



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

בית המשפט המחוזי בבאר שבע

25 אוגוסט 2022
ע"פ 43063-04-22

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

המעורב:

מוחמד אלחלים
ע"י ב"כ עו"ד יוסף יעקבי ועו"ד תומר גונן

נגד

המשיבה:

מדינת ישראל
ע"י ב"כ עו"ד ואדים סיגל ועו"ד ערן צרויה - פמ"ד

מהות הערעור: ערעור על פסק דינו של בית משפט השלום לתעבורה באשדוד (כב' השופטת ר' שורץ), בגמ"ר 13050-01-20 מיום 11/4/22.

פסק דין

השופט יואל עדן

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

כתב האישום המתוקן

1. כתב האישום המתוקן ייחס למערער ביצוע עבירות של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), נהיגה רשלנית לפי סעיף 262(2) לפקודת התעבורה (נוסח חדש), אי שמירת רווח לפי תקנה 49 לתקנות התעבורה ונהיגה במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך לפי תקנה 51 לתקנות התעבורה.

על פי כתב האישום המתוקן:

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

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



באותה העת, נהג ג'מאל אבו עג'אגי ("ג'מאל") במשאית ("משאית ב" או "משאית נת"י") וזאת במסגרת תפקידו כנהג משאית בחברת נתיבי ישראל, בזמן קורות התאונה, היה ג'מאל ביחידה לסילוק מפגעים. יחד עמו נסע יוסף אבו עאבד.

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 בנתיב ימין במהירות איטית, לצורך איתור מפגעים בכביש. באותו הזמן היה תלוי על החלק האחורי של משאית ב', חץ כתום מהבהב המורה על פניה לנתיב השמאלי.

המערער המשיך בנסיעתו בנתיב הימני, תוך שהוא נוהג ברשלנות וללא תשומת לב מספקת לתנאי הדרך ובמהירות שיש בה לסכן את הציבור, וללא שמירת מרחק המאפשר לו לעצור בכל עת את רכבו ולמנוע תאונה, זאת בהתחשב במשאית ב' ובחץ המורה על שימוש בנתיב השמאלי במצב הדרך ובמצב הראות והתנועה.

כתוצאה מכך, התנגשה משאית א' עם חזית הרכב בחלקה האחורי של משאית ב'. עקב הפגיעה נגרם נזק לחזית משאית א', השמשה הקדמית התנפצה, הגה משאית א' נשבר ומנוע הרכב קרס ונפל לכביש. כמו כן, נגרם נזק לגג משאית א' ונקרעו צינורות הבלמים.

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

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

המערער במעשיו המתוארים לעיל, נהג רכבו ברשלנות בכך שלא היה ער ולא שם לב לנעשה בכביש, במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך והתנועה בה. כמו כן, נהג המערער ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב ובאפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, בתנועת עוברי הדרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך. עוד, המערער לא שמר על מרחק נסיעה בין שני כלי רכב, המאפשר עצירה בכל עת.

עקב כך, נגרמה תאונת דרכים בה נפצעו המעורבים, וניזוקו המשאיות, וכתוצאה מהתאונה נפטר המנוח.

המענה לכתב האישום

2. במענה לכתב האישום, הודה המערער בנהיגה ובתוצאות אשר פורטו בכתב האישום המתוקן, אך זאת מבלי להודות באחריות, ותוך כפירה ביתר העובדות.



הראיות והכרעת הדין

3. נשמעו ראיות, בפרשת התביעה העידו חמישה עדי תביעה: ע.ת.1 בוחן תנועה אשר הוגש הדו"ח שערך (ת.3) בצירוף נספחים ומזכרים, עד זה גם גבה עדות מעדת תביעה 7, אשר היתה עדת ראייה אשר נסעה אחרי המשאית בה נהג המערער; ע.ת.2 שוטרת אשר הגיעה למקום כתבה דו"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 במרחק של 150 מטר אחרי המשאית בה נהג המערער, מאחור, כאשר הוא בנתיב הימני לאורך כל הנסיעה.

הוגשו מזכרים, דיסקים, הודעות, תמונות, סרטון תיעוד נזקים במשאית, ומסמכים נוספים, והמרכזיים שבהם הינם הצילומים ת.2, דו"ח הבוחן ת.3, נספחים לדו"ח הבוחן ומזכרים של הבוחן, פלט שיחות יוצאות ונכנסות של המערער ת.8, הודעת המערער ת.10, והודעת ע.ת.11 (ת.25), שהינו זה אשר שוחח עם המערער בטלפון שיחה אשר עולה כי נקטעה עקב התאונה.

בפרשת ההגנה העיד המערער והעיד מומחה והוגשו מסמכים ובהם שרטוטים, חקירות נהג משאית נת"י במשטרה (נ.11, נ.12), חוות דעת מומחה ההגנה (נ.15), ועוד.

4. בהכרעת הדין סקר בית המשפט את הראיות שהוגשו, את העדויות וחוות הדעת, וקבע כי המאשימה עמדה בנטל המוטל עליה, המערער התרשל בנהיגתו וגרם לתאונה, לא מנע את התאונה אף שניתן היה למונעה, כתוצאה מהתאונה נגרם מותו של הנוסע במשאית המערער, וקיים קשר סיבתי בין אופן נהיגת המערער לקרות התאונה ותוצאותיה.

בית המשפט קבע שורת קביעות עובדתיות:

רוחב כל נתיב 3.5 מטר; רוחב השול מימין 2.3 מטר; רוחב משאית המערער כמו גם רוחב משאית נת"י הינם 2.3 מטר; חזית משאית המערער נמעכה כמטר פנימה; נמצא חריץ על פני הכביש המלמד על נקודת האימפקט בין כלי הרכב, והוא בתחום הנתיב הימני; למשאית נת"י נגרם נזק מאחור ברמפה; עובר לתאונה שוחח המערער בטלפון עד לתאונה; המערער נסע בנתיב הימני ורכבו לא סטה מנתיבו שמאלה; בעת הפגיעה היתה משאית נת"י בחלקה על הכביש ובחלקה על השול הימני; ממכלול העדויות לא ניתן לשלול כי בתחילה היתה משאית נת"י בעמידה, חלקה בשוליים וחלקה על נתיב הנסיעה ימני, ובסמוך לאחר מכן ותוך כדי התקדמות המערער דרומה ועובר לאימפקט, החלה משאית נת"י בתנועה ואף ניסתה להתמקם יותר על נתיב הנסיעה הימני, ביחס למיקומה ההתחלתי, ששני שליש שלה היה בתחום השוליים, על חלקה האחורי של משאית נת"י היה מותקן שלט הכוונה כתום עם חץ שמאלה שהבהב; ניתן להסיק כפי שהסיק הבוחן, כי מהירות המערער היתה כ- 100 קמ"ש; לאחר שהמערער חצה את צומת קוממיות הוא לא שינה את אופן נהיגתו ולא התאים אותה למצב התנועה בדרך שלפניו; המערער לא הבחין במשאית נת"י במועד מועד והתעלם מהימצאותה חלקה על השוליים וחלקה על נתיב נסיעתו; המערער התעלם או לא הבחין בחץ שמאלה שהיה מותקן מאחוריה של משאית נת"י, על אף גודלו של החץ, צבעו הבולט, ואף שהבהב; שדה הראייה שעמד לרשות



המערער לפנים היה די בו כדי להבחין במשאית נת"י ובחץ המהבהב שמאלה גם אם משאית נת"י עצרה מסיבה שאינה נהירה, כשרובה בשול הימני; המערער לא שינה את אופן נהיגתו, לא סטה שמאלה, לא האט, אלא המשיך בנסיעה במהירות בלתי סבירה עד לפגיעה במשאית נת"י מאחור; הסיבה שהמערער נהג במהירות בלתי סבירה לתנאי הדרך ולא הגיב במועד להימצאות משאית נת"י לפניו, נעוצה בהיסח הדעת בו שרוי היה עובר לתאונה.

בית המשפט נתן אמון בעדות עדת הראייה (ע.ת.7), אשר נהגה ברכב פרטי בנתיב שמאל מבין שני נתיבים, כאשר משאית המערער נוסעת לפניו בנתיב ימין במרחק של כ- 150 מטר לאורך כל הנסיעה. העדה הבחינה במשאית נת"י בצד ימין של הכביש, וכוונתה לשול, המשאית לא היתה בתנועה, השלט מאחור היה גדול מהבהב ואדום, והעדה המשיכה בנסיעה בנתיב השמאלי. העדה העריכה את מהירות נסיעת המערער במהירות של 100 קמ"ש, ציינה כי היה קשר עין בינה לבין משאית המערער וכל העת היתה מאחוריו, היא בנתיב שמאל והמערער בנתיב ימין, כשהיא שומרת על מרחק, ובקטע עד לתאונה לא היו ביניהם כלי רכב אחרים, ומשאית נת"י היתה במרחק של כ- 300, 400 מטר, והיתה **"בתוך השול יותר מאשר על הכביש"**, כשנהג משאית נת"י ירד, היא הבחינה כי בידו **"סנדוויץ"**. בית המשפט מצוין כי מדובר בעדה אשר הותירה רושם חיובי, עדה אובייקטיבית ומהימנה, נתן אמון בעדותה וגם סומך על עדותה ביחס לכל הפרטים המפורטים לעיל.

לצד העובדה שבית המשפט מקבל את עדות העדה, לא הוצא מכלל אפשרות סבירה, כי במהלך התקדמות העדה, כאשר רכב המערער ממשיך אף הוא להתקדם מלפנים ומימנה, משאית נת"י שנקלטה תחילה בחוש הראייה של העדה כשהיא בעצירה, החל בתנועה איטית, וצוין כי גם העדה לא שללה אפשרות סבירה זו.

ביחס לעדות ע.ת.6, נהג משאית נת"י, נקבע כי הוא סתר את עצמו באשר להכנסת דיסקת טכוגרף ביום התאונה, הוא שלל עצירה ואמר כי הוא היה בנסיעה, ובית המשפט התקשה לתת אמון מלא בגרסתו ואף קבע כי אינו דובר אמת בכל הקשור לטיפול בדיסקת הטכוגרף, ולא ניתן אמון בדבריו על כי לא עצר כלל עובר לתאונה. עוד נקבע כי העד לא פעל על פי הנהלים ולא יצא לשטח עם צוות יס"מ (יחידת סיוע (תת) מרחבית) מלא, כפי העולה מהנוהל של נתיבי ישראל אשר הוגש (נ/7'א' סעיף 7.2). יוער כי על פי הנוהל על הצוות לכלול שלושה עובדים לפחות, ובמשאית נת"י היו הנהג וזה אשר ישב לידו, דהיינו שניים בלבד.

ביחס לעדות ע.ת.5, שהינו עובד חברת נתיבי ישראל, וישב כנוסע במשאית נת"י, ליד הנהג, נקבע כי הוא מחזק את עדות עדת הראייה על כי מאחורי המשאית היה חץ שמאלה מהבהב, הוא מאשר כי משאית נת"י היתה ברובה על השול וחלק קטן ממנה על הנתיב, וגם בכך עדותו מחזקת את עדות עדת הראייה. העד שלל כי הנהג במשאית נת"י היה עם סנדוויץ', אך נקבע כי ניכר שיש לו אינטרס לתמוך בעניין זה בנהג נת"י, ובית המשפט נתן עדיפות לעדות עדת הראייה האובייקטיבית.

ביחס לעדות המערער, אשר הן בחקירתו במשטרה והן בבית המשפט אמר כי יש לו אובדן זיכרון ואין לו אפשרות לתאר איך ולמה קרתה התאונה, קבע בית המשפט שהינו מתרשם כי למערער **"זיכרון סלקטיבי"**, המערער התחמק ממתן תשובות לשאלות ביחס לעובדות שיש בהן לסבכו, הגם שהתרחשו לאחר התאונה בהיותו בבית החולים, ביחס לכך שלא רצה למסור את מכשיר הטלפון שלו לשוטר אשר הגיע לבית החולים, ובסופו של דבר מסרו. צוין כי המערער בחקירתו



לא העלה טענה כלשהי או תיאור כלשהו לגבי אופן נהיגת נהג נת"י עובר לתאונה. לסיכום עדות המערער, קובע בית המשפט כי הוא שותק באשר לנסיבות קורות התאונה, וכי עדותו של המערער בדבר אובדן הזיכרון הינה בלתי אמינה.

נקבע כי מחדלי חקירה אף שהיו, אין בהם במקרה זה כדי לאיין את רשלנות המערער, עוד נקבע כי נהג נתיבי ישראל במשאית אשר בה פגע המערער, הפר הנחיות עבודה והגם שיש לו רשלנות תורמת, אין בנהיגתו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו הרשלנית של המערער לתוצאת התאונה.

נקבע כי אין בטענת המערער להגנה מן הצדק, כדי להוביל לזיכוי, וטענותיו אלו יילקחו בחשבון בגזירת 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, רשלנות המערער אינה רגעית, בשים לב למשך הזמן שעשה שימוש במכשיר הטלפון תוך כדי נהיגה עד לרגע הפגיעה, שימוש שגרם לו להסחת דעת ולאי נקיטת אמצעי זהירות המתחייבים בנסיבות, הרשלנות הינה בינונית ברף שאינו נמוך, ולאחר בחינת מכלול הטענות לרבות לעניין מחדלי החקירה ואופן נהיגת משאית נת"י, ותרומת רשלנות הנהג בה לקורות התאונה, נקבע כי מידת הפגיעה בערך המוגן גבוהה.

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

בית המשפט לא מצא מקום לחריגה ממתחם העונש ההולם, סקר את עברו התעבורתי של המערער הכולל 14 הרשעות קודמות לרבות עבירות בטיחות, והרשעה בפלילים שאינה נוגעת לנהיגה ברכב, אך בגינה ריצה המערער מאסר בעבודות שירות, ולאחר בחינת מכלול נסיבותיו של המערער הטיל 12 חודשי מאסר בפועל, מאסר מותנה, פסילה בפועל למשך 12 שנים, ופיצוי למשפחת קורבן העבירה בסך 12,000 ₪.

טענות המערער בערעור

6. טענות המערער ביחס להכרעת הדין מתייחסות למעשה לכל רבדיה, לרבות קביעות עובדתיות, ובהן שני נושאים מרכזיים - האחד נהיגתו שלו, והשני נהיגת נהג המשאית של נתיבי ישראל אשר היתה בחלקה בשולי הכביש.



לטענת המערער:

אין ללמוד מהראיות את קביעותיו של בית משפט השלום, כי הוא לקח בנהיגתו סיכון בלתי סביר כאשר המשיך בנסיעה מבלי לשנות מאומה באופן נהיגתו, מבלי לסטות שמאלה או מבלי להאט, כך שיוכל לבלום 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 לסטות או לבלום, בהינתן המרחק והזמן שעמדו לרשותו מהרגע שהבחין במשאית נת"י סוטה לנתיבו, ועד לתאונה.

גם אם יאומצו כל הקביעות העובדתיות של בית משפט השלום, עדיין לא ניתן יהיה לקבוע כי המערער לא התאים את נהיגתו לסכנה שבפניו ולא שמר מרחק, כפי קביעת בית משפט השלום.

בית משפט השלום קבע כי רוחב נתיב הנסיעה הינו 3.5 מטר, ורוחב השול מימין לכביש הינו 2.3 מטר, רוחב משאית המערער 2.3 מטר, ורוחב משאית נת"י זהה. עוד נקבע כי עת המערער היה בתחום שדה הראייה, היתה משאית נת"י בעמידה, חלקה בשוליים וחלקה על נתיב הנסיעה הימני. עדת הראייה אשר בית המשפט מצא לתת בעדותה אמון מלא, העידה כי הבחינה במשאית נת"י עומדת כשהיא היתה 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 בפניו אף ראייה השוללת את יכולתו של המערער להמשיך לנסוע ללא שיצטרך לשנות דבר בנהיגתו ועדיין להימנע מהתנגשות בינו ובין משאית נת"י, זאת בשם 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 היתה נשארת במקומה כפי שראתה אותה עדת הראייה, היה למערער די מקום לחלוף אותה ולהימנע מהתאונה, גם מבלי שיהיה צריך להסיט את רכבו או לשנות ממהירות נסיעתו, לא הובאה ראייה השוללת זאת, ובית משפט השלום לא קבע אחרת. כאשר משאית נת"י עומדת ברובה על השול, והמערער יכול להמשיך בבטחה בנסיעה, לא קיימת עליו כל חובה חוקית להאט או לסטות מנתיבו, וחובת הזהירות במקרה זה מוטלת דווקא 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 בעצירה, החלה בתנועה איטית וצוין כי גם העדה לא שללה אפשרות סבירה זו. ואולם, בית המשפט נמנע מלקבוע מתי החלה משאית נת"י בסטייתה לכיוון נסיעת המערער, באיזה מרחק היה המערער מהמשאית שזו התקדמה לעבר מצבה הסופי, כלומר כשהיא ברובה על הכביש וחלקה בשול הימני, וכמה זמן עמד, אם בכלל, לרשות המערער להשיב לתחילת נסיעת המשאית.



לפיכך, לא ניתן לקבוע, ברמה הנדרשת בפלילים, שהיה למערער די זמן ומרחק כדי להקדים את נסיעתו להשתלבות המשאית בנתיבו, ואין משמעות למרחק שדה הראייה בעת שהמשאית עמדה כך גם לא למהירות נסיעתו, שכן בעת עמידת המשאית יכול היה המערער לחלוף על פניה ללא חשש. בהעדר קביעה פוזיטיבית לפיה היה בידי המערער זמן מספיק לתגובה, אשר בעקבותיה ניתן היה למנוע את התאונה, לא ניתן לייחס רשלנות למעשיו.

טעה בית משפט השלום בקביעתו שהיה על המערער לצפות אפשרות של השתלבות המשאית ו/או מפגע בדרך, ובהתאם היה עליו לתכנן את התקדמותו ולצפות אפשרות עצירה נוחה ובטוחה בתוך טווח שדה הראייה שעמד לרשותו, שכן הרשלה העיקרי הינו נהג משאית נת"י, אשר סטה לנתיבו של המערער וגרם לסיכון באופן שלא השאיר למערער הזדמנות למנוע את התאונה.

למרות המרחק הקצר שהיה מלכתחילה בין שתי המשאיות, ולמרות המשך התקדמותו רכבו של המערער, החליט נהג משאית נת"י להתחיל בנסיעה ולסטות אל נתיב נסיעת המערער, עד שהתייצב עם משאיתו כשרובה על הנתיב, ומבלי להתחשב בסיכון שהוא יוצר כאשר הוא חוסם את דרכו של המערער.

על נהג המבקש להשתלב בנתיב לאחר שעמד בצד הכביש, מוטלת החובה לעשות זאת ללא סיכון או הפרעה לעוברי דרך, והתנועה הנעה בדרך ראשית מקבלת זכות קדימה מול רכב המבקש להשתלב בדרך, ונהג המבקש להשתלב בתנועה חייב לעשות זאת באופן שלא יהווה סיכון או הפרעה לעוברי הדרך שעושים שימוש באותה הדרך.

בית משפט השלום היה ער לעבודה 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 אחריות המערער.

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

קביעותיו העובדתיות של בית משפט השלום מלמדות שנהג משאית נת"י סטה מנתיבו באופן רשלני, כאשר משאית המערער היתה לה מרחק קצר ממנו ובאופן שמנע מהמערער לנקוט בפעולה כלשהי כדי למנוע את התאונה, ולפיכך, היה צריך בית משפט השלום להגיע למסקנה כי התאונה נגרמה בראש ובראשונה בעקבות רשלנות נהג משאית נת"י.

סטיית נהג משאית נת"י לנתיבו של המערער, מקימה חזקת רשלנות והיה על הנהג להסביר מדוע השתלבותו בדרך נעשתה בבטחה בלי להפריע לתנועה ובלי 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 למוקד על כך שאיתר בו מצדיק עצירה, לא הובאה ראיות לכך שהוא הונחה לסלק מפגע קונקרטי טרם יציאתו לשטח ביום האירוע, והוא לא דיווח למוקד על מציאת מפגע ולא צילם אותו, כמתחייב מהנהלים, וכעולה מעדות המפקח.



למרות הפרת ההנחיות ולמרות שנקבע כי ראוי היה כי נהג נתיבי ישראל היה נחקר באופן ממצא לגבי המחדלים באופן עבודתו, והאפשרות כי התרשל בנהיגתו, סבר בית משפט השלום כי אין במחדלים אלו כדי להשפיע על הליבה הנדרשת להכרעה בשאלת רשלנותו ואחריותו לתאונה.

לו היה בית משפט השלום בוחן באופן אמיתי את רשלנות נהג משאית נת"י, היה עליו להגיע למסקנה כי רשלנותו של נהג זה, מהווה רשלנות רבתית המחייבת את זיכוי של המערער.

טעה בית משפט השלום כאשר קבע כי לא עומדת למערער הגנה מן הצדק בשל אכיפה בררנית, וזאת הגם שבית משפט מצא כי נפל פגם בכך שהמשטרה לא השלימה את חקירתה כנגד נהג המשאית ולא נשקלה העמדתו לדין.

משקל כלל מחדלי החקירה שבוצעו בתיק זה והתנהגות המאשימה מצדיקים להורות על זיכוי המערער - הבוחן לא תיעד את נתוני הפגיעה באופן מדויק; אף שהנוסע במשאית נת"י מסר שצילם תמונות מיד אחרי התרחשות התאונה לא ביקש הבוחן לראותן ולא תפסן כמוצג בתיק; הבוחן נמנע מלחקור את היעלמות סרטון DVR המתעד את התאונה; הבוחן נמנע מלחקור את היעלמות דיסקת הטכוגרף; הבוחן כלל לא זיהה שמשאית נת"י בלמה ולא איתר בשטח עצימת הבלימה; הבוחן לא מדד כנדרש את מיקומו של החלק שהשאיר את החרץ בכביש ביחס למשאית המערער; משטרת ישראל לא דאגה לשמור על שלמות משאית המערער; ונוכח הצטברות מחדלי חקירה כה רבים, נראה כי במקרה זה התמקדה החקירה מראש במיצוי ראיות היכולות להצביע על אשמת המערער בעוד שהתפקיד העיקרי הינו חקר האמת.

לאור כל האמור, מסקנת בית משפט השלום על פיה הוכחה אשמת המערער מעל לספק סביר, אינה יכולה לעמוד, הרשלנות העיקרית לגרירת התאונה הינה של נהג משאית נת"י, ורשלנותו כה משמעותית עד כדי שהיא מנתקת כל קשר סיבתי בין התנהגות המערער לתוצאות התאונה, ומהנתונים לא ניתן לשלול שהתאונה התרחשה בתוך זמן התגובה של המערער וממילא לא ניתן לקבוע כי המערער איחר בתגובתו, נהג במהירות שאינה מתאימה לתנאי הדרך או לא שמר על מרחק מתאים, ולפיכך, יש לזכותו מהעבירות בהן הורשע.

ביחס לגזר הדין - יש להתערב במשך המאסר בפועל שהוטל, ובאופן ריצויו, ובתקופת הפסילה בפועל, המערער אינו מבקש להתערב ביתר רכיבי הענישה.

טעה בית משפט השלום משקבע כי בנסיבות התאונה מדובר ברמת רשלנות בינונית ברף שאינו נמוך, המחייבת את שליחת המערער למאסר מאחורי סורג ובריה.

גם אם סבר בית משפט השלום כי משמעות קבלת טענת ההגנה מן הצדק במקרה זה אינה מובילה לביטול כתב האישום או לזיכוי המערער, היה עליו לתת לה משקל גדול יותר בקביעת העונש ההולם למערער.

היה מקום לקבוע את העונש לכל היותר ברף הנמוך של מתחם הענישה, ויש להתערב בעונש המאסר בפועל ובעונש



הפסילה בפועל שהוטלו.

הענישה של מאסר בדרך של עבודות שירות היא הענישה הראויה, ובקביעה כי עונש המאסר ירוצה מאחורי סורג וברח התעלם בית משפט השלום מנסיבותיו האישיות של המערער, וממידת אשמו לעומת אחריותו הגבוהה של נהג משאית נת"י.

לפיכך, לחילופין לערעור על הכרעת הדין, התבקש לקבוע כי נסיבות המקרה אינן מלמדות על רף רשלנות גבוה, ולהורות על הטלת מאסר שירוצה בעבודות שירות, לצד פסילה מתונה של רישיון הנהיגה.

טענות המשיבה בערעור

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

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

מדובר בתאונה של חזית אחור, כמעט כל החזית של משאית המערער נמצאת בתוך משאית נת"י מאחור, ולאור זאת, הרי שאם משאית נת"י היתה מפתיעה ברגע האחרון את המערער, היתה לכל היותר תאונת צד או תאונה של חלק קטן בחזית האחורית של משאית נת"י וחלק קטן ממשאית המערער.

התרחיש הנטען, שמשאית נת"י ביצעה תמרון שמאלה, החלה לגלוש לתוך הנתיב ואז החלה בחזרה לכיוון השול ורק אז אירעה התאונה, תרחיש כזה, כאשר מדובר במשאית כה מאסיבית וגדולה, מצריך פרק זמן שאילו היה המערער ער למתרחש בכביש, היה מאפשר לו להימנע מפגיעה.

קיימת עדת ראייה שנמצאה מהימנה על ידי בית משפט קמא, שראתה את הדברים בצורה ברורה, סיפרה שמשאית נת"י היתה חציה על השול וחציה על הנתיב, ושהמערער כלל לא שם לב אליה.

הדברים גם עולים בקנה אחד עם עוצמת הפגיעה, עם העובדה ששוחח בטלפון, כשהמשאית שעומדת מולו, וניתן להתרשם מהתמונות, יש מאחורי המשאית חץ כתום שהאורות בו הבהבו בעת התאונה, והחץ לא רק מורה לבאים מאחור לפנות שמאלה ולעקוף אותו, אלא גם מלמד על כך שמדובר במשאית עבודה שלעיתים עומדת בצד הדרך או נוסעת בצורה איטית.

בין אם הדברים נעשו על פי הנהלים אם לאו, הדבר ישתקף במסגרת גזר הדין. בסופו של יום, על המערער היה להבחין



במשאית אשר לא סטתה לכיוון הנתיב והפתיעה אותו ברגע האחרון. המערער היה צריך להבחין בה ולהגיב מבעוד מועד, לעבור לנתיב השמאלי אשר היה פנוי, והעדה אומרת שבין רכב המערער לבין משאית נת"י לא היו רכבים נוספים.

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

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

ביחס לנהג משאית נת"י ותחושת הצדק עליה מדברים באי כוח המערער, לקראת סוף ניהול התיק, נעשתה בחינה בעקבות עבודת הבוחן בתיק הזה, שכוללת 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, המסקנה הינה כי דין הערער על שני חלקיו להידחות.

הקביעות העובדתיות של בית משפט השלום מביאות באופן ישיר למסקנות אליהן הגיע בדבר רשלנותו ואשמו של המערער, ומסקנות אלו עולות גם מיישום "כלל הדרך" על נסיבות האירוע.

המערער התרשל, לא נתן דעתו לדרך, למהירות בה היה עליו לנהוג ולאזהרה הבולטת, הגדולה והמהבהבת שהוזהר באמצעות שלט ההכוונה הגדול המהבהב על משאית נת"י, המערער היה שרוי בהיסח דעת שנבע מכך ששוחח בטלפון שיחה שנקטעה עקב התאונה, נהג במהירות בלתי סבירה לתנאי הדרך ולא שינה את אופן נהיגתו למרות היות משאית נת"י על גבי חלק מהנתיב בו נסע.

בהינתן כל אלו, חסד נעשה עם המערער בקביעתו של בית המשפט את מידת רשלנותו כבינונית, הגם שהנסיבות מעלות תמונת רשלנות ברף גבוה, ומשכך, הרי שמתחם העונש ההולם אשר נקבע נמוך ומקל עם המערער, וכך גם הענישה.

9. ביחס להכרעת הדין -

הגם שבחלק מטענות המערער נטען כי יש לקבלן גם אם יאומצו כל הקביעות העובדתיות של בית משפט השלום, הרי שחלק ניכר מהטענות המפורטות לעיל, מתייחס לקביעות העובדתיות. אין כל מקום להתערבות ערכאת הערער בקביעות העובדתיות של בית משפט קמא, המפורטות לעיל, קביעות עובדתיות אלו מבוססות על הראיות אשר באו בפני



בית משפט קמא ועל התרשמותו הישירה מהעדים, ובפרט עדת הראייה ע.ת.7 והמערער.

התערבות ערכאת ערעור בקביעות עובדתיות של ערכאה דיונית בכלל, ובפרט בקביעות עובדתיות הבאות כפועל יוצא מהתרשמות ישירה וקביעת מהימנות, צריכה לנסיבות מיוחדות וחריגות ושמורה למקרים חריגים אשר מקרה זה אינו בא בגדרם.

ר' ע"פ 5633/12 און ניימן נ' מ"י (10.7.2013): "הלכה מושרשת היא, כי חרף הסמכות הקבועה בסעיף 212 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, לא בנקל תתערב ערכאת הערעור בממצאי עובדה ובקביעות מהימנות, כפי שנתקבלו על-ידי הערכאה הדיונית. זאת, בשל היתרון האינהרנטי המוקנה לערכאה הדיונית על-פני ערכאת הערעור, לנוכח יכולתה של הערכאה הדיונית להתרשם באורח בלתי אמצעי מן העדים, מהאופן שבו מסרו את עדותם, מהתנהגותם, ומשפת גופם. כל אלה, מאפשרים לערכאה הדיונית לתור, באופן מיטבי, אחר "אותות האמת" המתגלות בעדויות". עוד ר' ע"פ 190/82 שאולי מרקוס נ' מ"י פ"ד לז(1) 225, בעמ' 234: "בידוע, כי בד"כ אין בית משפט שלערעור מתערב בממצאיו של בית המשפט, ששמע את העדים והתרשם מהתנהגותם ומהימנותם". ר' לעניין זה גם ע"פ 6277/20 היילי נ' מ"י (24.3.2021) סעיף 21 לפסק הדין: "... כידוע, אין זה מדרכה של ערכאת הערעור להתערב בקביעות שבעובדה ובממצאי מהימנות, אלא במקרים חריגים בהם קביעותיה של הערכאה הדיונית אינן סבירות בעליל; כאשר נפלה בהן טעות מהותית, הברורה על פני הדברים; או כאשר מדובר בהכרעה המבוססת על ראיות חפציות או על שיקולים שבהיגיון, שבהם אין לערכאה הדיונית יתרון על פני ערכאת הערעור ...".

בחינת הראיות אשר הוגשו והפרוטוקולים של העדויות, מביאה למסקנה כי אין כל מקום להתערבות בקביעות העובדתיות אשר מעוגנות היטב בראיות אשר הוגשו, במסקנות של בית המשפט כפועל יוצא מהתרשמותו הישירה מעדים, ומהגיון הדברים.

בחינת הכרעת הדין מביאה למסקנה כי מקום בו הראיות לא הביאו לאפשרות קביעה עובדתית מסוימת, הותר הוא את האפשרות היכולה לפעול לטובת המערער, כאפשרות המהווה חלק מהקביעות העובדתיות. כך הוא ביחס לשאלה האם משאית נת"י היתה בעמידה מוחלטת בעת קרות התאונה, או שמא החלה היא בנסיעה איטית, ובית המשפט קובע כי אין לשלול את האפשרות אשר לה נטען מטעם המערער, שמשאית נת"י החלה בתנועה ואף ניסתה להתמקם יותר על נתיב הנסיעה הימני.

10. התאונה ארעה בנתיב הימני עליו נסע המערער. מלפני המערער אשר שדה הראייה שלו היה למרחק של יותר מ-200 מטרים על פי חוות דעת הבוחן ע.ת.1 (ת/3 סעיף 4). לנתון זה לא התייחס מומחה ההגנה בחוות דעתו נ/15, וגם לא בעדותו בבית המשפט. שדה ראייה ארוך זה עולה גם מעדות עדת הראייה הנהגת ע.ת.7 אשר נסעה מאחורי משאית המערער, הגם שהיתה היא בנתיב השמאלי, היא מעידה כי הבחינה במשאית נת"י במרחק של כ-300 או 400 מטר לערך (פרו' 8.4.21 עמ' 60 שו' 4-7), ומבהירה כי ראתה שלט גדול מאחורי המשאית, מהבהב ואדום.



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

יש לקבל את מסקנות בית משפט השלום בדבר הפרת חובת הזהירות הכללית המוטלת על המערער, כמו גם החובה הקונקרטית הקבועה בתקנה 49 לתקנות התעבורה על שני סעיפי המשנה לה, הקובעת:

"(א) לא ינהג 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 הדרך ובמצב הראות והתנועה בה.

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

המערער חייב היה על פי תקנה 49(א) לשמור על רווח מהרכב שלפניו, משאית נת"י, המאפשר לו לעצור בכל עת את המשאית בה נהג ולמנוע תאונה, וזאת בהתחשב במהירות הנסיעה של **שני כלי הרכב**. בין אם עמדה משאית נת"י ובין אם החלה היא בנסיעה איטית, הרי שהמערער לא שמר על המרחק הנדרש כדי למנוע את התאונה אשר ארעה על אותו נתיב נסיעה בו הוא נסע. מובן מנסיבות קרות התאונה, כי המערער גם לא שמר על מרווח זמן של שניה אחת לפחות כאמור בתקנה 49(ב).

עוד הפר המערער את הוראת תקנה 51 לתקנות התעבורה הקובעת: **"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו את השליטה המוחלטת ברכב".**

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

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

(1) ...

(2) בדרך שאיננה פנויה; ...".

המערער נוהג במשאית, לפניו בשדה ראייה פתוח משאית אשר בחלקה האחורי חץ גדול ומהבהב, משאית זו עומדת או



נוסעת לאיטה, כשחלקה בשול הדרך, וחלקה על נתיב הנסיעה של משאית המערער. מצב דברים זה חייב את המערער להאט ובמידת הצורך אף לעצור, שכן כאשר נמצא רכב על גבי נתיב הנסיעה בו הוא נוסע, צפויה סכנה להתנגשות, סכנה אשר התממשה עקב הפרת המערער את החובות המוטלות עליו, ונהיגתו במשאיתו ברשלנות.

תנאי הדרך היו כאלו שחלק מנתיב הנסיעה של המשאית בה נהג המערער היה חסום. המערער הוזהר על דבר חסימה זו באופן ברור ובולט באמצעות חץ גדול מהבהב על גבי המשאית החוסמת. מאומה לא נעשה על ידי המערער, הוא לא האט את מהירות נסיעתו, לא עצר, ובעודו ממשיך בשיחת טלפון, המשיך בנסיעה ללא כל שינוי באופן נהיגתו, ופגע בחלק האחורי של משאית נת"י, פגיעה אשר גרמה למותו של הנוסע אשר ישב לצידו של המערער.

אף אם נביא בנתונים ובשיקולים את האפשרות אשר בית משפט קמא לא שלל, לפיה משאית נת"י היתה בתנועה ובסטייה לכיוון הנתיב, כך שתנועה זו הביאה למצב בו בעת התאונה רוב משאית נת"י היתה על נתיב הנסיעה, גם אז אין בכך כדי לשלול או לצמצם את ההפרות של הוראות התקנות דלעיל, כמו גם של חובת הזהירות הכללית והקונקרטית המוטלת על המערער.

קיומה של משאית נת"י, השלט המהבהב אשר עליה, מצב הדברים בו היא עומדת או לכל היותר בנסיעה איטית ביותר לכיוון הנתיב, כל אלו מחייבים נהג הנוסע אחרי משאית זו לשנות את אופן נהיגתו כך שימנע תאונה. המערער לא ביצע מאומה מכל אלו, ואף לא ניסה לעבור לנתיב השמאלי.

כאן המקום להתייחס לטענה אשר הועלתה ע"י ב"כ המערער, על כי לא נקבע כממצא איזה חלק מנתיב נסיעת המערער תפסה משאית נת"י בעת עמידתה על השול, ולא היתה ראייה השוללת את יכולתו של המערער להמשיך לנסוע ללא שינוי נהיגתו ועדיין להימנע מהתנגשות בינו ובין משאית נת"י, בשים לב לעובדה 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. יש לדחות טענה זו מכל וכל.

רוחב הנתיב 3.5 מטר, רוחב משאית נת"י 2.3 מטר, וכך גם רוחב משאית המערער. דהיינו, אם נוהג המערער את משאיתו כאשר היא צמודה לנתיב השמאלי, הרי שכל שנותר בנתיב מימין לו הוא 1.2 מטר עד לתחילתו של השול. גם אם נאמר כי משאית נת"י היתה אך מעט בתוך נתיב נסיעת המערער, הרי שאין לקבל את הטענה שהוא יכול היה להמשיך לנסוע במהירות בה נסע ובאופן בו נסע, שכן מצב דברים זה הינו של מרחק קטן ביותר ומסוכן ביותר בינו לבין המשאית אשר מימינו.

כך או כך מהתמונות עולה כי הפגיעה של משאית המערער במשאית נת"י אינה אך בפינת או בצד משאית נת"י, אלא הפגיעה הינה פגיעה 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 סתירה מוחלטת את חובת הזהירות, כמו גם את הוראות תקנות 49, 51 ו- 52 לתקנות התעבורה. נהיגה באופן שכזה מעמידה בסכנה של ממש את משתמשי הדרך.



גם אם מדובר היה בנסיעה ולא עמידה של משאית נת"י, הרי שלכל היותר יכולה היתה זו להיות נסיעה איטית אשר תחילתה במצב בו חלק מהמשאית על הכביש וחלק על השול, מצב אשר מחייב כאמור שינוי אופן הנהיגה של המשאית הנמצאת אחריה, ונקיטה בכל אמצעי הזהירות הראויים למניעת תאונה.

כל האמור לעיל הינו על רקע הראיות הברורות והקביעות העובדתיות של בית משפט השלום - עדותה הברורה של עדת הראייה אשר נסעה מאחורי משאית המערער לפיה חלק ממשאית נת"י היתה על הנתיב הימני ועל פי עדותה **"שחציה בצד ימין של הכביש, וחציה על הכביש"** (פרו' 8.4.21 עמ' 60 שו' 1); העדה מבחינה במשאית כ - 300, 400 מטר קודם לכן, לאור השלט הגדול המהבהב והאדום, המסמן שמאלה, כשהעדה נוסעת במהירות של 100 קמ"ש, והמערער במהירות דומה, והכביש **"נקי ממכוניות"** (פרו' 8.4.21 עמ' 60 שו' 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 ממנה והיא ראתה את המשאית כ - 300, 400 מטר קדימה, מה גם ששדה הראייה של המערער היה לפחות 200 מטר קדימה.

בהינתן בגידת זכרוננו של המערער בו, לטענתו, אשר בית משפט השלום לא נתן בה אמון, הרי שקיימות שתי אפשרויות: האחת כי המערער כלל לא ראה את משאית נת"י ואת הסימן המהבהב הגדול המסמן שמאלה, בחלקה האחורי, ולא נתן דעתו לדרך הואיל ודעתו הוסחה בשל שיחת הטלפון בה היה נתון - מצב דברים זה וודאי שמקים הוא רשלנות ברף גבוה ומהווה הפרה של החובות הבסיסיות המוטלות על נהג, ליתן דעתו לדרך, להפרעות בדרך, לסיכונים בדרך, ולכל נתון או מפגע. האפשרות השניה, הינה כי המערער ראה גם ראה את משאית נת"י, אך בחר להמשיך לנסוע במהירות בה נסע ללא כל שינוי באופן נהיגתו, תוך שהוא בוחר לעבור לצד משאית נת"י, באותו נתיב בו הוא נוהג, כאשר היא חוסמת חלק מהנתיב, בלא שהוא מאט, בלא שהוא עובר נתיב, ובלא שהוא משנה באופן כלשהו את אופן נהיגתו על מנת למנוע את הסכנה. גם זו רשלנות ברף גבוה, תוך הפרת הוראות תקנות התעבורה המחייבות שמירת מרחק, נהיגה בהתאם לתנאי הדרך ולמגבלות העולות מתנאי הדרך, ומעל הכל נטילת סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה.

לא נדע אל נכון איזו משתי האפשרויות היא הנכונה, שכן המערער בחר, הן בחקירתו במשטרה 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 העובדתיות 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 והתוצאה כפועל יוצא ממנה.

המערער נהג ברשלנות ותוך הפרת חובותיו על פי דין כנהג, וגרם תוך שימוש ברכב, לתאונה ולתוצאותיה הקשות, והקשה שבהן, מותו של המנוח.

11. טענות רבות הועלו ביחס למחדלי חקירה, ביחס לנהג משאית נת"י, אופן חקירתו, מחדלי חקירה ואכיפה בירנית, תוך שהטענה המרכזית היא שנהג זה הוא הגורם לקרות התאונה. בית משפט השלום קבע כי היו מחדלי חקירה אך אין בהם כדי לאיין את רשלנות המערער, נהג נת"י הפר הנחיות עבודה של חברת נתיבי ישראל, והיתה לו רשלנות



תורמת אך אין בנהיגתו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו הרשלנית של המערער לתוצאת התאונה בנסיבות הקונקרטיות, והוסיף כי טענת ההגנה מן הצדק אינה מובילה לזיכוי המערער, אלא תילקח בחשבון במסגרת גזירת העונש.

לאחר בחינת הטענות והכרעת הדין, המסקנה הינה כי בדין דחה בית משפט השלום את הטענות באשר למסקנות בהכרעת הדין ותוצאתה, ובגזר הדין, לאור התוצאה כה מקלה עד כי ניתן לומר שניתן אף משקל יתר לחלק מהדברים.

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

דיסקת הטכוגרף עניינה ראייתית ולא קשורה היא כלל לרשלנות עצמה. ממכלול הראיות עולה שגם אם היתה קיימת הדיסקת לא היה בכך כדי לסייע למערער בהגנתו, שכן הנתונים ברורים כמפורט לעיל.

ביחס לסרטון אשר נטען כי מתעד את התאונה ונעלם - אין בראיות הקיימות כדי הקמת ספק שמא סרטון זה היה משנה את התמונה הראייתית. אכן, רצוי היה שהעניין היה נבדק, כך גם עניין דיסקת הטכוגרף, אולם אין לומר כי בכל מקום בו לא מתבצעות מלוא הבדיקות נפגעת ההגנה, ומדובר במחדל אשר צריך להביא לזיכוי ולביטול האישום.

אין כל ראייה לרשלנות רבתי, כפי שנטען, של נהג משאית נת"י באופן נהיגתו. נהג משאית נת"י ביצע את תפקידו, ותפקיד זה בוצע תוך שהוא נוהג במשאית אשר בחלקה האחורי סימן מהבהב גדול הנחזה למרחוק, ואף נהגת אשר היתה 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 מאחריות המערער אשר נהג במשאיתו מאחורי 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 בנהיגה מהירה תוך שהוא משוחח בטלפון, הוא לא קטע את שיחת הטלפון ברגע הראשון בו הבחין או היה עליו להבחין במשאית נת"י עם האור המהבהב הגדול המשיך בשיחת הטלפון המשיך בנהיגה מהירה, לא שינה מאומה באופן נהיגתו, והתנגש התנגשות קשה עם מלוא החלק הקדמי של משאיתו במלוא החלק האחורי של משאית נת"י, וגרם למותו של המנוח.

12. לגרסת המערער על כי איבד את זכרוננו ביחס לתאונה, משמעויות ראייתיות נוספות אשר בית משפט קמא בחר



שלא להחזיקן כנגדו. המערער טען כי אינו זוכר את נסיבות קרות התאונה, ובית משפט השלום קבע כי המערער מסתתר מאחורי הטענה, וכי עדותו בדבר אובדן הזכרון "**בלתי אמינה**".

הקביעה העובדתית הזו של בית משפט השלום הינה בעלת משמעויות העומדות לחובתו של המערער. אין מדובר אך באי מתן אמון בגרסה אשר מעלה המערער. לאי מתן אמון זה משמעויות מרחיקות לכת.

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

אם זוכר נאשם את נסיבותיה של תאונה ובוחר הוא שלא להביאן בפני בית המשפט, כמו גם לא בחקירתו במשטרה, הרי שיש להעמיד כנגדו את הכלל לפיה מי אשר קיימת ראייה הנמצאת בחזקתו ובידיעתו והוא נמנע מלהביאה בפני בית המשפט, חזקה היא כי ראייה זו עומדת לחובתו.

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

אשר לטענת ההגנה מן הצדק ביחס לאכיפה בררנית - אין ממש בטענה זו. הגורם העיקרי והמרכזי לקרות התאונה הינו המערער אשר נהג באופן רשלני תוך נטילת סיכון בלתי סביר להתרחשות התאונה, ותוך הפרת הוראות תקנות התעבורה. אין דינו כדין נהג משאית נת"י. המערער הוא זה אשר פגע במשאית נת"י, והגם שבית משפט השלום קבע קיומה של רשלנות תורמת לנהג משאית נת"י, אין בה כדי לשנות מאומה מהמסקנה בדבר אשמו של המערער, ואין כל שוויון בין מעשיהם ואופן נהיגתם, באופן המקים טענת אכיפה בררנית. נהג משאית נת"י אינו הגורם המרכזי והעיקרי לקרות התאונה, והגם שנקבע קיומה של רשלנות תורמת, אין היא ברף המתקרב בחומרתו לרשלנות המערער.

13. מכל האמור, יש לדחות את הערעור על הכרעת הדין.

להלן, למעלה מן הצורך, התייחסות גם ל"כלל הדרך", ולהיות התאונה "תאונה מדברת".

"כלל הדרך" הינו חזקה עובדתית, אשר ניתנת לסתירה, ולפיה משמדובר בנהיגה אשר במהלכה אירוע לא מוסבר ומצב דברים בו נסיעה זהירה לא היתה מביאה לתאונה, קמה חזקה בדבר נהיגה רשלנית והנטל הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לאופן התרחשות התאונה, עובר אל הנהג הפוגע, ולו להקמת ספק סביר.



זוהי חזקה עובדתית הניתנת לסתירה, והיא מיושמת בפסיקה בשורת נסיבות, כאשר זוהי "תאונה מדברת", דהיינו כי עולה שנהג זהיר לא היה מבצע את המעשה. כלל הדרך יושם בנסיבות של סטייה מנתיב, פגיעה בהולך רגל וגם בפגיעה של רכב ברכב אחר מאחור.

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

"תקנה 8 משקפת את הכלל הגדול ("כלל הדרך" בהא הידיעה) החל על תנועת כלי רכב בכיוונים מנוגדים בכביש, והוא כי על כל נהג להישאר במחציתו הוא - המחצית הימנית - של הכביש, על מנת למנוע התנגשות כל עוד הנהגים בשני הכיוונים שומרים על "כלל הדרך", לא תיתכן התנגשות ביניהם. מכאן שהאחריות להתנגדות רובצת לכאורה - בהעדר נסיבות מיוחדות - על הנהג שהפר את "כלל הדרך"..."

מובן כי הגם שהנטל להבאת הראיות המפריכות את החזקה העובדתית עובר אל כתפי הנאשם, הרי שנטל השכנוע להוכחת אשמתו של הנאשם מעל לספק סביר רובץ לעולם על התביעה.

ר' ע"פ 489/93 דרעי שלמה נ' מ"י (7.3.1993): **"המבקש הלין על כך שהוטל עליו הנטל להוכיח שהמדובר בתאונה בלתי נמנעת. לענין זה מקובלת עלי ההנמקה של בית משפט השלום שהסתמך לעניין זה על ע"פ 28/49 זרקא נ. מדינת ישראל פד"י ד 404, 527 יש להוסיף בהקשר זה כי הנטל להוכיח את אשמתו של נאשם מעל לכל ספק סביר רובץ לעולם על התביעה, אולם משהוכח שהרכב בו נהג המערער סטה לפתע ללא הסבר לצידו השמאלי של הכביש הרס תחנת נוסעים וחלף ועבר לתוך השטח משמאלו של הכביש, הרי על הנאשם הנטל להסביר מה היו הסיבות המיוחדות שהביאו אותו לנהוג ברכב באופן המתואר שהיא לכאורה רשלנית, ומה גם שבידיו מירב הידיעות על הסיבות הביא אותו לסטייה המפתיעה ממסלול נסיעתו".**

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

כאשר מדובר באירוע המקבל את ההגדרה "תאונה מדברת" חל "כלל הדרך", בדבר העברת הנטל להפרכת ההנחה העובדתית בדבר התרשלות.

בע"פ 2619/14 פלוני נ' מ"י (30.11.2014) מדובר היה בפגיעה בהולכת רגל במעבר חצייה, ובית המשפט החיל את החזקה העובדתית הנובעת מכך שזוהי "תאונה מדברת" ונפסק: **"בענייננו, הוכח כי המערער פגע בהולכת רגל במעבר חצייה, כאשר דבר לא מנע ממנו, מבחינת שדה הראייה ותנאי התאורה במקום, להבחין בהולכת הרגל מבעוד מועד ולמנוע את התאונה. הפסיקה הכירה בקיומה של "תאונה מדברת", שהיא ביטוי לחזקה עובדתית לפיה נהג זהיר אינו פוגע בהולך רגל במעבר חצייה או סוטה באופן חד לנתיב ... עצם התרחשותה של תאונה בנסיבות אלה מעבירה את הנטל הטקטי להבאת ראיות המפריכות את החזקה, אל כתפי הנאשם, הגם שהנטל**



להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר רובץ לעולם על התביעה. כאמור, המערער לא העיד על נסיבות התאונה ולפיכך החזקה העובדתית הפכה לחלוטה וממנה ניתן להסיק בבירור על התרשלותו הרבה של המערער, בעצם הפגיעה בעוברת אורח אשר חצתה לתומה את הכביש בעבר חצייה".

בענייננו, המערער טען לאובדן זיכרון ולא העיד על נסיבות התאונה, ומשכך, לא סתר את החזקה, וכאמור, בית משפט השלום 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 בתוך נתיב נסיעתו, ונפסק כי כאשר לתנאים הסביבתיים בזירת התאונה לא היתה השפעה על התרחשותה, עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות או מתן הסבר לאופן התרחשותה על כתפי הנהג הפוגע. הכלל בדבר "תאונה מדברת" הוחל, בנסיבות אשר בדומה לענייננו הינן פגיעה של רכב ברכב אחר מאחור, ר' סעיף 47 לפסק הדין, הכולל גם חזרה ויישום בנסיבות שונות של האמור בע"פ 2619/14: "התאונה התרחשה באור יום, בקטע כביש ישר, יבש ותקין, כאשר תנאי הראות היו טובים. בנסיבות אלה, כאשר אין חולק כי רכבו של המערער פגע בחלק האחורי של המזדה, וכתוצאה מכך נגרמה התוצאה הקטלנית, ובעיקר כאשר לתנאים הסביבתיים בזירת התאונה לא היתה כל השפעה על התרחשות התאונה, עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות או למתן הסבר סביר לגבי אופן התרחשות התאונה אל כתפי הנהג הפוגע, ולו כדי הטלת ספק סביר בדבר אשמתו. כפי שצינתי בע"פ 2619/14 פלוני נ' מדינת ישראל (30.11.2014) (להלן: עניין פלוני), "הפסיקה הכירה בקיומה של 'תאונה מדברת', שהיא ביטוי לחזקה עובדתית לפיה נהג זהיר אינו פוגע בהולך רגל במעבר חצייה או סוטה באופן חד לנתיב הנגדי (ראו, בהקשר זה, רע"פ 1713/93 בוקובה נ' מדינת ישראל (7.6.1993); רע"פ 489/03 דרעי נ' מדינת ישראל (7.3.2003)).". באותה מידה ניתן לומר כי נהג זהיר אינו פוגע מאחור ברכב הנוסע לפניו, ועצם הפגיעה מלמדת, לכאורה, על אחריותו לתאונה, ולעניין זה אינני רואה מקום להבחנה בין נסיעה בכביש עירוני או בכביש בינעירוני. עם זאת, הוספתי וצינתי בעניין פלוני, כי אמנם עובר הנטל הטקטי להבאת ראיות המפריכות את החזקה העובדתית אל כתפי הנאשם, אך "הנטל להוכיח את אשמתו של הנאשם מעבר לספק סביר רובץ לעולם על התביעה".

ועוד, אחרון לעניין "כלל הדרך" אשר יושם בתאונה בה פגע רכב שנוסע מאחור עם חזיתו בחלק אחורי של הרכב שלפניו, נפנה לע"פ (תל אביב) 38835-08-16 רונן מירז נ' מ"י (5.7.2017) (סעיף 30 לפסק הדין): "כלל הדרך" הוא כלל של הגיון, שמתורגם לכלל ראיתי שעניינו העברת הנטל הטקטי של הבאת הראיות מצד לצד. נוסעים להם שני כלי רכב זה אחר זה. השעה היא שעת יום, ראות טובה, כביש ישר ותקין ולפתע, ללא כל סיבה לכאורה, פוגע הרכב שנוסע מאחור עם חזיתו, בחלקו האחורי של הרכב שלפניו (להלן "התאונה"). על פניו, נסיעה זהירה, תוך מתן תשומת לב לתנועה בכביש, ושמירה על מרחק ראוי מן הרכב שלפניו לא היתה צריכה להסתיים בתאונה. משהתרחשה תאונה בנסיבות כאלה - צריך הנהג הפוגע לספק הסבר להתרחשותה ובניסוח משפטי - הנטל הטקטי הועבר אליו. אין ספק שנטל השכנוע ישאר לעולם על כתפי התביעה, ואם יוותר ספק - הוא יפעל לזכות הנאשם. עדיין, עליו כאמור לספק הסבר שייבחן ע"י בית המשפט".

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



"כלל הדרך" מיושם בשורת נסיבות אשר המשותף להן הינו כי מדובר באירוע בו לתנאים הסביבתיים לא היתה השפעה על התרחשות התאונה, ונהיגה זהירה לא היתה מסתיימת בתאונה. היישום בוצע במקרים של סטייה ממסלול, פגיעה בהולך רגל במעבר חצייה, ופגיעה של רכב עם חזיתו בחלקו האחורי של רכב לפניו, אך אין זו רשימה סגורה.

בעניינו של המערער מדובר היה בתאונה אשר ארעה באור יום, בדרך חד סטרית ובה שני נתיבים בכיוון הנסיעה, והמערער נוסע בנתיב הימני במהירות, פוגע במשאית אשר חלקה על נתיבו וחלקה בשול הדרך, משאית הנמצאת בעבודה של בדיקת קיומם של בורות וסתימתם, ועל חלקה האחורי סימן גדול מהבהב ומסמן שמאלה. על פני הדברים קם "כלל 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, המחויבים 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 המהבהב. המערער אינו נותן כל תשובה ואינו מעמיד כל תשתית ראייתית לסתירת החזקה בדבר רשלנותו ואשמו.

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

החלת "כלל הדרך" ואי עמידת המערער בנטל הראיית, לצד שורת הראיות הנוספות, כל אלו מביאים למסקנה כי המאשימה עמדה בנטל השכנוע המוטל עליה בהליך.

14. ביחס לגזר הדין -

הענישה אשר הוטלה על המערער אינה מחמירה עימו, ובנסיבות החמורות של ביצוע העבירות ולאור הרף הגבוה והחמור של רשלנותו, יש לומר כי היא אף מקלה עימו.

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

המערער מפר שורת הוראות ברורות ובסיסיות של תקנות התעבורה, אינו נוהג במהירות הנדרשת על פי תנאי הדרך, אינו שומר מרחק מהמשאית שלפניו הנמצאת בחלקה על נתיב הנסיעה שלו, אינו מאט, אינו עוצר, אינו עובר נתיב, ואינו עושה 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 מזהר בשלט גדול ומהבהב המסמן שמאלה.

ברשלנותו החמורה גרם המערער לתאונה ולמותו של הנוסע לצידו.



למידת הרשלנות משקל משמעותי בגזירת הדין, ובנסיבות האמורות של ביצוע העבירה, הרי שהרף התחתון של מתחם העונש ההולם אשר נקבע, 8 חודשי מאסר, הינו רף נמוך, אשר אינו מבטא את מלוא חומרת נסיבות ביצוע העבירות ואת המענה העונשי ההולם, את נטילת הסיכון הבלתי סביר שנטל המערער באופן נהיגתו, להתרחשות התאונה על תוצאתה הקשה.

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

בית משפט השלום נתן משקל לרשלנות הנהג המעורב, ולעובדה שהוא לא הועמד לדין, הקל עם המערער, והטיל עליו עונש של 12 חודשי מאסר בפועל, לצד פסילה של 12 שנים, אשר בארבע השנים האחרונות שלה תסווג כך שיוכל לפעול לקבלת רישיון לרכב פרטי, ופיצוי בסך 12,000 ₪.

הענישה מביאה במסגרתה את מכלול השיקולים לקולא, לרבות גילו הצעיר של המערער, ואיננו מוצאים מקום להתערב במי מרכיבי הענישה אשר במכלול הנסיבות אין בהם כדי החמרה עם המערער.

סוף דבר

15. לאור כל האמור, הרשעת המערער בעבירות אשר יוחסו לו בכתב האישום בדין יסודה, ויש לדחות את הערעור על הכרעת הדין.

ענישת המערער אינה מחמירה עימו בהתחשב בנסיבות החמורות של ביצוע העבירות, ולאור הרף הגבוה של רשלנותו, ואין כל מקום להתערבות בה.

אשר על כן, הערעור, על כל חלקיו, נדחה.

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

גיל דניאל, שופט

יואל עדן, שופט

רויטל יפה-כ"ץ, נשיאה
אב"ד