

## גמ"ר 11897/11 - מדינת ישראל נגד ב"ש

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 11-11-11897 ישראל נ' ש'  
בפני כבוד השופטת שרתית זוכוביצקי-אוריה

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד  
ב"ש

הנאשם

### הכרעת דין

החלמתי להרשיע את הנאשם בעבירה של גריםת מוות בנהיגת רשלנית בנגדו לסעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן: "חוק העונשין") ובסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה") בצירוף סעיף 40 לפקודת התעבורה, וכן בגין הסעיפים המוחשיים לו בכתב האישום.

### האישום

בתאריך 10.8.2014, בשעה 15:50 Uhr, נהג הנאשם הרכב פרטי מסוג הונדה, לוחית רישיון מספר -XX-XX-XX (להלן: "רכב הנאשם או הרכב הפוגע") בכביש מס' 60 מכיוון קריית ארבע לכיוון היישוב עתניאל (להלן: "הכביש"). לצדו של הנאשם, במושב שלו ישבה גבר י"מ (להלן: "י").

הכביש בו נסע הנאשם הוא כביש שאינו עירוני, ذو כיווני בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון כאשר קו הפרדה רצוף מפריד בין הנתיבים. בצד הכביש סלול שול ומעקה בטיחות לצדו האחד של הכביש. במועד המזען לעיל היה הכביש תקין וibus והראות הייתה טובה.

באותה עת נהג בנתיב הנגדי ג"מ, (להלן: "המנוח ג"י" או "נהג הרכב הפיג'"') הרכב פרטי מסוג פיג'ו לוחית רישיון מס' XX-XX-XX (להלן: "רכב הפיג'"'). לצד המנוח במושב שלו ישבו חא"ע (להלן: "ח"י") ו"ע (להלן: "ע").

במושב האחורי ברכב הפיג'ו ישבו אס"ע (להלן: "א"י"), ראי"ע (להלן: "ר"י") ומ"ע, (להלן: "המנוח מ"י").

בסמוך לקילומטר 37 בכביש, סטה הנאשם שמאלית מנטיב נסיעתו, חזה את קו הפרדה ונכנס עם הרכב הונדה לנטיב הנגדי ופגע עם חלקו השמאלי של חיזית הרכב הונדה בחלקו השמאלי של הרכב הפיג'ו. כתוצאה מההתנגשות החל רכבו של הנאשם להסתובב במיקום, הרכב הפיג'ו התרומם ונעצר על מעקה הבטיחות שבצד הדרק (להלן: "התאונה").

כתוצאה מהתאונה נפגעו המונחים ג' ומ', באופן אנווש ונפטרו במקום התאונה. בנוסף, כתוצאה מהתאונה סבל ר' מכאבים בחזה וברגל שמאל ונגרמו לו חבלות, ח' סבל מכאבים בחזה, בגין התחרתון ובאזור עינו השמאלי נמצאו חלקן זכוכית וא' סבל מכאבים בחזה ובאזור ברך שמאל ונגרמו לו המתוות ו' סבל מכאבים בחזה.

במעשיו אלה, גרם הנאשם ברשלנותו למותם של שני בני אדם. הנאשם סטה מנתיב נסיעתו באופן שגרם להפרעה או לשיכוך, וגרם לתאונה בה נגרם נזק לאנשים ולרכוש.

#### **הוראות החקוק בהן מואשם הנאשם:**

1. גרים מות בנהיגה רשלנית לפי סעיף 304 לחוק העונשין וסעיף 64 לפקודת התעבורה בצוירוף סעיף 40 לפקודת התעבורה.
2. סטייה מנתיב נסיעה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה") בצוירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. תאונה בה נגרם נזק לאדם ולרכוש לפי לתקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה בצוירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

#### **העובדות שאינן במחולקת**

רכב ההונדה ורכיב הפיג'ו היו מעורבים בתאונה.  
י' הייתה ברכב ההונדה בזמן התאונה.

#### **המחלוקה**

1. האם הנאשם נ Heg במועד ובמקום התאונה ברכב ההונדה.
2. כיצד התרחשה התאונה.
3. מהי סיבת סטייה רכב ההונדה לנטייב הנגדי; האם הסטייה התרחשה בשל אופן נהיגתו של הנאשם או בשל כשל טכני ברכב או בעיות תשתיות.
4. האם המונחים מרכיב הפיג'ו זוהו.
5. האם קיימים קשר סיבתי בין מותם של המונחים לבין התאונה.
6. מחדלי חקירה ונפקותם.

#### **ראיות נתביעה**

היעדו בפנוי 3 עדין ראייה לתאונה: י' שישבה לצד הנהג ברכב ההונדה, ח' שישב במושב הקדמי ליד הנהג ברכב הפיג'ו ור' שישב במושב האחורי ברכב הפיג'ו.

העידו בפני 2 רופאים מבית החולים בחברון אליו הובאו הנפגעים מרכב הפיג'ו: ד"ר עדרי ג'אברי (להלן: "ד"ר ג'אברי") וד"ר חאתם עלי אל דזוק (להלן: "ד"ר אל דזוק"). בנוסף העיד בפני מר חוסאם משארקה (להלן: "חוסאם") שהגיע לזרת התאונה לאחר התרחשותה וכן לבית החולים.

העיד בפני בוחן התנועה رس"ר אסף שזו שהגיע למקום התאונה (להלן: "בוחן התנועה ו/או הבוחן").

באמצעות עדי התביעה הוגש: תרשימים תאונת דרכים- ת/1, לוח צלומים ובו 30 צלומים- ת/א2, לוח צלומים ובו 12 צלומים- ת/ב2, דיסק ובו סרטון שצולם בזירת התאונה ותמונה- ת/3, דוח בוחן תנועה (להלן: "דו"ח הבוחן" ו/או "הדו"ח"- ת/4, הودעת נהג תחת אזהרה- ת/5, טופס ידוע חדש- ת/6, סקיצה של זירת התאונה- ת/7, הודעת העדה י-מ'-ת/8, דוח רפואי ראשוני מטעם ד"ר עלי אל דזוק- ת/9, תעודה פטירה של המנוח מ'-ת/10.

## ראיות הגנה

הנאשם העיד על אף שלא ذכר דבר מההתאונה, וכן מומחה מטעמו מר אלעד רונן (להלן: "מר רון" ו/או "המומחה").

באמצעות עדי ההגנה הוגש: הודעתו של ח' -נ/1 וחوات דעת מומחה שערך מר רון- נ/2.

## דין

### 1. יסוד הנהיגה: האם הנאשם נהג ברכב ההונדה בזמן התאונה

הנאשם טען כי מכלול הראיות והעדויות, לא הוכחה המאשימה כי הנאשם נהג ברכב ההונדה ביום עזת התאונה, ומשכך יש לו זכותו ولو מטעם זה בלבד. לטענתו, בעדותה סיפרה י' כי היא אינה מכירה את הנהג ברכב ההונדה (פרוט' עמ' 49 ש' 30) וכי לא זיהתה את הנאשם באולם בית המשפט (פרוט' עמ' 52 ש' 30-31).

ביום 27.12.2018 השיב ב"כ הנאשם בשמו של הנאשם לאיושם המיויחס לו. במסגרת התשובה לאיושם אמר ב"כ הנאשם "הנאשם מודה בניהגה בלבד וכופר ביתר רכיבי כתוב האישום" (פרוט' עמ' 10 ש' 13-14).

אין בידי לקבל את טענתה של הנאשם כי במעמד התשובה לאיושם נעשתה טעות קולמוס בפרוטוקול הדיון, וכי הנאשם כפר בכלל עובדות כתוב האישום לרבות ברכיב הנהיגה.

טענה זו עלתה לראשונה בסוף פרשת התביעה ביום 29.12.2019, כשנה לאחר מתן התשובה לאיושם שבמהלכה התקיימו 2 דיוני הוכחות.

נוספ' לכך העובדה כי פגיעתו הקשה של הנאשם נגרמה כתוצאה מההתאונה עלתה מספר פעמים באולם בית המשפט דווקא מצדו.

כך בדיעון שהתקיים ביום 14.1.2018 בהיעדרו של הנאשם טען בא-כוכו: "מצבו הרפואי של הנאשם בעקבות התאונה קשה" (פרוט' עמ' 2 ש' 8). בדיעון מיום 27.12.2018 שהתקיים בנווכחות הנאשם טען בא-כוכו: "...אין מחלוקת שמדובר בנאסם שלאחר האירוע התאוני או שפץ בטיפול נמרץ מוגדר ונמרץ והוא נגע מוחית ומוטורית..." (פרוט' עמ' 6 ש' 19-20).

בחיקירתו במשטרת אמר הנאשם, כי אינו זוכר דבר מההתאונה אך אמר כי היה נושא בכיבש מדי יום ביוםו ללימודיו, זוכר

שהגיע לשיקום וכי פגיעתו היא בראשו (ת/5 שׂו' 14, 18-19, 23, 37).

זאת ועוד, כפירתו המאוחרת מאוד של הנאשם הנהגה הנאה כללית ולא כלabis. הנאשם שנפגע באופן קשה מאוד בתאונת לא נתן הסבר אחר למצבו הרפואי ולא פרט היכן במקום אחר היה בזמן התאונה.

כל אלה מצביעים על כך שה הנאשם שנפגע כתוצאה מההתאונה היה הנהג הרכב ההונדה וכי תרחש אחר לפיו אחר הנהג הרכב ההונדה אין סביר בנסיבות המקירה וכי בך כדי לבסס את הקביעה כי הנאשם נהג הרכב ההונדה בזמן התאונה.

גם בהודעה של י' שנגבהה ממנה בבית החולים סורוקה לאחר התאונה היא אמרה: "היום בתאריך 10.8.14 בסביבות השעה 15:30-16:00 עלייתו לטרפם בקרית ארבע עם רכב קטןרכב נהג בחור מקרית ארבע בשם ב"ש..." (ת/8 שׂו' 1-3). ב"כ הנאשם טען כי העובדה שהחוקר לא חקר את י' כיצד היא ידעה לנקוב בשמו של הנהג הינה מחדלחקירה. איני סבורה כי מדובר בשאלת מתבקש או במחדל חקירותי. לו סבר ב"כ הנאשם כי יש לבירר סוגיה זו, יכול היה לעשות כן בחקירה נגדית של י'.

איני סבורה כי העובדה שי' לא זיהתה את הנאשם באולם בית המשפט מעוררת ספק באשר ליסוד הנהגה ולהביא לזכותו של הנאשם. לי לא הייתה היכרות מוקדמת עם הנאשם לפני התאונה ועל כן הקושי בזיהוי הנאשם מעלה מחמש שנים לאחר התרחשותה מובן.

### **לנוכח האמור אני קובעת כי הנאשם נהג הרכב ההונדה במועד התאונה.**

## **2. כיצד התרחשה התאונה**

### **2.1 מקום ההתנגשות הראשון בכל רכב המעורבים בהתאם לנזקים שנגרמו לכל רכב ולממצאים בזירת התאונה**

לנוכח הממצאים שמצא בוחן התאונה שפורטו בדו"ח שערק הוא הגע למסקנה, כי הרכב ההונדה פגע עם חזיתו השמאלי בחזיתו השמאלי של רכב הפיג'ו (ת/4 עמ' 3). בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התאונה על המסקנות שפורטו בדו"ח הבוחן ועל הממצאים שמצא בזירת התאונה: "ההונדה פגעה בחזית שמאל, שמעטם, בחזית שמאל של רכב הפיג'ו וזהו כתוצאה מההתנגשות הסתחררו הרכבים, שזו תופעה ידועה" (פרוט' עמ' 25 שׂו' 24-25).

בדו"ח פרט הבוחן את הנזקים שנגרמו לרכב ההונדה וקבע כי לרכב ההונדה נזק כבד בפינטו הקדםית השמאלית שנדרפה לאחר מכןה, הטമבון הקדמי רוסק, מכסה המנווע נדחף לאחר, רצפת הרכב באחור תא הנהג התרוממה באלבסון ימינה, הגלגל הקדמי השמאלי נדחף לאחר ונתקבש בבית הגלגל ולג'נט גרם מכות. בנוסף, לג'נט הגלגל גרם קייפול שני צדי דבר שמצויב, בהתאם לחוות דעתו של הבוחן, על מכיה משני כיוונים מנוגדים עלי-ידי כל רכב. עוד קבע הבוחן כי נמצא נזק בפינה האחורי השמאלית של רכב ההונדה עם העברת צבע צהוב שנגרם עלי-ידי משאית שעברה במקום לאחר התאונה (ת/4 עמ' 2).

אשר לרכב הפיג'ו קבע הבוחן, בין היתר, כי הוא ספג מכיה חזקה מאוד לצד השמאלי של חזית הרכב כאשר כל חלקו השמאלי של הרכב נדחף לאחר מכןה משמעותית וחלקו הקדמי נדחף והגיע למושב הנהג. בנוסף קבע כי הגלגל השמאלי הקדמי של הרכב היה ללא אויר וכן צוות בג'נט הגלגל (ת/4 עמ' 2).

את הנזקים שנגרמו לכל רכב המעורבים, לרבות הנזק המשמעותי מצד השמאלי של כל רכב, ניתן לראות בתמונות ובסרטון שצלמו בזירת התאונה על-ידי הבוחן לאחר התרחשותה (ת/2א תМОנות 1-5, 7-8, 10, 12-13, 15, 18-20).

ת/ב תמונות 1, 3, 7, 11-12, ת/3).

התמונות מתוישבות עם האמור בחווות דעת הבוחן ובסקיצה (ת/4 עמ' 2, ת/7) ולפיהן הנזק המרכזי שנגרם לכל הרכב הוא בחלקו השמאלי קדמי.

בוחן התנוועה העיד, כי בסקיצה (ת/7) תועדו הממצאים שאסף בזירת התאונה וכי ערך תרשימים תאונת דרכים (ת/1) בעקבותיה (פרוט' עמ' 17 שׂו' 12-13). הבוחן הסביר כי מסקנותיו באשר למקום האימפקט הראשון בכל הרכב המעורבים נקבע גם על סמך הממצאים שמצא בזירה. על מנת להסביר את מסקנותיו הציב את דגמי כל הרכב המעורבים על התרשימים שערכ בהתאם לנוטוי הסקיצה בהתאם לממצאים שתועדו בו. בוחן התנוועה הדגים בפני את הפעולות שביצע על גבי התרשימים (פרוט' עמ' 13 שׂו' 1, שׂו' 32-30, עמ' 14 שׂו' 4-13).

בוחן התנוועה קבע כי בהתאם לממצאים בזירה קיימת אפשרות ייחידה לפיה מקום האימפקט הראשון בין שני כל הרכב היה בחלקם הקדמי השמאלי (פרוט' עמ' 13 שׂו' 30-32, עמ' 14 שׂו' 4-13, ת/4 עמ' 4).

בוחן התנוועה הותיר על רושם מהימן. תרשימים תאונת הדרכים, הסקיצה, מסקנותיו בדו"ח הבוחן והסבירו בבית המשפט היי מקטיעים, קוהרטיטים וברורים. בוחן התנוועה השיב לכל שאלותיו של ב"כ הנאשם באופן ישיר, בהגינות ובמקצועיות. אינני סבורה כי העבודה שהבוחן אינו מומחה לצמיגים משפיעה על ניתוח הממצאים בזירה ומסקנותיו המקצועיות.

מר רון, המומחה מטעם ההגנה, ציין הן בחווות דעתו (נ/2 עמ' 6) והן בעדותו בבית המשפט (פרו' עמ' 164 שׂו' 1-4) כי הוא אינו יכול לשול או לאשר את כלל מסקנותיו של בוחן התנוועה, זאת בשל השינויים הרבים שעברה זירת התאונה ובשל כך שכלי הרכב המעורבים לא עמדו לרשותו. משכך, חוות דעתו של המומחה ועודתו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנוועה, או מפריכים אותו.

**משכך אני קובעת, כי מקום האימפקט הראשון בין שני כל הרכב הוא בחלקם הקדמי השמאלי של כל הרכב המעורבים בתאונה.**

## 2.2 מה היה מקום האימפקט בין שני כל הרכב בכביש

לאחר ניתוח הממצאים שנמצאו על ידו בזירת התאונה הגיע בוחן התנוועה למסקנה כי מקום האימפקט בכביש בין שני כל הרכב נמצא בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו (דו"ח בוחן ת/4 עמ' 3). בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התנוועה על מסקנותיו כפי שיפורט להלן בהרחבה.

## 2.3 קביעת כיוון נסיעת הנאשם באמצעות סימן הבלימה של רכב ההונדה

בוחן התנוועה מצא כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו נמצא סימן בלימה. קצה הסימן נמצא למרחק של 2.75 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון רכב הפיג'ו. סימן הבלימה נוצר על-ידי הגלגל הימני הקדמי של רכב ההונדה והוא מצביע, בין היתר, על כיוון נסיעתו. הבוחן קבע כי סימן הבלימה הוא אלכסוני שמאלה הוא מכיוון נסיעת רכב ההונדה, שכן הוא הולך ונעה כהה (ת/4 עמ' 3). את סימן הבלימה ניתן לראות הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2 תמונות 1-3, ת/3).

בעדותו אמר בוחן התנוועה בהגינות כי הוא אינו יכול לקבוע את הנזקודה בה התחל רכב ההונדה לסתות מנתיבו (פרוט'

עמ' 34 ש' 6-9). עוד העיד בוחן התנועה על היעדרו בזירה של סימן בלימה מהגLEGAL השמאלי הקדמי של רכב ההונדה והסביר כי הגורם העיקרי להיעדר הסימן הינו שיפוע הצד בכביש שמשפיע על גייעת הצמיגים בקרקע ועל חותרת הסימן על פני הכביש (פרוט' עמ' 38 ש' 4-11, ש' 27-30). בוחן התנועה ציין כי לא מدد את שיפוע הצד (פרוט' עמ' 39 ש' 2).

#### **2.4 קביעת מיקום האימפקט בין כלי הרכב בכביש באמצעות שבר בסימן הבלימה של רכב ההונדה**

בדוח בוחן התנועה קבע הבוחן כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו נמצא שבר של סימן הבלימה בכביש במרחק של 2.7 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון הרכב הפיג'ו. הבוחן קבע כי שבר זה הוא למעשה נקודת האימפקט בין שני כלי הרכב בכביש (ת/4 עמ' 3). גם בעדותו בבית המשפט חזר בוחן התנועה על כך שבר סימן הבלימה מעיד על האימפקט (פרוט' עמ' 23 ש' 9-10). גם את שבר סימן הבלימה ניתן לראותה הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2ב תמונות 23 ש' 6,4,1 ת/3).

#### **2.5 קביעת מיקום האימפקט בין כלי הרכב בכביש באמצעות סימני חריצים בכביש**

בוחן התנועה מצא כי בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו נמצאו חריצים על הכביש, במרחק של 1.35 מטרים מקו צהוב ימני בכיוון הרכב הפיג'ו וקבע, כי גם סימנים אלה מצביעים על מיקום האימפקט בין שני כלי הרכב בכביש (ת/4 עמ' 3).

את החריצים המתוארים בדוח' הבודח ניתן לראותה הן בתמונות והן בסרטון שהוגשו לבית המשפט (ת/2א תמונות 29-28, ת/3).

בוחן התנועה הדגיש בעדותו, כי שבר סימן הבלימה וסימני חריצים על הכביש הינם הנקודות המשמעותיות ביותר בקביעת מקום האימפקט בתאונות דרכים וכי שניהם היו בנתיב נסיעת הרכב הפיג'ו באופן ברור (פרוט' עמ' 18 ש' 4-6).

הבודח הגיע למסקנה נוספת לפיה בזמן האימפקט רכב הפיג'ו היה מצד ימין של נתיב נסיעתו, כאשר דופן הרכב היה צמוד לקו הצהוב (פרוט' עמ' 24 ש' 1-2, ש' 8-9). מסקנה זו ביסס בוחן התנועה על החריצים שנמצאו בזירה שנוצרו מהמתלה הקדמי-שמאלי של הרכב הפיג'ו ועל מידת רוחבו של הרכב הפיג'ו מאותה הנקודה בה היו החריצים (פרוט' עמ' 24 ש' 6-11, ת/4 עמ' 2).

#### **2.6 הממצאים בזירה, מסקנות בוחן התנועה וגרסאות העדים בנוגע למיקום התאונה ואופן התרחשותה**

מסקנותיו של הבודח שאת עדותו קיבלתי כמהימנה ומڪוועית, נקבעו על סמך הממצאים בזירת התאונה וזאת אף לפני בית עדות מהמעורבים בתאונה (פרוט' עמ' 14 ש' 17-21).

מסקנותיו של בוחן התנועה מתישבות עם עדותו של ח' בבית המשפט, שזמן התאונה ישב כנוסע במושב הקדמי של הרכב הפיג'ו ותייר את התרחשות התאונה: "אנחנו נסעים בנתיב שלנו, הוא בא בסיבוב קשה. אני ראיתי את האוטו שלו הולך ככה... עני, יצא מהנתיב שלו לכיוון שלנו... ודקק אוננו, עכשו יש ברזל בצד...צד שלנו, אנחנו בנתיב שלנו (פרוט' עמ' 67 ש' 27-33, עמ' 68 ש' 2). בהמשך עדותו אמר: "אנחנו הינו נסעים במסלול שלנו... זה היה מי שפגע לנו הוא בא מהירות גבוהה והוא נכנס לנו מהכיוון השני" (פרוט' עמ' 70 ש' 6-7), וכי "בסיבוב ראייתי את האוטו לפני שידפק אוננו, האוטו שלו הלך ככה, עבר את הפס הלבן..." (פרוט' עמ' 71 ש' 10-11).

ח' תיאר את התנהלות נהג הרכב הפיג'ו לאחר שהבחינו ברכב ההונדה: "...אני הרראש שראיתי את האוטו שהוא נכנס

עלינו, יצא מהפס הלבן ודפק אותנו... הנג שלנו נשאר בנתיב שלו והלך לצד של הברזל... אמרתי לנג תיזהר, הוא ניסה לברוח לצד של הברזל, ודפק אותנו הנג, והוא דפק אותנו הרכב השני, נכנס בנו, עבר את הפס הלבן..." (פרוט' עמ' 71 ש' 14-15, 23, 32-33) ובהמשך אמר: "...הנג שלנו לא רוצה לפגוע באותו זהה ולא צריך לפגוע בברזל, היה צמוד לברזל אבל לא נגע בברזל, הוא דפק אותנו בברזל" (פרוט' עמ' 72 ש' 11-12).

עדותם של ח' מתישבת גם עם מסקנותו של בוחן התנועה לפיה דופן הרכב הפגין הייתה על הקו הצהוב בנתיב נסיעתו בזמן האימפקט (פרוט' עמ' 24 ש' 8-9).

את עדותו של ח' מקבלת כמהימנה ואמינה. עדותו הייתה מפורטת וברורה והוא השיב לשאלות ב"כ הנאשם באופן ישיר וכנה אף בפרטים שאיןם חיוביים. בהගנותו סיפר ח' על כך שלא היה חגור בחגורת בטיחות בזמן התאונה, על כך שהרכב הפגין היו 6 נוסעים ועל כך שি�שב על בלם היד במקום מיועד לנוסע (פרוט' עמ' 67 ש' 12-13, עמ' 73 ש' 31). דברים אלה מעידים אף הם על כנאות ואמיותם דבריו.

לא נעלמה מעיני הודהתו של ח' במשפטה בה נכתבה המשפט: "אני הלכתי למקום של התאונה..." (ג/1 ש' 3). מעין בהודהתו לא עלתה אינדיקציה נוספת לפיה ח' לא היה ברכב הפגין בעת התאונה. ח' העיד בפניו בשפה העברית ונוער מעט לעת במתרגמנית. נוכח נסיבות אלה ונוכח עדותם המפורטת והכנה שהותירה עליו רושם מהימן אני סבורה כי טעות בשפה שאינה שפת אימו הינה אפשרית בפרט כאשר מדובר בטעות במילה אחת בלבד.

מסקנותיו של בוחן התנועה ועדותם של ח' מתישבות גם עם עדותה של י'.

י' שבסבה במושב ליד הנג ברכב ההונדה סיירה בעדותה בפני השוטר אשר נגבתה בבית החולים סורוקה כ-3 שעות לאחר התאונה כי כאשר הגיעו לעיקול ימינה בדרך, הנג נכנס לעיקול מהר מדי, איבד שליטה והרכב סטה שמאלה והתנגש ברכב של ערבים (ת/8 עמ' 1 ש' 5-6). י' אמרה כי התנגשות בין כל הרכב ארעה בנתיב הנגדי לאחר שיטו אליו (ת/8 עמ' 2 ש' 12-13). גם בעדותה בבית המשפט אמרה י', כי בשלב מסוים בנסיעה היה בכਬיש עיקול ממנו הרכב סטה (פרוט' עמ' 50 ש' 1).

עוד סיירה י' בעדותה בבית החולים, כי הרכב סטה מיד שמאלה וכי לא היו תוצאות אחרות (ת/8 עמ' 1 ש' 25-26). נתון זה בעדותה של י', מתישב עם מסקנותו של בוחן התנועה כי סטיית הרכב הייתה ישירה בהתאם לסימן הבלימה שהתגלה בזירת התאונה (פרוט' עמ' 37 ש' 14-15).

י' הייתה נסעת מזדמנת שעלה לרכבו של הנאשם לפני התאונה ולא הכירה אותו באופן אישי קודם לכך (פרוט' עמ' 49 ש' 25-30).

עדותה של י' נגבתה בבית החולים סורוקה כ-3 שעות לאחר התאונה ואילו עדותה בבית המשפט ניתנה כ-5 שנים לאחר התאונה. בהודעה בסמוך לתאונה מסרה י' גרסה חד משמעית וסדורה בנוגע לאופן התרחשויות התאונה. התרשםתי כי עדותה בבית המשפט מתונה יותר וזהירה יותר אולי בשל הזמן הרב שהלך מאז התאונה ואולי על מנת להימנע מאמרות דברים חד משמעיים שעולמים לפגוע בנאשם.

בעדותה בבית החולים סיירה י': "...הגענו לעיקול ימינה בכביש הנג נכנס לעיקול מהר מדי ואז איבד שליטה והרכב סטה שמאלה והתנגש ברכב של ערבים" (ת/8 עמ' 1 ש' 5-6) ואילו בעדותה בבית המשפט סיירה: "זה לא היה סטייה, היינו בעיקול וזה היה כנראה טיפה מהר מדי, אז הייתה תחושה של הכוון הנגדי" (פרוט' עמ' 51 ש' 25-26). בהמשך

עדותה שללה כי ראתה את סטיית הרכב מהנתיב ואת התתגשות (פרוט' עמ' 55 ש' 25-28), אולם בחקירהה החזרת משנתבקשה להבהיר האם הבדיקה בסטייה כמו שאמרה בעדותה בפני השוטר או שלא הבדיקה בה כפי שאמרה בבית המשפט עתה שהיא אינה זכורה כרגע (פרוט' עמ' 56 ש' 14-17).

פער נוסף עלה ביחס לסבירת הסטייה של הרכב ההונדה. בעדותה במשטרה סיפרה: "הריגשתי שהוא לא עשה משהו אני לא יודעת להגיד לך הרכיב החליק לנוגג כלומר הגה החליק לו מהידיים" (ת/8 עמ' 1 ש' 23-24) ואילו בעדותה בבית המשפט אמרה "אני לא זכורת החליק אני זכורת שהרגשתי שמשהו שם לא זה..." (פרוט' עמ' 51 ש' 32).

פערים אלה הוצגו לי במהלך חקירה הראשית בבית המשפט והיא השיבה "כן אני אומרתאמת. אבל בנוסף למה שכחתי פה אין לי ממשהו..." (פרוט' עמ' 52 ש' 15) וכי לשאלת האם כל מה שאמרה במשטרה הוא נכון "כן לא העדתי שקר" (פרוט' עמ' 52 ש' 17).

בנסיבות אלה נתתי משקל מכריע לעדottaה של י' שנגבתה בבית החולים טורוקה בסמוך לתאונת לפיה רכב הנאשם סטה מנתיב נסיעתו עם הגעתו לעייל, איבד שליטה והתנגש ברכב הפיג'ו בנתיב הנגדי.

חוות דעתו של מומחה ההגנה ועודותו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנועה ומפריכים אותן גם בעניין זה או את עדויותיהם של העדים המעורבים בתאונת.

**מכל האמור לעיל אני קובעת כי מקום האימפקט בין כלי הרכב היה בנתיב נסיעתו של רכב הפיג'ו זאת לאחר שרכב ההונדה סטה מנתיב נסיעתו לנגדי לאחר שחצה קו הפרדה רצוף.**

### **3. סיבת סטיית רכב ההונדה לנגדי**

בדוח' הבדיקה ציין בוחן התנועה כי ישנים 3 גורמים להתרחשותה של תאונת דרכים: תשתיות, מכני ואנושי (ת/4 עמ' 4).

בוחן התנועה קבע בדו"ח הבדיקה כי לא קיימים ליקויים בתשתיות וכי חרף העקומה הקלה בכביש 50 מטרים לפני מקום התאונה, הממצאים לא מצביעים על איבוד שליטה של הנוגג זאת בשל סימני הבלימה היישרים שנמצאו בזירה. עוד קבע הבדיקה בדו"ח הבדיקה כי רכב ההונדה נבדק ונמצא תקין וכי גם סימן הבלימה במקום התאונה מעיד כי הבלמים היו תקינים. הבדיקה הוסיף כי במקומות לא נמצא כל סימן צמיג, חירכה או כל סימן אחר בכיוון נסיעת רכב ההונדה לפני תחילתו של סימן הבלימה שיכולים להעיד על כשל מכני. משנשללו שני הגורמים הראשונים קבע בוחן התנועה כי הגורם להתרחשות התאונה הוא הגורם האנושי (ת/4 עמ' 4).

#### **3.1 כשל בתשתיות**

בעדותו בית המשפט תיאר בוחן התנועה את הכביש ומצוותו במועד התאונה: "כל הדרך הזאת שהוא על כביש 60, הקטע הבוני הוא כביש שהוא יחסית מפותל בכל דרכו, הכביש היה תקין, לא היה שום דבר חריג, הייתה שימוש" (פרוט' עמ' 17 ש' 29-30) , וכי "...היה כביש יבש, עשייתי סריקה לא היה שמן, חצץ, גורמים זרים, אז ככה שהתשתיות הייתה תקינה אז שללתי את נושא התשתיות" (פרוט' עמ' 24 ש' 32-33).

התמונות שמתעדות אמנים באופן חלקית את הזירה (ת/2א תמונה 2, 12-10, 30, ת/2ב תמונה 10) מתוישבות עם בדיקת הבדיקה את מצב הכביש.

אשר לשדה ראייתו של הנאשם אמר בוחן התנוועה כי לכיוון נסיעתו לפנים של הנאשם ועד למקום התאונה שדה הראייה היה פתוח 50 מטרים (פרוט' עמ' 19 ש' 18-22).

מסקנותו של המומחה מטעם ההגנה בחווית דעתו היא כי הוא אינו יכול לשלוול או לאשר את מסקנותיו של בוחן התנוועה, זאת בשל השינויים הרבים שעבירה זירת התאונה (נ/2, עמ' 6). משכך, חוות דעתו של המומחה ועדותתו אינם סותרים את מסקנותיו של בוחן התנוועה ומפריכים אותו גם בעניין קיומם /או אי קיומם של ליקויים בתשתיות.

**לפיך אני קובעת כי לא הייתה כשל בתשתיות במקום התאונה.**

**3.2 כשל מכני ברכב**

בעודות שנגבתה מה הנאשם הוא ענה לשאלת האם הרכב היה תקין לפני התאונה כולל ההגה והבלמים: " הכל היה טוב, טיפלתי בו כשהיה צריך...לא היו בעיות עם הרכב" (ת/5 ש' 29-25).

בוחן התנוועה פירט את הפעולות שביצע על מנת לבדוק את תקינות הרכב על אף הנזקים שנגרמו לו כתוצאה מהתאונה שפgeoו ביכולתו לבדוק את הרכב באופן אידיאלי (פרוט' עמ' 25 ש' 3-4). לעומת זאת הבהיר בזמנו ולפני התאונה לאור העובדה שהיתה תנוועה לגילג הלהגה וכי צמיגי הרכב עבדו בזמן ולאור סימן הבלימה שנמצא במקום התאונה (פרוט' עמ' 25 ש' 4-6). בוחן התנוועה הוסיף בזמנו כי במקרה בו קיים כשל טכני שגורם לתאונת דרכים ניתן לראות סימנים על הכביש לפני מקום האימפקט, אולם במקרה זה לא נמצא סימנים כאלה זאת חרף הסיריקה שערכ במקום שהעלתה כי הכביש היה נקי ותיקן (פרוט' עמ' 25 ש' 6-9). לדבריו, במצב של כשל בצמיג היה נשאר סימן לפני האימפקט וכי סביר להניח שהסימן הראשון על הכביש היה מופיע בנתיב נסיעתו (פרוט' עמ' 31 ש' 18-20).

אכן, בוחן התנוועה מצא כי דוושת בלם הרכב הייתה תקינה, אולם קבוע כי הדבר נגרם בשל התרומות רצפת הרכב וכי העובדה שלא נמצאים מממצאים עובי לנקודת האימפקט בין הרכבים מצביע על כך שהבלמים עברו בזורה תקינה (ת/4 עמ' 4).

לפי עדותו של בוחן התנוועה דבר נוסף המצביע על אי קיומו של כשל בצמיגים הוא סימן הבלימה ישיר שנמצא בזירת התאונה שמעיד על כך שהרכב היה בסטייה אלכסונית ישירה ולא באיבוד שליטה על הרכב שנגרם בשל כשל (פרוט' עמ' 31 ש' 25-27).

בחווית דעת בוחן התנוועה קבוע הבהיר כי בצמיג השמאלי הקדמי של רכב ההונדה נמצא קרע וקבע כיโนח הימצאות הקרן במקומות בו ישנה מכנה בג'נט הגלגל הקרן נוצר כתוצאה מהתאונה (ת/4 עמ' 2). לעומת זאת בית המשפט הסביר הבהיר את מסקנותו והuid כי "... אנחנו רואים שיש מכנה בג'נט בשתי נקודות האלו... זה אומר שהמכה היא זו כיוונית..." זה מלמד על רכב שפגע מפה ומפה והפגיעה זו היא מהרכב שלו עצמו כי הוא נגרם בבית הגלגל בהמשך לתנוועה שלו. ודבר נוסף זה שאנו רואים שיש פה את הקרן בצמיג, שהוא בכו אחד עם המכנה בג'נט, באותו קו בדיק (פרוט' עמ' 20 ש' 20-21, 21-23, 25-23). הבהיר uid כי הקרן אינו תוצאה של כשל טכני שכן דבר שכזה היה משאיר עשרות סימנים בדרך (פרוט' עמ' 42 ש' 30-31, עמ' 43 ש' 5-7) דבר שלא נמצא במקרה דנן.

בחקירותו הנגידית התבקש בוחן התנוועה להעיר מה יקרה לרכב בו ירד לחץ האויר ב-50% בזמן כניסה לעיקול שמאליה. הבהיר השיב כי במצב זה בריחת האויר צריכה הייתה לגרום לכשל לחלוון בו, להביא לאיבוד שליטה ולהוורת סימנים בכביש לפני האימפקט בנתיב נסיעת רכב ההונדה (פרוט' עמ' 31 ש' 13-20). לדבריו של בוחן התנוועה במקרה

זה רכב ההונדה סטה בצורה ישירה בסטייה אלכסונית ולא באיבוד שליטה (פרוט' עמ' 31 ש' 25-26).

ההגנה טענה כי מעדותו של המומחה מטעם ההגנה עולה ספק ממשועתי באשר לתקינות הצמיג ברכב ההונדה ובמערכת הבלימה של הרכב שבובוס על סימן הבלימה היחיד שמצא בוחן התנועה בזירת התאונה דבר המעיד על כשל אחד מלאה (סעיף 150 לסייעי ההגנה).

על פי מצאי הבחן רכב ההונדה הותיר סימן בלימה אחד (ת/4). מעדותו של מר רון עולה כי ירידת אויר ממשוערת בצמיג רכב (כשל) תגרום לגילג אחד לשאר סימן ברור יותר מהgilג השני (עמ' 136 ש' 6-7). גם אם קיבל את התזה אותה הציג המומחה אין הדבר מתישב עם מצאים שונים עליהם ביסס הבחן את מסקנתו לפיה במקרה דנן לא איבד הנאשם שליטה ברכב. לא נמצאו סימנים על הכביש לפני סימן הבלימה, סימן הבלימה שנמצא היה בכו ישר אלכסוני דבר המעיד על סטייה ישירה וגם מעדותה של י' עולה כי "...לא היו תוצאות לכיוונים אחרים" (ת/8 עמ' 1 ש' 26). ראוי לציין כי המומחה מטעם ההגנה לא תיחס למצאים אלה שמעידים על כך שהנאשם לא איבד שליטה ומכך למסקנה כי הסטייה לא נתקיימה בשל כשל טכני.

עוד טען מר רון בעדותו כי ברכב בו מותקנת מערכת בטיחות מסווג Abs אינו אמור להותיר סימני בלימה כלל (פרוט' עמ' 136 ש' 7-8) אולם ההגנה לא טרחה והביאה כל ראייה לבסס את טענתה כי ברכב ההונדה אכן הותקנה מערכת זו.

### **לפיכך אני קובעת כי לא נמצא כשל מכני ברכב ההונדה.**

#### 3. הגורם האנושי

הן בעדותה בפני השוטר בבית החולים והן בעדותה בבית המשפט הסבירה י' כי הסיבה לסתיטה של רכב ההונדה לנטייב הנגיד היא החלטת הינה מידיו של הנאשם בעת הנסעה בעיקול בכביש (ת/8 עמ' 1 ש' 24, פרוט' עמ' 54 ש' 2-8). כפי שיפורט להלן י' לא הבחינה בבעיה כלשהי בדרך זולת עיקול מתוון או חשה בכשל טכני ברכב או בגין אחר שיכול להסביר את סטיית רכב ההונדה.

י' נשאלת בעדותה בבית החולים לגבי סיבות אפשריות לסטייה:

ש. העיקול במקום התאונה הוא עיקול חד?

ת. יחסית עיקול מתוון.....

ש. ...את יכולה לתאר איך איבד שליטה?

ת. הרגשתי שהוא לא עשה משהו אני לא יודעת להגיד לך הרגשה החלטיך לנמה, הינה החלטיך לו מהheidים...

ש. הוא דבר בפלפון?

ת. לא.

ש. התעסק בפלפון?

ת. לא ממש לא, הפלפון לא ראיתי אותו בכלל.

ש. היה משהו שגרם לנ heg ב"ש לסתות מנתיב נסיעתו?

ת. לא נראה לי זה באמת היה קצת מוזר.

ש. היה כלב או חיה כלשהיא או חוף כלשהו בכביש שגרם לנ heg לסתות שמאלה ?

ת. לא אני לא ראייתי כלום." (ת/8 עמ' 1 ש' 19-32 , עמ' 2 ש' 1-4).

גם בעדותה בבית המשפט נתקשה י' להסביר את סטיית רכב הנאשם והסיבה שהרכב והגעה החליקו לנ heg בדבריה: "זה היה איזה רגע, הרגשתי כל הדרך בטוחה, שהנהיגה הייתה כמו אמרתני בסדר גמור, והיה נראה באג באותו עיקול, לא יודעת, אולי רגע של חוסר ריכוז, לא יודעת למה... אז יכול להיות שבಗם (כך במקור) לסדר את הילוקים וגם לסובב את הרכב היה שם איזה משהו. זה הדבר היחיד שאני יכולה להגיד" (פרוט' עמ' 54 ש' 5-6, ש' 20-21).

י' אשר ישבה לצד הנ heg במועד התאונה הינה עדת ראייה מרכזית ואובייקטיבית אשר גרסתה שופכת אור על אופן התרחשות התאונה וגם לסייעות להתרחשותה, כל זאת כאשר הנאשם לא מסר כל גרסה. אני מקבלת גרסתה של י' שנמסרה בבית החולים בסימון מאוד לתאונה כמה מהם ואמינה גם את עדותה בבית המשפט על אף הפעורים המסייעים ביניהם המתישבת עם הממצאים בזירה ועם יתר העדויות שנשמעו בעניין זה לפיה הנאשם איבד שליטה וסטה ללא סיבה מוצדקת שגרמה לכך.

**משכן אני קובעת כי תאונת הדרכים התרחשה כיוון שהנאשם איבד שליטה ברכב ולא עקב כשל טכני ברכב או בעיתת תשתיות.**

#### **4. זיהוי המנוחים המעורבים בתאונה בבית החולים**

##### **4.1 המנוח ג'**

על פי עדותו של חוסאם שלא היה מעורב בתאונה, הוא הגיע לזרת התאונה לאחר התרחשותה ולאחר מכן הגיע לבית החולים בחברון (פרוט' עמ' 78 ש' 3-8, 20). בבית החולים ראה את דודו, המנוח ג', כשהוא ללא רוח חיים ויזה אותו (פרוט' עמ' 78 ש' 21-25). לדבריו הרופאים בבית החולים בישרו לו שהמנוח ג' נפטר (פרוט' עמ' 79 ש' 17-18). עדותם ביחס לדודו הייתה אוטנטית ואמינה ומצאתה להסתמך עליה.

על פי עדותו של ד"ר ג'אברי, רופא בבית החולים בחברון בזמן התאונה, המנוח ג'יהאד הגיע לבית החולים עם משפחתו וזוהה בקבלת אמצעות תעוזת זיהות (פרוט' עמ' 64 ש' 20, עמ' 65 ש' 4-2). בהמשך עדותו תיאר ד"ר ג'אברי את הזיהוי "...אני תפסת את הטופס של הקבלה וראיתי שהוא בן אדם, זיהיתי שהוא בן אדם ורשמתי לפי כך" (פרוט' עמ' 65 ש' 6-7). אמנם לא הוצגה תעוזת פטירה של המנוח אולם אינו סבור כי יש בכך כדי להשפיע על זיהויו של המנוח. עדותם של ד"ר ג'אברי אף היא אמינה ומתחישבת עם עדותו של חוסאם.

**לפיכך אני קובעת כי המנוח ג' זיהה בבית החולים.**

##### **4.2 המנוח מ'**

על פי עדותו של ד"ר אל דזיך, רופא בבית החולים בחברון בזמן התאונה, הוא טיפול במנוח מ' וערר, עם המשטרה, את

תעודת הפטירה שלו (פרוט' עמ' 84 ש' 2, 8-23, עמ' 85 ש' 9-13). עדותו סיפור ד"ר אל דוק כי בטרם חתימה על תעודת פטירה הוא עצמו מודע שמדובר באותו אדם בהשוויה לטעותה היזהו כאשר במקרה דנן ראה את תעודה זההות של המנוח מ' (פרוט' עמ' 86 ש' 12-17). עדתו של ד"ר אלד דוק אשר טיפול במנוח הייתה אמונה ומצאת להסתמך אליה.

**לפיכך אני קובעת כי המנוח מ' זווהה בבית החולים.**

**3.4 האם המנוחים היו ברכב הפיג'ו בזמן התאונה**

ר' העיד בקשר לנושאים ברכב הפיג'ו במועד התאונה: "אבא שלי יש לו פצע בריגל... א' מ'... אני הייתי באמצע והוא היה ביום של אבוי א' ומי שמת מ' היה מצד השמאלי..." (ההוספה שלי ש.ג.א) (פרוט' עמ' 76 ש' 14-20).

עדותו של ר' בוגע לנושאים ברכב ברכב הפיג'ו במועד התאונה, מתישבת עם עדותו של ח': "אני הבן של מ' שנפטר בתאונה... והיינו 5 אנשים באותו עם הנהג 6 אנשים. אני הייתי יושב קדימה אני והדוד שלי והנהג, אבא היה יושב אחרי הנהג דוד שלי ובן דוד שלי... בן דוד קוראים לו ר' ע'... הדוד שלי הראשון ע'... הדוד שלי השני...' ואבא והנהג" (פרוט' עמ' 67 ש' 1, 5-3, 7, 9).

נסף לאלה ר' סיפר גם על פגיעתו של המנוח מ', בה הבחן עוד במקום התאונה, ולשאלת כיצד ידע שהמנוח מ' נפטר ענוה "אני ראיתי דם יורד מהפה שלו, וגם את הגב שלי הכל התמלא דם" (פרוט' עמ' 76 ש' 20-24).

מכל אלה לא עולה ספק שהמנוח מ' היה בעת התאונה ברכב הפיג'ו.

חרף העובדה כי שניים מהנושאים ברכב הפיג'ו שהיעדו בפני לא צינו במפורש כי המנוח ג' היה ברכב בזמן התאונה, המסקנה שעולה מהריאות היא כי המנוח ג' היה הנהג ברכב הפיג'ו בזמן התאונה.

ח' ציין עדותו את שם של כל נושא הרכב מלבד שמו של הנהג שישב במושב הקדמי ברכב (פרוט' עמ' 67 ש' 13-3).

ד"ר ג'אביי בעדותו סיפר כי המנוח ג' הגיע לבית החולים כשהוא כבר אינו בין החיים (פרוט' עמ' 61 ש' 16). עובדה זו מעידה על הפגיעה המשמעותית שספג. כפי שקבעתי, נקודת האימפקט של שני כלי הרכב הייתה בחלק השמאלי הקדמי ועל כן סביר מאד כי הנהג הרכב שהיה הקרוב ביותר לנקודה זו ספג פגעה משמעותית כתוצאה מהתאונה. מסקנה זו מקבלת חיזוק מהעובדה שהנושא שישב מאחורי הנהג בצדיו השמאלי של הרכב, (צד האימפקט) נפטר גם כן לאחר ממאי ח比亚ה אותו פרט ד"ר אל דוק בעדותו (פרוט' עמ' 84 ש' 17-18). מכך המנוח ג', שנפטר עוד בטרם הגיעו לבית החולים, ספג את הפגיעה המשמעותית ביותר (לעומת המנוח מ' שעבר טיפול הח比亚ה בבית החולים) מה שMOVIL למסקנה כי הוא היה הנהג ברכב הפיג'ו.

לא זו אף זאת, ד"ר ג'אביי שטיפל במנוח ג' סיפר בעדותו על מסמר שערך ובו נכתב כי האירוע היה בתאריך 10.8.2014 וכי המנוח ג' נפטר בשעה 16:39. מעוין בתעודה הפטירה עולה כי המנוח מ' נפטר בתאריך 10.8.2014 בשעה 04:20 כאשר בעדותו העיד ד"ר אל דוק כי שעת הפטירה היא 16:55. המذוכר במנוחים שהובאו לבית החולים והלכו לעולם בסמיכות זמינים לתאונה דבר המחזק את העובדה כי שניהם מעורבים באותה התאונה. חיזוק נוספים למסקנה זו עולה בעדותו של ד"ר אל דוק שצין כי בית החולים בחברון הינו בית חולים קטן שבודק 50-60 מטופלים ביוםמה (פרוט' עמ' 93 ש' 19, עמ' 94 ש' 3).

משמעות אני קובעת כי המנוח ג' והמנוח מ' היו מעורבים בתאונת נפגעו בה זהה בבית החולים בחברון.

**5. היבט המשפטי: האם התשתיות העובdotית כפי שנקבעה לעיל מקיימת את המוגרת הנורומטיבית של העבירות המיחסות לנאשם**

סעיף 304 לחוק העונשין קובע:

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

מקובל להתייחס ליסודות עבירות גרימת מוות ברשלנות בדומה ליסודות של עולות הרשלנות במישור האזרחי לפי סעיפים 35 ו- 36 לפקודת הנזק [נוסח חדש], תשכ"ח-868 (ע"פ 319/93 ג'יסון לורנס נ' מדינת ישראל מיום 30.6.1994 (להלן: "פסק דין לורנס").

סעיף 35 לפקודת הנזק [נוסח חדש] קובע:

"עשה אדם מעשה שאדם סביר ונבון לא היה עושה באותו נסיבות או לא עשה מעשה שאדם סביר ונבון היה עושה באותו הנסיבות, או שב嗾 יד פלוני לא השתמש במינונות, או לא נקט מידת זיהירות, שאדם סביר ונבון וכשיר לפעול באותו משלח יד היה משתמש או נוקט באותו נסיבות - הרי זו התרשלות; ואם התרשל כאמור ביחס לאדם אחר, שלגביו יש לו חובה שלא לנוהג כפי שנוהג, הרי זו רשלנות, והגורם ברשלנותו נזק לזוalto עונה עולה".

בעבירה גרם מוות ברשלנות צריך שיתקיים חמישה תנאים מצטברים כמו בעולות הרשלנות האזרחיות:

א. אחריות מושגית.

ב. אחריות קונקרטית.

ג. רשלנות של הנאשם.

ד. התרשלות נזק.

ה. קשר סיבתי בין התרשלות הנאשם לבין קרונות הנזק.

**א. אחריות מושגית**

אחריות מושגית הינה אחריות כללית של אנשים מהקטגוריה אליה משתיך האדם המזיק לשלווה של אנשים הנכללים בקטגוריה של האדם הנזק (ראה: ע"א 145/80 **שלמה ועקין נ' המועצה המקומית, בית שמש** מיום 9.11.1982).

אין מחלוקת באשר לאחריותו של נגה לכל משטחי הדרכ, לרבות נוסעים בכל רכב אחרים.

**ב. אחריות קונקרטית**

האחריות הקונקרטית נבחנת לאור הנسبות הספציפיות של המקרה המונח בפני בית המשפט. אחריות זו מורכבת ממספר

נדבים מצטברים:

הדבר הראשון הוא "**הציפיות הטכנית**", כאמור האם הנזק כפי שהתרחש הינו בתחום הציפיות הסביר. במסגרת זו נבחן אופן התרחשות הנזק.

הציפיות הטכנית אינה נמדדת לפי יכולת הציפה של האדם הממוצע אלא לפי צפיפותו של האדם הסביר יציר כפי של בית המשפט, ונوعדה לקבוע סטנדרטים מחמירים של התנהגות כדי לשמר ערך עליון של קדושת החיים (**פסק דין לורנס**).

הציפיות הטכנית נמדדת בקווים כללים ועל-פי ניסיון החיים וnormotites ההתנהגות שմבקש בית המשפט להתוות.

על האדם הסביר לצית לחוקי התנועה ולשמור עליהם עליהם בפרט כאשר מדובר באיסור ברור וחמור כדוגמת איסור חציית קר הפרצה רצוף בין שני נתבי נסיעה בכיוונים הפוכים.

הדבר השני הוא "**הציפיות הנורמטיבית**" כאמור במידה ו מבחינה טכנית ניתן היה לצפות את התרחשות הנזק יש לבחון האם ראוי להטיל אחריות על המזיק. ככל מבחן זה הינו מבחן של מדיניות משפטית המשקלן עלות מניעת הנזק בצד הסיכון וחשיבות קיום הפעולות שבטעיה נוצר הסיכון.

מקום בו קיימת ציפיות טכנית קיימת ציפיות נורמטיבית, אלא אם כן ישנים שיקולים שבמדיניות שלא להטיל אחריות.

המבחן לכך הינו סבירות הסיכון שגרם לו המזיק. רק בגין סיכון בלתי סביר תוטל אחריות בגין הנזק. כדי לammo את סבירותו של הסיכון נקבעו בפסקה קритריונים לבחינותיהם וهم מידת הסכנה, הקושי למונעה, עלות המונעה והאינטרס הציבורי שבמניעת הסיכון על-אף מסוכנותו.

בע"א 3124/90 **moury Sabag נ' דוד אמסלם** מיום 23.2.1995 נקבע:

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

באשר לסיכונים שהם בתחום הציפיות הסביר של הנהג, נתנה על כך את הדעת כב' השופטת נתניהו בע"פ 84/85 **ליקשנשטיין נ' מדינת ישראל** מיום 13.7.1986:

"נהג הנהוג בכביש, אפילו בתנאים האופטימליים שתוארו, עשוי להיות באירועים שונים, שאף כי אין לומר שהוא עליו לצפות אליו מהם באופן ספציפי, הרי הם מהווים חלק מהסיכון הרגילים והנורמליים, הכרוכים בנוהga בדרכים. כך, למשל, הימצאות כולם בכביש או שברי זכוכית או בעל חי החוצה את הכביש באופן פטימי או תוך ביצמיג או אירוחים אחרים כיווץ באלה, שנסיען החיים מלמד, שהם תופעה מוכרת בכביש. נהג סביר אינם יכולים, ואינם חייבים, בכך, לצפות, שבמקרה מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות, שאירוע מסווג זה עלול לקרות לו במהלך הנסעה".

במקרה דן עסוקין בשאלת האם יכול היה הנאשם לצפות כי סטייה מנתיבו לנטייב הנגדי שביניהם מפרידקו הפרדה רצוף תגרום לתאונת עם רכב שפגע מהכיוון הנגדי. התשובה לכך חיובית. כאשר אדם נושא לנטייב שאיןו נושא נסיעתו עלייו לצפות כי ימצא בו רכב שימוש בנתיב כדין וכי חסימת נתיב זה תביא לאפשרות של התנגשות בין כל הרכב. אפשרות זו מתגברת עוד יותר במצב בו מדובר בכביש בו קיימים נתיב נסעה לכל כיוון שביניהם מפרידקו הפרדה רצוף ושמתחום בכיוון הנגדי בגדיר הפרדה החוסמת אפשרות "לברחוב" למוקם אחר.

גם הקושי למנוע את הסיכון אינו כרוך במאזץ חריג.CMDINOT יש לדרש מנהגים להימנע מלסתות לנטייב הנגדי כל אימת שהדבר הוא לא כורך המיציאות וכשהסטייה כרוכה בסיכון בפרט לפני עיקול בו נדרש הקפדה יתרה על נסעה במסלול המסומן בכיוון הנסעה.

משמעותו כי הנאשם יצר סיכון שיש להימנע מליצורו, וכי היה עליו לצפות את המצב המשוכן אליו נקלע.  
בנסיבות אלה יש לבחון האם יוכל הנאשם להימנע בנסיבות הללו מיצירת הסיכון או שהוא כורך הנסיבות.

ג. רשלנות הנאשם

רשלנות בפלילים נבחנת באמצעות מידת חמורות מהעולה הנזקית המקבילה. הטעם לכך הוא שעסוקין בח"י אדם, וכפי שצין בית המשפט בע"פ 119/93 **לורנס נ' מדינת ישראל**, פ"ד מ"ח(4), 12:

"החוק הוא שקבע שלמרות שבבירה זו נעדר היסוד הנפשי (המנס-ריאה) הרי זו עדין עבירה פלילתית, וזאת כאמור מפאת החשיבות שמייחס החוק לערך קדושת החיים. בפרשנות הסעיף ובישום מדיניות תחיקתית מילאו בית המשפט את הסעיף תוכן ולעתים אף הציבו סטנדרטים מחמורים של התנהגות למען קידום מטרה זו של שמירת החיים... ופים לעניינו דברי השופט זילברג...דבר אחד ברור: כי כאן יותר החוק קשלנו על ה'תוכנה הפוועת' ה - *mans-reas*... במובנו הקלסטי של הביטוי...ازהרה מוחצת ניתנה כאן... לאזרח, להיזהר בח"י הזולת, שלא לעשות, אף بلا דעת, דבר המסקן את חי' חברו. לא נזהר, ונתקפקו חי' אדם, סופג האיש את עונשו, למען ישמעו ויראו, ולא ישוגן עוד. הטלת העונש כאן - אם ניתן לומר כך - 'אמצעי זהירות' שהחוק נקט בו, כדי לשמור על חי' הארץ מפני אי זהירותו של الآخر".

הרשלנות הנבעת היא בסטייה מופרצת של הנאשם לנטייב הנגדי שיצרה את הסיכון שבעיטה התרחשה התאונה.

בבחינת שאלת הרשלנות נוצרת הבדיקה מלאכותית לכואורה בין עצם הסטייה מנתיבו שמושםalloקו הפרדה רצוף, שהוא שלעצמו אסורה על פי מצוות החוק, לבין שאלת הרשלנות. יש לבחון בנוסף לעצם הסטייה מנתיב גם את נסיבות המקרה. השאלה היא האם הסטייה הייתה מוצדקת בנסיבות שלפנינו.

סטייה מנתיב כולל הינה אסורה. הנטול בהוכחת אשמו של הנאשם לכל ספק סביר מוטל לעולם על הטעיה, יחד עם זאת בדייני הראיות מוכרים מצבים בהם הנטול הטקטי להבאת ראיות עובר לכתפיו של הנאשם. בפסקה נקבע "כלל הדרך" לפי חזקה שבעודדה כי רכב הנהוג כראוי אינו סוטה מנתיבו. חזקה זו מביאה להיפוך בנטול ההוכחה. זהיינו, מרגע שהוכיחה המאשימה כי הנאשם סטה מנתיבו, מוטל על הנאשם כי סטייה זו אינה נובעת מנהיגה לא זהירה. כפי שצין כב' הנשיא בדימוס מ' שмагר ברע"פ 1713/93 **בוקובה נ' מדינת ישראל** מיום 7.6.93 (לא פורסם):

"נהיגה כדין ובזהירות הרואה היא בצדו הימני של הכביש, עצם המעביר המוכח לצד שמאל יוצר

ראיה לכאורה בדבר נגזה שלא בדרך זהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נגזה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שארע כאן, נוצרת הוכחהanca לכאורה לנגזה חסרת זהירות. בכל יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראות. מעתה עברה חובת הוכחה לנאשם (החובה מס' 2 בדברי השופט אגרנט (כתוארו אז) בע"פ 28/49 זרקה נ' הייעץ המשפט, פ"ד ד' 504, 523). הנאשם מצידו יכול להציג עדות מטעמו הסותרת את הראייה לכאורה של נגזה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן המותרים".

עוד נקבע בע"א 446/82 **בלגנשוויל (בר-ריס) נ' לאלבארין** מיום 20.7.1988 כי "הימצאות במסלול הנגדי אכן מהוות הוכחהanca לכאורה של רשלנות".

רמת הוכחה הנדרשת מן הנאשם כדי לעורר חזקה זו, ככל חזקה עובדתית אחרת, היא הקמת ספק סביר שמא אין להסיק מעצם סטיית הנאשם כי הוא נגג באופן בלתי זהיר וכי קיים הסבר סביר אחר להתנהגותו (').  
**קדמי, על הראות, חלק ד' עמ' 1563, ע"פ 9006/05 ראובן ירון נ' מדינת ישראל** מיום 17.4.2005, ע"פ 71208/03 ולודרסקי נ' מדינת ישראל מיום 1.7.2004, ע"פ 70768/01 יצחק בן אהרון אלקיים נ' מדינת ישראל - פרקליטות מחוז מרכז מיום 2.4.2002 (17.4.2002).

הנאשם טוען, כי הסטייה לא נגרמה כתוצאה מהתנהגותו של הנאשם אלא מכשל טכני של רכב ההונדה.

במקרה זה קבעתי כי הנאשם סטה לכיוון הנגדי וכי סטייתו לא נבעה מכשל טכני או מביעות תשתיית וזאת הן על סמן הממצאים בזירה וגם על פי עדותה של י'. בזירת התאונה נמצאו ממצאים רבים שתועדו על-ידי בוחן התנועה בתמונות, בסקיצה, בתרשים ובדו"ח הבוחן אליהם לא התיחס המומחה מטעם ההגנה בעדותו, לא סתר אותם או הגיע למסקנה אחרת.

לפיכך, הנאשם לא עמד בנטל הנדרש להוכיח כי סטייתו לנטייב הנגדי אינה נעוצה בהתנהגותו הרשלנית.

**נוכח האמור אני קובעת כי התאונה נגרמה בשל רשלנותו של הנאשם עת שיטה לנטייב הנגדי זאת ללא סיבה מוצדקת.**

**ד. הנזק שנגרם לזרים ולכל הרכיב כתוצאה מהתאונה**

בכתב האישום ייחסה המאשימה לנאשם את מותם של המנוחים ג' ומ', את פציעתם של ח', ר', י' וא' בלבד וכן את הנזק שנגרם לכל הרכיב המעורבים.

בפרק העובדתי בפסק דין קבעתי כי המנוחים ג' ומ' היו מעורבים בתאונה, זהו בבית החולים שבחברון והלכו בו לעולם. אשר לפציעתו סיפר ח' בעדותו כי סבל משבר ב-4 מצלעותיו וחלקי זוכיות נכנסו לעיניו (פרוט' עמ' 68 ש' 9-6), ר' סיפר בעדותו כי סבל מכאבם בחזה (פרוט' עמ' 76 ש' 9-10).

معدותו של הנאשם עלה כי סבל מגענת ראש, אולם מגענת בתאונה לא צינה בכתב האישום ובעדותו לא פירט בעניין זה (פרוט' עמ' 107 ש' 4), כמו כן לא הוגש מסמכים רפואיים מצד הגנה בדבר מצבו הרפואי.

יודגש כי בכתב האישום צוינו נפגעים נוספים מרכיב הפגיעה ('י' וא'), אך לאחר שלא נשמעה עדותם בבית המשפט, לא הוגש מסמכים רפואיים המעידים על פציעתם ולא נשמעו עדים אחרים בעניין זה, לא עדשה המשימה בנטול להוכיח גם את פגיעתם של אלה.

**משמעות אני קובעת כי בתאונה נהרגו המנוחים ג' ומו', נפצעו ח', ר' וכי נזק נגרם לכל הרכב המעורבים.**

ה. ניתוק הקשר הסיבתי בין התרששות הנאשם לבין קרנות הנזק

שני נדבכים לטענה הגנה זו של הנאשם:

בפרק העובדתי בפסק דין זה קבעתי כי המנוחים ג' ומו' היו המעורבים בתאונה וזוהו בבית החולים שבחברון.

בפרק זה יש לבחון האם תאונת הדרכים היא זו שגרמה למותם של המנוחים.

הגנה טענה כי הסמכתם של ד"ר ג'אבי וד"ר אל דזיך אינה כוללת התמחות בפטולוגיה ומשכך הם אינם יכולים לקבוע כי סיבת מוותם של המנוחים הינה תאונת הדרכים. לטענתה, אין מחלוקת באשר לכך שהמנוחים נבדקו על-ידי גורמים בלתי מוסמכים לקבוע סיבת מוות ומשכך ניתן הקשר סיבתי בין פטירת המנוחים לבין תאונת הדרכים.

ד"ר ג'אבי סיפר בעדותו על מצבו הרפואי של המנוח ג' כאשר הגיע לבית החולים: "הוא היה לו כמה פגיעות בבטן, ובזה והצד השמאלי וגם ב... ברכיים. וגם באף. ועשינו לו אקג לבב, והוא שורה ישרה. והוא היה גם בעין, הרחבה... רשתית העין, כן. וגם לא היה לו נשימה. לא היה נשם... וגם לא היה לו דופקقلب... הוא כשהגיע הוא כבר לא היה בחיים" (פרוט' עמ' 61 ש' 13-8, 16).

בהתגנותו הרבה אמר ד"ר ג'אבי כי אינו יכול לקבוע בוודאות של 100 אחוזים את סיבת המוות, אולם בהתאם לכלל הממצאים שבידיו הסיבה היא תאונת דרכים (פרוט' עמ' 62 ש' 1-2). בהמשך עדותו הוסיף כי הוא אינו יכול לאשר בוודאות מוחלטת כי פגיעתו של המנוח ג' תואמת אף ורק מקרה של תאונת דרכים וציין כי איש אינו יכול כך (פרוט' עמ' 63 ש' 5-7).

אשר לניסיונו כרופא סיפר ד"ר ג'אבי כי במועד התאונה עבר 12 שנים בתפקוד זה ואישר כי בתקופה זו ראה נפגעים רבים מתאונות דרכים (פרוט' עמ' 61 ש' 28-31).

בדוח הרפואי הראשוני תיעד ד"ר אל דזיך את מצבו הרפואי של המנוח מ' כאשר הגיע לבית החולים: "...הוא היה בלי נשימה ובלי זרימת דם לתקופה מסוימת, ולאחר מכן בוצעה החיהה לב וגם לריאות...הצווות הרפואי לא הצליח להגיע לשום התקדמות... נמצא חתך عمוק על הפה שככל גם את השפה התחתונה והשפה העליונה עד לאף, ונמצא עיקום ביד שמאל, וסימן על רגל שמאל באוזור קרטול שמאל, ושריריות על ברך שמאלף ואחריו שעבר צילום אחרי המוות, נמצאו שברים מרוסקים בלסת התחתונה משני הצדדים... בחזה באמצעות מצד שמאל, ושברים בשתי עצמות זרוע שמאל..." (ת/9 עמ' 12-19).

בעודתו בבית המשפט חזר ד"ר אל דזיך על הכתוב בדוח הרפואי הראשוני (פרוט' עמ' 84 ש' 14-25, עמ' 85 ש' 1). בנוסף, העיד על ניסיונו ומספר כי בשנת 1983 סיים את לימודי הרפואה ובבית החולים שבחברון עבד במשך 17 שנים (פרוט' עמ' 88 ש' 4-9).

יודגש כי שני הרופאים קבעו כי סיבת המוות הינה תאונת דרכים (פרוט' עמ' 62 ש' 1-2, ת/10 ש' 22-23).

אכן, מדובר בשני רופאים שאין בידם הכרה בפטולוגיה. עם זאת, אין כדי לקבל את טענת ההגנה כי הקשר הסיבתי בין התאונת לבין מוותם של המנוחים מתנתקן כיון שאין פטולוגים המוסמכים לקבוע סיבת מוות.

מדובר ברופאים שעוסקים שנים רבות במקצוע הרפואה ובטיפול בנפגעים תאונות דרכים וمعدותם התרשם כי הם דוברי אמת וכי אין בידם אינטנס כלהו בהליך.

בנוסף, פגיעותיהם המשמעותיות של המנוחים תואמות את מקוםם ברכב בעת ההתנגשות.

פגיעהו של המנוח ג' שהיה נהג הרכב הפגינו והיה הקרוב ביותר לנקודת האימפקט ברכב ספג פגיעה משמעותית ונפטר עוד לפני הגיעו לבית החולים. גם פגיעתו של המנוח מ', שיש מאחורי מושב הנהג בצד השמאלי של הרכב (צד נקודת האימפקט בין שני הרכבים) היו משמעותיות ולאחר מכן פועלות החיה נפטר מפציעו.

**משכך אני קובעת כי מוותם של המנוחים ג' ומ' נגרם בשל תאונת הדרכים.**

## **6. מחדי חקירה ונפקותם**

ההגנה טענה כי במקרה דין לא ביצעה המשטרה פעולות חקירה, דבר מהוותה מחדל שפוגם ופוגע פגיעה מהותית ומשנית בהגנת הנאשם באופן קשה ובלתי הפיך, כאשר טענה זו מקבלת משנה תוקף עת שהנאשם אינו זכר דבר מהתאונת בשל מצבו הרפואי.

לטענתה, המחדים באו לידי ביטוי בכך שלא נתקבלה חוות דעת באשר לצמיג הקדמי השמאלי וכן אי בדיקת מערכת הבלימה של הרכב הונדה, שכן על הכביש נמצא סימן בילימה יחיד דבר המעיד עלفشل באחד מלאה. עוד טענה כי הגשת כתוב האישום הוגש בשינוי ניכר באופן שמנע מההגנה לעשותות פעולות אלה עצמה.

יודגש כי כבר בפרק העובדתי של הכרעת הדין דחיתתי את טענת ההגנה לכשל בצמיג רכב הונדה או במערכת בילימת הרכב, זאת בהתאם לממצאים שנאספו בזירה שלמדוים על התאונת וניסיבותה. כפי שקבעתי לעיל, לא השתכנעתי, כי התאונת נגרמה בשל כשל טכני או תשתיתי אלא בשל הגורם האנושי.

בנוקודה זו יש לבחון האם אי ביצוע של פעולות חקירה מסוימות עלולות לכדי זיכוי של הנאשם.

ההלכה היא כי לא כל היעדר ראייה שמקורה במחדל של רשות החקירה יובילו בהכרח לזכוי הנאשם אלא יש לבחון בנסיבותיו של כל עניין האם מדובר במחדל כה חמור עד כי יש חשש לקיפוח הגנת הנאשם באופן שיתקשה להתמודד עם חומר הראות שמפלילו (ע"פ 1977/05 דוד גולה נ' מדינת ישראל מיום 2.1.2006).

סבירוני כי נוכחות הממצאים בזירה שתועדו ופורטו בצורה נרחבת על ידי בוחן התנועה, והעדויות של המעורבים חוות דעת צמיג, בדיקת מערכת הבלימה, בדיקת התאמת סימן הבלימה לצמיג רכב הונדה ושימוש במכשיר הורייקום לא היו יכולים לסייע להגנתו של הנאשם, שכן כלל הממצאים מצביים כי רכב הונדה לא היה נתון ברגעים שלפני התאונת ב>null שמתבטא באובדן שליטה וכי סטייתו הייתה שרה.

לא זו אף זו, בעדותו לא התייחס המומחה מטעם ההגנה לאותם ממצאים שלפיהם רכב הונדה לא איבד שליטה לפני

ההתגשות, אלא הסתפק באמירה כי אין יכול לאשר ו/או לסתור את מסקנותיו של בוחן התנוועה (פרוט' עמ' 121 ש' 7-16). יחד עם זאת טענה זו של הנאשם קיבל ביטוי לעניין עונשו.

אשר לעובדה כי כתב האישום הוגש למעלה מ-3 שנים לאחר התאונה, אני מפנה להחלטתי מיום 9.1.2019 בבקשת הנאשם לביטול כתב האישום. בהחלטה זו קבעתי כי אכן כתב האישום הוגש בשינוי מכביר, אולם יחד עם זאת הפגיעה בהגנתו של הנאשם אינה מוחלטת שכן היא תלולה במידה רבה בתיעוד הממצאים בזירה על-ידי הבוחן המשטרתי בסמוך לתאונה וחקרותם של עדין ראייה. עוד קבעתי כי ככל שתיעוד הזרה בזמן התאונה מקיים ומדויק יותר ניתן לקבל תמונה עובדתית ובכך להגיע לחקירה האמת.

במקרה דנן, הזרה וממצאיה תועדו הן באמצעות תמונות והן באמצעות סרטון, בוחן התנוועה ערך תרשימים, סקיצה ודוח מפורטים כאשר כל אלה משתלבים עם עדויותיהם של עדין הראייה.

סבירני כי במקרה דנן נכון הממצאים אוטם אסף בוחן התנוועה, לרבות אי מציאות סימנים על הכביש לפני סימן הבלתי מה שמעדים על כשל טכני ולרבות השוואתם לעדויות בתיק, יכול היה המומחה מטעם הגנה להגיע אף למסקנה חלקית.

#### **סיכום ומסקנות**

מלל אלה אני קובעת כי התאונה במקרה דנן התרחשה בשל סטייה הרכב בו נוהג הנאשם מסיבה שאיננה מוצדקת וכותצאה מתאונה זו הילכו לעולם שניים, נוספים נפצעו ונזק ממשמעות נגרם לכל הרכב המעורבים.

לאחר שבchnerתי את כתב האישום, הראיות ועדויות העדים שהיעידו בפניי, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעלה כל ספק סביר את העבירות המียวחות לנאם.

#### **סוף דבר**

אני מרושעה את הנאשם בעבירה של גרים מות בנהיגת רשלנית וביתר הסעיפים המียวחות לו בכתב האישום.

**זכות ערעור לבית המשפט המחוזי תוך 45 יום.**

ניתנה היום, י"ח איר תש"פ, 12 Mai 2020, במעמד הצדדים