



עפ"ת 30165/12/17 - חסן אלגדאמין נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 30165-12-17 אלגדאמין נ' מדינת ישראל
לפני: כבוד הנשיא אברהם טל - אב"ד
כבוד השופט שמואל בורנשטיין
כבוד השופטת דבורה עטר
המערער חסן אלגדאמין
נגד
המשיבה מדינת ישראל

פסק דין

פתח דבר

1. בפנינו ערעור על הכרעת הדין מיום 9.4.2017 וגזר הדין מיום 16.11.2017 של בית המשפט לתעבורה בפתח תקווה בתיק גמ"ר 707-11-15 שבו הורשע המערער, לאחר שמיעת ראיות, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א 1961- (להלן: "**הפקודה**") וכן בעבירה של נהיגה רשלנית אשר גרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש לפי סעיף 38(3) ו-62(2) לפקודה.

על המערער הוטלו העונשים הבאים: 20 חודשי מאסר בפועל, 12 חודשי מאסר על תנאי למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה של גרם מוות בנהיגה רשלנית או נהיגה בזמן פסילה, פסילה מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 12 שנים, פסילה על תנאי מלקבל או להחזיק רישיון נהיגה לתקופה של 20 חודשים למשך 3 שנים לבל יעבור עבירה בה הורשע או עבירות לפי התוספת הראשונה והשנייה; קנס בסך 20,000 ש"ח.

2. על פי עובדות כתב האישום וכמפורט על ידי בית המשפט קמא, ביום 6.8.15 בסמוך לשעה 8:30, נהג המערער במשאית מסוג דאף בכביש 444 מדרום לצפון, לכיוון צומת רכבת ראש העין. בהגיעו לקילומטר ה-24 בכביש, התקרב המערער לצומת, כשהוא אינו מאט או בולם, ופגע ברכב פג'ו בו נהג המנוח, אשר עמד בצומת ברמזור אדום וכן ברכב טויוטה אשר האט לקראת עצירה בצומת. המערער המשיך בנסיעה, פגע ברמזור, הפיל אותו והמשיך לכיוון הנתיב הנגדי.

שם, פגע ברכב ניסאן וברכב מאזדה בו נהג ר'. לאחר מכן, המערער המשיך בנסיעה ופגע ברכב מיצובישי. כתוצאה מהתאונה, נחבל המנוח חבלות קשות, פונה כשהוא מעורפל הכרה לבית חולים ובחלוף ארבעה ימים, נפטר. כן נחבלו ר' ובנו של המערער, אשר פונו לקבלת טיפול בבית החולים.

הכרעת הדין של בית המשפט קמא



3. מחומר הראיות עולה כי ראשיתה של התאונה בהימצאות מערבול הבטון בשולי הכביש, ובניסיונו של המערער, אשר נסע בנתיב הימני, לחמוק מפגיעה בו.
- מאחר ומהראיות עולה כי למערער היה שדה ראייה רחב ויכול היה להבחין במערבול הבטון ממרחק רב, הרי שללא קשר לשאלת מרחק מערבול הבטון מהצומת ועד כמה, אם בכלל, בלט לתוך נתיב נסיעתו של המערער, ניתן לקבוע כי על המערער היה להתחיל את תגובתו ולהאט את מהירות המשאית עוד בטרם התקרב לצומת.
4. על סמך הראיות, התקבלה גרסת המשיבה לפיה רכבו של המנוח עמד בנתיב השמאלי מבין שני הנתיבים המיועדים לנסיעה ישר (הנתיב השני משמאל). המשאית פגעה ברכבו של המנוח, ולאחר מכן אף ברכבים נוספים.
5. לתיק בית המשפט הוגשו בהסכמה מסמכים רפואיים המעידים על מותו של המנוח כתוצאה מהתאונה וכן על פגיעת ר', כאשר ההגנה לא כפרה במנגנון התאונה, בחבלות ובנזקים.
6. בהתאם לעדותו של המנהל הטכני של מוסך דאף (להלן: "**המנהל הטכני**"), קיימות ארבע דרכי האטה ובלימה של המשאית: הורדת הילוכים; בלם מנוע; בלם שרות (מופעל על ידי דוושת הבלם); "מקסי ברקס" - בלם חניה (המופעל על ידי ידית), ובו ארבעה מצבים: נסיעה, בלימה, להאטה, בלימה לעצירה ובלימה לחניה.
7. המערער העיד כי בניסיונו למנוע את התאונה, לחץ על דוושת הבלם (בלם השירות), אך הדוושה "נפלה" והמשאית לא הגיבה. על כן, על מנת להימנע מפגיעה במכוניות שנסעו או עמדו בצומת, הסיט את המשאית לשמאל.
- על פי עדותו של המערער, הן במשטרה והן בבית המשפט, אלו היו הפעולות היחידות בהן נקט, כאשר ההגנה לא השכילה להסביר, מדוע המערער לא פעל למנוע את התאונה באחת מהדרכים החלופיות להאט או בלימת המשאית, כגון- הורדת הילוכים, שימוש בבלם המנוע, בלם החניה, סטייה לשול הדרך הימני או אף כיבוי המנוע.
8. בהיבט של תקינות מערכת הבלמים, צוין כי מערכת הבלימה באמצעות הורדת הילוכים ומערכת הבלימה באמצעות בלם המנוע לא נבדקו ולא נטענה טענה לאי תקינותן.
- המנהל הטכני של המוסך העיד, כי מדד בהתאם להוראות היצרן את הדסקיות והרפידות של הגלגלים הקדמיים וכן את עובי הרפידות וקוטר תוף הבילום האחורי וכולם נמצאו תקינים.
9. לגבי בלם החניה - "מקסי ברקס", העיד המנהל הטכני כי בניסוי שערך, אחוזי הבלימה במערכת זו הגיעו לשיעור של 80%-90% ולו היה המערער נעזר בה, היא היתה מסייעת להאט מהירות המשאית עד לעצירתה.
- עוד העיד המנהל הטכני כי חוסר השמן במערכת הבלמים האחורית, אינו משפיע על מערכת זו.
10. באשר לתקינות מערכת לחץ האוויר, העיד קצין הבוחנים, כי בדק בזירת התאונה ומצא כי מד לחץ האוויר הצביע על לחץ הגבוה מ- 5 בר בכל אחת מהמערכות, כאשר המנהל הטכני של המוסך העיד, כי בלחץ של 5 בר - "המערכות עובדות והמשאית עוצרת".



קצין הבוחנים העיד כי בדק את מערכת הבלימה של לחץ האוויר, על ידי לחיצות על דוושת הבלם ושחרור האוויר מהמערכת, ומצא כי מערכת זו פעלה באופן תקין ותוצאות הבדיקה שוללות את טענת המערער ל"נפילת" הדוושה.

אף עדות בוחן תאונות הדרכים (להלן: "**הבוחן**") תמכה בכך, שכן לדבריו בדיקת דוושת הבלם במקום התאונה העלתה כי היתה תקינה לכל דבר. מאחר שהדוושה נמצאה תקינה סבר הבוחן כי אין אפשרות שדוושת הבלם נתפסה ולאחר מכן השתחררה. לדבריו, תקלה של נפילת דוושה נובעת כתוצאה מהיעדר לחץ אוויר, מצב שלא קרה בענייננו.

על סמך עדויות אלו, וראיות נוספות, נקבע כי מערכת הבלימה המופעלת על ידי לחץ האוויר עבדה כראוי.

11. אשר למערכת הבלימה ההידראולית המופעלת באמצעות שתי מערכות - קדמית ואחורית - לא היתה מחלוקת כי מערכת הבלמים האחורית לא היתה תקינה ולא פעלה. המנהל הטכני העיד כי הסיבה לכך שמערכת הבלמים האחורית לא פעלה כלל היתה שמיכל השמן היה ריק. הוא מצא כי תוף הבילום היה מלא באבק, דבר שהעיד, לשיטתו, על כך שהמיכל היה ריק משמן במשך זמן רב, וציין כי לאחר שמילא שמן במיכל - גם מערכת הבלמים האחורית פעלה באופן תקין.

המחלוקת בין הצדדים נסובה בשאלת תקינותה של מערכת הבלמים הקדמית.

על פי דברי המנהל הטכני, בניסוי בלימה שנערך במוסך, פעלה מערכת הבלמים הקדמית.

לעומת זאת, מומחה ההגנה ציין בחוות דעתו כי ניתן לראות מסרטוני הבדיקה שבוצעה במוסך, כי מערכת הבלימה הקדמית לא פעלה כראוי, היתה יעילות בלימה מסוימת אך הגלגלים לא ננעלו.

חרף עמדת מומחה ההגנה כי מערכת הבלימה הקדמית לא פעלה כראוי, בין היתר מכיוון שלא נמצאו סימני בלימה בזירת התאונה, הדגיש בית המשפט קמא כי כל אחת ממערכות הבלמים נבחנה בנפרד וקבע כי בעוד שמערכת הבלמים האחורית לא פעלה, המערכת הקדמית פעלה. אשר להעדר סימני הבלימה, הודגש כי אין בכך כדי להצביע על העדר תקינותה של מערכת הבלימה הקדמית אלא על העדר השימוש במערכת הבלימה כלל, כפי שאף מעידה דסקת הטכוגרף לפיה לא נרשמה כל האטה במהירות נסיעת המשאית.

12. כאמור, שני הצדדים הסכימו כי היה כשל במערכת הבלימה האחורית ומקורו בהיעדר שמן. בשאלת מועד נזילת השמן, נחלקו הצדדים. ההגנה טענה כי הנזילה התרחשה דקות ספורות לפני התאונה, וזאת לאור דסקת הטכוגרף- לפיה מערכת הבלימה פעלה והצליחה לבלום את המשאית 22 פעמים לפני התאונה. על כן המערער לא יכל היה לצפות את נזילת השמן ולא התרשל. לטענת המשיבה הנזילה ארעה ימים או שבועות לפני התאונה והמערער התרשל בכך שלא בדק את מיכלי השמן במשאית ונהג בה כאשר אינה תקינה.

בית המשפט קמא קבע כי נזילת שמן הבלם החלה ימים או שבועות טרם קרות התאונה, וזאת בהתבסס על דברי מנהל המוסך, על עדות מומחה ההגנה ועל ניסוי הבלימה, לפיו בתחילה מערכת הבלמים האחורית לא פעלה, כאשר לאחר שהוסף שמן למערכת - המערכת עבדה כראוי.

אם, כגרסת ההגנה, הנזילה היתה מאסיבית ופתאומית כתוצאה מקרע או מגורם אחר, הרי שגם השמן שמולא לצורך הבדיקה אמור היה להתרוקן בזמן קצר, מאחר שדבר לא תוקן במשאית, והמערכת אמורה



היתה שלא לפעול, בעוד שבפועל לאחר שמולא השמן, לא היתה נזילה ומערכת הבלימה נמצאה תקינה.

13. לאור הקביעה כי לא מדובר היה בנזילת שמן פתאומית אלא מתמשכת, נבחנה השאלה האם היה על המערער להבחין בכך.

בהיבט של בדיקת מיכלי השמן - בהסתמך על עדויות המנהל הטכני, קצין הבוחנים, הבוחן והמערער עצמו- נקבע כי מדובר היה בבדיקה פשוטה של דקות ספורות או פחות מכך, אשר אינה יכולה להתבצע בתדירות של פעם בחודש בלבד (פיקוח על ידי קצין הבטיחות) או פחות מכך (ביקור במוסך), וכי על הנהג מוטלת האחריות לבצעה.

בית המשפט קמא לא קבע באיזו תדירות יש לבצע את הבדיקה אך הבהיר כי בנסיבות הקונקרטיות ניכר כי במשך זמן רב היא לא בוצעה וכי האחריות למחדל זה רובצת לפתחו של המערער, בפרט בהיותו נהג מקצועי.

בהיבט של עוצמת מערכת הבלמים ומשך זמן ומרחק הבלימה - העידו המנהל הטכני והבוחן כי כתוצאה מהיעדר שמן במערכת הבלימה האחורית, נהג המשאית אמור לחוש בירידה בעוצמת הבלימה. טענת מומחה ההגנה לפיה חוסר השמן יורגש אך בבלימות חירום, להבדיל מבבלימות רגילות - נדחתה ונקבע כי אם קיימת ירידה בעוצמת הבלימה נוכח תקלה במערכת, התקלה תורגש בצורה זו או אחרת בכל ניסיון בלימה או האטה של הרכב. עוד הודגש כי במיוחד כאשר מדובר בנהג מקצועי, העובד מספר שנים על אותה המשאית, היה עליו להרגיש בירידה בעוצמת הבלימה.

לאור האמור נקבע כי היה על המערער, במיוחד בהיותו נהג מקצועי, להרגיש כי מערכת הבלמים עובדת בחסר, כי זמני ומרחקי הבלימה וההאטה מתארכים וכאשר לא הרגיש זאת, או חמור מכך, הרגיש זאת והתעלם - הרי שהתרשל.

14. בית המשפט קמא פרט מספר פעולות אותן יכול היה המערער לבצע כדי למנוע את התאונה:

- (1) לחיצה על דוושת הבלם - משנקבע כי מערכת הבלמים המופעלת בלחץ אויר היתה תקינה וכי מערכת הבלמים ההידראולית הקדמית היתה תקינה אף היא, נקבע כי ניתן היה לעצור את המשאית על ידי לחיצה על דוושת הבלם, אף אם בלימה זו היתה נמשכת זמן רב יותר בשל אי פעולת המערכת האחורית. ואולם, על פי דיסקת הטכוגרף ופיענוחה ניכר כי המערער לא עשה כן ולא נרשמה האטה בתנועת המשאית.
- (2) שימוש בבלם יד - מאחר שהוכח כי בלם היד (מקסי ברקס) היה תקין, נקבע כי שימוש בו היה בולם את המשאית.
- (3) הורדת הילוכים - מעדות המערער ומעדויות המומחים עולה כי ניתן היה לבלום את המשאית על ידי הורדת הילוכים ולא נטענה טענה לאי תקינותם.
- (4) כיבוי המנוע - הבוחן העיד, כי במשאית בעלת תיבת הילוכים ידנית כיבוי המנוע יכול היה לסייע בהאטת המהירות.
- (5) הסטת המשאית לשול הדרכ הימני שמשמעותה חיכוך במעקה ההפרדה והאטת המהירות. בית המשפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה משמעות צעד זה הינה סיכון חיי המערער וחיי בנו, וזאת על סמך דברי המערער עצמו לפיהם הוא תיכנן לסטות



שמאלה ולבלום את המשאית בעזרת מעקה הגשר.

15. על סמך חומר הראיות, ובו דיסקת הטכוגרף, נקבע כי המערער לא נקט באף אחת מפעולות המפורטות לעיל.

טענת המערער כי לחץ על דוושת הבלם והאחרונה "נפלה" - נדחתה, שכן לא היתה מחלוקת כי מערכת לחץ האוויר, אליה קשורה דוושת הבלם, פעלה כראוי.

16. על פי עדות המערער, כל אשר עשה היה לסטות שמאלה לכיוון הנתיב השמאלי ביותר (נתיב הפניה שמאלה) אשר היה ריק ממכוניות, על מנת שלא יפגע באף רכב, ואולם גרסה זו אינה מתיישבת עם הממצאים בשטח. המערער פגע ברכב המנוח, אשר היה בנתיב השמאלי לנסיעה ישר (בנתיב השני משמאל) ולא בנתיב השמאלי ביותר.

בנוסף, המערער העיד כי בנתיב הכי שמאלי היו מכוניות, ולכן אין היגיון בגרסתו לפיה הוא ביקש לסטות לנתיב השמאלי כדי להימנע מפגיעה ברכבים אחרים.

מעבר לכך העיד המערער כי הוא לא פעל בשום דרך נוספת לבלימת המשאית.

17. לאור האמור, בדגש על כך שכל מה שעשה המערער על מנת למנוע את התאונה, היה להסיט את רכבו שמאלה - פעולה אשר לא מנעה את התאונה ולהיפך - גרמה לתאונה ולתוצאותיה הקשות, נקבע כי הוא התרשל.

חיזוק להתרשלות המערער נמצא בעדות קצין הבוחנים לפיה על פי דיסקת הטכוגרף המערער כלל לא הוריד את רגלו מדוושת הגז.

18. אשר לטענות הנוגעות לרף הרשלנות לאחר תיקון 26 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, נקבע כי המערער נטל סיכון בלתי סביר כשנמנע מלבדוק את שמן הבלמים, נמנע מלהשתמש באחת מהדרכים לבלימת המשאית או למניעת התאונה וסטה לשמאל.

גזר הדין של בית המשפט קמא

19. המערער מחזיק ברישיון נהיגה משנת 1998 ולחובתו 21 הרשעות קודמות. כמו כן לחובת המערער הרשעה פלילית, משנת 2008, בהסעת תושב זר השוהה שלא כדין.

20. מתסקיר שירות המבחן בעניינו של המערער עלה כי המערער, בן 43, מתגורר בלוד, נשוי ואב לשמונה ילדים בין הגילאים 6 ל-19, ביניהם בנו בן ה-14 שנסע עמו במשאית בזמן התאונה. המערער עבד ב-14 השנים האחרונות כנהג. מאז התאונה הוא אינו עובד נוכח התדרדרות במצבו הבריאותי ואשתו החלה לעבוד במשק בית.

שירות המבחן פירט את הקשיים הבריאותיים והנפשיים אותם חווה המערער כתוצאה מהתאונה ואת האמפטיה אותה חש כלפי המנוח ובני משפחתו, ולצד זאת את קשייו בהתמודדות עם האחריות למות המנוח. כן ציין שירות המבחן את השפעת התאונה על בנו של המערער, אשר נפצע בה. שירות המבחן העריך את הצורך בתהליך טיפולי לעיבוד הטראומה שחווה המערער.

לדעת שירות המבחן נשקף סיכון נמוך להישנות התנהגות פוגענית מצד המערער, נוכח הפסילה הממושכת לה הוא צפוי, ויכולתו להיענות לה. שירות המבחן המליץ על הטלת עונש מאסר לריצוי



בעבודות שירות לצד צו מבחן למשך שנה.

21. הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות מחייבת גזירת עונש חמור, הכולל פסילה בפועל לתקופה הולמת ומאסר בפועל, כאשר הנסיבות האישיות נדחות בפני האינטרס הציבורי וערך קדושת החיים, הן בשל אופי העבירה והן בשל ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים.

בנסיבות העניין, הקשיים הבריאותיים, הנפשיים והכלכליים אשר עימם מתמודד המערער, אינם חריגים עד כדי כך שיידחו בפני האינטרס הציבורי ויביאו לחריגה ממתחם העונש.

22. מתחם הענישה ייקבע בהתאם לרמת הרשלנות. בנסיבות העניין, נסיבותיה של התאונה חמורות, כאשר בפני המערער עמדו חמש אפשרויות למניעת התאונה, אולם הוא לא נקט באף אחת מאפשרויות אלה, אלא סטה לנתיב השמאלי ובכך גרם לנזק חמור יותר כאשר פגע ברכב המנוח וברכב נוסף.

הרשלנות שבמחדל ע"י אי נקיטת הפעולות המתבקשות והרשלנות שבמעשה ע"י הסטת המשאית לשמאל, מצטרפות לרשלנות ארוכת שבועות בה לא בדק המערער את מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית.

לאלה יש להוסיף את תוצאותיה החמורות של התאונה והן, בראש ובראשונה, מותו של המנוח וכן פציעתם של ר' ובנו הקטין של המערער וכן הפגיעות הקשות ברכבים רבים.

עם זאת נקבע כי אין להעמיד את רף רשלנותו של המערער ברף הגבוה ביותר, מאחר ולא נקבע כי המערער נסע במהירות מופרזת, לא הוכח כי דעתו הוסחה באופן כלשהו ובסופו של דבר, המערער נקט בפעולה כלשהי כאשר הסיט את המשאית לשמאל, הגם שפעולה התבררה בדיעבד, כשגויה.

לפיכך, בנסיבות העניין, נקבע כי מדובר ברף רשלנות בינוני-גבוה.

23. לאור האמור ועל סמך עיון בפסיקה, נקבע מתחם העונש ההולם כנע בין 17 ל-30 חודשי מאסר בפועל ופסילה לתקופה ממושכת.

24. עונשו של המערער בתוך המתחם ייגזר תוך התחשבות בנסיבות אשר אינן קשורות בביצוע העבירה. בנסיבות העניין מדובר בנסיבותיו האישיות של המערער ועברו התעבורתי.

המערער נפגע כתוצאה מהתאונה שהתרחשה, הן במישור הבריאותי, הן במישור הנפשי והן במישור הכלכלי. בנוסף, המערער הביע חרטה ואמפטיה כלפי המנוח ומשפחתו.

עם זאת, ולמרות שזכותו של המערער לעמוד על חפותו, הרי שלא ניתן לזקוף לזכותו את לקיחת האחריות והוא לא ייחנה מ"הנחת הודיה".

אף עברו התעבורתי והפלילי של המערער אינם מדברים בעדו.

25. לאור כל האמור, ולנוכח רמת רשלנותו הגבוהה של המערער והיות עונש המאסר בעבודות שירות מחוץ למתחם העונש ההולם בנסיבות העבירה, הוחלט שלא לקבל את המלצת שירות המבחן על הטלת עונש מאסר שירות בעבודות שירות, ותחת זאת נקבע כי עונשו של המערער יועמד קרוב למרכזו של מתחם הענישה.

טענות המערער



26. הכרעת הדין של בית המשפט קמא נשענת על סברות והשערות ויתכן כי לו היה בית המשפט קמא ממנה מומחה לבלמים מטעמו היה מגיע לתוצאה שונה.
27. מדובר היה בתאונה שארעה במהלך נסיעה שגרית, ללא חריגה מהמהירות המותרת, כאשר הרכב תפקד כמו שצריך קודם לכן, עת נסע כברת דרך ארוכה והבלמים עבדו. לא סביר "להפיל" את כל האחריות על המערער, כאשר בקטע מסוים הבלמים לא עבדו, ולומר שהוא היה צריך להבחין שהרכב לא מגיב כפי שאמור היה להגיב.
28. בית המשפט קמא קבע כי תחילת האירוע התאונתי הוא בניסיון המערער להתחמק ממערבל הבטון שעמד בצד הדרך. עוד נקבע כי ללא קשר למרחק עצירת מערבל הבטון מהצומת ולשאלה עד כמה בלט, אם בכלל, לנתיב, היה על המערער להתחיל תגובתו להאט את המשאית עוד בטרם התקרר לצומת.
- במובן זה שגה בית המשפט קמא, שכן לשאלה כמה בלט מערבל הבטון יש חשיבות מכרעת בהתייחס לאופן נהיגת המערער. כן ישנה חשיבות רבה לשאלה מה המרחק בו נעצר נהג מערבל הבטון מהצומת ומה היה מועד עצירתו ביחס למועד הגעת המערער. חרף חשיבות הדברים, נתונים אלו לא נבדקו ובית המשפט קמא קיבל בעניין את דבריו של נהג מערבל הבטון, שהוכרז כעד עוין, ועל כן למערער לא היתה אפשרות לחוקרו, ובכך שגה.
- כן היה צורך בהצגת ממצאים חישוביים והסקת מסקנות בסוגיות הבאות - האם היה ביכולתו של המערער לחמוק ממערבל הבטון ולעצור עוד קודם הגעתו למיקום האימפקט, מה המרחק שעבר במהלך הסטייה ביחס למיקום הצומת והאם מדובר היה באירוע מפתיע.
- לא הוכח, אם כן, כי הסטת המשאית שמאלה לא התרחשה לאור נסיבות שכללו הפתעה בדמות מערבל בטון שעצר על השול ובלט לכביש, וזאת בצמוד להגעת המערער ובנתיב נסיעתו, דבר שחייב אותו לסטות שמאלה.
- האמור קשור אף לבחינת מצב הבלמים של המשאית ולקביעה לפיה היה באפשרות המערער לנקוט במספר פעולות על מנת לעצור את המשאית.
29. בית המשפט קמא קבע כי הנזילה שגרמה לכך שמערכת הבלמים האחורית ברכב המערער לא פעלה, החלה ימים או שבועות קודם לתאונה, וזאת לאור סימני אבק שנמצאו על גבי כתם שמן הבלמים. ואולם, אבק על גבי שמן הבלמים אינו מחייב בהכרח מסקנה לפיה הנזילה נמשכה זמן רב, בהתחשב בפרק הזמן שעבר בין קרות התאונה ועד למועד בו נבדקה המשאית, וכן בהתחשב במהלך נסיעת המערער עד להתרחשות התאונה בתוספת אירוע התאונה עצמו, שבוודאי הביא להתפזרות אבק ושרידי חול אחרים מהמשאית והסביבה. לא נשללה גם האפשרות שהאבק הצטבר כשהמשאית עמדה שבועיים ימים קודם לבדיקתה, ולא הוכח כי אבק מצטבר רק בנסיעה.
- לא הוכח כי היה באפשרות המערער להבחין בנזילת השמן, שהרי הגורם הישיר לנזילה ומיקומה המדויק לא הובהר. לטענת ההגנה, מערכת הבלמים האחורית התקלקלה סמוך לתאונה.
30. קביעת הבוחן לפיה המערער עצר את רכבו כ-13 פעמים קודם להתרחשות התאונה מוכיחה שמערכת הבלמים פעלה כראוי ועומדת בניגוד לקביעת בית המשפט לפיה היה על המערער להבחין בכך שמערכת הבלימה לא פעלה כראוי וכי הבלמים אינם מתפקדים כפי שעליהם לפעול.



31. אשר לקביעת בית המשפט קמא לפיה היה על המערער למנוע את התאונה באמצעים אחרים שיכלו לעצור את המשאית, לא הוכח כלל, כי אם המערער היה בוחר באחת הדרכים האמורות היה בידו למנוע את התאונה, תוך שמערכת הבלימה האחורית לא פעלה.

לא נערך שחזור ראוי המדמה את מצב הדברים כפי שהיה במועד התרחשות התאונה, ולא הוצג כל חישוב לפיו התאונה היתה נמנעת תוך התייחסות למטען המשאית, מרחק הנסיעה, מהירות הנסיעה, וגורמים רלוונטיים אחרים.

כאמור, הוכח מעל לכל ספק שמערכת הבלימה האחורית לא פעלה. נשארה מערכת הבלימה הקדמית ולא הוכח שהיא הייתה יכולה לעצור את הרכב. לא הוכח שהרכב היה עוצר אם המערער היה מפעיל את אגוז הברקס. כך גם בהתייחס לעצירת הרכב באמצעות בלם היד, שלפי הספרות המקצועית יכלה לגרום דווקא לסיבוב הרכב. אף הטענה לפיה כיבוי המנוע היה יכול לסייע בהאטה לא הוכחה באמצעות ספרות מקצועית או חוות דעת מומחה הנסמכת על ספרות מקצועית. כך גם בהתייחס להורדת הילוכים, או חיכוך במעקה בטיחות.

בהעדר כל הוכחה שהמערער יכל למנוע את התרחשות התאונה ואת תוצאתה, לא ניתן לומר כי המערער התרשל והיה בידו לבצע פעולות כדי למנוע את התרחשות התאונה.

32. אין להטיל על המערער אחריות בגין אי בדיקת הבלמים, שהרי ברכב מותקנים שעונים שאמורים להזהיר כשאין שמן או כאשר הבלמים לא עובדים - כפי שלא ארע בנסיבות העניין. כמו כן, לא היתה הצדקה להטיל על המערער את מלוא כובד האחריות לתאונה, משעה שקצין הבטיחות אישר לו לנסוע במשאית.

33. לאור כל האמור, מבוקש להורות על זיכוי המערער מהעבירות שיוחסו לו, תוך קביעה כי המשיבה לא עמדה בנטל ההוכחה הנדרש ביחס לאפשרות מניעת התאונה וכי שגה בית המשפט קמא בקביעותיו שהובילו למסקנה לפיה המערער התרשל.

34. ככל שלא תתקבל העמדה לפיה יש לזכות את המערער מהעבירות שיוחסו לו, מבוקש להקל בעונשים שנגזרו עליו.

35. בית המשפט קמא שגה בקביעת רף הרשלנות, ובקביעת רף ענישה שאינו מהווה מתחם ענישה ראוי בנסיבות העניין.

יש ליתן משקל ממשי לכך שלא הוכח כיצד היה בידו של המערער למנוע את התאונה, כאמור לעיל, וכן ליתן משקל לקיומו של מערבול הבטון שבלט לנתיב והביא להתרחשות התאונה בעקיפין.

36. לאור נסיבות המקרה, מתחם הענישה ההולם נע בין 6 חודשי מאסר שיכול וירוצו בעבודות שירות לבין 10 חודשי מאסר.

37. תסקיר שירות המבחן מלמד על חרסת המערער ועל כך שממועד התאונה מצבו הבריאותי והנפשי התדרדר, כמו גם מצבו הכלכלי. בתסקיר נכללה המלצה להטיל מאסר בדרך של עבודות שירות, אך זו נדחתה על ידי בית המשפט קמא.

38. מבוקש להורות כי עונש המאסר יופחת למאסר שריצויו אפשרי בדרך של עבודות שירות. ולחילופין להפחית את עונשו של המערער ל-7 חודשי מאסר בפועל.



39. בית המשפט קמא לא קבע מתחם ענישה לעניין רכיב הפסילה, אלא קבע כי לצד רכיב המאסר מתחם הענישה כולל פסילה ממושכת.

מדובר בשני עונשים נפרדים שהיה על בית המשפט קמא לקבוע מתחם נפרד לכל אחד מהם, כאשר לעניין הפסילה הרף התחתון יהיה 6 שנים ולפיכך מבוקש להפחית אף מרכיב עונשי זה ולהעמידו על 7 שנות פסילה בפועל.

כמו כן, מאחר שהתאונה ארעה בעת נהיגה במשאית, מבוקש להותיר למערער אפשרות לנהוג ברכב לצורך תפקוד יומיומי. לחילופין, מבוקש שהפסילה לא תחול על רישיון המלגזה, שעליה נוסעים בשטח סגור.

40. בנוסף מבוקש להפחית מן הקנס שהושת על המערער, אשר מזה שנתיים וחצי לא עובד.

טענות המשיבה

41. הכרעת הדין וגזר הדין מנומקים היטב ואין כל הצדקה להתערב בהם.

בתיק העידו עדי ראיה, בוחן התנועה, השוטרים ועדים רבים נוספים. כן ישנן ראיות אובייקטיביות כגון בדיקת הטכוגרף, הצילומים שהשוטרים צילמו מיד בסמוך לתאונה, בדיקות שנערכו במוסך וכו'.

42. המערער טען שראה היטב, אך כאשר רצה לבלום, הדוושה "נפלה".

גרסת המערער לעניין מערבול הבטון לא עלתה באף חקירה במשטרה וגם לא במהלך פרשת התביעה. הפעם הראשונה שבה מערבול הבטון, עליו מבוססת במידה רבה הודעת הערעור, הוזכר - הייתה היה בחקירה הנגדית של המערער.

43. בסמוך לתאונה, נבדקה המשאית ונמצא כי לחץ האוויר תקין. כן נבדקת דוושת הבלם, שפעלה כ-13 פעמים. הניסוי צולם והוגש לבית המשפט קמא.

טענת המערער שהדוושה לא הגיבה התבררה כלא נכונה. העובדה שדוושת הבלם פעלה מיד לאחר התאונה, מלמדת על כך שהמערער כלל לא ניסה לבלום. מסקנה זו מקבלת חיזוק מבדיקת הטכוגרף, ממנה עולה שהמערער אכן לא ניסה לבלום. אף מקטע הכביש שהמערער נסע בו עובר לתאונה נבדק ולא נמצא בו ולו סימן בלימה אחד.

44. על פי בדיקת המוסך, הבלמים הקדמיים פעלו כראוי והתקלה בבלמים האחוריים כתוצאה מחוסר שמן נובעת אך מרשלנות המערער. בניגוד לטענת המערער, לקצין הבטיחות אין חלק בכך, שכן הוא בדק את הרכב ב-17.7 והרכב היה תקין (כולל שמן בלמים קדמי ואחורי). הקצין, שאמור לערוך בדיקה מדי חודש, היה עתיד לבדוק שוב את הרכב ביום 17.8, כאשר על המערער חלה החובה להודיע בטלפון לקצין הבטיחות ברגע שהוא מזהה ליקוי, בעיה ברכב או דבר שמצריך בדיקה רצינית, ואז הקצין היה מחויב להגיע באופן מיידי, אך המערער לא עשה זאת.

בדיקת מיכלי ("כוסיות") השמן היא בדיקה פשוטה הכרוכה אך ורק בהתבוננות במיכל. המערער אישר בעדותו כי הוא יודע שצריך לבדוק את מיכלי השמן בתחילת כל יום עבודה.

45. בית המשפט קמא צדק אף בעניין מידת הרשלנות, שהיא בינונית-גבוהה.

רשלנותו הראשונה של המערער מתבטאת בכך שהוא נסע ימים עד שבועות מבלי לבדוק את מיכלי השמן,



כאשר מנהג מקצועי שנוהג ברכב במשקל כבד מצופה לנהוג באחריות מעבר לנהג רגיל.

המערער החל את הנסיעה שלו ביום התאונה כשמיכל השמן האחורי ריק, שכן לאחר שבמסגרת הניסוי הראשון מולא שמן במיכל האחורי, בניסוי השני השמן נשאר בדיוק כפי שמולא, עובדה המלמדת על העדר נזילה.

בית המשפט קמא קבע בצדק כי היה על המערער להרגיש שמרחקי הבלימה וזמן הבלימה מתארכים כתוצאה ממחסור בשמן.

מעבר לכך, המערער לא נקט ולו בפעולת בלימה אחת שמצופה מנהג מקצועי, כפי שציין בית המשפט קמא.

46. גזר הדין של בית המשפט קמא הינו ראוי, והוא התייחס כהלכה לכל השיקולים לקולא ולחומרא. מלבד המנוח, היו נהגי רכבים נוספים שנפגעו, ומלבד אחד, שפונה אף הוא לבית החולים, לנהגים נוספים נגרמו נזקי רכוש ונזקים נפשיים.

להבדיל מעניינו של המערער, בפסקי הדין אליהם הפנתה ההגנה, הנאשמים הודו ונטלו אחריות. בנסיבות העניין המערער ניהל את ההליך עד תומו ולפיכך לא קיבל את "הנחת ההודיה". בשקלול כל הנסיבות נראה כי מדובר בענישה ראויה שלא חורגת ממתחם הסבירות.

דין והכרעה כלפי הכרעת הדין

47. כלל הוא, כי בית משפט של ערעור לא ייטה להתערב בממצאים עובדתיים שנקבעו על ידי הערכאה הדיונית, אלא באותם מקרים חריגים שבהם מצא כי נפלה טעות עניינית המצדיקה את התערבותו (ראו: ע"פ 3579/14 **אטקלטה נ' מדינת ישראל** (3.1.2016); ע"פ 5316/13 **מסאלחה נ' מדינת ישראל** (9.12.2013); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' ורשילובסקי** (3.7.2006)).

יתרונה המובנה של הערכאה הדיונית טמון ביכולתה להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדים ומן הראיות שהוצגו לפניה (ראו: ע"פ 9352/99 **יומטוביאן נ' מדינת ישראל** (4) 632 (2000)).

48. במקרה שבפנינו קבע בית משפט קמא כי המערער התרשל בכך שלא בדק את מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית לאורך זמן, בכך שלא השתמש באף אחד מאמצעי הבלימה המותקנים במשאית (בלם שירות, בלם יד, בלם מנוע) או באמצעים אחרים (כיבוי המנוע, הורדת הילוכים/סטייה לשול הימני) ובכך שסטה לנתיב השמאלי.

49. המערער ביקש להטיל את האחריות למחסור בשמן במערכת הבלמים ההידראולית האחורית, במידה רבה על קצין הבטיחות. בהקשר זה הדגיש בית המשפט קמא, ובצדק, כי מאחר שעל פי גרסת ההגנה נזילת השמן לא החלה ימים או שבועות עובר לתאונה, אלא דקות ספורות לפניה, הרי שלא נפל פגם בעבודת קצין הבטיחות שהעיד כי בדק את המשאית אחת לחודש, כאשר בפעם האחרונה בדק את המשאית ביום 17.7, לרבות את מערכת הבלמים ומיכלי השמן, ומצא אותם תקינים.

לאמיתו של דבר, דווקא לאור העובדה כי מיום בדיקת קצין הבטיחות את המשאית ועד ליום התאונה חלף



פרק זמן של כשלושה שבועות, היה מוטל על המערער נטל מוגבר לבדיקת המשאית.

50. המערער היה מודע היטב לכך שהיה עליו לבדוק את שמן הבלמים. כך נאמר בהקשר זה בהכרעת הדין של בית המשפט קמא בעמ' 202 ש' 4-36:

"בחקירתו

במשטרה (ת/35) ציין הנאשם כי עליו לבדוק את שמן הבלמים. בבית המשפט לא היה בפי הנאשם הסבר מדוע לא עשה כן:

"ש. אתה נשאל במשטרה ביום 2.9 עמוד 2 שורות 35-36 "אילו פעולות אתה עושה בד"כ". אתה אומר "כן. שמן מנוע בודקים, מים בודקים, שעון זמזום ברקסים וצריך לבדוק הרבה דברים במשאית כמו שמן ברקסים". אתה אומר את זה. עכשיו אמרת שכל שבוע צריך לבדוק את זה. למה לא בדקת?"

ת. כי לא בדקתי".

(פרוטוקול, עמ' 120, החל משורה 19).

ובהמשך אישר הנאשם כי על הנהג החובה לבדוק את השמן במיכלים:

"ש. קצין הבטיחות צריך לבוא כל יום לבדוק שמן בלמים?"

ת. לא. צריך לבדוק לפי החוק כל חודש.

ש. קצין בטיחות לא צריך לבוא כל יום

ת. נכון

ש. מי צריך לבדוק שמן במיכלי שמן ברקס?

ת. (עושה סימן עם הראש של "לא יודע").

ש. מי צריך לבדוק שמן במיכלי שמן ברקס?

ת. הנהג.

ש. במקרה הזה זה אתה?

ת. כן. לא כל יום. לא כל נסיעה אני צריך לבדוק את המיכלים. אם אני עכשיו בודק את מיכלי השמן והם מלאים אז הכל בסדר ובדרך לא היו לי ברקסים אז מה אעשה. אני לא אשקר ואגיד שאני בודק כל יום ואחרי נסיעה הלכו לי הברקסים.

ש. אתה משנה את התשובות שלך. במשטרה אמרת שצריך לבדוק כל נסיעה שמן ברקסים

ת. עניתי. נכון צריך לבדוק שמן ברקסים. לא אמרתי כל יום. אמרתי שבודקים אבל לא כל יום אני בודק. אני אישית לא בודק כל יום.

ש. אתה יודע שצריך לבדוק כל יום אבל אתה לא בודק כל יום?

ת. כן.



ש. למה? אם יקרה משהו?

ת. אם הייתי בודק והיה שמן ואז בדרך היה קורה משהו אז אתה היית מאמין לי שבדקת? כשהלכת למוסך ונותנים לי אישור שהכל בסדר, לא נדלק לי שעון שמראה שיש בעיה".

(פרוטוקול, עמ' 121, החל משורה 16).

51. איננו מקבלים את טענת ההגנה שהדרישה לפיה נהג משאית מנוסה, טרם יציאתו לכביש, לא יסתפק בבדיקת השעונים, אלא יבצע אף בדיקה עצמית במו עיניו של מיכלי השמן, היא דרישה שאין ציבור הנהגים יכול לעמוד בה. לא ניתן להמעיט בחשיבותה של הבדיקה, והמקרה שלפנינו, אף לפי גרסת ההגנה, יכול להעיד על כך.

יש בעובדה שמדובר בבדיקה פשוטה למדי, שאורכת מספר דקות מצומצם, אם לא פחות מכך, כפי שציין בית המשפט קמא בהסתמך בין היתר על עדות המערער עצמו (ראו: הכרעת הדין של בית המשפט קמא בעמ' 202 ש' 37 - עמ' 203 ש' 9) - כדי לחזק מסקנה זו.

52. רשלנותו של המערער מתבטאת גם בכך שלא חש כי מערכת הבלמים פועלת בחסר, או חמור מכל, התעלם מכך שזמני ומרחקי הבלימה וההאטה מתארכים.

המערער טען בפנינו כי קביעת הבוחן לפיה המערער עצר את רכבו כ-13 פעמים קודם להתרחשות התאונה, עומדת בניגוד לקביעה לפיה היה עליו להבחין בכך שמערכת הבלימה לא פעלה כראוי וכי הבלמים אינם מתפקדים כהלכה.

טענה זו דינה להידחות, שכן אין בכך שהרכב נעצר מספר פעמים קודם לכן כדי להעיד כי לא הייתה הפחתה בעוצמת הבלימה והיה על המערער לחוש בכך, בפרט נוכח היותו נהג מקצועי ומיומן.

53. בית המשפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה מערכת הבלמים האחורית התקלקלה בסמוך לתאונה, וקבע על סמך עדויות וניסויים שנערכו לאחר התאונה, כי נזילת שמן הבלמים החלה ימים או שבועות טרם קרות התאונה.

קביעה זו של בית המשפט קמא מבוססת על ממצאי עובדה וקביעות מהימנות שאינם מצדיקים את התערבותו.

54. אשר למהלך התאונה, בית המשפט קמא קיבל את טענת ההגנה לפיה הסיבה שהמערער סטה שמאלה, היתה לשם מניעת התנגשות במערבל הבטון, אלא שלצד זאת קבע כי מאחר שלמערער היה שדה ראייה רחב, היה יכול להבחין במערבל הבטון ממרחק רב ולהגיב בהתאם, קרי, לפעול להאטת המשאית.

אין בטענות המערער ביחס למרחק עצירת מערבלי הבטון מהצומת ומועד עצירתו ביחס למועד הגעת המערער כדי לשנות מהקביעה לפיה המערער התרשל בכך שלא השתמש באף אחד מאמצעי הבלימה שפורטו כדי להאט את רכבו, משעה שהבחין במערבל הבטון.

55. בית המשפט קמא קיבל את עמדתה הבוחן לפיה גם ללא השתתפות מערכת הבלמים האחורית, אם הנהג היה בולם, המשאית הייתה נבלמת (כפי שבלמה מספר רב של פעמים לפני התרחשות התאונה) והתאונה הייתה נמנעת, ושם דגש על כך שמהראיות עלה בבירור שלא נרשמה כל עמוד 12



האטה במהירות הנסיעה. כך למשל צוין כי על פי דיסקת הטכוגרף, המערער כלל לא הוריד את רגלו מדוושת הגז.

אנו סבורים כי בהתנהלותו זו חרג המערער מסטנדרט ההתנהגות המצופה מנהג סביר. קרי, גם אם נהיה מוכנים לצאת מנקודת ההנחה, לטובת המערער, כי הסטת המשאית שמאלה התרחשה לאור נסיבות שכללו עצירת מערבולת בטון על השול ובליטתו לתוך הכביש, וזאת בסמוך להגעת המערער ובנתיב נסיעתו, עדיין אין בכך כדי להבהיר מדוע לא פעל באחת מהדרכים להאטת או לבלימת המשאית, כפי שפירט בית המשפט קמא בהכרעת דינו, כגון- הורדת הילוכים, שימוש בבלם המנוע, בלם החניה או אף כיבוי המנוע.

56. מעדות המערער, כפי שצוטטה במסגרת הכרעת הדין של בית המשפט קמא, עולה כי מחד, לדבריו, הוא התכוון לעשות כל שביכולתו על מנת לעצור את המשאית, ומאידך, כל שעשה בפועל היה "לנסות לברוח" (במילותיו שלו) מהתאונה, בלא לנקוט בשום דרך אחרת או נוספת לבלימת המשאית.

ראו את האמור בהכרעת הדין של בית המשפט עמ' 207 ש' 4-28:

"הנאשם אישר

"ש. למה לא

כי לא פעל בשום דרך נוספת לבלימת המשאית:
הורדת הילוכים? זה היה מצב חרום אמרת.

ת. לא חשבתי.

ניסיתי לברוח, זה מה שהיה לי בראש.

ש. כששאלתי אותך בתחילת ח.נ. אילו דרכים יש כדי להוריד הילוכים אמרת כל מיני וגם אמרת שלמדת את זה פעמיים כלומר אתה יודע איך צריך לעצור משאית, למה לא השתמשת במקסי ברקס?

ת. מה שבא לי בראש, זה לברוח ולא בא לי בראש להוריד הילוכים ולא מקסי ברקס, רק לברוח מהמכוניות.

ש. זו ידית בקבינה. זה פשוט לסובב אותה למצב שלישי או רביעי. למה לא עשית את זה?

ת. לא עשיתי. ניסיתי לברוח.

ש. למה לא ניסית להשתמש באגזוז ברקס?

ת. אפילו שחשבתי, זה לא נותן לי כלום. אני אמרתי שלא חשבתי להשתמש בזה.

ש. הסנגור שלך בחר קם וצעק מה אתם רוצים שהוא יתאבד, אתה עכשיו אמרת שאם זה לא היה נעצר בצומת היית נכנס עם המשאית בגשר.

ת. אם היה גשר קרוב אלי, הייתי משפשף, עושה כל מה שאני יכול כדי לעצור את המשאית.

ש. יש לך מעקה בטיחות בצד ימין, מדוע לא השתכשפת בו? למה לא עשית את זה?



ת. אני ראיתי את הכביש פתוח וברחתי שמאלה".

(פרוטוקול, עמ' 137, החל משורה 13)".

57. איננו מקבלים את טענת המערער לפיה בהעדר הוכחה לכך שהוא יכול היה למנוע את התרחשות התאונה, לא ניתן לומר כי התרשל. הדגש בנסיבות העניין הינו על הפעולות אותן יכול היה המערער לנקוט, ולא נקט, וכפועל יוצא מכך - קיומו של "סיכון בלתי סביר להתרחשות התוצאה או לגרימת הסכנה", כלשון סעיף 21 לחוק העונשין לאחר תיקון 126.

אין בעובדה שלא הוכח שדי היה בשימוש במערכת הבלימה הקדמית לבדה לעצור את המשאית, או כי הורדת ההילוכים, הפעלת בלם היד, או כיבוי המנוע יכלו היו להביא לעצירת המשאית וכך היתה נמנעת התוצאה הקטלנית, בהעדר יכולת לשחזר את התנאים המדויקים של התאונה, כדי לגבש מסקנה שהמערער לא התרשל. כאמור, הדגש הינו על בחינת התנהגותו של המערער ביחס לנהג סביר, וכל אימת שהמסקנה היא שנהג משאית סביר בנעלי המערער, היה פועל בנסיבות העניין להאטת המשאית, ולא מסתפק בסטייה שמאלה, כפי שפעל המערער וגרם במעשהו זה לתוצאה הקשה, הרי שבכך מתבטאת רשלנותו.

יפים בהקשר זה דברי בית המשפט העליון בע"פ 140/10 פיסל חלילה נ' מדינת ישראל (10.3.2011), בנסיבות של הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות בעת נהיגה ברכב כבד:

"עבירת

הרשלנות משמעה, הפרת חובת הזהירות המוטלת מכוח דין, והיא ביטוי להלך נפש של אי ראיית הנולד, מקום שאדם סביר בנעלי המערער היה רואה אותו".

ברי כי אין כל דרך לדעת בוודאות האם אלמלא רשלנות המערער, שלא הקפיד על בדיקת מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית במשך ימים ארוכים - היתה התאונה נמנעת, כשם שאין דרך לדעת אם במקום לסטות לנתיב השמאלי היה נוקט באמצעי אחר בניסיון לבלום את המשאית - לא היתה מתרחשת התאונה המצערת. אלא שלעניין הקשר הסיבתי הנדרש להרשעה בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית, די בציפייה שעלול להיגרם נזק כלשהו. מספיק שניתן היה לצפות מראש שרשלנות באי בדיקת מיכלי השמן או באי נקיטת בפעולות בלימה, תגרום לאובדן שליטה ברכב וכתוצאה מכך לתאונה ולנזק לרכוש או לנפש בצורה זו או אחרת, על מנת שייקבע כי התקיים קשר סיבתי בנסיבות העניין.

די, אפוא, באפשרות ובחובת הציפייה שהתנהגות בלתי זהירה מצד נהג רשול עלולה לגרום לתאונה שכתוצאה ממנה עלולים להיפגע משתמשים אחרים בדרך.

58. לאור כל האמור לעיל, יכול וצריך היה המערער לצפות שהתנהלותו הרשלנית באי בדיקת מיכלי השמן ואי שימוש באמצעי בלימה כלשהו תחשוף אותו לאפשרות של אובדן השליטה במשאית, וכפועל יוצא לצפות אף את קרות התאונה.

59. נוכח קביעת בית המשפט קמא לפיה למערער היה שדה ראייה רחב והוא יכול היה להבחין במערבל הבטון ממרחק רב ולהגיב בהתאם, הרי שהמערער התרשל אף בכך שהביא עצמו למצב שנאלץ לנקוט בפעולת חירום שלא צלחה. התרשלותו של המערער מתבטאת אף בכך שהוא לא היה עירני ולא נתן דעתו לקיומו של מערבל הבטון בכביש ובכך הגיע למצב שבו נדרש לנקוט



בפעולת חירום מבחינתו (השוו: עפ"ת (מחוזי מרכז) 52063-02-16 **מדינת ישראל נ' מיכאל פקטורוביץ** (15.1.2017)). עוד יודגש, כי ההסבר לפיו הגורם לתאונה היה עצירת מערב לבטון במפתיע הועלה על ידי ההגנה אך במסגרת הערעור, כאשר גם הטענה לפיה אופן העמדת מערב לבטון לא אפשר למערער לחלוף בנתיבו בבטחה, נטענה על ידי המערער אך בשלב מאוחר יחסית של ההליך וניכר כי הוא נועד לספק הסבר בדיעבד לחוסר תשומת ליבו בשלב מוקדם יותר, חרף שדה הראייה הרחב שהיה לו.

60. לאור כל האמור, אין מקום להתערב במסקנתו הסופית של בית המשפט קמא שהרשיע את המערער בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום.

לפיכך, הערעור על הכרעת הדין נדחה.

דין והכרעה כלפי גזר הדין

61. אין צורך להכביר מילים על הצורך להילחם בנגע תאונות הדרכים, כאשר גם למערכת המשפט תפקיד חשוב ואף מרכזי בעניין זה. בע"פ 62/09 **חדש נ' מדינת ישראל** (4.6.2009), נאמרו על ידי בית המשפט העליון דברים אלה:

"גזירת

הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתיימו במוות, בעבירות הריגה או גרימת מוות, היא מן הקשות במטלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעתנו תדיר דמותו של הקרבן או הקרבנות, שגם אם לא הכרנום הם לנגד עינינו - חיייהם שנקפדו, תכניותיהם שלא התגשמו, עתידם שנמחה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו לראות בשמחת ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיומם ולילם אינו לעולם כמקדם. ומאידך גיסא, הנאשם או הנאשמת, שכמובן מצבם שונה לחלוטין, אך גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמוך יותר של גרימת מוות ברשלנות ואם ברף הגבוה ממנו, של הריגה מתוך פזיזות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פלילי".

62. אך לאחרונה, ברע"פ 1267/18 **מוחמד אבו סביתאן נ' מדינת ישראל** (28.2.2018) חזר בית משפט העליון על עקרונות הענישה בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים, באומרו את הדברים הבאים:

"האחד,

ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם על-ידי אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

ראו גם: רע"פ 9909/17 **מאיר דרויש נ' מדינת ישראל** (1.1.2018); (ע"פ 6755/09 **אלמוג נ' מדינת ישראל** (16.11.2009)).

63. ככלל, העונש הראוי לנאשם שגרם ברשלנותו למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחורי סורג



ובריח. עונש זה נובע מהחשיבות שיש לייחס לערך קדושת החיים ולצורך להילחם בתאונות קטלניות. ענישה זו מקובלת גם במקרה בו הנאשם הוא אדם נורמטיבי בשאר מישורי חייו. אכן, ענישה היא לעולם אינדיבידואלית, אך חריגה מהכלל לפיו מי שהביא ברשלנותו למותו של אדם ראוי לשאת עונש מאסר של ממש, תעשה רק במקרים יוצאי דופן (ראו ע"פ 6358/10 מחמוד קבהא נ' מדינת ישראל (24.3.2011)).

64. בגזר דינו של בית המשפט קמא נסקרה מדיניות הענישה הנוהגת בעבירות של גרימת מוות ברשלנות ונקבע כי טווח הענישה נע בין 17 ל-30 חודשי מאסר בפועל.

איננו מוצאים כל הצדקה להתערב במתחם זה.

65. עניינו של המערער נבדל ממרבית המקרים האחרים שהוצגו על ידי ההגנה בכך שהמערער בעניינו לא הודה בעבירות ולא נטל אחריות. יתר על כן, גם אם ניתן למצוא גזרי דין מקלים יותר, אין בהם כדי להעיד שהעונש אשר הושת על המערער חורג ממדיניות הענישה הראויה, שכן כל מקרה ייבחן לגופו ובהתאם לנסיבותיו המיוחדות.

46. אחד הכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות, הוא דרגת הרשלנות.

במקרה דנן, ייחס בית המשפט קמא למערער דרגת רשלנות בינונית - גבוהה, ובצדק, שכן היה על המערער, במיוחד בהיותו נהג מקצועי, לדאוג לבדוק את מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית בתדירות גבוהה יותר, להרגיש ולתת דעתו לכך שמערכת הבלמים עובדת בחסר. כך היה עליו להיות ער מבעוד מועד לכך שמערבל בטון עומד בצד הדרך ומחייב אותו לנקוט פעולה, ומשהבחין במערבל הבטון וניסה לחמוק ממנו, מצופה היה שיוריד את הרגל מדוושת הגז, וישתמש באחד האמצעים שעמדו לרשותו כדי לבלום, ולא יבחר בדרך של סטייה מנתיב נסיעתו ופגיעה ברכבים אחרים, באופן שגרם לתוצאה כה קשה.

בנסיבות אלו, לא ניתן להקל ראש במחדליו של המערער ובתוצאותיהם, כמו גם באחריותו לתוצאה.

67. שיקול מרכזי בענישה בעבירות גרם מוות ברשלנות הוא גורם ההרתעה. במקרים כאלה על העונש להעביר מסר חד וברור לציבור הנהגים ולהרתיע אותו מנטילת סיכונים אסורים העלולים להביא לתוצאות קטלניות. כן יש להביא בחשבון את תוצאותיו החמורות של האירוע, מות המנוח ופציעתם של ר' ושל בנו של המערער.

68. בנסיבות העניין, עמד בית משפט קמא על חומרת העבירה שביצע המערער ותוצאתה הקטלנית ושקלל לקולא את הנסיבות האישיות, כעולה מתסקיר שירות המבחן, את העובדה שהמערער ובנו נפגעו כתוצאה מהתאונה וכן את הבעת האמפטיה של המערער כלפי המנוח ומשפחתו.

כן הובאה בחשבון העובדה כי רשלנותו של המערער לא נקבעה ברף הגבוה ביותר.

מנגד שוקללו לחומרה מספר הנפגעים כתוצאה מהתאונה שנגרמה על ידי המערער - בראש ובראשונה המנוח שמצא את מותו, את הפצועים הנוספים, ואת הנזקים שנגרמו למספר רב של כלי רכב. שיקול נוסף לחומרא בנסיבות העניין הוא עברו הפלילי והתעבורתי של המערער.

העובדה שהמערער לא הודה וניהל הוכחות עד תום, אמנם לא נזקפה לחובתו, אך בהעדר נטילת



האחריות לתאונה הקשה, הוא גם לא זכה להקלה.

69. הנה כי כן, ניכר כי בית המשפט קמא שקלל כהלכה את כלל השיקולים הרלוונטיים, הן לחומרה והן לקולא, כאשר עונש המאסר שהשית על מערער אינו מצדיק התערבותה של ערכאת הערעור.

70. עיון בגזר הדין של בית המשפט קמא מלמד כי בית המשפט שקל את השיקולים הרלוונטיים גם בעניין עונש הפסילה והציג את מדיניות הפסיקה הנוהגת במספר פסקי דין בנסיבות דומות. אף שבית המשפט קמא נמנע מלקבוע במפורש מתחם ענישה לרכיב ענישה זה, ניכר כי איזן כהלכה בין כלל השיקולים, ועונש הפסילה שהטיל על המערער אינו מצדיק את התערבותנו. יחד עם זאת, נתנו דעתנו לבקשתו של המערער לצמצם את תחולת הפסילה, כך שלא יחול על רכב מסוג מלגזה החיוני לפרנסתו. מצאנו לנכון לקבל בקשה זו באופן חלקי, כך שעונש הפסילה ביחס למלגזה, ככל שהנסיעה בה היא בשטח סגור, יעמוד על 24 חודשים בלבד, ואילו עונש הפסילה ביחס לכל כלי רכב אחר, יהיה לתקופה כפי שנקבעה על ידי בית המשפט קמא.

71. בכפוף לאמור לעיל לעניין עונש הפסילה, אנו דוחים את הערעור על שני חלקיו.

72. המערער יתייצב לריצוי מאסרו בבית סוהר הדרים, ביום 19.7.18 עד השעה 10:00 או על פי החלטת שב"ס, כשברשותו תעודת זהות וגזר דינו של בית המשפט קמא.

על ב"כ המערער לתאם את הכניסה למאסר, כולל האפשרות למיון מוקדם, עם ענף אבחון ומיון של שב"ס, טלפונים: 08-9787377, 08-9787336.

התנאים שנקבעו לעיכוב עונש המאסר יעמדו בתוקפם עד להתייצבות המערער לריצוי עונשו.

ניתן היום, א' סיון תשע"ח (15 מאי 2018) במעמד ב"כ הצדדים והמערער.

דבורה עטר, שופטת

שמואל בורנשטיין, שופט

אברהם טל, נשיא
אב"ד