

ע"פ 43063/04/22 - מוחמד אלחלים נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחויז בבאר שבע

25 אוגוסט 2022
ע"פ-22-04-43063

לפני כבוד הנשיאה רויטל יפה-כ"ץ - אב"ד כבוד
השופט יואל עדן
כבוד השופט גיל דניאל

המעורער:

מוחמד אלחלים
עו"ב"כ עו"ד יוסף יעקובי ועו"ד תומר גונן

נגד

המשיבה:

מדינת ישראל
עו"ב"כ עו"ד ואדים סיגל ועו"ד ערן צרואה - פמ"ד

מהות הערעור: ערעור על פסק דין של בית משפט השלום לטעבורה באשדוד (כב' השופט ר' שורץ), בغم"ר 13050-01-20 מיום 11/4/22.

פסק דין

השופט יואל עדן

ערעור על הכרעת הדין וגזר הדין של בית המשפט לטעבורה באשדוד.

כתב האישום המתוקן

1. כתוב האישום המתוקן ייחס למערער ביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), נהיגה רשלנית לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), אי שמירת רוח לפי תקנה 49 לתקנות התעבורה ונήגga בנסיבות שאינה מתאימה לתנאי הדרך לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה.

על פי כתוב האישום המתוקן:

ביום 10.1.19 בשעה 14:07, או בסמוך לכך, נהג המערער בכביש 40 מצפון לדרומ ("הכיביש") במשאית ("משאית א'", ייחד עמו נסע אדיב סלימאני ז"ל ("המנוח").

מדובר בכביש תקין, דרך שאינה עירונית, חד סיטרית, 2 נתיבים מכל ציוון, שול מימין עד למעקה הבטיחות, ראות טובות, אור יום.

עמוד 1

באותה העת, נהג ג'מאל ابو עג'אגי ("ג'מאל") במשאית ("משאית ב'" או "משאית נת"י") וזאת במסגרת תפקידו כנהג משאית בחברת נתיבי ישראל, בזמן קרות התאונה, היה ג'מאל ביחידת לסילוק מפגעים. יחד עמו נסע יוסוף אבו עabd.

באותה העת, בזמן נסיעתו של המערער על הנתיב הימני בכביש, בכיוון נסיעתו נסע ג'מאל במשאית ב' במסגרת עבודתו לפני המערער, כאשר חציו על שול ימני הכביש וחציו על הכביש ימין במהירות איטית, לצורך איתור מפגעים בכביש. באותו הזמן היה תלוי על החלק האחורי של משאית ב', חז כחום מהבב המורה על פונה לנתיב השמאלי.

המערער המשיך בנסיעתו בנתיב הימני, תוך שהוא נוגה בrelsנות ולא תשומת לב מספקת לתנאי הדרך ובמהירות שיש בה לסקן את הציבור, ולא שמירת מרחק המאפשר לו לעצור בכל עת את רכבו ולמנוע תאונה, זאת בהתחשב במשאית ב' ובחזק המורה על שימוש בנתיב השמאלי במצב הדרך ובמצבי הראות והتنועה.

כתוצאה לכך, התנגשה משאית א' עם חיות הרכב בחלקה האחורי של משאית ב'. עקב הפגיעה נגרם נזק לחיזית משאית א', השימוש הקדמית התנפיצה, הגה משאית א' נשבר ומנווע הרכב קרס ונפל לכביש. כמו כן, נגרם נזק לג' מאית א' ונקרועו צינורות הבלתיים.

במשאית ב', נגרם נזק לחלק האחורי ובסקטים (רמפה המיועדת להעמסת ציוד של משאית), שהיו מורמים ועליה החזק המהבהב.

כתוצאה מהתאונה נפגעו המעורבים, הוזעקו למקום כוחות הצלה ומד"א, אשר נאלצו לקבוע את מותו של אדיב סליםאני ז"ל, בזירת התאונה.

המערער בנסיבות המתוארים לעיל, נהג רכבו בrelsנות בכרך שלא היה ער ולא שם לב לנעשה בכביש, במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך והتنועה בה. כמו כן, נהג המערער ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב ובאפשרות של עצירה נוכה ובטוחה והבחנה בתמורות, בתנועת עברי הדרך ובכל עצם הנמצא על פניו הדרך או סמוך לה ובמצבי הדרך. עוד, המערער לא שמר על מרחק נסיעה בין שני כלי רכב, המאפשר עצירה בכל עת.

עלקבות נגימה תאונת דרכים בה נפגעו המעורבים, ניזוקו המשאיות, וכתוצאה מהתאונה נפטר המנוח.

המענה לכתב האישום

2. בمعנה לכתב האישום, הודה המערער בנהיגה ובנסיבות אשר פורטו בכתב האישום המתוקן, אך זאת מבלוי להודות באחריות, ותוך כפירה ביתר העובדות.

3. נשמעו ראיות, בפרשת התביעה העידו חמישה עדוי תביעה: ע.ת.1 בוחן תנוועה אשר הוגש הדז"ח שערך (ת/3) בצוירף נספחים ומצקרים, עד זה גם גבה עדות מעדת תביעה 7, אשר הייתה עדת ראייה אשר נסעה אחריו המשאית בה נהג המערער; ע.ת.2 שוטרת אשר הגיעו למקום כתבה דז"ח פעולה (ת/1) וביצעה צילומים (ת/2); ע.ת.5 אשר ישב במשאית נת"י ליד הנהג; ע.ת.6 נהג משאית נת"י; ע.ת.7, עדת ראייה לתאונה, אשר על פי עדותה נסעה בנתיב השמאלי במרחב של 150 מטר אחרי המשאית בה נהג המערער, מאחור, כאשר הוא בנטיב הימני לאורך כל הנסיעה.

הוגשנו מזכירים, דיסקים, הודעות, תמונות, סרטון תיעוד נזקים במשאית, ומסמכים נוספים, והמרכזים שבهم הינם הצילומים ת/2, דז"ח הבוחן ת/3, נספחים לדז"ח הבוחן ומזכירים של הבוחן, פلت שיחות יוצאות ונכונות של המערער ת/8, הודעת המערער ת/10, והודעת ע.ת.11 (ת/25), שהינו זה אשר שוחח עם המערער בטלפון שיחה אשר עליה כי נקטעה עקב התאונה.

בפרשת ההגנה העיד המערער והעד מומחה והוגשנו מסמכים ובהם שרטוטים, חקירות נהג משאית נת"י במשטרתו (נ/11, נ/12), חוות דעת מומחה ההגנה (ג/15), ועוד.

4. בהכרעת הדין סקר בית המשפט את הראיות שהוגשנו, את העדויות וחווות הדעת, וקבע כי המשימה עמדה בנטל המוטל עליה, המערער התרשל בנהיגתו וגרם לתאונה, לא מנע את התאונה אף שנitin היה למונעה, כתוצאה מההתאונה נגרם מותו של הנושא במשאית המערער, וכיום קשור סיבתי בין אופן נהגת המערער לנסיבות התאונה ותוצאותיה.

בית המשפט קבע שורת קביעות עובדיות:

רוחב כל נתיב 3.5 מטר; רוחב השול מימין 2.3 מטר; רוחב משאית המערער כמו גם רוחב משאית נת"י הימן 2.3 מטר; חזית משאית המערער נעכה כמטר פנימה; נמצא חרץ על פני הכביש המלמד על נקודת האימפקט בין כל' הרכב, והוא בתחום הנתיב הימני; למשות נת"י נגרם נזק מאחור ברמפה; עובר לתאונה שוחח המערער בטלפון עד לתאונה; המערער נסע בתחום הימני ורכבו לא סטה מנתיבו שמאליה; בעת הפגיעה הייתה משאית נת"י בחלקה על הכביש ובחלקה על השול הימני; מכלול העדויות לא ניתן לשוליך כי בתילה הייתה משאית נת"י בעמידה, חלקה בשולים וחלקה על נתיב הנסיעה ימני, ובஸוך לאחר מכן וטור כדי התקדמות המערער דרומה ועובר לאימפקט, החלה משאית נת"י בתנועה ואף ניסתה להתחמק יותר על נתיב הנסיעה הימני, ביחס למיקומה ההתחלתי, שני שילש שלה היה בתחום השולים, על חלקה האחורי של משאית נת"י היה מותקן שלט הכוונה כתום עם חץ שמאליה שהבhab; ניתן להסיק כי שהסיק הבוחן, כי מהירות המערער הייתה כ - 100 קמ"ש; לאחר שהumarur חצה את צומת קוממיות הוא לא שינה את אופן נהיגתו ולא התאים אותה למצב התנועה בדרך שלפניו; המערער לא הבחן במשאית נת"י במועד מועד והתעלם מהימצאותה חלקה על השולים וחלקה על נתיב נסיעתו; המערער התעלם או לא הבחן בחץ שמאליה שהיא מותקן מאחוריה של משאית נת"י, על אף גודלו של החץ, צבעו הבולט, ואף שהbab; שדה הראייה שעמד לרשות

המערער לפנים היה די בו כדי להבחן בנסיבות נת"י ובוחן המהבהב שמאליה גם אם משאית נת"י עזרה מיסיבה שאינה נהירה, כשרובה בשול הימני; המעරער לא שינה את אופן הניגתו, לא סטה שמאליה, לא האט, אלא המשיך בנסיבות בנסיבות בלתי סבירה עד לפגיעה בנסיבות נת"י מאחור; הסיבה שהמערער נוג בנסיבות בלתי סבירה לתנאי הדרך ולא הגיע בזמן להימצאות משאית נת"י לפניו, נעוצה בהיסח הדעת בו שרוי היה עובר לתאונת.

בית המשפט נתן אמון בעדות עדת הראייה (ע.ת.7), אשר נגנה ברכב פרטី בנתיב שמאל מבן שני נתיבים, כאשר משאית המעരער נסעה לפניה בנתיב ימין למרחק של כ - 150 מטר לאורך כל הנסעה. העודה הבדיקה בנסיבות נת"י בצד ימין של הכביש, וכונתה לשול, המשאית לא הייתה בתנועה, השולט מאחור היה גדול מהבהב ואדם, והעדות המשיפה בנסעה בנתיב השמאלי. העודה העריכה את מהירות נסיעת המעരער בנסיבות של 100 קמ"ש, ציינה כי היה קשר עין בין משאית המעരער וכל העת הייתה מאחוריו, היא בנתיב שמאל והמערער בנתיב ימין, כשהיא שומרת על מרחק, ובקטע עד לתאונה לא היו ביניהם כל רכב אחרים, ומשאית נת"י הייתה למרחק של כ - 300, 400 מטר, והיתה "**בתוך השול יותר מאשר על הכביש**", כשהנוג משאית נת"י ירד, היא הבדיקה כי בידו "**סנדוויץ'**". בית המשפט מצין כי מדובר בעודה אשר הותירה רושם חיובי, עדת אובייקטיבית ומהימנה, נתן אמון בעדותה וגם סומך על עדותה ביחס לכל הפרטים המפורטים לעיל.

לצד העובדה שבית המשפט מקבל את עדות העודה, לא הוצאה בכלל אפשרות סבירה, כי במהלך התקדמות העודה, כאשר רכב המעരער ממשיך אף הוא לתקדם מלפנים ומימינה, משאית נת"י שנקלטה תחילת בחוש הראייה של העודה כשהיא בעירה, החל בתנועה איטית, וצוין כי גם העודה לא שלה אפשרות סבירה זו.

ביחס לעדות ע.ת.6, הנוג משאית נת"י, נקבע כי הוא סתר את עצמו באשר להכנסת דיסקפת טכוגרפ ביום התאונה, הוא שלל עצירה ואמר כי הוא היה בנסעה, ובית המשפט התקשה לתת אמון מלא בגרסתו ואף נקבע כי אין דובר אמת בכלל הקשור לטיפול בדיסקפת הטכוגרפ, ולא ניתן אמון בדבריו על כי לא עצר כלל עובר לתאונת. עוד נקבע כי העוד לא פעל על פי הנהלים ולא יצא לשטח עם צוות יס"מ (יחידת סיוע (תת) מרחבית) מלא, כפי העולה מהנהול של נתיבי ישראל אשר הוגש (נ/א סעיף 2/7). יעיר כי על פי הנהול על הוצאות לכלול שלושה עובדים לפחות, ובנסיבות נת"י היה הנוג זהה אשר ישב לידיו, דהיינו שניים בלבד.

ביחס לעדות ע.ת.5, שהינו עובד חברת נתיבי ישראל, ושב כניסה בנסיבות נת"י, ליד הנהוג, נקבע כי הוא מחזק את עדות עדת הראייה על כי מאחרו המשאית היה חוץ שמאליה מהבהב, הוא מאשר כי משאית נת"י הייתה ברובה על השול וחלק קטן ממנה על הנתיב, וגם בכך עוזתו מחזקת את עדות עדת הראייה. העוד שלל כי הנהוג בנסיבות נת"י היה עם סנדוויץ', אך נקבע כי ניכר שיש לו אינטרס לתמוך בענין זה בנסיבות נת"י, ובית המשפט נתן עדיפות לעדות עדת הראייה האובייקטיבית.

ביחס לעדות המעരער, אשר הון בחקירהו במשטרת, והן בבית המשפט אמר כי יש לו אובדן זיכרון ואין לו אפשרות לתאר איך ולמה קרתה התאונה, נקבע בית המשפט שהינוי מתרשם כי למערער "**זיכרון סלקטיבי**", המעരער התchmodק ממתן תשובה לשאלות ביחס לעבודות שיש בהן לסייעו, גם שהתרחשו לאחר התאונה בהיותו בבית החולים, ביחס לכך שלא רצה למסור את מכשיר הטלפון שלו לשוטר אשר הגיע לבית החולים, ובסיומו של דבר מסרו. צוין כי המעരער בחקירהו

לא העלה טענה כלשהי או תיאור כלשהו לגבי אופן ניגת נגט⁵ עובר לתאונה. לsicום עדות המערער, קובע בית המשפט כי הוא שותק באשר לנسبות קרות התאונה, וכי עדותו של המערער בדבר אובדן הזיכרון הינה בלתי אמינה.

נקבע כי מחדלי חקירה אף שהוא, אין בהם במקרה זה כדי לאין את רשות המערער, עוד נקבע כי ניגת נתיבי ישראל במשאית אשר בה פגע המערער, הפר הנחיות עבודה והגמ שיש לו רשות תורמת, אין בנסיבותיו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין ניגתו הרשלנית של המערער לתוכצת התאונה.

נקבע כי אין בטענת המערער להגנה מן הצדוק, כדי להוביל לזכותו, וטענותיו אלו יילקו בחשבון בגישה העונש.

מכל האמור, הורשע המערער בעבירות אשר יוחסו לו בכתב האישום.

גזר הדין

5. בגזר הדין נקבע כי הערך החברתי המוגן הינו עקרון קדושת החיים, רשות המערער אינה רגעית, בשם לב למשך הזמן שעשה שימוש במכשיר הטלפון תוך כדי ניגת עד לרגע הפגיעה, שימוש שגרם לו להסחת דעת ולאי נקיית אמצעי זיהירות המתמחבים בנסיבות, הרשלנות הינה ביןונית ברף שאין נמור, ולאחר בחינת מכלול הטענות לרבות לעניין מחדלי החקירה ואופן ניגת משאית נת",י, ותרומת רשות הנוגה בה לקרות התאונה, נקבע כי מידת הפגיעה בערך המוגן גבוהה.

לאחר בחינת נסיבות ביצוע העבירות ומדיניות הענישה, נקבע מתחם עונש הולם הכלול מאסר בין 8 ל - 16 חודשים, ופסילת רישון ניגת בין 6 ל - 15 שנים.

בית המשפט לא מצא מקום לחריגה ממתחם העונש ההולם, סקר את עברו התעבורתי של המערער הכלול 14 הרשעות קודמות לרבות עבירות בטיחות, והרשעה בפלילים שאינה נוגעת לניגת הרכב, אך בגין ריצה המערער מאסר בעבודות שירות, ולאחר בחינת מכלול נסיבותו של המערער הטיל 12 חודשים מאסר בפועל, מאסר מותנה, פסילה בפועל במשך 12 שנים, ופיקז למשפחה קרובן העבירה בסך 12,000 ₪.

טענות המערער בערעור

6. טענות המערער ביחס להכרעת הדין מתייחסות למעשה לכל רבדיה, לרבות קביעות עובדיות, ובهن שני נושאים מרכזיים - האחד ניגתו שלו, והשני ניגת ניגת המשאית של נתיבי ישראל אשר הייתה בחלוקת בשולי הכביש.

לטענת המערער:

אין ללמידה מהראיות את קביעותיו של בית משפט השלום, כי הוא לפקח בנהיגתו סיכון בלתי סביר כאשר המשיך בנסיעה מבלי לשנות מואמה באופן נהיגתו, מבלי לסתות שמאליה או מבלי להאט, כך שיוכל לבلوم ולקדם פני סכנה, ולא שמר מרחק מהמשאית שהיתה לפניו.

מסקנה זו נשענת כולה על התוצאה הסופית. ובית משפט השלום לא בדק האם יכול היה המערער לסתות או לבلوم, בהינתן המרחק והזמן שעמדו לרשותו מהרגע שהבחן במשאית נת"י סיטה לנטייבו, ועד לתאונה.

גם אם יאומצו כל הקביעות העובדיות של בית משפט השלום, עדין לא ניתן היה לקבוע כי המערער לא התאים את נהיגתו לשכנה שבפניו ולא שמר מרחק, כפי קביעת בית משפט השלום.

בית משפט השלום קבע כי רוחב נתיב הנסעה הינו 3.5 מטר, ורוחב השול מינין לככיש הינו 2.3 מטר, רוחב משאית המערער 2.3 מטר, ורוחב משאית נת"י זהה. עוד נקבע כי עת המערער היה בתחום שדה הראייה, הייתה משאית נת"י בעמידה, חלקה בשולים וחילקה על נתיב הנסעה הימני. עדת הראייה אשר בית המשפט מצא לתת עדותה אמון מלא, העידה כי הבדיקה במשאית נת"י עומדת כשהיא הייתה בתוך השול, יותר מאשר על הכביש ובאותו הזמן היה המערער במרחק של כ - 150 מטר לפניה, וכ - 150 מטר מאחרי משאית נת"י.

בית משפט השלום לא קבע כממצא איזה חלק מרוחב נתיב נסיעת המערער תפסה משאית נת"י בעת עמידתה על השול, ולא עמדה בפנוי אף ראייה השוללת את יכולתו של המשיך לנסוע ללא שיצטרך לשנות דבר בנהיגתו ועודין להימנע מהתנגשויות בין ובין משאית נת"י, זאת בשים לב לעובדה שנקבע כי רוחב השול הינו 2.3 מטר, רוחב הנתיב הינו 3.5 מטר, ורוחב משאית נת"י שרובה היה על השול הינו 2.3 מטר בלבד.

אילו משאית נת"י הייתה נשרת במקומה כפי שראתה אותה עדת הראייה, היה למערער די מקום לחלוּף אותה ולהימנע מהתאונת, גם מבלי שהיא צריך להסיט את רכבו או לשנות מהירות נסיעתו, לא הובאה ראייה השוללת זאת, ובית משפט השלום לא קבע אחרת. כאשר משאית נת"י עומדת ברובה על השול, והמערער יכול להמשיך בבטחה בנסעה, לא קיימת עליו כל חובה חוקית להאט או לסתות מנטייבו, וחובת זהירות במקורה זה מוטלת דזוקא על נהג משאית נת"י.

בית משפט השלום קבע כי אין להוציא מכלל אפשרות סבירה כי במהלך התקדמות העדה משאית נת"י שנקלטה בחוש הראייה של העדה עצירה, החלה בתנועה איטית וציוויל כי גם העדה לא שלה אפשרות סבירה זו. ואולם, בית המשפט נמנע מלקבוע מתי החלה משאית נת"י בסטייה לכיוון נסיעת המערער, באיזה מרחק היה המערער מהמשאית שזו התקדמה בעבר מצבה הסופי, לומר כשהיא ברובה על הכביש וחילקה בשול הימני, כמו זמן עמד, אם בכלל, לרשות המערער להסביר לתחילה נסיעת המשאית.

לפיך, לא ניתן לקבוע, ברמה הנדרשת בפליליים, שהיא למערער די זמן ומרחיק כדי להקדים את נסיעתו לשתלבות המשאיות בנתיו, ואין מושמות לארח שדה הראיה בעת שהמשאיות עמדה כך גם לא למהירות נסיעתו, שכן בעת עמידת המשאיות יכול היה המערער לחלוּף על פניה ללא חשש. בהעדר קביעה פוזיטיבית לפיה היה בידי המערער זמן מספיק לתגובה, אשר בעקבותיה ניתן היה למנוע את התאונה, לא ניתן לייחס רשלנותו למעשה.

טעה בית משפט השלום בקביעתו שהיא על המערער לצפות אפשרויות של השתלבות המשאיות ו/או מפגע בדרך, ובהתאם היה עליו לתוכן את התקדמותו ולצפות אפשרויות עצירה נוחה ובטוחה בתוך טווח שדה הראיה שעמד לרשותו, שכן הרשלן העיקרי הינו נהג משאית נת"י, אשר סטה לנתיו של המערער וגרם לסייעו באופן שלא השאיר למערער הזדמנות למנוע את התאונה.

למרות המרחק הקצר שהיה מלכתחילה בין שני המשאיות, ולמרות המשך התקדמותו רכבו של המערער, החליט נהג משאית נת"י להתחיל בנסעה ולסתות אל נתיב נסעתה המשער, עד שהתייצב עם משאיתו כשרובה על הנתיב, ומוביל להתחשב בסיכון שהוא יוצר כאשר הוא חוסם את דרכו של המערער.

על נהג המבוקש לשתלב בנתיב לאחר שעמד לצד הכביש, מוטלת החובה לעשות זאת ללא סיכון או הפרעה לעוברי דרך, והתנוועה הנעה בדרך ראשית קיבלה זכות קידמה מול רכב המבוקש לשתלב בדרך, ונוהג המבוקש לשתלב בתנוועה חייב לעשות זאת באופן שלא יהווה סיכון או הפרעה לעוברי הדרך שעושים שימוש באותה הדרך.

בית משפט השלום היה ער לעובודה כי נהג משאית נת"י התרשל, אך לא נתן דעתו במידה מספקת למידת רשלנותו, ונמנע מלבדוק באופן אמיתי מה היא רשלנותו ומה משמעות רשלנות זאת, על מידת אחוריות המערער.

בית משפט השלום נפל לאותה שגגה בה נפל הבוחן המשפטתי אשר כלל לא בדק את מידת אחוריות נהג משאית נת"י לגרימת התאונה.

קביעותו העובדיות של בית משפט השלום מלמדות שנוהג משאית נת"י סטה מנתיו באופן רשלני, כאשר משאית המערער הייתה לה מרחיק קצר ממנו ובאופן שמנע מהמערער לנתקו בפעולה כלשהי כדי למנוע את התאונה, ולפיך, היה צרי בית משפט השלום להגיע למסקנה כי התאונה נגרמה בראש ובראשונה בעקבות רשלנות נהג משאית נת"י.

סטיטה נהג משאית נת"י לנתיו של המערער, מקימה חזקת רשלנות והוא על הנהג להסביר מדוע השתלבותו בדרך נעשתה בביטחון בלי להפריע לתנוועה ובלוי לסכן אדם או רכוש, והדבר לא נעשה.

נהג משאית נת"י לא פעל על פי הנהלים, לא יצא לשטח עם צוות יס"מ מלא, לא מסר למועדן על כך שאיתר בו מצדיק עצירה, לא הובאה ראיות לכך שהוא הונחה לסליק מגע קוונקרטי טרם יציאתו לשטח ביום האירוע, והוא לא דיווח למועדן על מציאת מגע ולא צילם אותו, כמתחייב מנהלים, וכעולה מעדות המפקח.

למרות הפרת ההנחיות ולמרות שנקבע כי ראוי היה כי נג נתבי ישראל היה נחקר באופן מצא לגבי המחדלים באופן עבודתו, והאפשרות כי התרשל בנהיגתו, סבר בית משפט השלום כי אין במחדלים אלו כדי להשפיע על הליבת הנדרשת להכרעה בשאלת רשותו ואחריותו לתאונת.

לו היה בית משפט השלום בוחן באופן אמיתי את רשותו נהג משאית נת"י, היה עליו להגיע למסקנה כי רשותו של נהג זה, מהו רשות רבית המכיבת את זכויות של המערע.

טענה בית משפט השלום כאשר קבע כי לא עומדת למערער הגנה מן הצדק בשל אכיפה ברורנית, וזאת גם שבית משפט מצא כי נפל גם בכך שהמשטרה לא השלים את חקירתה נגד נהג המשאית ולא נשקל העמדתו לדין.

משקל כל מחדלי החקירה שבוצעו בתיק זה וה坦agogות המאשימה מצדיקים להורות על זכויות המערע - הבוחן לא תיעד את נתוני הפגיעה באופן מדויק; אף שהנושא במשאית נת"י מסר שצילם תМОנות מיד אחרי התרכשות התאונה לא ביחס הבוחן לראותו ולא תפיס כמצוג בתיק; הבוחן נמנע מלהזכיר את היעלמות סרטון DVR המתעד את התאונה; הבוחן נמנע מלהזכיר את היעלמות דיסקט הטכוגרפ; הבוחן כלל לא זיהה משאית נת"י בלהה ולא איתר בשטח עצימת הבלימה; הבוחן לא מدد כנדרש את מיקומו של החלק שהשאיר את החריש בכביש ביחס למשאית המערע; משטרת ישראל לא דאגה לשמר על שלמות משאית המערע; וכן חטבות מחדלי חקירה כה רבים, נראה כי במקרה זה התמקדה החקירה מראש במניע ראיות היכולות להצביע על אשמת המערע בעוד שתפקיד העיקרי הינו חקר האמת.

לאור כל האמור, מסקנת בית משפט השלום על פייה הוכחה אשמת המערע מעלה לספק סביר, אינה יכולה לעמוד, הרשות העיקרית לגרימת התאונה הינה של נהג משאית נת"י, ורשותו כה משמעותית עד כדי שהוא מנתקת כל קשר סיבתי בין התagogות המערע לתוצאות התאונה, ומהנתונים לא ניתן לשולב שההתאונה התרכשה בתוך זמן התגובה של המערע ומילא לא ניתן לקבוע כי המערע אחר בתגובהו, נהג במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך או לא שמר על מרחק מתאים, ולפיכך, יש לזכותו מהעירות בהן הורשע.

ביחס לגזר הדין - יש להתערב ממשר המאסר בפועל שהוטל, ובאופן ריצויו, ובתקופת הפסילה בפועל, המערע אינו מבקש להתערב יותר רכיבי העונשה.

טענה בית משפט השלום משקבע כי בנסיבות התאונה מדובר ברמת רשות בינוי ברף שאינו נמור, המכיבת את שליחת המערע למאסר מאחריו סורג וברית.

גם אם סבר בית משפט השלום כי משמעות קבלת טענת הגנה מן הצדק במקרה זה אינה מובילה לביטול כתוב האישום או לזכויות המערע, היה עליו לחת לה משקל גדול יותר בקביעת העונש ההולם למערע.

היא מקום לקבוע את העונש לכל היוטר ברף הנמור של מתחם העונשה, יש להתערב בעונש המאסר בפועל ובעונש

הפסילה בפועל שהוטלו.

הענישה של מאסר בדרך של עבודות שירות היא הענישה הרואה, ובקביעה כי עונש המאסר ירוצה מ踔ורי סוג ובריח התעלם בית משפט השלים מנסיבות האישיות של המערער, וממידת אשמו לעומת אחוריותו הגבואה של נаг' משאית נת"י.

לפיכך, לחילופין לערעור על הכרעת הדיון, התבקש לקבוע כי נסיבות המקירה אין מלמדות על רף רשלנות גבוהה, ולהורות על הטלת מאסר שירוצה בעבודות שירות, לצד פסילה מתונה של רישוין הנגינה.

טענות המשיבה בערעור

. 7. ב"כ המשיבה עותר לדוחות את הערעור על שני רכיביו, וטען:

מת/16, התמונות שצולמו על הבוחן בזירה, המתעדות את המצב הסופי של המשאיות אחרי התאונה, ניתן ללמידה כי משאית נת"י לא הייתה בסטייה שמאללה.

מדובר בתאונה של חיזית אחר, כמעט כל החזית של משאית המערער נמצאת בתוך משאית נת"י מאחור, ולאור זאת, הרוי שם משאית נת"י הייתה מפתיעה ברגע האחרון את המערער, הייתה לכל היותר תאונת צד או תאונה של חלק קטן בחזית האחוריות של משאית נת"י וחלק קטן ממשאית המערער.

התרכיש הנטען, שימושו נת"י ביצהה תמרון שמאללה, החלה לגלוש לתוך הנטייב ואז החלה בחזרה לכיוון השול ורק אז אירעה התאונה, תרכיש זהה, כאשר מדובר במשאית כה מסיבית וגדולה, מצרי פרק זמן שאילו היה המערער ער למתרחש בכביש, היה אפשר לו להימנע מגיעה.

קיים עדת ראייה שנמצאה מהימנה על ידי בית משפט קמא, שראתה את הדברים בצורה ברורה, סיפה ששאית נת"י הייתה ח齐ה על השול וח齊ה על הנטייב, והמערער כלל לא שם לב אליה.

הדברים גם עולים בקנה אחד עם עצמת הפגיעה, עם העובדה ששוחח בטלפון, כשהמשאית שעומדת מולו, ונitin להתרשם מהתמונה, יש מאחורי המשאית חץ כתום שהאורות בו הבהירו בעת התאונה, והחץ לא רק מורה לבאים מאחור לפנוות שמאללה ולעקוּפָו אותו, אלא גם מלמד על כך שמדובר במשאית עובודה שלעתים עומדת הצד דרך או נסעת בצורה איטית.

בין אם הדברים נעשו על פי הנהלים אם לאו, הדבר ישתקוף במסגרת גזר הדיון. בסופו של יום, על המערער היה להבחן

במשאית אשר לא סטה לכיוון הנטייה והפטעה אותו ברגע האחרון. המערער היה צריך להבחן בה ולהגיב מבעוד מועד, לעבור לנטייה השמאלי אשר היה פנו, והעדה אומרת שבין רכב המערער לבין משאית נת"י לא היו רכבים נוספים.

לפיכך, אין מקום להתערב בהכרעת הדיון של בית המשפט השלום, והתבקש להותירה על כנה.

לענין גזר הדין, בית המשפט לקח בחשבון ונתן משקל לעניין הרשלנות התרומות ולענין התנהלות נהג משאית נת"י, אין מקום להתערב בגזר הדין אשר הינו מażון ומתכלל את כלל הקביעות שנקבעו במסגרת הכרעת הדיון, את מתחם העונש שנקבע ואת מיקומו של הנאשם בתוך המתחם.

ביחס לנוהג משאית נת"י ותחושת הצדק עליו מדברים באי כוח המערער, לקראת סוף ניהול התיק, נעשתה בחינה בעקבות עבודת הבוחן בתיק זהה, ש כוללת גם את עניין חקירת נהג משאית נת"י, ולא היו ראיות להעמדתו לדין.

דין והכרעה

8. לאחר בחינת הראיות אשר באו בפני בית משפט השלום, הכרעת הדין וגזר הדין, ולאחר שנשקלו טענות הצדדים, המשקנה הינה כי דין העורר על שני חלקי להידוחות.

הקביעות העובדיות של בית משפט השלום מביאות באופן ישיר למסקנות אלהן הגיע בדבר רשלנותו ואשמו של המערער, ומסקנות אלו עלולות גם מיישם "כלל הדרך" על נסיבות האירוע.

המערער התרשל, לא נתן דעתו בדרך, למחרות בה היה עליו לנוהג ולאזהרה הבולטת, הגדולה והמהבהבת שהזהה באמצעותו שלט ההכוונה הגדול מההבהב על משאית נת"י, המערער היה שרו בהיסח דעת שנבע מכך ששוחח בטלפון שיחה שנקטעה עקב התאונה, נהג במהירות בלתי סבירה לתנאי הדרך ולא שינה את אופן נהיגתו למורות היוות משאית נת"י על גבי חלק מהנתיב בו נסע.

בاهינתן כל-alone, חסד נעשה עם המערער בקביעתו של בית המשפט את מידת רשלנותו כבינויית, גם שהנסיבות מעלו תמונה של רשלנות ברף גבוה, ומכך, הרי שמתחם העונש ההולם אשר נקבע נמוך ומקל עם המערער, וכך גם הענישה.

9. **ביחס להכרעת הדין -**

הgem שבחילק מטענות המערער נתען כי יש לקבלן גם אם יומצאו כל הקביעות העובדיות של בית משפט השלום, הרי חלק ניכר מהטענות המפורטות לעיל, מתייחס לקביעות העובדיות. אין כל מקום להתערבות ערכאות העורר בקביעות העובדיות של בית משפט קמא, המפורטות לעיל, קביעות עובדיות אלו מבוססות על הראיות אשר באו בפני

בית משפט קמא ועל התרשומות הישירה מהעדים, ובפרט עדת הראיה ע.ת. 7 והמערער.

התערבות ערכת ערעור בקביעות עובדיות של ערכאה דיןית בכלל, ובפרט בקביעות עובדיות הבותה כפועל יצא מהתרשומות ישרה וקביעת מהימנות, צריכה לנסיבות מיוחדות וחירגות ושמורה למקרים חריגים אשר מקרה זה אינו בא בגדדים.

ר' ע"פ 5633 און נימן נ' מ"י (10.7.2013): "הלכה מושרשת היא, כי חurf הסמכות הקבועה בסעיף 212 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, לא בណקל תערובת ערכת ערעור במצב עובדה ובקביעות מהימנות, כפי שנתקבלו על-ידי הערכאה הדיונית. זאת, בשל היתרון האינהרטי המוקנה לערכאה הדיונית על-פני ערכת ערעור, לנוכח יכולתה של הערכאה הדיונית להתרשם באורח בלתי אמצעי מן העדים, מהופן שבו מסרו את עדותם, מהתנהגוותם, ומשפט גופם. כל אלה, מאפשרים לערכאה הדיונית לתור, באופן מיטבי, אחר "אותות האמת" המתגלות בעדויות". עוד ר' ע"פ 190/82 שאoli מרקוס נ' מ"י פ"ד ל(1) 225, בעמ' 234: "בידוע, כי בד"כ אין בית משפט של ערעור מתערב במצבו של בית המשפט, שמען את העדים והתרשם מהתנהגוותם ומהימנותם". ר' לעניין זה גם ע"פ 20/2021 היילי נ' מ"י (24.3.2021) סעיף 21 לפסק הדין: "... כידוע, אין זה מדרכה של ערכת ערעור להתערב בקביעות שבובודה ובמצאי מהימנות, אלא במקרים חריגים בהם קביעותיה של הערכאה הדיונית אינן סבירות בכלל; כאשר נפלה בהן טעות מהותית, הבורה על פני הדברים; או כאשר מדובר בהכרעה המבוססת על ראיות חפזיות או על שיקולים שבاهיוון, שבהם אין לערכאה הדיונית יתרון על פני ערכת ערעור ...".

בחינת הראיות אשר הוגשנו והפרוטוקולים של העדויות, מביאה למסקנה כי אין כל מקום להתרבעות בקביעות העובדיות אשר מעוגנות היטב בראיות אשר הוגשנו, במסקנות של בית המשפט כפועל יוצא מהתרשומות הישירה מעדים, ומהגנון הדברים.

בחינת הכרעת הדין מביאה למסקנה כי מקום בו הראיות לא הביאו לאפשרות קביעה עובדיות מסוימת, הותיר הוא את האפשרות היכולה לפעול לטובת המערער, אפשרות המהווה חלק מהקביעות העובדיות. כך הוא ביחס לשאלת האם משאית נת"י הייתה בעמידה מוחלטת בעת קרות התאונה, או שמא ה才华 היא בנסיעה איטית, ובית המשפט קובע כי אין לשול את האפשרות אשר לה נטען מטעם המערער, שימוש נת"י ה才华 בתנועה ואף ניסתה להתמקם יותר על נתיב הנסיעה הימני.

10. התאונה ארכה בנתיב הימני עליו נסע המערער אשר שדה הראיה שלו היה למרחק של יותר מ - 200 מטרים על פי חווות דעת הבוחן ע.ת. 1 (ת/3 סעיף 4). לנตอน זה לא התקיים מומחה ההגנה בחווות דעתו נ/15, וגם לא בעדותו בבית המשפט. שדה ראייה ארוך זה עולה גם מעדות עדת הראיה הנגנת ע.ת. 7 אשר נסעה מאחוריו משאית המערער, הגם שהיא היא בנתיב השמאלי, היא מעידה כי הבדיקה במשאית נת"י במרחק של כ - 300 או 400 מטר לערך (פרק פרו' 8.4.21 עמ' 60 ש' 4-7), ומבהירה כי ראתה שלט גדול מאחורי המשאית, מהbehav ואדם.

המערער לא התאים את מהירות נסיעתו למצב הדרכ. המערער המשיך לנסוע במהירות של כ - 100 קמ"ש, הגם שמצב הדרכ היה צהה שימושית נת"י נמצאת בחלק על נתיב הנסיעה שלו, כאשר חץ גדול ומהבהב מאחוריה, והיה עליו לראותו, אלמלא הייתה דעתו מוסחת בשיחת הטלפון בה היה נתון, שיחה אשר התאונה קטעה.

יש לקבל את מסקנות בית משפט השלום בדבר הפרת חובות הכלילית המוטלת על המערער, כמו גם החובה הקונקרטית הקבועה בתקנה 49 לתקנות התעבורה על שני סעיפים המשנה לה, הקבועות:

"(א) לא ינוהג אדם רכב בעקבות רכב אחר אלא תוך שמירה על ריווח המאפשר לעצור בכל עת את הרכב ולמנוע תאונה, בהתחשב במהירות הנסיעה של שני כלי הרכב, במצב הדרכ ובמצב הראות והתנוועה בה.

(ב) בלי לגרוע מן האמור בתקנת משנה (א), לא ינוהג אדם רכב בעקבות רכב אחר הנושא לפניו באותו נתיב אלא אם כן הוא שומר על מרוחה זמן של שנייה אחת לפחות כדי לעבור, במהירות נסיעתו אותה שעה, את המרחק שבין שני כלי הרכב".

המערער חיב היה על פי תקנה 49(א) לשמור על רוח מהרכב שלפניו, משאית נת"י, המאפשר לו לעצור בכל עת את המשאית בה נוג ולמנוע תאונה, וזאת בהתחשב במהירות הנסיעה של **שני כלי הרכב**. בין אם עדמה משאית נת"י ובין אם הchallenge היא בנסיעה איטית, הרי שהמערער לא שמר על המרחק הנדרש כדי למנוע את התאונה אשר אירעה על אותו נתיב נסעה בו הוא נסע. מובן מנסיבות קרות התאונה, כי המערער גם לא שמר על מרוחה זמן של שנייה אחת לפחות כאמור בתקנה 49(ב).

עוד הפר המערער את הוראת תקנה 51 לתקנות התעבורה הקבועות: "**לא ינוהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרכ והתנוועה בה, באופן שיקיים בידו את השליתה המוחלטת ברכב**".

טענות נשמעו בדבר מהירות אשר הייתה מותרת בקטע זה של הכביש. המהירות המותרת אינה רלבנטית. על פי דז"ח הבוחן מהירות המותרת הייתה 90 קמ"ש, ואולם מדובר במהירות המרבית המותרת. מהירות זו כפופה להוראת תקנה 51, ולהוראת תקנה 49, וכן גם לחובת ההאטה אשר נקבעה בתקנה 52, אשר בנוסף להוראה הכלילית שבה, גם סעיף משנה 2 בה רלבנטי, וכך קובעת תקנה 52:

"**בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נהג רכב להאט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפואה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:**

... (1)

(2) **בדרכ שאינה פניה; ...".**

המערער נהג במשאית, לפניו בשדה ראייה פתוח משאית אשר בחלק האחורי חץ גדול ומהבהב, משאית זו עומדת או עמוד 12

נוסעת לאיטה, כשלקה בשול הדרק, וחלקה על נתיב הנסיעה של מאות המערער. מצב דברים זה חיב את המערער להאט ובמידת הצורך אף לעצור, שכן כאשר נמצא רכב על גבי נתיב הנסיעה בו הוא נסע, צפואה סכנה להתגשות, סכנה אשר התממשה עקב הפרת המערער את החובות המוטלות עליו, וניגתו במשאיתו ברשלנות.

תנאי הדרק היו כאלה שחלק מנתיב הנסיעה של המשאית בה ניגר המערער היה חסום. המערער הזהר על דבר חסימה זו באופן ברור ובולט באמצעות חז' גדול מהבhab על גבי המשאית החוסמת. מאומה לא נעשה על ידי המערער, הוא לא האט את מהירותו נסיעתו, לא עצר, ובעודו ממשיר בשיחת טלפון, המשיך בנסיעה ללא כל שינוי באופן ניגתו, ופגע בחלק האחורי של משאית נת"י, פגעה אשר גרמה למוות של הנוסע אשר ישב לצידו של המערער.

אף אם נביא בנתונים ובשיקולים את האפשרות אשר בית משפט קמא לא שלל, לפיה משאית נת"י הייתה בתנועה ובסתימה לכיוון הנתיב, אך שتنועה זו הביאה למצב בו בעת התאונה רוב משאית נת"י הייתה על נתיב הנסיעה, גם אז אין בכך כדי לשול או ל策ם את הפירות של הוראות התקנות דלעיל, כמו גם של חובת זהירות הכללית וה konkretit המוטלת על המערער.

קיומה של משאית נת"י, השולט המהbab אשר עליה, מצב הדברים בו היא עומדת או לכל היותר בנסיעה איטית ביותר לכיוון הנuib, כל אלו מחייבים נהג הנוסע אחורי משאית זו לשנות את אופן ניגתו כך שימנע תאונה. המערער לא ביצע מאומה מכל אלו, ואף לא ניסה לעבור לנuib השמאלי.

כאן המקום להתייחס לטענה אשר הועלה ע"י ב"כ המערער, על כי לא נקבע כממצא איזה חלק מנתיב נסיעת המערער תפסה משאית נת"י בעת עמידתה על השול, ולא הייתה ראה השוללת את יכולתו של המשיך לנסיעת ללא שינוי ניגתו ועדין להימנע מהתגשות בין ובין משאית נת"י, בשים לב לעובדה כי רוחב השול הינו 2.3 מטר, רוחב הנuib הינו 3.5 מטר, ורוחב משאית נת"י שרובה הינו על השול הינו 2.3 מטר. יש לדחות טענה זו מכל וכל.

רוחב הנuib 3.5 מטר, רוחב משאית נת"י 2.3 מטר, וכי גם רוחב משאית המערער. דהיינו, אם נהג המערער את משאיתו כאשר היא צמודה לנuib השמאלי, הרי שככל שנוטר בנuib מימין לו הוא 1.2 מטר עד לתחילתו של השול. גם אם נאמר כי משאית נת"י הייתה אך מעט בתוך נתיב נסיעת המערער, הרי שאין לקבל את הטענה שהוא יכול היה להמשיך לנסיע במהירותה בה נסע ובאופן בו נסע, שכן מצב דברים זה הינו של מרחק קטן ביותר ומסוכן ביותר בין לבין המשאית אשר מימינו.

כך או כך מהתמונה עולה כי הפגיעה של משאית המערער במשאית נת"י אינה אך בפינה או מצד משאית נת"י, אלא הפגיעה הינה פגעה ישירה בחלק האחורי של משאית נת"י.

טענה לפיה נהג הרואה רכב אחר חוסם חלק מנתיב נסיעתו יכול להמשיך בנסיעה מהירה, ללא כל שינוי האטה או עצירה, הינה טענה אשר טוב היה לו לא נשמעה כלל, בהיותה סותרת סתרה מוחלטת את חובת זהירות, כמו גם את הוראות התקנות 49, 51 ו- 52 לתקנות התעבורה. ניגתו באופן שכזה מעמידה בסכנה של ממש את משתמשי הדרק.

גם אם מדובר היה בנסיעה ולא עמידה של משאית נת"י, הרו שלכל היותר יכול היה זו להיות נסעה איטית אשר תחילתה במצב בו חלק מהמשאית על הכביש וחלק על השול, מצב אשר מחייב כאמור שני אופן הנהיגה של המשאית הנמצאת אחרת, ונקייטה בכל אמצעי הזהירות הראויים למניעת תאונה.

כל האמור לעיל הינו על רקע הראיות הבוררות והקביעות העובדיות של בית משפט השלום - עדותה הברורה של עדת הראייה אשר נסעה מאחריו משאית המערער לפיה חלק משאית נת"י הייתה על הנטייה ימני ועל פי עדותה **"שחציה בצד ימין של הכביש, וחציה על הכביש"** (פרוי' 8.4.21 עמ' 60 ש' 1); העדה מבינה במשאית כ - 300, 400 מטר קודם לכך, לאור השולט הגדול המהבהב והאדום, המסמן שמאליה, כשהעדת נוסעת במהירות של 100 קמ"ש, והמערער ב מהירות דומה, והכביש **"נקוי מכוכנות"** (פרוי' 8.4.21 עמ' 60 ש' 24); המערער כ - 150 מטר לפני העדה, וכ - 150 עד 200 מטר לפני משאית נת"י, זאת לאור עדותה על כי המערער היה 150 מטר ממנו והוא ראתה את המשאית כ - 300, 400 מטר קדימה, מה גם שדעה הראייה של המערער היה לפחות 200 מטר קדימה.

בහינתם בגידת זכרונו של המערער בו, לטענתו, אשר בית משפט השלום לא נתן בה אמון, הרו שקיימות שתי אפשרויות: האחת כי המערער כלל לא ראה את משאית נת"י ואת הסימן המהבהב הגדול המסמן שמאליה, בחלוקת האחורי, ולא נתן דעתו בדרך הויאל ודעתו הוסחה בשל שיחת הטלפון בה היה נתון - מצב דברים זה וודאי שמדובר הוא רשלנות ברף גבוהה ומהווה הפרה של החובות הבסיסיות המוטלות על נהג, ליתן דעתו בדרך, להפרעות בדרך, לסייעים בדרך, ולכל נתון או מגע. האפשרות השנייה, הינה כי המערער ראה גם ראה את משאית נת"י, אך בחר להמשיך לנסוע במהירות בה נסע ללא כל שינוי נגיגתו, תוך שהוא עובר לצד משאית נת"י, באותו נתיב בו הוא נהג, כאשר היא חסמת חלק מהנתיב, ללא שהוא מעט, ללא שהוא נתיב, ובלא שהוא משנה באופן כלשהו את אופן נגיגתו על מנת למנוע את הסכנה. גם זו רשלנות ברף גבוהה, תוך הפרת הוראות תקנות התעבורה המכחיבות לשמור מרחק, הנהגה בהתאם לתנאי הדרך ולמגבליות העולות מהתנאי הדרך, ומעל הכל נטילת סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה.

לא נדע אל נכוןஇו משתי האפשרויות היא הנכונה, שכן המערער בחר, הן בחקירתו במשטרתו והן בעדותו בבית המשפט, לטעון טענה אשר בית המשפט לא נתן בה אמון, על כי הוא אינו זוכר את נסיבות קרות התאונה.

מכל האמור, בהינתן הקביעות העובדיות ואופן התרחשות התאונה כמפורט בהכרעת הדין וכן כעולה מהתמונות ומהעדויות, המסקנה הינה כי המערער נהג תוך הפרת חובותיו כנהג על פי **תקנות 49, 51 ו- 52 לתקנות התעבורה**, וברשלנות תוך שנטל סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה וה頓azaה כפועל יוצא ממנה.

המעערער נהג ברשלנות ותוך הפרת חובותיו על פי דין כנהג, וגרם תוך שימוש ברכב, לתאונה ול顿azaה הקשות, והקשה שבהן, מותו של המנוח.

11. טענות רבות הועלו ביחס למחלדי חקירה, ביחס לנוהג משאית נת"י, אופן חקירתו, מחדלי חקירה ואכיפה בררנית, תוך שהטענה המרכזית היא שנוהג זה הוא הגורם לקרות התאונה. בית משפט השלום קבע כי היו מחדלי חקירה אך אין בהם כדי לאין את רשלנות המערער, נהג נת"י הפר הנחיתות עבודה של חברת נתבי ישראל, והיתה לו רשלנות

תורמת אך אין בהיגתו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו הרשלנית של המערער לתוצאות התאונה בנסיבות ה konkretiyot, והוסיף כי טענת ההגנה מן הצדק אינה מובילה לזכוי המערער, אלא תילקה בחשבו במסגרת גירת העונש.

לאחר בוחנת הטענות והכרעת הדיון, המסקנה הינה כי בדיון דחה בית משפט השלום את הטענות באשר למסקנות בהכרעת הדיון ותוצאותיה, ובגזר הדיון, לאור התוצאה כה מוקלה עד כי ניתן לומר שנייתן אף משקל יתר לחלק מהדברים.

ההפרה של נהג משאית נת"י את הנהול הפנימי של חברת נתיבי ישראל, אינה כזאת אשר יכולה לאין את רשלנות המערער. ההפרה מתבטאת בכך שבמשאית נת"י היו שניים ולא שלושה אנשי צוות. אין בכך מאומה כדי לגרוע מרשלנות המערער.

דיסקוט הטכוגרפ עניינה ראייתית ולא קשורה היא כלל לרשלנות עצמה. מכלול הראיות עולה שגם אם הייתה קיימת הדיסקוט לא היה בכך כדי לשיעם למערער בהיגתו, שכן הנ吐נים ברורים כמפורט לעיל.

ביחס לסתורן אשר נטען כי מתעד את התאונה ונעלם - אין בריאות הקיימות כדי לקחת ספק שמא סטורן זה היה משנה את התמונה הראייתית. אכן, רצוי היה שהענין היה נבדק, אך גם עניין דיסקוט הטכוגרפ, אולם אין לומר כי בכל מקום בו לא מתבצעות מלאה הבדיקות נפגעת ההגנה, ומדובר במקרה אשר צריך להביא לזכוי ולביטול האישום.

אין כל ראייה לרשלנות רבתית, כפי שנטען, של נהג משאית נת"י באופן נהיגתו. נהג משאית נת"י ביצע את תפקידו, ותפקיד זה בוצע תוך שהוא מושאית אשר בחלוקת האחורי סימן מהבהב גדול הנחזה למרחוק, ואף נהגת אשר הייתה כ- 150 מטר רחוק יותר מהמשאית בה נהג המערער ראתה סימן זה. יש לדחות את הניסיון להטיל את האשם ואת האחריות לתאונה על נהג משאית נת"י, אשר אך ביצע את תפקידו אשר חלק ממנו הינו בדיקה בשולי הכביש של מפגעים. זאת ועוד, דיווח או אי דיווח על מפגע כזה או אחר, אינם רלבנטיים לרשלנות עצמה של המערער.

בין אם היה סנדוויץ' בידו של נהג משאית נת"י ובין אם לאו, אין בכך כדי לשנות אחריות המערער אשר נהג בנסיבות אחורי משאית נת"י והפר את חובות הזהירות שלו.

על המערער היה לשנות את מהירות נהיגתו, להאט, ואם לא יכול היה לעבור נתיב, אך לעצור עצירה מלאה. המערער לא עשה מאומה. הוא המשיך בנהיגת מהירה תוך שהוא משוכח בטלפון, הוא לא קטע את שיחת הטלפון ברגע הראשון בו הבחן או היה עליו להבחן במשאית נת"י עם האור מהבהב הגadol המשיך בשיחת הטלפון המשיך בנהיגת מהירה, לא שינוי מאומה באופן נהיגתו, והתגנש התגנשות קשה עם מלאה החלק הקדמי של משאיתו במלוא החלק האחורי של משאית נת"י, וגרם למוות של המנוח.

12. לגורסת המערער על כי איבד את זכרונו ביחס לתאונה, משמעותות ראייתית נוספת אשר בית משפט קמא בחר

שלא להחזיקן כנגדו. המערער טען כי אין זכר את נסיבות קרות התאונה, ובית משפט השлом קבוע כי המערער מסתתר מאחריו הטענה, וכי עדותו בדבר אובדן הזיכרון "**בלתי אמונה**".

הקביעה העובדתית זו של בית משפט השлом הינה בעלת משמעות העומדות לחובתו של המערער. אין מדובר אך באין מתן אמון בגרסה אשר מעלה המערער. לאי מתן אמון זה משמעות מרחיקות לכת.

מסקנה לפיה נאשם מסתתר אחורי טענת חוסר זיכרון וכי אין להאמין לגרסתו כי איבד את הזיכרון, משמעותה כי נאשם זה זכר גם זכר את האירוע.

אם זכר נאשם את נסיבותה של תאונה ובוחר הוא שלא להסביר בפני בית המשפט, כמו גם לא בחקירותו במשטרה, הרי שיש להעמיד את הכלל לפיה מי אשר קיימת ראייה הנמצאת בחזקתו ובידיעתו והוא נמנע מלhalbאה בפני בית המשפט, חזקה היא כי ראייה זו עומדת לחובתו.

המשמעות האופרטיבית הינה כי היה מקום לראות במערער כדי אשר בחר בחירה מודעת למניע מבית המשפט ראייה, והוא המקור הראשון והמרכזי לראייה זו, עדותו בדבר נסיבות קרות התאונה, ושבחר לעשות זאת, הרי שיש להחזיק כנגדו את אי הבאותה. יודגש, כי אין מדובר בנאשם אשר בוחר שלא להעיד, אלא מדובר בנסיבות שונות של נאשם אשר בוחר להעיד ומעד עדות אשר מסתירה את הנسبות הידועות לו. זו המסקנה מהקביעה של בית משפט השлом כי המערער "**מסתתר**" מאחריו אובדן הזיכרון ואין לתת אמון בגרסתו זו.

אשר לטענת ההגנה מן הצדק ביחס לאכיפה ברנית - אין ממש בטענה זו. הגורם העיקרי והמרכזי לקרות התאונה הינו המערער אשר נוג בapon רשלני תוך נטילת סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה, ותוך הפרת הוראות תקנות התעבורה. אין דינו כדין נהג משאית נת". המערער הוא זה אשר פגע במשאית נת", וה גם שבית משפט השлом קבוע קיומה של רשלנות תורמת לנוג משאית נת", אין בה כדי לשנות מאומה מהמסקנה בדבר אשמו של המערער, ואין כל שווון בין מעשיהם ואופן נהיגתם, באופן המקיים טענת אכיפה ברנית. נהג משאית נת"י אינו הגורם המרכזי והעיקר לקרות התאונה, וה גם שנקבע קיומה של רשלנות תורמת, אין היא ברף המתקרב בחומרתו לרשលנות המערער.

.13. מכל האמור, יש לדוחות את הערעור על הכרעת הדיון.

להלן, מעלה מן הצורך, התיחסות גם ל"**כל הדרך**", ולהיות התאונה "**תאונה מדברת**".

"**כל הדרך**" הינו חזקה עובדתית, אשר ניתנת לסתירה, ולפיה משմודובר בנהיגה אשר במהלך איירוע לא מוסבר ומצו בדרכים בו נסעה זהירה לא היתה מביאה לתאונה, כמו חזקה בדבר נהיגה רשלנית והנטול הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לאופן התרחשות התאונה, עבור אל הנהג הפוגע, ولو להקמת ספק סביר.

זהה זקקה עובדתית הנינתת לסתירה, והיא מיושמת בפסיכה בשורת נסיבות, כאשר זהה "תאונה מדברת", דהיינו כי עליה שנהג זהיר לא היה מבצע את המעשה. כלל הדרך ישם בנסיבות של סטייה מנתיב, פגעה בהולן רגל וגם בפגיעה של רכב אחר מאוחר.

ר' ע"א 506/64 **ארמנד גל ואוח' נ' שטופר ואוח' פ"ד יט(2) 566** (5.7.1965) בעמ' 559:

"תקנה 8 משקפת את הכלל הגדול ("כלל הדרך" בהא הידועה) החל על תנועת כלי רכב בכיוונים מנוגדים בכביש, והוא כי על כל נהג להישאר במחציתו הו - המחזית הימנית - של הכביש, על מנת למנוע התנגשות כל עוד הנהגים בשני הכיוונים שומרים על "כלל הדרך", לא תיכון התנגשות ביניהם. מכאן שהאחריות להתנגשות רוכצת לכוארה - בהעדר נסיבות מיוחדות - על נהג שהפר את "כלל הדרך"...".

МОבן כי גם שהנintel להבאת הראיות המפריכות את החזקה העובדתית עבר אל כתפי הנאשם, הרי שנintel השכנוע להוכיח אשמו של הנאשם מעיל לספק סביר רוכץ לעולם על התביעה.

ר' ע"פ 489/93 **דרעי שלמה נ' מ"י** (7.3.1993): "המבקש הלין על כך שהוטל עליו הנintel להוכיח שהמדובר בתאונה בלתי נמנעת. לעניין זה מקובלת עלי ההנחה של בית משפט השלום שהסתמן לעניין זה על ע"פ 28/49 זרקה נ. מדינת ישראל פ"ד"י ד 404, 527. יש להוסיף בהקשר זה כי הנintel להוכיח את אשמו של הנאשם מעיל לכל ספק סביר רוכץ לעולם על התביעה, אולם משהוכח שהרכב בו נהג המערער סטה לפטע ולא הסבר לצידו השמאלי של הכביש הרס תחנת נסעים וחוף ועבר לתוך השטח שמאלו של הכביש, הרי על הנאשם הנintel להסביר מה היו הסיבות מיוחדות שהביאו אותו לנוהג ברכב באופן המתואר שהוא לכוארה רשלנית, ומה גם שבידיים מירב הידועות על הסיבות הביא אותו לסתיה המפתחה ממסלול נסיעתו".

עוד ר' רע"פ 6368/02 **אלקיים נ' מ"י** (2.9.2002): "הרשות המבקשת יסודה בכך שהמבקש לא הציג ראיות מהימנות להפרצת ההנחה העובדתית המבוססת על ניסיון החימם, כי סטייתו ממסלול נסיעתו נבעה מהתרשלותו".

כאשר מדובר באירוע המקבל את ההגדירה "תאונה מדברת" חל "כלל הדרך", בדבר העברת הנintel להפרצת ההנחה העובדתית בדבר התרשלות.

בע"פ 2619/2014 **פלוני נ' מ"י** (30.11.2014) מדובר היה בפגיעה בהולכת רגל במעבר חזיה, ובית המשפט היל את החזקה העובדתית הנובעת מכך שהוא "תאונה מדברת" ונפסק: "בעניינו, הוכח כי המערער פגע בהולכת רגל במעבר חזיה, כאשר דבר לא מנע ממנו, מבחינת שدة הראיה ותנאי התאורה במקום, להבחן בהולכת הרגל מעוד ולמנוע את התאונה. הפסיכה הcritica בקיומה של "תאונה מדברת", שהיא ביטוי לחזקה עובדתית לפיה נהג זהיר אינו פוגע בהולן רגל במעבר חזיה או סיטה באופן חד לנטייב ... עצם התרחשותה של תאונה בנסיבות אלה מעבירה את הנintel הטקטי להבאת ראיות המפריכות את החזקה, אל כתפי הנאשם, גם שהnintel

להוכיח את אשמו של הנאשם מעבר לספק סביר רובץ לעולם על הנסיבות. כאמור, המערער לא העיד על נסיבות התאונה ולפיכך החזקה העובדתית היפה לחלוות וממנה ניתן להסיק בבירור על התרשלותו הרבה של המערער, בעצם הפגיעה בעוברת אורח אשר חצתה לתומה את הכביש בעבר ח齊ה".

בענינו, המערער טען לאובדן זיכרון ולא העיד על נסיבות התאונה, ומשכך, לא סתר את החזקה, כאמור, בית משפט השלים לא נתן אמון באובדן הזיכרון.

בע"פ 4498/14 **שחר גרידיש נ' מ"י** (13.5.2015) מדובר היה בתאונה בה רכבו של המערער פגע בחלק האחורי של הרכב שלפניו, לאחר שהמערער סטה עם רכבו מעט ימינה בטור נתיב נסיעתו, ונפסק כי כאשר לתנאים הסביבתיים בזירת התאונה לא הייתה השפעה על התרחשותה, עobar הנטול הטקטי להבאת ראיות או מтан הסבר לאופן התרחשותה על כתפי הנג הפוגע. הכלל בדבר "תאונה מדברת" החול, בנסיבות אשר דומה לעניינו הין פגעה של רכב ברכב אחר מאחור, ר' סעיף 47 לפסק הדין, הכול גם חזרה ושים בנסיבות שונות של האמור בע"פ 2619/14: "התאונה התרחשה באור יום, בקטע כביש ישיר, יבש ותקין, כאשר **תנאי הראות היו טובים**. בנסיבות אלה, כאשר אין חולק כי רכבו של המערער פגע בחלק האחורי של המזדה, וכটוצאה לכך נגרמה התוצאה הקטלנית, ובעיקר כאשר לתנאים הסביבתיים בזירת התאונה לא הייתה כל השפעה על התרחשות התאונה, עobar הנטול הטקטי להבאת ראיות או למtan הסבר סביר לגבי אופן התרחשות התאונה אל כתפי הנג הפוגע, ولو כדי הטלת ספק סביר בדבר אשמו. כפי שציינתי בע"פ 2619/14 פלוני נ' מדינת ישראל (30.11.2014) (להלן: עניין פלוני), הפסיקה הכירה בקיומה של 'תאונה מדברת', שהיא鄙夷ו לחזקת עובדתית לפיה נג זהיר אינו פוגע בהולן רجل במעבר ח齐ה או סיטה באופן חד לנטייב הנגדי (ראו, בהקשר זה, רע"פ 1713/93 בוקובה נ' מדינת ישראל (7.6.1993); רע"פ 489/03 דרعي נ' מדינת ישראל (7.3.2003)). באותה מידת ניתן לומר כי נג זהיר אינו פוגע מאחור הרכב הנושא לפניו, עצם הפגיעה מלמדת, לכואורה, על אחוריותו לתאונה, ולענין זה איני רואה מקום להבחנה בין נסעה בכביש עירוני או בכביש בינעירוני. עם זאת, הוספתי וציינתי בעניין פלוני, כי אמנם עobar הנטול הטקטי להבאת ראיות המפרicas את החזקה העובדתית אל כתפי הנאשם, אך "הנטול להוכיח את אשמו של הנאשם מעבר לספק סביר רובי לעולם על הנסיבות".

עוד, אחרון לעניין "כלל הדרך" אשר יושם בתאונה בה פגע הרכב שנושא מאחור עם חזיתו בחלק האחורי של הרכב שלפניו, נפנה לע"פ (תל אביב) 16-08-38835 רונן מירז נ' מ"י (5.7.2017) (סעיף 30 לפסק הדין): "כלל הדרך" הוא **כלל הגיוון**, שמתורגם לכלל **ראייתי שעוניינו העברת הנטול הטקטי של היבאת הראיות מצד לצד**. נסעים להם שני כלי רכב זה אחר זה. השעה היא שעת יום, ראות טוביה, כביש ישיר ותקין ולפתע, ללא כל סיבה לכואורה, פוגע הרכב שנושא מאחור עם חזיתו, בחלקו האחורי של הרכב שלפניו (להלן "התאונה"). על פניו, נסעה זהירה, תוך מתן תשומת לב לתנועה בכביש, ושמירה על מרחק ראוי מן הרכב שלפניו לא הייתה צריכה להסתטים בתאונה. משהתרחש התאונה בנסיבות כאלה - ציריך הנג הפוגע לספק הסבר להתרחשותה ובניסוח משפטי - הנטול הטקטי הועבר אליו. אין ספק שנטול השכנוע ישאר לעולם על כתפי הנסיבות, ואם יותר ספק - הוא יפעל לזכות הנאשם. עדין, עליו כאמור לספק הסבר שיבחן ע"י בית המשפט".

ברע"פ 66716/17 רונן מירז נ' מ"י (10.4.2018) נדחתה בקשה רשות ערעור על הכרעת הדין ועל גזר הדין.

"כל הדרך" מושם בשורת נסיבות אשר המשותף להן הינו כי מדובר באירוע בו לתנאים הסבירתיים לא הייתה השפעה על התרחשות התאונה, ונήגזה זהירה לא הייתה מסתיתת בתאונה. היישום בוצע במקרים של סטייה ממסלול, פגעה בהולך רגל מעבר חציה, ופגיעה של רכב עם חזיתו בחלקו האחורי של רכב לפניו, אך אין זו רשימה סגורה.

בעניינו של המערער מדובר היה בתאונה אשר אירעה באור יום, בדרך חד סיטרית ובها שני נתיבים בכיוון הנסיעה, והמערער נושא בנטייב הימני במהירות, פוגע במשאית אשר חילקה על נתיבו וחלקה בשול הדרך, משאית הנמצאת בעבודה של בדיקת קיומם של בורות וסתימותם, ועל חילקה האחורי סימן גדול מהבב ומסמן שמאליה. על פני הדברים קם "כל הדרך", ומדובר ב"תאונה מדברת". על פני הדברים נסיעה זהירה של המערער תוך מתן תשומת הלב לקיומה של משאית נת"י, והאטה, עצירה, או מעבר נתיב, המכובדים ומתבקשים, היו מונעים את התאונה. כך, אגב, נהגה עדת התביעה. המערער צריך היה לראות עוד למעלה מ - 200 מטר לפני הגעתו אל משאית נת"י את קיומה ואת השלט המבהב. המערער אינו נותן כל תשובה ואינו מעמיד כל תשתיית ראייתית לסתירת החזקה בדבר רשלנותו ואשמו.

זאת ועוד, המערער עוסק בשיחת טלפון כל העת, עד לרגע התאונה.

החלת "כל הדרך" ואי עמידת המערער בנתול הראייתו, לצד שורת הראיות הנוספות, כל אלו מביאים למסקנה כי המאשינה עמדה בנתול השכנוע המוטל עליה בהליך.

14. **ביטח לזר דין -**

הענישה אשר הוטלה על המערער אינה מחמירה עימיו, ובנסיבות החמורים של ביצוע העבירות ולאור הרף הגבהה והחמור של רשלנותו, יש לומר כי היא אף מקלה עימיו.

בית המשפט קבע כי מדובר ברשלנות ביןונית ברף שאינו נמוך. סבורים אנו כי בנסיבות המפורטות לעיל מדובר ברשלנות ברף גבוה.

המערער מפר שורת הוראות ברורות ובסיסיות של תקנות התעבורה, אינו נהוג במהירות הנדרשת על פי תנאי הדרך, אינו שומר מרחק מהמשאית שלפניו הנמצאת בחלקה על נתיב הנסיעה שלו, אינו מאט, אינו עוצר, אינו עובר נתיב, ואין לו כל פעולה שהיא למניעת הסכנה להתרחשות התאונה אשר לבסוף אירעה.

דעתו של המערער מוסחת בשיחת טלפון שהוא מבצע, והוא אינו מפנה את תשומת ליבו אל הדרך ואל הסכנה ממנה הוא מזוהה בשלט גדול ומהבב המסמן שמאליה.

ברשלנותו החמורה גרם המערער לתאונה ולמותו של הנושא לצידיו.

למידת הרשות משלם משקל משמעותי בგזירת הדין, ובנסיבות האמורות של ביצוע העבירה, הרי שהרף התחתון של מתחם העונש הולם אשר נקבע, 8 חודשים מאסר, הינו רף נמוך, אשר אינו מבטא את מלא חומרת נסיבות ביצוע העבירות ואת המענה העוני הולם, את נטילת הסיכון הבלתי סביר שנטל המערער באופן נהייגתו, להתרחשות התאונה על תוצאתה הקשה.

בנוסף, המערער אינו מקבל אחריות על מעשיו, והוא מכיר ברשותו ובאשמו, ומעלה גרסה עובדתית בדבר אובדן זיכרון, אשר בית המשפט אינו נותן בה אמון.

בית משפט השלים נתן משקל לרשותה הנגה המעוורב, ולעובדה שהוא לא הוועד לדין, הקל עם המערער, והטיל עליו עונש של 12 חודשים מאסר בפועל, לצד פסילה של 12 שנים, אשר באربع השנים האחרונות שלה מסוגך שיכל לפעול לקבלת רישיון לרכב פרטי, ופיצוי בסך 12,000 ₪.

העונישה מביאה במסגרת את מכלול השיקולים לקולא, לרבות גילו הצעיר של המערער, ואיןנו מוצאים מקום להתייערב במני מרכיבי העונישה אשר מכלול הנسبות אין בהם כדי החמרה עם המערער.

סוף דבר

15. לאור כל האמור, הרשות המערער בעבירות אשר ייחסו לו בכתב האישום בדיון יסודה, יש לדחות את הערעור על הכרעת הדין.

עונשת המערער אינה מחמירה עימיו בהתחשב בנסיבות החמורים של ביצוע העבירות, לאור הרף הגבוה של רשותו, ואין כל מקום להתייערבות בה.

אשר על כן, הערעור, על כל חלקיו, נדחה.

ניתנה היום, כח' אב תשפ"ב, 25 אוגוסט 2022, במעמד הצדדים.

גיל דניאל, שופט

וואל עדן, שופט

**רויטל יפה-כ"ץ, נשיאת
אב"ד**