיומו של הצינור "המעוך" לעיל - ראשית, בחוות הדעת (ת/40) שערך הבוחן אין תצלום של אותו צינור. הבוחן צילם חלקים אחרים במשאית, ודווקא את אחד החלקים החשובים בבדיקתו (שבעטיו, לשיטתו, הוא לא בחן את המשאית במתקן הדינמומטר) הוא לא צילם! שנית וחשוב מכך - בית המשפט ערך עם הצדדים ועם הבוחן שני ביקורים במוסך לשם הובאה המשאית (בגרירה). כאשר התבקש הבוחן להצביע על אותו צינור הוא לא הצליח למצוא. זו היתה הסיבה, המוצדקת, שבית המשפט קמא קבע בהכרעת דינו (פסקה 54) שמדובר בצינור שכפי הנראה **"לא היה קיים"** (!). מאליו יוצא כי מסקנת בית המשפט מקרינה גם על משקל יתר מסקנות הבוחן בהקשר למשאית הנדונה. ויודגש, כי בתיק העידו מטעם המשיבה גם עדים מקצועיים אחרים, אך ככל שהדברים נגעו לבחינת המשאית, הבוחן בוריס היה היחיד שהעיד בנדון;

ועוד בהקשר לאותו צינור מעוך, שלא נמצא ולא תועד. הבוחן טען שמשום שהצינור נמערך, לא ניתן היה לבדוק את מערכת הבלמים בצורה מיטבית על גבי מתקן הדינמומטר, ובמקום זאת בוצעה בדיקה חזותית שכללה בעיקרה את בחינת התופים והרפידות. עם זאת, התקשיתי להבין מדוע לא נבחרה אפשרות נוספת והיא החלפת אותו צינור מעוך (בהנחה והיה קיים), מה שהיה מאפשר את אותה בדיקה. הבוחן התייחס לכך וטען כי עלות ההחלפה היא גבוהה, אך מדובר בטענה בעלמא. לא ברור מה הכוונה עלות גבוהה; לא ברור מדוע לא ניתן היה לבצע "מעקף" שעלותו יש להניח זניחה; ומעל לכל - ספק, לשון המעטה, באם אותה עלות משתווה או מתקרבת לעלות קיום הדיונים הרבים בבית המשפט קמא וכן לפנינו, בניסיון, בין היתר, "למצוא" את אותו צינור..

לא זו אף זו, משום המחלוקת באם היה, או לא היה, צינור מעוך במקום עליו הצביע הבוחן בוריס (באי כוח המערער טענו שאין כזה), לא ברור מדוע לא פעלה המשיבה לעשות את הפעולה הפשוטה בהצגת שרטוט טכני רשמי של המשאית (מאותו מודל ושנה כמובן), כדי להראות "הנה, באותו מקום אכן עובר צינור בעל מאפיינים כאלה וכאלה...". עיון בהשתלשלות ההליך מעלה כי לא היה מדובר בהליך שגרתי. הפניתי לשני הביקורים של בית המשפט במוסך כדי לרדת לעובי הקורה; לביקור בזירה; וכן לשני ניסויים שנערכו על ידי מומחי המערער. מנגד, נקטה המשיבה בעמדה "פאסיבית" למדי ולא טרחה להתמודד עם הסוגיות שעלו.

ואם לא די בכך, חרף קביעות בית המשפט קמא בדבר אי קיומו של הצינור המעוך, הציגה המשיבה במסגרת הליך הערעור, עמדה לא שגרית - מחד, ביקשה לאמץ את מסקנות בית המשפט קמא ב"שורה התחתונה" (המבוססות כאמור בין היתר על היעדרו של ה"צינור המעוך"); אך מאידך, כאשר נתקלה בקשיים במתן הסברים לתרחיש כזה או אחר, שבה וביקשה להסתמך על קיומו של אותו צינור (ר' לדוגמה תגובת המשיבה מיום 2.5.23 פסקה 6). איני סבור שניתן, במקרה דנן, לאחוז במקל משני קצותיו.

31. **הגורם השלישי** והאחרון עליו הצביעו הצדדים ככזה שיכול היה להביא לירידת לחץ האוויר, להפעלת בלם



המקסי ולנעילת הגלגלים, היה צינור המוליך אויר ל"כרית אוויר" עליו "יושבת" קבינת המשאית. לא היה חולק שכתוצאה מהתנגשות המשאית ברכב ההסעות ניזוק חלקה הקדמי-שמאלי וכן ניזוק צינור האוויר לעיל.

מי שמסרו על כך היו קצין הבטיחות של חברת המשאיות שהגיע לזירת התאונה, מר טל אברהם וכן קצין הבוחנים רפ"ק גליל. עלה כי מי שתיקן את הצינור לעיל היה קצין הבוחנים, אך הוא לא נותר במקום עת פונתה המשאית ומי שנהג בה בעת הפינוי היה קצין הבטיחות.

אמור מעתה, הצינור שהוליך אויר לכרית האוויר תוקן כבר בזירת התאונה; וככל הנראה הבוחן שב ותיקן את אותו צינור גם בעת בדיקתו ביום 7.8.17.

32. לפני שאבחן את מועדי הזזת המשאית אשוב ואפנה לניסוי אותו ערכה ההגנה (הסרטון נ/8 וחוות נ/9) ולפיו, גם כאשר בלם המקסי פועל, ניתן להזיז את המשאית במהירות נמוכה באופן שכוח המנוע, בהילוך נמוך, מתגבר על הבלמים. עם זאת, אין מדובר בנסיעה "חלקה".

33. **המועד הראשון** בו הוזזה המשאית לאחר התאונה, היה מזירת התאונה ועד למשאית הגרר שפינתה אותם משם.

עמדת הצדדים הובהרה לעיל: **לשיטת המערער** בלם המקסי פעל משום "פקיעת" ה-צינור; **לשיטת המשיבה** בלם המקסי פעל משום הצינור המעוך סמוך לתיבת ההילוכים; **ולשיטת בית המשפט** בלם המקסי לא פעל שכן ה-צינור אותו שלב היה מחובר, והצינור המעוך לא היה קיים או אינו רלוונטי.

עיון בפרוטוקול הדיון עת העיד מר טל, קצין הבטיחות, מעלה כי המשיבה לא שאלה אותו האם נתקל בקשיים בנסיעה נוכח העובדה שבלם המקסי (גם לשיטת המשיבה) היה אמור להיות מופעל; וגם המרחק שנדרש מר טל להסיע את המשאית עד לגרר לא הובהר עד תום, הגם שעולה שמדובר במרחק קצר למדי.

זאת ועוד, מר טל טען (עמ' 73 שורה 24) כי אם בלם המקסי היה פועל הוא כלל לא יכול היה להסיע את המשאית. מדובר בקביעה שאינה נכונה, שכן שני הצדדים כיום מסכימים (כל צד מסיבותיו) שבלם המקסי פעל אותו זמן. משכך, ונוכח הניסוי שערכה ההגנה במסגרתו נראתה משאית נוסעת כשבלם המקסי פועל, ניתן להטיל ספק בדבריו של קצין הבטיחות ולפיהם בלם המקסי היה משוחרר אותה עת.

מהטעם לעיל, מסופקני אם מסקנת בית המשפט קמא ולפיה באותו שלב בלם המקסי היה משוחרר, יכולה לעמוד במידה הנדרשת. זאת ועוד, סבורני כי יש לשקול לחובת המשיבה את העובדה שבאותו שלב של הזזת המשאית, לא נכח אף גורם מקצועי משטרה שיכול היה לתעד או להעיד על שהתרחש באותו שלב (ר' פסקה 47 להכרעת דינו של בית המשפט קמא). זאת ועוד, מטעמים שלא הובהרו וחרף העובדה שהזירה היתה מצולמת במצלמת כביש (ת/21), המשיבה לא הורידה על פני הדברים את הקבצים הרלוונטיים שתיעדו זאת, ובכל מקרה הסתפקה בהגשת רק פרק הזמן הרלוונטי לתאונה.



34. **המועד השני** בו הוזזה/הוסעה המשאית, היה ביום 7.8.17. במועד זה נגררה המשאית למוסך ביישוב בית זריר, שם גם נערכו במועדים מאוחרים יותר ביקורי בית המשפט, ונבדקה על ידי הבוחן בוריס. באותו מועד הגיעו, כמלווים גם הבוחנים בן צבי וסבן. ויודגש, הגורם המקצועי היחיד בהקשר למשאית (במובחן מהתאונה עצמה) היה הבוחן בוריס.

בית המשפט קמא הפנה לעדויות סותרות בהקשר זה למועד בו נבדקה המשאית במוסך:

מחד, לעדויות הבוחנים בן צבי וסבן לפיהן המשאית נסעה במוסך וכן לסרטון (ת/42 שניה 21 ואילך) שתיעד את חלק מהבדיקה של הבוחן ולפיו המשאית הוסעה מס' מטרים לאחור במתקן הבדיקה;

ומנגד, לעדותו של הבוחן בוריס ולפיה לא ניתן היה להזיז את המשאית בנהיגה; וכן לגרסתו במסגרת הביקור השני של בית המשפט במוסך אז טען שהמשאית "נסעה בכוח", היינו כשהיא "מתנגדת" לבלם המקסי (משום, לשיטתו, אותו צינור מעורר).

בית המשפט קמא דחה את עדותו של הבוחן בוריס בהקשר לעיל, וקבע כי הוא מעדיף את עדויות הבוחנים והסרטון (פסקה 53 להכרעת הדין).

גם בהקשר זה מצאתי בעייתיות שלכל הפחות מקימה ספק לטובת המערער -

ראשית, הבוחנים בן צבי וסבן הגיעו כאמור בעיקר כמלווים, ולא כמי שאמורים היו לבדוק את המשאית. זאת ועוד, איש מהם לא נהג במשאית. הובהר כי אחד מעובדי המוסך נהג במשאית באותו יום, אך הוא לא הובא לעדות מטעם המשיבה-המאשימה ועלה כי פרטיו אינם ידועים. בא כוח המערער מסר כי ניסה לאתר את אותו נהג כדי להעידו (אודות "התנגדות" המשאית) אך טען כי מאמציו העלו חרס. גם נתון זה עומד לחובת המשיבה.

בכל אופן, גם אם בן צבי וסבן הבחינו במשאית נוסעת בתוך רחבת המוסך, ספק באם הדבר הספיק לבסס את המסקנה כי אין מדובר בנסיעה קצרה "תחת התנגדות/מאמץ"; והוא הדין לגבי הנסיעה לאחור למרחק קצר של מס' מטרים שאכן מתועדת בסרטון.

שנית, דחיית עמדתו של הבוחן בוריס והקביעה שלא היתה כל בעיה בבלם המקסי באותו יום בו נבדקה המשאית, היא בעייתית במובן נוסף -

יש לזכור כי אחת הבדיקות החשובות שהבוחן בוריס היה אמור לבצע אותו יום, היא תקינות בלמי המשאית על גבי מתקן הדינמומטר (מתקן הגלילים). בפועל, הובאה המשאית למתקן הגלילים אך בוצעה בדיקה רק לסרן הקדמי של המשאית; בעוד שהסרן האחורי לא נבדק במתקן; ובמקום זאת פורקו הגלגלים ובוצעה בדיקה ויזואלית בלבד. בדיקה אחרונה זו היא גם פחות אמינה וגם יותר ארוכה וקשה לביצוע. משכך, משמעות אימוץ קביעת בית המשפט קמא ולפיה



בלם המקסי היה משוחרר, היא כי הבוחן בוריס לא הצליח להבחין בנתון כה מרכזי ובסיסי במשאית עד כי החליט, מיוזמתו, לעבוד קשה יותר בכך שפירק את הגלגלים וכיוב'. מנגד, אימץ בית המשפט קמא את קביעת הבוחן בוריס כי בעת הבדיקה, ה-צינור היה מחובר (אין תיעוד של הדבר) ולא היו דליפות אויר (פסקה 56 להכרעת הדין).

במילים אחרות, הפער בין דחיית מסקנותיו של הבוחן בוריס בנוגע לבלם המקסי; לבין אימוץ מסקנותיו בנוגע ל-צינור, מעלה לטעמי קשיים לא מבוטלים. אכן, בית המשפט קמא ציין כי הוא מאמץ את ממצאיו של הבוחן בוריס בהקשר ל-צינור משום שהם מתיישבים עם כך שהמשאית נסעה במוסך, אך התייחסתי לעיל לנסיעת המשאית במוסך וצינור כי גם נתון זה לכל הפחות מעלה ספק. לכן, קשה לטעמי היה לקבוע ממצא בהתבסס על עדותו של הבוחן בוריס בנוגע ל-צינור.

35. די לטעמי באמור לעיל כדי להביא למסקנה כי הוטל ספק סביר באשמת המערער. אל האמור לעיל מצטרפת טענת המערער, שלא ניתן לבטלה, שלמעשה, שני הצדדים אחזו בבית המשפט קמא בגרסה ולפיה בלם המקסי פעל (כל צד מטעם אחר), אך בהכרעת הדין עמדה זו נשללה, כשאין אף מומחה או איש מקצוע התומך בכך;

זאת ועוד, אשוב ואפנה לכך שהמשיבה לא דאגה לשמור על המשאית (ה-ראיה). הדבר מהווה מחדל חקירתי של ממש. למעשה, במקום שהמערער יצטרך להוכיח (ברמה של ספק סביר) שלא הוא גרם לתאונה, הוא נאלץ, על כורחו ורק משום מחדל המשיבה, להראות מה אירע או לא אירע בתקופה שלאחר התאונה ובעת שהמשאית היתה מאוחסנת במגרש שבאחריות המשיבה.

ויודגש, מחדל המשיבה לא הביא כשלעצמו לזיכוי, אך כשהוא מצטרף ליתר הנימוקים שהובאו לעיל, יש לו משקל מצטבר (ולהרחבה בנדון ר' האמור בע"פ 5373/12 אבורמד נ' מדינת ישראל, פסקה 48 (15.4.2015); ע"פ 4511/20 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה 29 (7.11.21)).

36. סיכומי של דבר - בשים לב לרף ההוכחה הנדרש בפלילים, ונוכח הנקודות אליהן הפניתי ומקימות לכל הפחות ספק באשמתו של הנאשם, המסקנה היא שיש לזכות את המערער מחמת הספק.

אשוב ואפנה לכך שבית המשפט קמא עשה מאמצים של ממש לרדת לעומק הראיות כדי למצוא את הגורם לתאונה, ולא הותיר אבן על אבן וצינור על צינור. מדובר בהכרעת דין מקיפה ומעמיקה שהתייחסה גם לסוגיות נוספות, מעבר לאלה שנדונו לעיל. כחלק מאותן סוגיות, ניתן להפנות לתמיהות נוספות שמחזקות, ולו על פני הדברים, את מסקנת בית המשפט קמא. לחלקן ניתן להעלות תשובות, טובות יותר או פחות, ולחלקן לא ניתן להעלות תשובות לכאן או לכאן משום שלא הובא לטעמי מצע עובדתי מספק.

כך, "הודאות" המערער חיזקו את מסקנת בית המשפט קמא בנוגע לאשמת המערער. ואולם, ניתן להשקיף על אותן אמרות במבט אחר ולפיו המערער, אדם מן היישוב שאין חולק שהיה נסער בעקבות העובדה שדרס למוות לא פחות מ 5 אנשים בתאונה קשה ביותר, הפנה לכך שסימני הבלימה של המשאית הם בנתיב שלו; כמו רצה לומר "הנה, לא סטייתי לנתיב הנגדי, ולראיה - סימני הבלימה של המשאית בה נהגתי הם בנתיב הנסיעה שלי". אכן, ניתן לפרש חלק אחר מאמרותיו (שאף לא אחת מהן תועדה בקולו שלו) לחובתו, אך לטעמי ליבת התיק, הראיות ה"קשות", הן אלה הנוגעות לפן הטכני, ואמרות הנאשם אינן יכולות לגבור על הכשלים עליהם הצבעתי.

עוד ניתן להוסיף טיעונים לכאן ולכאן. מחד, טענה המשיבה לכך שלו ה-צינור אכן השתחרר בזמן הנסיעה אזי המערער היה אמור לשמוע התרעה קולית (עליה לא דיווח); ומנגד, הפנו באי כוח המערער לעדות המומחה אפשטיין, שלא



נסתרה, שלא אמורה להיות התרעה כזו (עדות אפשטיין מיום 22.7.20 עמ' 21). עוד ניתן להפנות לטענת המשיבה כי לו ה-צינור אכן פקע היה הבוחן בוריס שומע את בריחת האויר; ומנגד נטען, כי נוכח מידת האמון שניתנה בעד, קשה לבסס על כך ממצא וספק באם היתה צריכת להיות יציאת אויר שניתן לשמוע. באי כוח המערער הפנו לנקודות נוספות, כגון השערותם שבעקבות נעילת גלגלי הסרן האחורי של המשאית וכפעולה אינסטינקטיבית, לחץ המערער על בלמי המשאית אך זאת לאחר הפעלת בלם המקסי, ועוד טענות נוספות. כאמור, איני נדרש לכל אותן טענות ונימקתי זאת לעיל.

סיכומי של דבר, מכלול השיקולים לעיל הביא אותי כאמור למסקנה שהמשיבה לא עמדה בנטל שהוטל על שכמה ולכן לו דעתי תשמע יש להורות על זיכוי המערער מחמת הספק. כפי שנאמר: "**בהתקיים ספק - אין ספק. כך במשפט הפלילי וכך מקום בו הספק הוא סביר**" (ע"פ 1929/06 פלוני נ' מדינת ישראל, פסקה (5.3.2009)).

37. טרם סיום אעיר כי במסגרת הדיון בערעור נשאלה באת כוח המשיבה (שקיבלה את הטיפול בתיק רק בשלב הערעור) האם המשיבה הפיקה לקחים ונקטה בפעולה כלשהי בנוגע לאופן שבו "נשמרה" המשאית. לא קיבלנו תשובה של ממש בנדון; ובאם הדבר לא נעשה, טוב תעשה המשיבה באם תפעל בנדון כדי למנוע מקרים דומים בעתיד. זאת ועוד, על פני הדברים מדובר בהליך ממנו ניתן להפיק לקחים גם במישורי התייחסות נוספים, שעל חלקם עמדתי ולו בקצרה לעיל, וחזקה על המשיבה שתעשה כן.

38. סוף דבר, לו דעתי תשמע הייתי מורה על זיכוי המערער מחמת הספק.

השופט שמואל מנדלבוים:

אני מסכים ומצטרף לקביעתו של חברי השופט י. ליפשיץ לפיה לאחר ניתוח כלל הראיות, עדיין נותר ספק סביר באשמתו של המערער המצדיק את זיכוי מחמת הספק.

כפי שנקבע ביחס ל"ספק הסביר" הנדרש לצורך זיכוי של נאשם, "**נאשם יצא רשע בדינו רק אם כל החלופות - חוץ מהרשעתו- אין בהן יסוד של סבירות**" (ע"פ 6251/94 ארי נ' מדינת ישראל פ"ד מט (3) 45, 121, וכן ראו ע"פ 10365/08 מאהר אלעיסאווי נ' מדינת ישראל (7.3.11), פסקה כב' לפסק דינו של השופט רובינשטיין).

לעמדת, במקרה שלפנינו ולאור כלל הנימוקים שפירט השופט ליפשיץ, לא ניתן לשלול במידה הנדרשת את התרחיש שהעלה המערער לפיו שחרור ("פקיעת") ה- צינור (כהגדרתו בחוות דעתו של השופט ליפשיץ), ממש בסמוך לאירוע התאונה, הוא שגרם לנעילת הסרן האחורי של התומך וכתוצאה מכך לסטיית המשאית בה נהג המערער מנתיבה ופגיעתה ברכב ההסעות שנסע בנתיב הנגדי באופן שגרם לתאונה המחרידה.

לאור מסקנה זו, נותר ספק סביר באשמתו של המערער המחייב את זיכוי מחמת הספק.

ש. מנדלבוים, שופט



השופטת גלית ציגלר:

לאחר עיון בטיעוני הצדדים בכתב ואלו שנשמעו לפנינו, ולאחר עיון מעמיק בחוות דעתו של חברי השופט ליפשיץ ובדבריו של השופט מנדלבום, אני מצטרפת לעמדתם כי יש לקבל את הערעור לנוכח הספק שקם באחריותו של המערער לתאונה שהתרחשה, וכי יש לזכותו מחמת ספק זה.

ג. ציגלר, שופטת

סוף דבר, אנו מורים על קבלת הערעור ובהתאם, על זיכוי המערער מחמת הספק מהעבירות שיוחסו לו.

ש. מנדלבום, שופט

ג. ציגלר, שופטת

י. ליפשיץ, שופט
[אב"ד]

ניתן היום, כ"ה סיוון תשפ"ג, 14 יוני 2023, בנוכחות הצדדים.