



גמ"ר 3030/10/17 - מדינת ישראל, באמצעות פרקליטות מחוז ירושלים נגד בנימין אשר מורבסקי

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 3030-10-17 מדינת ישראל נ' מורבסקי
בפני כבוד השופט, סגן הנשיא נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל באמצעות פרקליטות מחוז
ירושלים ע"י ב"כ עו"ד מרים בן גל

המאשימה

נגד

בנימין אשר מורבסקי באמצעות ב"כ עו"ד
חיים כהן ו/או צפנת שובל

הנאשם

הכרעת דין

עסקינן בגרימת מותם של שלושה בני אדם תוך נהיגה רשלנית.

החלטתי לזכות את הנאשם מחמת הספק מהעבירות המיוחסות לו בכתב האישום, ולהלן נימוקי החלטתי.

האשמה ומהלך הדין

1. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 וסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**") בצירוף סעיף 40 לפקודת התעבורה;

נהיגה ברשלנות וגרימת נזק לאדם, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה, בצירוף סעיף 38(3) לפקודת התעבורה, ובצירוף תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**");

חציית קו הפרדה רצוף, עבירה לפי תקנה 36 (ג) לתקנות התעבורה, בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה.

2. על פי המתואר בכתב האישום, בתאריך 24.11.14 בסמוך לשעה 04:20, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג הונדה, בכביש 398 מכיוון כללי ירושלים לכיוון כללי תקוע, במהירות של כ- 80 קמ"ש.

באותה העת נסע, מאחורי רכב הנאשם, רכב מסחרי ועליו כיתוב "חוות תקוע" (להלן: "**רכב תקוע**").



בנתיב הנגדי, נסע אוטובוס ציבורי זעיר (טרנזיט) (להלן: "**הטרנזיט**"), בה נסעו שבעה נוסעים בנוסף לנהג.

נטען בכתב האישום כי במהלך הנסיעה, כשהכביש מתעקל ימינה, הוריד הנאשם את עיניו מהכביש, סטה מנתיב נסיעתו שמאלה, חצה את קו ההפרדה הרצוף, נכנס עם רכבו לנתיב הנגדי ופגע בדופן שמאל של הטרנזיט (להלן: "**האימפקט הראשון**").

כתוצאה מהפגיעה של רכב הנאשם בטרנזיט, המשיכה הטרנזיט בתנועה לעבר הנתיב הנגדי קרי; נתיב נסיעת רכב הנאשם ושם ארעה התנגשות בינה לבין רכב תקוע (להלן: "**האימפקט השני**").

כתוצאה מהתאונה נפגעו נוסעי הרכבים המעורבים, שניים מנוסעי הטרנזיט נפטרו במקום ונוסע נוסף נפטר בבית החולים. בנוסף, נגרם נזק רב לכלל הרכבים שהיו מעורבים בתאונה.

כתב האישום מייחס לנאשם גרימת מותם ברשלנות של שלושה בני אדם, ונזק לגוף ולרכוש.

התשובה לאישום

3. בתשובתו לאישום, כפר הנאשם באחריות לתאונה. וטען כי הוא לא סטה מנתיב נסיעתו ולא חצה את קו ההפרדה הרצוף. בנוסף כפר הנאשם בכך כי הוריד את עיניו מהכביש. בנקודה זו טען הנאשם כי צפייה במראה תוך כדי נהיגה אינה מהווה הורדת עין מהכביש, שכן הדבר מחויב על פי הוראות הבטיחות לנהיגה ברכב וכי הייתה צפייה סימולטנית במראה ובכביש תוך כדי נהיגה.

הנאשם כפר בכך כי הוא פגע בטרנזיט וציין כי קיימת חוות דעת של בוחן תנועה שנערכה ע"י המשטרה הפלסטינית אשר קובעת ממצאים הפוכים לפיהם הטרנזיט היא זו אשר סטתה ופגעה ברכב הנאשם.

לטענתו, אין קשר סיבתי בין התוצאה הטראגית לבין נהיגתו של הנאשם שכן הטרנזיט נפגעה מרכב אחר וזו הפגיעה שגרמה לטענתו לתוצאה הקטלנית. לטענתו, מדובר בפגיעה המנתקת את הקשר הסיבתי בין הפגיעה של רכבו עם הטרנזיט לבין הפגיעה שגרמה לתוצאה הקטלנית.

הנאשם העלה טענות לגבי מחדלים חקירתיים ומחדלים מערכתיים המעלים שאלה האם היה בכלל מקום בנסיבות העניין להגיש כתב אישום כנגדו מלכתחילה.

הראיות

4. הדיון נקבע לשמיעת הראיות בפניי, אשר במהלכו העידו **מטעם המאשימה** העדים הבאים:

אברהם חמו, הנהג ברכב תקוע שנסע מאחורי רכב הנאשם; **רס"מ חתויל ראובן**, שוטר סיור ביחידת התנועה מרחב חברון שהגיע למקום וערך דוח פעולה (ת/2); וכן תיעד את השיחה שנערכה עם הנאשם (ת/3); **מר עומרי אלשעאפין**, נהג הטרנזיט; **רס"ב אייל כהן**, בוחן תנועה אשר הגיע לזירת התאונה וערך דו"ח בוחן (ת/7) (להלן: "**הבוחן המשטרתי**"); **ד"ר יוסף אזרק**, מבית החולים הדסה עין כרם אשר ערך פענוח בדיקות הדמייה; **רס"ב סלים אבו חלה**, מתאם הקישור עם הרשות הפלסטינית, אשר גבה עדויות משני נוסעי הטרנזיט שהיו מעורבים בתאונה (ת/26 ו- ת/27); **רס"ב אליהו מזרחי**, בוחן תנועה שגבה הודעה מהנאשם (ת/28) וליווה אותו לצורך נטילת דגימת שתן לבדיקת שכרות, ערך זיכרון דברים לגבי הפעולות שבוצעו על ידו (ת/29).



וכן צילם סרטון (ת/30); **מר אסף אלפסי**, הבעלים של המכון לחקר הרכב שערך חוות דעת מומחה עבור משטרת ישראל לבדיקת סיבות אפשריות לכשל בצמיג.

כאן המקום לציין כי התאונה ארעה באזור המוגדר כאזור שנמצא בשליטה ביטחונית ואזרחית ישראלית. בעקבות התרחשות התאונה הגיעו למקום כוחות חילוץ ושיטור ישראלים וגם פלסטינים.

הבוחנים מהרשות הפלסטינית קבעו בחוות דעתם כי נהג הטרנזיט סטה מנתיב נסיעתו וכי מיקום האימפקט הראשון היה בנתיב נסיעת רכב הנאשם וזאת בניגוד לחוות דעת הבוחן המשטרתי כפי שיפורט בהמשך. אולם, בסופו של יום המאשימה לא הביאה לעדות את אותם גורמים מהרשות הפלסטינית וויתרה על עדותם.

5. **מטעם הנאשם** העיד הנאשם בעצמו וכן המומחה מטעמו **מר אבנר רוזנגרטן** אשר ערך חוות דעת מיום 18.02.20.

גדר המחלוקת

6. אין מחלוקת כי ההתנגשות בין הטרנזיט לרכב תקוע שכאמור נסע מאחורי רכב הנאשם ארעה בנתיב נסיעת הנאשם.

כולם מסכימים כי כתוצאה מהאימפקט השני נגרמה התוצאה המצערת בה מצאו את מותם שלושה מנוסעי הטרנזיט.

כלומר, אין מחלוקת בנוגע למיקום האימפקט השני ולעובדה שהטרנזיט הייתה בנתיב הנסיעה הנגדי.

7. המחלוקת העיקרית מתמקדת בשאלה מהי סיבת הסטייה של הטרנזיט לנתיב הנגדי קרי; לנתיב נסיעת רכב הנאשם. האם **כטענת המאשימה** כתוצאה מכך שקודם סטה רכב הנאשם לנתיב נסיעתה פגע בה וגרם לה לסטות לנתיב הנגדי; או שמא **כטענת ההגנה**, הטרנזיט סטתה לנתיב הנגדי פגעה ברכב הנאשם ולאחר מכן נפגעה מרכב תקוע שנסע מאחורי רכב הנאשם.

לצורך קבלת תשובה לעניין הגורם לתאונה יש לבחון היכן היה מקום האימפקט הראשון; האם בנתיב נסיעת רכב הנאשם כטענתו או בנתיב הנסיעה הנגדי בו נסעה הטרנזיט כטענת המאשימה.

דיון והכרעה

חשיבות קביעת מיקום האימפקט

8. אימפקט (IMPACT) פירושו מגע של גופים. מקום האימפקט הוא נקודת המוצא והייחוס לשחזור התאונה. ממקום זה מוביל הבוחן את המעורבים לאחור ויכול ללמוד על מסלול ההתקרבות למקום המגע.

9. קביעת מיקום האימפקט הראשון יכול ללמד על הגורם לתאונה. שכן במידה וייקבע כי האימפקט הראשון היה בנתיב נסיעת הנאשם משמע הטרנזיט סטתה לכיוון הנסיעה של הנאשם וכי



הנאשם לא היה הגורם לתאונה. לעומת זאת, אם ייקבע כי האימפקט הראשון היה בנתיב הנסיעה הנגדי אזי ניתן יהיה לקבוע כי הנאשם חצה את קו ההפרדה והתנגש בטרנזיט שהיתה בנתיב הנסיעה הנגדי.

לאמור, קביעת מיקום האימפקט הראשון חשובה ומהותית לצורך הוכחת האשמה בענייננו, שכן כאמור, המאשימה טוענת כי הנאשם סטה מנתיב נסיעתו ופגע בטרנזיט בנתיב הנגדי וכתוצאה מכך סתה הטרנזיט והתרחש האימפקט השני עם רכב תקוע בו ארעה התוצאה המצערת.

10. ככלל, התביעה הפלילית צריכה להביא ראיות מספיקות ולא ראיות מקסימליות להוכחת אשמתו של הנאשם מעבר לכל ספק סביר. בענייננו התביעה צריכה להביא ראיות מספיקות להוכחת מיקום האימפקט הראשון שבו לטענתה ארעה ההתנגשות הראשונה עם הטרנזיט אשר בעקבותיה נפגעה הטרנזיט מרכב תקוע באופן שגרם לתוצאה הקטלנית. בהקשר זה נאמר בפסיקה כי:

"לא כל ספק ביחס לאשמתו של נאשם מהווה 'ספק סביר', ולא סגי באפשרות תיאורטית גרידא או 'בהסבר כושל, מפוקפק או לא אמין' כדי לעורר ספק סביר (ע"פ 16/82 מלכה נ' מדינת ישראל, פ"ד לו(4) 316, 309 (1982))."

רבות נכתב אודות הספק הסביר, מושג חמקמק שקשה לכמתו ולהגדירו, ושני צדדים לו. הצד האחד, סובייקטיבי, עניין לתחושתו הפנימית של השופט, אותו "קול קטן וחרשי" העולה בשופט ואומר לו "זה לא זה" (דברי השופט חשין בע"פ 6251/94 בן-ארי נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(3) 45, 124-125). הצד השני, רציונלי-אובייקטיבי, שאותו על השופט לנתח ולהציג בפסק דינו. בכל כתב אישום יש מעשה (עבירה) ועושה (נאשם). הראיות אותן מניחים הצדדים בפני בית המשפט הן הגשר בין המעשה לעושה, ומקום בו הגשר מוליך בבטחה אל העושה, התוצאה היא הרשעה. יש והגשר עשוי מקשה אחת בדמות ראייה עוצמתית אחת (כמו טביעת אצבע או ממצא קונקלוסיבי של דנ"א מקום בו אין לנאשם הסבר סביר להימצאותם), ויש והגשר בנוי ממספר חלקים המצטרפים זה אל זה. יציבותו של גשר-הראיות ותחושת הבטחון של ההולך עליו, הם שיחרצו גורלו של הנאשם לשבט ההרשעה או לחסד הזיכוי. אכן, גם גשר חבלים יצלח לעיתים לגשר בין המעשה לבין העושה, אך כאשר הגשר מתנדנד בחוזקה ועל ההולך בו לדלג מעל אדנים חסרים, או-אז נדע כי "הספק הסביר" הוא הרוח המטלטלת את הגשר, ועל השופט להסב לאחור, באשר גשר-הראיות לא יצלח להרשעה" (ראו: ע"פ 7253/14 גור פינקלשטיין נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 16.11.15)).

11. כבר עתה אציין כי המאשימה לא הצליחה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר, דבר שהוביל אותי לזכות את הנאשם מחמת הספק כפי שיפורט להלן.

מיקום התרחשות האימפקט הראשון - האם הנאשם סטה מנתיב נסיעתו

תוואי הכביש, תנאי הדרך ומזג האוויר

12. התאונה ארעה בכביש האמור כאשר רכב הנאשם נסע מכיוון כללי ירושלים לכיוון כללי תקוע, רכב תקוע נסע מאחוריו ואילו הטרנזיט נסעה בכיוון הנגדי.



13. מדובר בדרך בינעירונית, הכוללת שני נתיבי נסיעה לכל כיוון עם קו הפרדה רצוף שמפריד בין נתיבי הנסיעה המנוגדים.

14. על פי המתואר בכתב האישום, הכביש היה רטוב מגשם קל שירד בסמוך למועד התאונה בשעת לילה ללא ערפל. הכביש היה ללא תאורת רחוב והראות נסמכה על תאורת פנסי הרכבים המעורבים.

בטרם קביעת ממצאים לגבי מיקום האימפקט יש לסלק מכשולים ביחס לשאלה האם היה ערפל במועד התאונה או לאו.

קביעה זו בכתב האישום לפיה לא היה ערפל מתבססת על דברי הבוחן המשטרתי אשר הגיע למקום התאונה. אומר כבר כעת כי איני מקבל קביעה זו של הבוחן מאחר והיא מבוססת על התרשמותו במועד הגעתו למקום ולא למועד הרלוונטי להתרחשות התאונה. בנוסף, קביעה זו מבוססת על ההתרשמות ממקום הגעתו בלבד ולא ממקום הגעתם של כלל הרכבים המעורבים. על פי חוות הדעת שנערכה על ידי הבוחנים מהמשטרה הפלסטינית נקבע כי שדה הראיה היה מוגבל עקב ערפל. כאשר מסקנה זו הוצגה לבוחן המשטרתי הוא השיב כי הגיע לזירת התאונה לפני הבוחנים הפלסטינים ועל פי מה שרשם מדובר היה ב"לילה כביש חשוך ללא תאורה וללא ערפילים..." (עמ' 34, ש' 16-18). לטענתו, אולי מהיכן שהגיעו הבוחנים הפלסטינים מהחלק הדרומי של חברון היו ערפילים והם השליכו את זה על התאונה והראות באופן כללי (עמ' 37, ש' 6-10).

בניגוד לעדותו של הבוחן המשטרתי עולה על פי חומר הראיות כי הוא הגיע למקום בשעה 05:33 ואילו הבוחנים מהרשות הפלסטינית ערכו את הבדיקות כבר בשעה 05:00, כלומר הם היו בזירה טרם הגעתו למקום. גם נהג הטרנזיט ציין בעדותו כי המשטרה הפלסטינית הגיעה למקום קודם לבוחן המשטרתי (עמ' 24, ש' 4-5). בנוסף, נהג הטרנזיט מסר בעדותו בפני כי "היה גשם בקושי רואים משהו" (עמ' 19, ש' 30-31), ובהמשך הסביר כי היה גשם לפני התאונה אולם בזמן התאונה היה "ערפל" (עמ' 21, ש' 5-11). כך גם נהג רכב תקוע שנסע אחר רכב הנאשם מסר בעדותו בבית המשפט כי היה יום גשום ומעורפל (עמ' 6, ש' 23).

עדויות אלו מביאים אותי למסקנה כי קביעת הבוחן המשטרתי אינה משקפת את המצב בשעת התאונה. יודגש כי על פי כתב האישום התאונה התרחשה בשעה 04:20 והבוחן הגיע בשעה 05:33 לאמור, בחלוף למעלה משעה ממועד התרחשות התאונה, וזו כנראה הסיבה לקביעה המוטעית על ידו.

15. בנסיבות אלה, אני קובע כי במועד אירוע התאונה הכביש היה חשוך עם ערפל ללא תאורת רחוב.

מיקום האימפקט הראשון באיזה נתיב ארעה התאונה

16. הבוחן המשטרתי הסביר בעדותו כי מדובר בתאונה המורכבת משתי נקודות אימפקט בה מעורבים שלושה כלי רכב. לשיטתו, נקודת האימפקט הראשונה הייתה בין רכב הנאשם לטרנזיט בסמוך לקו השול בנתיב הנגדי "זאת אומרת שההונדה [רכב הנאשם - נ.מ.] סטתה לנתיב הנגדי חצתה קו הפרדה רצוף כמעט 2 נתיבי נסיעה והתנגשה עם פינת דופן שמאלית עד איזור דלת נהג, בדופן השמאלי של המרצדס [הטרנזיט - נ.מ.] שנסעה מנגד" (עמ' 30, ש' 8-10). עוד הסביר הבוחן כי כתוצאה מההתנגשות הראשונה רכב הנאשם איבד שליטה ונגרם לו שבר במערכת ההיגוי דבר שגרם לו



לסטות חזרה לימין הנתיב בכיוון הנסיעה מקורי שלו ואילו הטרנזיט סטתה לנתיב הנגדי שם התנגש בה רכב תקוע שנסע מאחורי רכב הנאשם דבר שגרם לתוצאה הקטלנית (עמ' 30, ש' 1-13), וזה מיקום האימפקט השני.

17. הנה כי כן, מיקום נקודת האימפקט הראשונה שממנו "נזרקה" הטרנזיט מצביע על מידת האחריות לתאונה. יש לבחון אם כן, כיצד הגיע הבוחן המשטרתי למסקנתו זו כי נקודת האימפקט הראשונה הייתה בסמוך **לקו השול בנתיב הנגדי**.

הבוחן הסביר כי מדובר בעקומה לימין ורכב הנאשם "**למעשה המשיך בעקומה לימין ישר והגיע לקצה השמאלי של הכביש בנתיב הנגדי**" (עמ' 30, ש' 17-18). הבוחן הסביר כי הוא מבסס קביעה זו על שניים:

האחד, על סמך הימצאות שברים קטנים וגם קילופי צבע עם כיווני התנועה של רכב הנאשם והטרנזיט (עמ' 30, ש' 19-21). לטענתו מדובר ב"**שברים קטנטנים שנמשכים לכיוון ההונדה** [רכב הנאשם - נ.מ.] **.....שברים מקו הפרדה שהולכים לכיוון ההונדה** [רכב הנאשם - נ.מ.]" (עמ' 30, ש' 24-26).

בהקשר לכך ציין הבוחן כי הוא שייך את השברים "הקטנטנים" לרכב הנאשם ולטרנזיט מאחר שמדובר בשלושה כלי רכב שהיו מעורבים בתאונה בצבעים כחול לבן וחום. הוא הסביר כי במיקום האימפקט הראשון היו שברים שמתאימים לרכב הנאשם (כחול) ולטרנזיט (לבן). לטענתו:

"**רכב הנאשם סטה לנתיב הנגדי התנגש במרצדס לבנה** [הטרנזיט - נ.מ.] **שהגיעה מנגד, נפלו לנו ממצאים בזירת אימפקט הראשונה ולאחר מכן יש פיזור שברים עם כיוון התרחקות הרכבים המרצדס הלבנה** [הטרנזיט - נ.מ.] **והונדה הכחולה** [רכב הנאשם - נ.מ.] **ולאחר מכן אימפקט נוסף בין שני המרצדסים** [הטרנזיט ורכב תקוע - נ.מ.] **אלו הממצאים עליהם הסתמכתי**" (עמ' 44, ש' 30-32).

הבוחן המשיך והסביר כי הוא "**לוקח את החלקים ורואה שזה אותו דבר, אותו הרכב של לגו ואותו צבע ואז אפשר להסיק**" (עמ' 31, ש' 25-28), ובהמשך: "**מאפייני השברים, צבע השברים, השלמת השברים לכלי הרכב, תאונות שלא התרחשו בנקודה זו בשעות או ימים קודמים לתאונה. כך שלא מותר ספק שזה משני כלי הרכב האלה**" (עמ' 32, ש' 5-7).

הבוחן חזר וציין כי מאחר ומדובר בתאונה של דופן בדופן "**שאריות צבע קטנות חלקים קטנים נחתו על הכביש**" ומיקום הימצאותם רק באותו המקום והתאמתם לכלי הרכב המעורבים הובילו למסקנתו בדבר מיקום האימפקט הראשון (עמ' 41, ש' 3-4).

הבוחן הגיע למסקנה כי מדובר בפגיעה של דופן בדופן על פי הנזקים (עמ' 31, ש' 4-5). בהקשר לכך הסביר הבוחן כי בתאונה של דופן לדופן למעשה אין עצירת אנרגיה כמו בתאונת חזית בדופן או תאונה חזית בחזית, וכל אחד ממשיך עם האנרגיה לפי הזווית שהוא תופס לאחר האימפקט וסוג זה של תאונה אינו מותר יותר מידי שברים (עמ' 31, ש' 1-3). בהתאם לעדותו לאחר התאונה הרכבים נלקחו למגרש ושם בוצעה התאמת נזקים, לפי גובה, מאפיינים וצבע.

הבוחן המשטרתי ציין גם כי ניתן לזהות מהתמונות כי היו במקום גם אבוקות תאורה או ניירות וציין כי יש לקחת בחשבון שבתאונה ניתנים שברים גם למרחק רב יותר ויתכן שהאימפקט המשמעותי בין הטרנזיט לרכב תקוע גרם



לתעופה של חלקים, ניירות ואמצעים שונים. אולם לשיטתו כל הממצאים בזירה לא שייכים לרכבים אחרים (עמ' 40, ש' 12-16).

בנקודה זו אציין כי אינני שותף למסקנת הבוחן כי על סמך מיקום שברים "קטנטנים" ניתן לקבוע את נקודת האימפקט. ראשית, מדובר על פי התמונות בשברים קטנים מאוד שאין להם אפיון ייחודי של אותם רכבים על אף שהם תואמים בצבעם, ושנית, עדות הבוחן עצמו אינה שוללת אפשרות כי חלקים אלה עפו מנקודה אחרת בה נפלו (עמ' 47, ש' 2-4) ולכן לא מן הנמנע כי נקודת האימפקט היתה במקום אחר. לפיכך, מתעורר ספק ביחס למיקום האימפקט הראשון שנקבע על ידי הבוחן המשטרתי. מכך מתעורר ספק האם ניתן להתבסס על אותם שברים קטנים כממצא שקובע את מיקום האימפקט הראשון. שכן מתעורר ספק שמא מדובר בחלקים שעפו מנקודה אחרת בה נפלו.

עוד אציין כי היה מתבקש כי הבוחן יאסוף את הממצאים שעליהם מבסס את נקודת האימפקט ויבצע בדיקה מעמיקה האם הם אכן שייכים לרכבים המעורבים בתאונה. הדבר מתבקש לאור היותם חלקים "קטנטנים" כטענתו וכשם שצמיג נלקח לבדיקה מזירת התאונה כך היה אמור להיעשות לגבי אותם ממצאים שעל בסיסם נקבע מיקום האימפקט.

לא זו אף זו, היה ראוי כי הבוחן יתעד את אותם חלקים מקרוב על מנת להציג את אפיונם ולא להסתפק בתמונה מרחוק שהוצגה לבית המשפט שלא ניתן באמצעותה לקבוע כי מדובר בחלקים השייכים לרכבים המעורבים.

עד כאן השברים וקילופי צבע הקטנים שעל בסיסם הגיע הבוחן למסקנה ביחס למיקום האימפקט הראשון. כעת נעבור להסבר השני של הבוחן ביחס לקביעת מקום האימפקט הראשון.

השני, קיומה של חריצה בכביש כתוצאה משבר מכלול גלגל שמאל קדמי של רכב הנאשם שהותיר סימן על הכביש, ואשר מתחיל מקו ההפרדה (עמ' 30, ש' 26-29).

שמעתי את עדותו של הבוחן בהקשר לחריצה על הכביש ועיינתי בתמונה עליה התבססה קביעתו ובלשון המעטה אציין כי קיים קושי לקבוע על סמך האמור כי מדובר בחריצה שנוצרה מרכב הנאשם. יתרה מזאת, מדובר בקו שתחילתו על פס ההפרדה בין הנתיבים (לא בחריצה) ובכך יש לעורר ספק האם רכב הנאשם חצה את קו ההפרדה.

18. עוד ציין הבוחן כי **"מדובר בעקומה קלה אולי בינונית בתחילתה"** (עמ' 31, ש' 15-16), **"מה שמצביע על כך ועל המרחקים שבמידה ונהג לא מווסת את ההיגוי לפי הכביש ולא נוקט בפעולה מישורת כפי שכיוון רכב הנאשם הוא יגיע לנקודת האימפקט"** (עמ' 31, ש' 15-17). הבוחן ציין כי חיזוק לכך שהנאשם לא וויתר את ההיגוי וסטה שמאלה קיבל מחקירתו הראשונה של הנאשם בזירת התאונה, לפיה הנאשם ציין כי הרים את עיניו למראה וזו הסיבה לסטייה לטענת הבוחן. הבוחן טען בחקירתו כי: **"...קיבלנו מהחשוד את הסיבה לסטייה. שהוא למעשה לא הסתכל על הדרך 2-3 שניות במהירות של 70-80 קמ"ש כאשר עוברים 22 מ' לערך לשנייה ומוצאים עצמנו בנתיב הנגדי בעקומה מה שמסתדר עם הממצאים והעובדות והסיבה לסטייה"** (עמ' 31, ש' 21-24).



הקביעה כי מדובר בסימן חריצה על הכביש כתוצאה משבירת מכלול הגלגל הקדמי השמאלי של רכב הנאשם אינה נקיה מספקות. במקרה דנן הבוחן לא תיעד את החריצה כדבעי והסתפק בתמונות מרחוק שאינן מובילות למקום תחילתו של סימן החריצה הנטען על ידו עד למקום עצירת הרכב. הבוחן הסתפק בהשערה בלבד כי הסימן שנמצא על קו ההפרדה שבין הנתיבים הינו סימן חריצה השייך לרכב הנאשם.

אדגיש כי ניתן היה לבסס השערה זו על ידי חקר מעמיק בתיעוד מדויק תוך צילום הזירה באופן ברור על מנת למנוע ספקות באשר לסימן שנמצא, האם מדובר בקו על פס ההפרדה או בסימן החריצה שרכב הנאשם הותיר על הכביש. אולם, משלא עשה כן הבוחן המשטרתי פועל הדבר לטובת הנאשם.

19. מעדותו של הבוחן עולה ספק האם נקודת האימפקט הראשונה אכן ארעה בנתיב הנגדי. לא השתכנעתי כי על סמך הממצאים שהוצגו על ידו ניתן לקבוע מעבר לכל ספק סביר כי אכן זה מיקום האימפקט הראשון.

20. עוד ובנוסף אציין כי המומחה לצמיגים מר אסף אלפסי שערך חוות דעת באשר לסיבות האפשריות לחוסר האוויר בצמיג בדק האם קיימת אפשרות של כשל בצמיג טרם התאונה. ממצאי חוות דעתו היו כי על גבי הצמיג, נמצאו פגיעות המותאמות למיקום הפגיעות על גבי אוגן החישוק: 1. קרע חודר בדופן החיצונית. 2. פגיעה אלכסונית, לא חודרת, בדופן הפנימית ובכתף הפנימית.

המומחה ציין כי התבוננות בצורת הפגיעות, מיקומן וסימנים נוספים המפורטים בתיעוד מחזקת את המסקנה שהפגיעות נגרמו במהלך התאונה. הפגיעות נוצרו ככל הנראה מחבטה בגוף זר כגון: אבן, שול הדרך וכיו"ב אשר גרמו לפגיעה חודרת בדופן, שבר באוגן החישוק ויציאת אוויר מהצמיג.

שמעתי עדותו של המומחה לצמיגים ואציין כי עצם הקביעה כי הנזק לצמיג נגרם כתוצאה מהתאונה אין בו כשלעצמו כדי להוסיף דבר לגבי אופן התרחשות התאונה והמיקום המדויק של נקודת האימפקט הראשונה.

21. עוד ובנוסף, נשאלת כאן השאלה כיצד הצליחה הטרנזיט "לעוף" בצורה סיבובית ולעמוד בצורה אנכית לנתיב נסיעת רכב תקוע וכל זאת במרחק של נתיב אחד בכיוון נסיעת הנאשם. ב"כ המאשימה בסיכומיה טוענת כי הדבר אינו בלתי אפשרי אך הסבירות היא שהטרנזיט הגיעה לשם מהנתיב הנגדי. וכלשונה: **"..אבל אם התאונה [מתרחשת] בנתיב נסיעת הנאשם איך הצליח בתוך נתיב אחד להגיע למצב כזה, של 90 מעלות. אני לא אומרת שזה בלתי אפשרי כי אני לא יודעת....בתאונה...קשה לצפות איך רכב התנהג מיד לאחר התאונה. אבל עדיין יש סבירות, מה יותר סביר, שהגיע לשם מהנתיב נגדי או מאותו נתיב סביר יותר שהגיע מהנתיב הנגדי...."** (עמ' 117, ש' 20-27).

בהקשר זה אומר כי ברור שבית המשפט אשר עומד להכריע את דינו של הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום שבכללם גרימת מותם של שלושה בני אדם אינו מסתפק בעניין של סבירות אלא בעניין ראיות ברורות שיש בכוחן כדי להוכיח את האשמה מעבר לכל ספק סביר ודיי לו לנאשם שיביא גרסה סבירה אחרת שעל פיה הוא לא עבר את העבירה.

22. הנאשם נחקר פעמיים ובחקירתו הראשונה, שנערכה במקום התאונה ציין כי הבחין ברכב שנצמד אליו מאחורה כל הנסיעה דרך המראות ובשלב מסוים היה סיבוב ימינה ולפני שנכנס לסיבוב



הוא הסתכל במראה האמצעית לראות את אותו רכב וכשהוריד את עיניו ארעה התאונה "ואז... כשהרמתי את הראש והורדתי אותו הכול היה שחור ואין לי מושג מה קרה" (ת/16). בחקירתו השניה שנערכה בתאריך 26.11.14 הוא נשאל מאיזה מרחק ראה את הטרנזיט טרם התאונה וציין כי "6-7 מטר בערך שנייה והייתה התנגשות לא היה לי זמן להגיב וגם לא היה לי לאן לברוח" ובהמשך הוא חזר וציין כי הבחין בטרנזיט שהיתה צמודה אליו "מול הפרצוף שלי כוונתי צמוד אלי שהצד השמאלי שלי צמוד לצד השמאלי שלו" (ת/17). באותה חקירה חזר הנאשם וציין כי הוא לא סטה לנתיב הנגדי וכי בטווח הראיה שהבחין בטרנזיט הוא כבר היה צמוד אליו וכי הוא לא יכול היה למנוע את התאונה "... טווח הראיה שראיתי אותו לא הספקתי להגיב והוא פגע בי הוא לא ממש היה מולי הוא היה צמוד אלי בצד שמאל שלו בצד שמאל שלי".

23. הנאשם חזר והסביר בעדותו בבית המשפט כי אמנם הוא צפה במראה וכשהוריד את עיניו הבחין בטרנזיט מגיעה לעבר נתיב נסיעתו וכי הדבר התרחש במהירות רבה כך שלא היה באפשרותו למנוע את התאונה "...ניסיתי להסביר לו שלא הייתה לי אופציה לנסות לברוח מהרכב שבא מולי" (עמ' 88, ש' 12) ובהמשך: "...בזה שאמרתי שהורדתי מבט מהכביש ניסיתי לתאר לו שלא היה לי מה לעשות בנוגע לתאונה לא היה לי אובדן שליטה לא היה לי לאן לברוח הכל מהר הרכב בא מולי במהירות בנתיב שלי" (עמ' 88, ש' 14-16). אציין כי אמנם בחקירתו במשטרה לא ציין הנאשם כי הטרנזיט סטתה לנתיב נסיעתו אולם, אין בכך בכדי לאשש את הטענה כי הנאשם עצמו סטה מנתיב נסיעתו.

24. עוד ובנוסף, כאמור נוכח מיקום התאונה הגיעו לזירה בוחנים מהרשות הפלסטינית וערכו דו"ח בוחן (ת/20). על פי חוות דעתם שנראית סבירה בעיני, הם הגיעו למסקנה כי נהג הטרנזיט סטה מנתיב נסיעתו לכיוון הנגדי ופגע ברכב הנאשם ולאחר מכן המשיך בנסיעה ופגע ברכב תקוע. על פי אותו דוח צוין כי:

"בתאריך 24/11/2014 בסביבות השעה ארבע וחצי בבוקר ... בכביש העוקף ... רכב מסוג מרצדס נהוג ע"י עומרי אלשעאפין איבד שליטה על הרכב, סטה שמאלה לכיוון הנגדי שם התנגש ברכב שהגיע מהכיוון הנגדי מסוג הונדה, המשיך בנסיעה והתנגש ברכב נוסף שהגיע מהכיוון הנגדי מסוג מרצדס וכתוצאה מהתאונה נגרמו נזקים לרכוש נזקים לרכבים והנוסעים שפרטיהם להלן נפטרו בתאונה".

הבוחן המשטרתי סבור שהבוחנים הפלסטינים התעלמו מרכב הנאשם ולא התייחסו למעורבותו בתאונה ולכן לשיטתו חוות דעתם שגויה. הבוחן המשטרתי ציין כי לאחר התאונה התקיימה פגישה יחד עם הבוחנים הפלסטינים בחברון והוא קיבל את החומר ותיק אותו בתיק למרות שמבחינתו מסקנותיהם שגויות "ראיתי מה שדיברו ומפאת כבודם לא רציתי להגיד להם שהם שוגים היה להם טעויות התעלמו מהנזק שההונדה גרמה למרצדס הלבנה התעלמו מעקומת הכביש עשו עקומה שמאלה במקום ימינה. הכל עקום אצלם שם. כשלא ראו את ההונדה בזירה זה נתן לי פרספקטיבה לכבד אותם" (עמ' 36, ש' 15-20).

גם בהמשך חקירתו הנגדית כאשר הוקראו לו מסקנות הבוחנים הפלסטינים הוא חזר וציין כי הם "מתעלמים מההונדה כאילו לא קשורה לתאונה. לא מזכירים אותה כמעורב בתאונה. איפה היא במשוואה. מתעלמים מהימצאותה בזירה ומהנזק שההונדה גרמה למרצדס הלבנה בצד השמאלי. מתעלמים מנקודת האימפקט הראשונה" (עמ' 36, ש' 30-32).



25. ממשמע דברים אלה אני סבור כי נפלה טעות בידי הבוחן המשטרתי שכן הוא הניח כי הבוחנים מהרשות הפלסטינית התעלמו מרכב הנאשם ומשכך, הוא לא מצא לבחון את ממצאי חוות דעתם. יחד עם זאת, עיון בחוות דעתם של הבוחנים מהרשות הפלסטינית מעלה כי הם כן לקחו בחשבון את רכב הנאשם אולם בהקשר של רכב אשר הטרנזיט הגיעה מהכיוון הנגדי, סתתה שמאלה ופגעה בו ולא ההיפך. כלומר המסקנה של חוות דעתם הפוכה ממה שהבוחן המשטרתי קבע. אמנם צודק הבוחן המשטרתי כי השרטוט שנערך על ידי הבוחנים מהרשות הפלסטינית הוא בעיקול לכיוון ההפוך אולם מדובר בכביש מפותל ולא מצאתי כי יש בכך כדי לשנות את התוצאה אליה הגיעו.

26. עוד ובנוסף, בעדותם של עדי התביעה יש בכדי לקעקע את מסקנת הבוחן המשטרתי שמיקום האימפקט הראשון ארע בעקבות סטיית רכב הנאשם לנתיב הנגדי.

אברהם חמו, אשר נהג ברכב תקוע מסר בעדותו בבית המשפט כי הוא נסע אחרי רכב הנאשם ובגלל שהיה גשום הוא לא עקף אותו ושמר מרחק ממנו ולאחר 500 או 600 מטר הוא קלט את הטרנזיט סוטה לנתיב נסיעתו ופוגעת בו ".... אני נוסע בנתיב שלי וקולט רכב שנצמד לי למראה במצב שאין לי לאן ללכת נותן ברקס ומה שקורה קורה...." ושב והדגיש "מי שנצמד אלי זה רכב הטרנזיט של הפלסטינים" (עמ' 6, ש' 25-28).

בהמשך ציין העד כי הטרנזיט באה בזיגזג בצורה אלכסונית ונכנסה לנתיב שלו ופגעה בו "....בא בזיגזג ונכנסה בצורה אלכסונית. לא יודע איך בא ובאיזה מהירות ומה קרה. יודע רק שמופיע לי משהו שחור בתוך המראה ואין ברירה...." (עמ' 9, ש' 12-14).

העד הסביר כי הוא לא ראה שרכב הנאשם היה מעורב בתאונה אלא רק לאחר שיצא מרכבו, וזאת מאחר ונסע במרחק ממנו ומדובר היה בסיבוב (עמ' 7, ש' 3-4; ש' 18-19; ש' 23-24; עמ' 9, ש' 3-4).

27. נהג הטרנזיט מסר בעדותו שנגבתה מספר שעות לאחר התאונה כי במהלך נסיעתו הראות לא היתה טובה, גשם ירד באותה עת ובמהלך סיבוב שמאלה על כביש רטוב ארעה תאונה בין רכבו לרכב שהגיע מולו. לטענתו, היה ערפל, הראות היתה מוגבלת והוא לא יודע כיצד ארעה התאונה (ת/23).

בחקירתו בבית המשפט תיאר נהג הטרנזיט כי התאונה ארעה "בסיבוב חזק" (עמ' 17, ש' 8-9), וכי רכב הנאשם נסע מאחוריו ופגע בו בצד שמאלי אחורי (עמ' 18, ש' 11-12), וגרם לו להסתובב ולסטות לנתיב הנגדי "סובב אותי שמאלה זה שנתן לי מכה ראשונה והשני נכנס בי בנתיב הנגדי" (עמ' 20, ש' 19). כאשר הוא התבקש ליתן הסבר כיצד הוא יודע שהנאשם פגע בו מאחור הוא השיב כי אם הוא היה פוגע בו בצד השמאלי אז היה דוחף אותו לצד ימין אך מאחר והוא דחף אותו לצד ימין הוא נזרק לצד השמאלי. לא ניתן ליחס משקל כלשהו לעדות נהג הטרנזיט בהקשר לנסיבות אירוע התאונה מאחר והוא בעצמו אינו יודע כיצד ארעה התאונה ואמירתו בבית המשפט כי רכב הנאשם נסע מאחוריו מקורה בטעות המבוססת על השערה בלבד, והיא אינה מתיישבת עם יתר הראיות (עמ' 19, ש' 1-3).

ההסבר אותו נותנת ב"כ המאשימה בסיכומיה לגרסת נהג הטרנזיט כי רכב הנאשם נסע מאחוריו איננה מקובלת עלי. לטענתה, מאחר ורכב הנאשם פגע בדופן שמאל שלו בדופן שמאל של הטרנזיט בחלקו האחורי, הדבר התפרש אצלו נהג הטרנזיט כפגיעה מאחור והוא הרגיש את הפגיעה ברכבו מאחורה שכן כאשר הוא יושב בכיסא הנהג הפגיעה בדופן שמאל אחורי של רכבו, כהווייתו, הינה פגיעה מאחור.



דברים אלה אינם מתיישבים עם גרסת הנהג הטרנזיט עצמו אשר טען בפירושו כי רכב הנאשם נסע מאחוריו ולא טען כי הרגיש שהפגיעה ברכבו הייתה מאחורה. הדברים יותר מובילים למסקנה כי גרסת נהג הטרנזיט בהקשר זה באה ממקום של השערה שאין לה כל אחיזה במציאות. נהג הטרנזיט לא ראה את התרחשות התאונה פשוטו כמשמעותו.

העד חזר בהמשך עדותו וציין כי הרכב הראשון שהוא ראה זה רכב תקוע (עמ' 23, ש' 22-23). עוד עולה מעדותו כי באותו יום היה ערפל והוא לא ראה בבירור את הרכבים וכאשר נשאל האם ראה את הרכבים שמגיעים ממול השיב: **"כן. ראיתי אורות"** (עמ' 24, ש' 1).

העד חזר ותיאר בעדותו את קש"י מזג האוויר ששררו באותה עת במקום וכאשר נשאל האם ראה את רכב תקוע השיב: **"היה גשם בקושי רואים משהו"** (עמ' 19, ש' 30-31).

לאמור, מעדותו של נהג הטרנזיט עולה כי הוא כלל לא הבחין ברכב הנאשם וכי לאחר שהתברר לו כי זה היה מעורב בתאונה הוא העלה השערה כי רכב הנאשם נסע מאחוריו וכי הוא פגע בו מאחור וגרם לו להמשיך בנסיעה לנתיב הנגדי ולפגוע ברכב תקוע. עדות זו יש בה בכדי לעורר ספק רב בהקשר לטענת המאשימה כי רכב הנאשם הוא אשר סטה. יתרה מזאת, עצם העובדה שנהג הטרנזיט כלל לא שם ליבו לרכב הנאשם והעובדה שהוא לא הבחין בו כלל למרות שנסע ממולו בנתיב הנגדי יש בה בכדי לעורר ספק שמא נהג הטרנזיט נרדם וסטה לנתיב הנגדי או שהוא נסע בערפל בצורה מסוכנת תוך סטייה לכיוון הנגדי.

אציין כי תמוהה בעיניי מדוע המשטרה לא מצאה לנכון לחקור את נהג הטרנזיט בהקשר לנסיבות התאונה והסתפקה בחקירתה בעניין העדר הביטוח בלבד.

כאן המקום לציין כי **"תפקידו של בית המשפט במשפט פלילי הוא לקבוע אם יש ראיות מספיקות כדי להרשיע את הנאשם העומד לפניו בעבירה המיוחסת לו. אין זה מתפקידו לקבוע אם אדם אחר, שאינו הנאשם, עבר את העבירה. כנגד הסברה המרשיעה עומדים הממצאים המזכים"** (ע"פ 5302/03 מדינת ישראל נ' טל יצחק (פורסם בנבו, 12.08.04). בנסיבות אלה, הגעתי למסקנה כי אין בידי לקבוע מי סטה מנתיב נסיעתו, אולם מהראיות שהובאו בפניי עולה ספק כי רכב הנאשם סטה לכיוון הנגדי.

נקודת האימפקט השנייה

28. הבוחן הסביר כי היה שובל קל של שברים קטנים מנקודת האימפקט הראשונה לנקודת האימפקט השנייה. בזירת האימפקט השנייה היה ריכוז גדול מאוד של שברים והשפצת נזלים (עמ' 31, ש' 29-32; עמ' 32, ש' 1-4).

29. בהתאם לעדותו בפניי הוא הגיע למסקנה כי הטרנזיט סטתה לעבר נתיב נסיעת רכב תקוע לפי צורת הנזקים **"כאשר המרצדס הלבנה [הטרנזיט - נ.מ.] את מרכז הנזק חטפה בצד הימני באיזור מכנף קדמי ימני ועד לאיזור של הכנף האחורית לאורך כל הדופן, כאשר במרצדס החומה [רכב תקוע - נ.מ.] מרכז הנזק הוא בחזית מה שמצביע על זה שהמרצדס החומה [רכב תקוע - נ.מ.] הייתה בנסיעה רגילה ואילו המרצדס הלבנה [הטרנזיט - נ.מ.] הגיעה בזווית לנקודת האימפקט**



ולא בתנועה ישרה. לכן הנזק לא חזיתי... (עמ' 32, ש' 8-13).

30. מקובלת עלי עדות הבוחן בדבר נקודת האימפקט השנייה, לפיה הטרנזיט סתה שמאלה לכיוון רכב תקוע, דבר שגרם להתנגשות בין שני הרכבים. מסקנת הבוחן כי פגיעה זו גרמה לתוצאה הקטלנית מקובלת עלי וזאת בשים לב לעוצמת הפגיעה ולמצאים בין שני הרכבים. יחד עם זאת, אין בקביעה זו כל קשר לרכב הנאשם מאחר וכאמור הגורם הראשוני לאימפקט הראשון בא מגורם שאינו קשור בנאשם, וככל הנראה קשור בסטיית הטרנזיט לעבר רכב הנאשם ולא ההיפך.

31. עוד ובנוסף, התביעה כלל לא בחנה האם האימפקט השני היה בלתי נמנע ואם לאו. שהרי משברור כי אימפקט זה הביא לתוצאה הטרגית שבפנינו הכרחי היה לבחון האם התאונה הייתה בלתי נמנעת מבחינת נהג רכב תקוע. בהקשר זה ראוי היה לחקור את נהג רכב תקוע ולאסוף ראיות באשר לשאלה כיצד התאונה היתה נמנעת מבחינתו.

סוף דבר

32. כאשר אנו עוסקים בדיני העונשין עוסקים אנו בדיני נפשות. "בדיני נפשות מוטב לזכות אשם מלהרשיע זכאי" (ראו: ע"פ 325/76 סיבוני נ' מדינת ישראל, פ"ד לא(2) 832. אכן, "אין הרשעה בדין אלא אם כן הוסרו כל הספקות הסבירים. אם קיים ספק סביר, אין מרשיעים... גישה אחרת יכולה להוליך להרשעתו של חף מפשע" (ראו: ע"פ 347/88 דמיאניוק נ' מדינת ישראל, פ"ד מז(4) 221. החשש מפני הרשעת חף מפשע מחייב, איפוא, את זיכוי של הנאשם מחמת הספק(ראו גם: ע"פ 2350/10 מדינת ישראל נ' פלוני, פ"ד סה(2) 482).

33. לסיכומי של דבר, לאחר ששמעתי את הצדדים והתרשמתי מהעדים שלפני ומחומר הראיות, הגעתי למסקנה כי המאשימה לא הצליחה להוכיח את האשמה המיוחסת לנאשם מעבר לכל ספק סביר.

על כן, החלטתי לזכות את הנאשם מחמת הספק מכל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

זכות ערעור לבית המשפט המחוזי בתוך 45 ימים.

ניתנה היום, י"ט אלול תש"פ, 08 ספטמבר 2020, במעמד הצדדים