

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

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

עפ"ת 17-12-30165 אלגدامין נ' מדינת ישראל

לפני: כבוד הנשיא אברהם טל - אב"ד

כבוד השופט שמואל בורנשטיין

כבוד השופט דבורה עטר

המערער חסן אלגدامין

נגד

מדינת ישראל

המשיבה

פסק דין

פתח דבר

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

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

2. על פי עובדות כתוב האישום וכמפורט על ידי בית המשפט קמא, ביום 6.8.15 בסמוך לשעה 08:30, נ Heg המערער במשאית מסווג דאף בכביש 444 מדרומ לצפון, לכיוון צומת רכבת ראש העין. בהגיעו לקילומטר ה-24 בכביש, התקrab המערער לצומת, כשהוא אינו מאט או בולם, ופגע ברכב פגיו בו נהג המנוח, אשר עמד בצומת ברמזור אדום וכן ברכב טויטה אשר האט לKERAT עירה בצומת. המערער המשיך בנסיעה, פגע ברמזור, הפיל אותו והמשיך לכיוון הנטייב הנגדי.

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

הכרעת הדין של בית המשפט קמא

עמוד 1

3. מבחן הריאות עולה כי ראשיתה של התאונת בהימצאות מערבב הבטון בשולי הכביש, ובניסינו של המערער, אשר נסע בנתיב הימני, לחמוך מפגעה בו.

אחר ומהריאות עולה כי לumarur היה שדה ראייה רחב ויכול היה להבחין בumarbel הבטון מרחק רב, הרי שלא קשור לשאלת מרחקumarbel הבטון מהצומת ועד כמה, אם בכלל, בלט לטור נתיב נסיעתו של המערער, ניתן לקבוע כי על המערער היה להתחיל את תגובתו ולהאט את מהירות המשאית עודטרם התקרב לצומת.

4. על סמך הריאות, התקבלה גרסה המשיבה לפיה רכבו של המנוח עמד בנתיב השמאלי מבין שני הנתיבים המיועדים לנסיעה ישר (הנתיב השני משמאלי). המשאית פגעה ברכבו של המנוח, ולאחר מכן אף ברכבים נוספים.

5. לתקיך בית המשפט הוגשו בהסכמה מסמכים רפואיים המעידים על מותו של המנוח כתוצאה מההתאונה וכן על פגיעה ר', כאשר ההגנה לא כפירה במנגנון התאונה, בחבלות ובנזקים.

6. בהתאם לעדותו של המנהל הטכני של מוסך דאף (להלן: "המנהל הטכני"), קיימות ארבע דרכי האטה ובילמה של המשאית: הורדת הילוקים; בלם מנוע; בלם שירות (מופעל על ידי דושת הבלם); "מקסי ברקס" - בלם חניה (המופעל על ידי ידי ידית), ובו ארבעה מצבים: נסעה, בילמה, להאטה, בילמה לעצירה ובילמה לחניה.

7. המערער העיד כי בניסינו למנוע את התאונה, לחץ על דושת הבלם (בלם השירות), אך הדושא "נפלה" והמשאית לא הגiba. על כן, על מנת להימנע מפגיעה במכוניות שננסעו או עמדו בצומת, הסיט את המשאית לשמאלי.

על פי עדותו של המערער, הן במשטרת והן בבית המשפט, אלו היו הפעולות היחידות בהן נקט, כאשר ההגנה לא השכילה להסביר, מדוע המערער לא פעל למנוע את התאונה באמצעות מהדרכים החלופיים להאטת או בילמת המשאית, כגון - הורדת הילוקים, שימוש בבלם המנוע, בלם החניה, סטייה לשול הדרכ הימני או אף כיבוי המנוע.

8. בהיבט של תקינות מערכת הבלמים, צוין כי מערכת הבילמה באמצעות הורדת הילוקים ומערכת הבילמה באמצעות בלם המנוע לא נבדקו ולא נטען טענה לאי תקינותן.

המנהל הטכני של המושך העיד, כי מdad בהתאם להוראות היצרן את הדסניות והרפидות של הגלאלים הקדומים וכן את עובי הרפидות וקוטר תוף הבילום האחורי וכולם נמצאו תקינים.

9. לגבי בלם החניה - "מקסי ברקס", העיד המנהל הטכני כי בניסוי שערך, אחוזי הבילמה במערכת זו הגיעו לשיעור של 80%-90% ולו היה המערער נעזר בה, היה ניתן מסוימת להאטת מהירות המשאית עד עצירתה.

עוד העיד המנהל הטכני כי חוסר השמן במערכת הבלמים האחורי, אינו משפיע על מערכת זו.

10. באשר לתקינות מערכת לחץ האוור, העיד קצין הבודנים, כי בדק בזירת התאונה ומצא כי מdad לחץ האוור הצבע על לחץ הגובה מ- 5 בר בכל אחת מהמערכות, כאשר המנהל הטכני של המושך העיד, כי בלחץ של 5 בר - "המערכות עובדות והמשאית עוצרת".

קצין הבודנים העיד כי בדק את מערכת הבליםמה של לחץ האויר, על ידי לחיצות על דוחשת הבלם ושחרור האויר מהמערכת, ומצא כי מערכת זו פעולה באופן תקין ותוצאות הבדיקה שוללות את טענת המערכת ל"נפילת" הדושא.

אף עדות בוחן תאונות הדרכים (להלן: "הובוחן") תמכה בכך, שכן לדבריו בדיקת דוחשת הבלם במקום התאונה העלתה כי הייתה תקינה לכל דבר. מאחר שהדושא נמצאה תקינה סבר הבודן כי אין אפשרות שדוחשת הבלם נתפסה ולאחר מכן השתרעה. לדבריו, תקלת של נפילת דושא נובעת כתוצאה מהיעדר לחץ אויר, מצב שלא קרה בעניינו.

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

11. אשר למערכת הבלתי הידראולית המופעלת באמצעות שתי מערכות - קדמית ואחורית - לא הייתה מחלוקת כי מערכת הבלמים האחוריות לא הייתה תקינה ולא פעולה. המנהל הטכני העיד כי הסיבה לכך שמערכת הבלמים האחוריות לא פעולה כלל הייתה שימוש השמיכל השמן היה ריק. הוא מצא כי توف הbilom היה מלא באבק, דבר שהheid, לשיטתו, על אף שהמיכל היה ריק משמן במשך זמן רב, וצין כי לאחר שימוש במיכל - גם מערכת הבלמים האחוריות פעולה באופן תקין.

המחלוקה בין הצדדים נסובה בשאלת תקינותה של מערכת הבלמים הקדמית.

על פי דברי המנהל הטכני, בניסוי בלילה שנערך במסוף, פעולה מערכת הבלמים הקדמית.

לעומת זאת, מומחה ההגנה ציין בחוות דעתו כי ניתן לראות מסרטוני הבדיקה שבוצעה במסוף, כי מערכת הבלימה הקדמית לא פעולה כראוי, היה וועלות בלילה מסוימת אף הגלגלים לא ננעלו.

חרף עמדת מומחה ההגנה כי מערכת הבלימה הקדמית לא פעולה כראוי, בין היתר מכיוון שלא נמצא סימני בלילה בזירת התאונה, הדגיש בית המשפט קמא כי כל אחת מערכות הבלמים נבחנו בנפרד וקבע כי עוד שמערכת הבלמים האחוריות לא פעולה, המערכת הקדמית פעולה. אשר להעדר סימני הבלימה, הודגשת כי אין בכך כדי להצביע על העדר תקינותה של מערכת הבלימה הקדמית אלא על העדר השימוש במערכת הבלימה כלל, כפי שאף מעידה דסקת הטכוגרפּ לפיה לא נרשמה כל האטה במהלך נסיעת המשאית.

12. כאמור, שני הצדדים הסכימו כי היה כשל במערכת הבלימה האחוריות ומקורו בהיעדר שמן. בשאלת מועד נזילת השמן, נחלקו הצדדים. ההגנה טענה כי הנזילה התרחשה דקוט ספורות לפני התאונה, וזאת לאור דסקת הטכוגרפּ - לפיו מערכת הבלימה פעולה והצליחה לבلوم את המשאית 22 פעמים לפני התאונה. על כן המערער לא יכול היה לצפות את נזילת השמן ולא התרשם. לטענת המשיבה הנזילה ארעה ימים או שבועות לפני התאונה והמערער התרשם בכך שלא בדק את מיכלי השמן במשאית ונוהג בה כאשר אינה תקינה.

בית המשפט קמאקבע כי נזילת שמן הבלם החלה ימים או שבועות טרם קרות התאונה, וזאת בהתאם לע דברי מנהל המסוף, על עדות מומחה ההגנה ועל ניסוי הבלימה,יפוי בתחילת מערכת הבלמים האחוריות לא פעולה, כאשר לאחר שהוסף שמן למערכת - המערכת עבדה כראוי.

אם, כגרסת ההגנה, הנזילה הייתה מסיבית ופתאומית כתוצאה מקרע או מגורם אחר, הרי שגם השמן שמולא לצורך הבדיקה אמרור היה להתרוקן בזמן קצר, לאחר שדבר לא תוקן במשאית, והמערכת אמרורה

היתה שלא לפועל, בעוד שבפועל לאחר שמלוא השמן, לא הייתה נזילה ומערכת הבלתיה נמצאה תקינה. 13. לאור הקביעה כי לא מדובר היה בנזילות שמן פתאומית אלא מתמשכת, נבחנה השאלה האם היה על המערער להבחן בכך.

בהתאם של בדיקת מילוי השמן - בהסתמך על עדויות המנהל הטכני, קצין הבודנים, הבודן והמעערער עצמוו- נקבע כי מדובר היה בבדיקה פשוטה של דקות ספורות או פחות מכך, אשר אינה יכולה להתבצע בתדריות של פעם בחודש בלבד (פיקוח על ידי קצין הבטיחות) או פחות מכך (ביקורת במוסך), וכי על הנגモוטלת האחריות לבצעה.

בית המשפט קמא לא קבע באיזו תדירות יש לבצע את הבדיקה אך הבהיר כי בנסיבות ה konkretiot ניכר כי במשך זמן רב היה לא בוצעה וכי האחוריות למחדל זה רובצת לפתחו של המערער, בפרט בהיותו נהג מקרים.

בהתאם של עצמת מערכת הבלתיים ומשך הזמן וmphukhet הבלתיה - העידו המנהל הטכני והבודן כי כתוצאה מהיעדר שמן במערכת הבלתיה האחורייה, נהג המשאית אמור לחוש בירידה בעוצמת הבלתיה. טענתה מומחה ההגנה לפיה חוסר השמן יורשיך אך בבלתיות חירום, להבדיל מבבלתיות רגילות - נדחתה ונקבע כי אם קיימת ירידת בעוצמת הבלתיה נכון תקללה במערכת, התקלה תורגת בצורה זו או אחרת בכל ניסיון בבלתיה או האטה של הרכב. עוד הודגש כי כאשר מדובר נהג מקרים, העובד מספר שנים על אותה המשאית, היה עליו להרגיש בירידה בעוצמת הבלתיה.

אור האמור נקבע כי היה על המערער, במיוחד בהיותו נהג מקרים, להרגיש כי מערכת הבלתיים עבדת בחסר, כי זמני וmphukhet הבלתיה וההאטת מתארכים וכאשר לא הרגיש זאת, או חמור מכך, הרגיש זאת והתעלם - הרי שהתרשל.

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

(1) לחיצה על דושת הבלם - משנקבע כי מערכת הבלתיים המופעלת בלחש אויר הייתה תקינה וכי מערכת הבלתיים הידראולית הקדמית הייתה תקינה אף היא, נקבע כי ניתן היה לעזר את המשאית על ידי לחיצה על דושת הבלם, אף אם בבלתיה זו הייתה נמשכת זמן רב יותר בשל אי פועלם המערכת האחורייה. ואולם, על פי דיסקט הטכוגרפ ופיענוחה ניכר כי המערער לא עשה כן ולא נרשמה האטה בתנועת המשאית.

(2) שימוש בבלם יד- מאחר שהוכח כי בלם היד (מקסיברקס) היה תקין, נקבע כי שימוש בו היה בולם את המשאית.

(3) הורדת הילוקם- מדות המערער ומודויות המומחים עולה כי ניתן היה לבלום את המשאית על ידי הורדת הילוקם ולא נטענה טענה לאי תקינותום.

(4) כיבוי המנווע- הבודן העיד, כי בנסיבות בעלת תיבת הילוקם ידנית כיבוי המנווע יכול היה לסייע בהאטת המהירות.

(5) הסתת המשאית לשול הדרך ימני שימושה חיוך במעקה הפרדה והאטת המהירות. בית המשפט קמא דחה את טענת ההגנה לפיה שימוש צעד זה הינה סיכון ח"י המערער וח"י בנו, וזאת על סמך דבריו המערער עצמוו לפיהם הוא תיכנן לסתות

שמאלת ולבлом את המשאית בעזרת מעקה הגשר.

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

טענת המערער כי לחץ על דושת הבלם והאחורונה "נפלה" - נדחתה, שכן לא הייתה מחלוקת כי מערכת לחץ האוויר, אליה קשורה דושת הבלם, פעלה כראוי.

16. על פי עדות המערער, כל אשר עשה היה לסתות שמאלת לכיוון הנטייה השמאלי ביותר (נטיב הפניה שמאלת) אשר היה ריק ממכנויות, על מנת שלא יפגע באף רכב, ואולם גרסה זו אינה מתישבת עם הממצאים בשטח. המערער פגע ברכב המנוח, אשר היה בנטייה השמאלי לנסיעה ישר (בנטיב השני משמאלו) ולא בנטייה השמאלי ביותר.

בנוספ, המערער העיד כי בנטיב הכי שמאלי היו מכניות, ולכן אין היגיון בגרסתו לפיה הוא ביקש לסתות לנטיב השמאלי כדי להימנע מפגיעה ברכבים אחרים.

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

17. לאור האמור, בדgesch על כך שככל מה שעשה המערער על מנת למנוע את התאונה, היה להסיט את רכבו שמאלת - פעולה אשר לא מנעה את התאונה ולהיפך - גרמה לתאונה ולתוואותיה הקשות, נקבע כי הוא התרשל.

חיזוק להתרשלות המערער נמצא בעדות קצין הבוחנים לפיה על פי דיסקמת הטכוגרפ המערער כלל לא הוריד את רגלו מדושת הגז.

18. אשר לטענות הנוגעות לרף הרשלנות לאחר תיקון 26 לחוק העונשין, תש"ז-1977, נקבע כי המערער נטל סיכון בלתי סביר כשנמנע מלבדוק את שמן הבלתיים, נמנע מההשתמש באחת מהדריכים לבליית המשאית או למניעת התאונה וسطה לשמאלי.

גזר הדין של בית המשפט קמא

19. המערער מחזק ברישו ונήגה משנת 1998 ולהובתו 21 הרשעות קודמות. כמו כן לחובת המערער הרשעה פלילתית, משנת 2008, בהסתעתו שזהו שללא כדין.

20. מתחזק שירות המבחן בעניינו של המערער עלה כי המערער, בן 43, מתגורר בלבד, נשוי ואב לשמונה ילדים בין הגילאים 6 ל-19, ביניהם בן 14 שנסע עמו במשאית בזמן התאונה. המערער עבד ב-14 השנים האחרונות כנגן. מאז התאונה הוא אינו עובד וכן התקדרות במצוותו הבריאות ואשתו החלה לעבוד במשק בית.

שירות המבחן פירט את הקשיים הבריאתיים והנפשיים אוטם חוווה המערער כתוצאה מההתאונה ואת האמפתיה אותה חש כלפי המנוח ובני משפחתו, ולצד זאת את קשייו בהתמודדות עם האחריות למוות המנוח. כן ציין שירות המבחן את השפעת התאונה על בנו של המערער, אשר נפצע בה. שירות המבחן העיר את הצורך בתהיליך טיפולו לעיבוד הטרואמה שחוווה המערער.

לදעת שירות המבחן נשקף סיכון נמוך להישנות התנהגות פוגענית מצד המערער, וכן הפסיכילה הממושכת לה הוא צפוי, יוכלתו להיענות לה. שירות המבחן המליך על הטלת עונש מסר לריצוי

בעבודות שירות לצד צו מבוחן למשך שנה.

21. הרשעה בעבירה של גرم מוות ברשלנות מחייבות גזירת עונש חמור, הכלול פסילה בפועל לתקופה הולמת ומאסר בפועל, כאשר הנסיבות האישיות נדחות בפני האינטראס הציבורי וערוך קדושת החיים, הן בשל אופי העבירה והן בשל ביצועה השכיח גם על ידי אנשים נורמטיביים.

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

22. מתחם הענישה יקבע בהתאם לרמת הרשלנות. בנסיבות העניין, נסיבותה של התאונה חמורות, כאשר בפני המערער עמדו חמש אפשרויות למניעת התאונה, אולם הוא לא נקט באף אחת אפשרות אלא, אלא סטה לנטייה השמאלית ובכך גרם לנזק חמור יותר כאשר פגע ברכב המנוח וברכב נספּ.

הרשלנות שבמהדר ע"י אי נקיטת הפעולות המתבקשות והרשלנות שבמקרה ע"י הסטת המשאית לשמאלי, מצטרפות לרשלנות ארוכת שבועות בה לא בדק המערער את מיכלי השמן של מערכת הבילימה ההידראולית.

לאלה יש להוסיף את תוצאות החמורות של התאונה והן, בראש ובראשונה, מותו של המנוח וכן פציעתם של ר' ובנו הקטן של המערער וכן הפגיעה הקשות ברכבים רבים.

עם זאת נקבע כי אין להעמיד את ר' רשלנותו של המערער ברף הגבוה ביותר, מאחר ולא נקבע כי המערער נסע בმარიონებით, לא הוכח כי דעתו הוסכה באופן כלשהו ובסתו של דבר, המערער נקט בפעולה כלשהי כאשר הסיט את המשאית לשמאלי, גם שפועלה התבורה בדיעד, כשוגיה. לפיק, בנסיבות העניין, נקבע כי מדובר ברף רשלנות בינוני-גבוה.

23. לאור האמור ועל סמך עיון בפסקה, נקבע מתחם העונש ההולם כנה בין 17 ל-30 חודשים מאסר בפועל ופסילה לתקופה ממושכת.

24. עונשו של המערער בתוך המתחם יגזר תוך התחשבות בנסיבות אשר אין קשרות ביצוע העבירה. בנסיבות העניין מדובר בנסיבותו האישיות של המערער ועברו התעבורתי.

הumarur נפגע כתוצאה מההתאונה שהתרחשה, הן במישור הבריאותי, הן במישור הנפשי והן במישור הכלכלי. בנוסף, המערער הביע חרטה ואמפתיה כלפי המנוח ומשפחהו.

עם זאת, ולמרות שזכותו של המערער לעמוד על חפותו, הרי שלא ניתן לזקוף לזכותו את ליקחת האחריות והוא לא "הנה מ"הנתה הוודה".

אף עברו התעborתי והפלילי של המערער אינם מדברים בעדו.

25. לאור כל האמור, ולنוכח רמת רשלנותו הגבוהה של המערער והיות עונש המאסר בעבודות שירות מחוץ למתחם העונש ההולם בנסיבות העבירה, הוחלט שלא לקבל את המלצה השירות המבחן על הטלת עונש מאסר שירותה בעבודות שירות, וחתת זאת נקבע כי עונשו של המערער יועמד קרוב למרכו של מתחם הענישה.

טענות המערער

- .26. הכרעת הדיון של בית המשפט קיימת נשענת על סברות והשערות ויתכן כי לו היה בית המשפט קיימת מומחה לבלים מטעמו היה מגיע לתוצאה שונה.
- .27. מדובר היה בתאונה שאירעה במהלך נסעה שగرتית, ללא חריגה מהנסיבות המותרת, כאשר הרכב תפקד כמו שצרכן קודם לכן, עת נסע כברת דרך ארוכה והבלמים עבדו. לא סביר "הafil" את כל האחריות על המערער, אשר בקטע מסוים הבלמים לא עבדו, ולומר שהוא צריך להבחן שהרכב לא מגיב כפי שאמור היה להגביה.
- .28. בית המשפט קיימת קבע כי תחילת האירוע התאוני הוא בinition המערער להתחמק ממערבול הבטון שעמד בצד הדרך. עוד נקבע כי ללא קשר למרחק עצירת מערבל הבטון מהצומת ולשאלה עד כמה בולט, אם בכלל, לנ庭, היה על המערער להתחילה תגבורתו להאט את המשאית עוד לפני התקרב לצומת.
- במובן זה שגה בית המשפט קיימת, שכן לשאלת כמה בולט מערבל הבטון יש חשיבות מכרעת בהתייחס לאופן נהיגת המערער. אין ישנה חשיבות רבה לשאלת מה המרחק בו נעצר נהג מערבל הבטון מהצומת ומה היה מועד עצירותו ביחס למועד הגעת המערער. חרב חשיבות הדברים, נתונים אלו לא נבדקו ובו המשפט קיימת קיבל בעניין את דבריו של נהג מערבל הבטון, שהוכרז כעד עזין, ועל כן למערער לא הייתה אפשרות לחקורו, ובכך שגה.
- כן היה נדרש בהציגת ממצאים חישוביים והסקת מסקנות בסוגיות הבאות - האם היה יכולתו של המערער לחמק מערבל הבטון ולעוזר עוד קודם הגעתו למקום האימפקט, מה המרחק שעובר במהלך הסטייה ביחס למקום הצומת והאם מדובר היה באירוע מפתח.
- לא הוכח, אם כן, כי הסטית המשאית שמאלה לא התרחשה לאור נסיבות שכלו הפתעה בדמות מערבל בטון שעצר על השול ובולט לככיש, וזאת בצווד להגעת המערער ובונ庭 נסיעתו, דבר שחייב אותו לסתות שמאלה.
- האמור קשור אף לבחינת מצב הבלמים של המשאית ולקביעה לפיה היה באפשרות המערער לנתקוט במספר פעולות על מנת לעוזר את המשאית.
- .29. בית המשפט קיימת קבע כי הנזילה שגרמה לכך שמערכת הבלמים האחראית ברכב המערער לא פעלה, החלה ימים או שבועות קודם לתאונה, וזאת לאור סימני אבק שנמצאו על גבי כתם שמן הבלמים. ואולם, אבק על גבי שמן הבלמים אינו מחייב בהכרח מסקנה לפיה הנזילה נמשכה זמן רב, בהתחשב בפרק הזמן שעובר בין קרות התאונה ועד למועד בו נבדקה המשאית, וכן בהתחשב במהלך נסיעת המערער עד להתרחשות התאונה בתוספת אירוע התאונה עצמו, שבוודאי הביא להתרפזות אבק ושרידי חול אחרים מהמשאית והסביבה. לא נשלה גם אפשרות שהאבק הצטבר כשהמשאית עמדה שבועיים ימים קודם לבדיקה, ולא הוכח כי אבק מצטבר רק בנסעה.
- לא הוכח כי היה באפשרות המערער להבחן בנזילות השמן, שהרי הגורם הישיר לנזילה ומיקומה המדוייק לא הובהר. לטענת ההגנה, מערכת הבלמים האחראית התקלקלה סמוך לתאונה.
- .30. קביעת הבוחן לפיה המערער עצר את רכבו כ-13 פעמים קודם להתרחשות התאונה מוכיחה שמערכת הבלמים פעלה כראוי וועומדת בוגוד לקביעת בית המשפט לפיה היה על המערער להבחן בכך שמערכת הבלימה לא פעלה כראוי וכי הבלמים אינם מתפקדים כפי שעלהם לפעול.

31. אשר לקביעת בית המשפט كما לפיה היה על המערער למנוע את התאונה באמצעות אחרים שיכלו לעצור את המשאית, לא הוכח כלל, כי אם המערער היה בוחר באחת הדרכים האמורות היה בידו למנוע את התאונה, תוך שימוש הבלימה האחראית לא פעולה.

לא נערך שבחן ראיי המדינה את מצב הדברים כפי שהיא במועד התרחשות התאונה, ולא הוכח כל חשوب לפיו התאונה הייתה נמנעת תוך התייחסות למטען המשאית, מרחק הנסיעה, מהירות הנסעה, וגורםים רלוונטיים אחרים.

כאמור, הוכח מעל לכל ספק שימוש הבלימה האחראית לא פעולה. נשארה מערכת הבלימה הקדמית ולא הוכח שהיא יכולה לעצור את הרכב. לא הוכח שהרכב היה עוצר אם המערער היה מפעיל את אגוז הברקס. כך גם בהתייחס לעצירת הרכב באמצעות בלם היד, שלפי הספרות המקצועית יכולה לגרום לסתובב הרכב. אף הטענה לפיה כיבוי המנווע היה יכול לסייע בהאטה לא הוכחה באמצעות ספרות מקצועית או חווות דעת מומחה הנסמכת על ספרות מקצועית. כך גם בהתייחס להורדת הילוכים, או חיכון בעקה בטיחות.

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

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

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

34. ככל שלא תתקבל העמדה לפיה יש לזכות את המערער מהעונשיות שיוחסו לו, מבקש להקל בעונשים שנגזרים עליו.

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

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

36. לאור נסיבות המקרה, מתחם הענישה ההולם נעה בין 6 חודשים מסר שיכול וירצוי בעבודות שירות לבין 10 חודשים מסר.

37. תסקיים שירות המבחן מלמד על חריטת המערער ועל כך שמדובר התאונה מצבו הבריאות והנפשי התדרדר, כמו גם מצבו הכלכלי. בתסquier נכללה המלצה להטיל מסר בדרך של עבודות שירות, אך זו נדחתה על ידי בית המשפט קמא.

38. מבקש להורות כי עונש המסר יופחת למסר שרצינו אפשרי בדרך של עבודות שירות. ולהילופין להפחית את עונשו של המערער ל-7 חודשים מסר בפועל.

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

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

כמו כן, לאחר שהתאונה אירעה בעת נהייה במשאית, מבקש להותר למערער אפשרות לנוהג ברכב לצורך תפקוד יומיומי. לחילופין, מבקש שהפסילה לא תחול על רישון המלגזה, שעליה נסעים בשטח סגור.

40. בנוסף מבקש להפחית מן הकנס שהותה על המערער, אשר מזה שנתיים וחצי לא עובד.

טענות המשיבה

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

בתיק העידו עדי ראייה, בוחן התנועה, השוטרים ועדים רבים נוספים. אין ישן ראות אובייקטיביות כגון בדיקת הטכוגרפ, הצילומים שהשוטרים צילמו מיד בסמוך לתאונה, בדיקות שנערכו במסוסר וכו'.

42. המערער טען שראה היטב, אך כאשר רצה לבلوم, הדושא "נפלה".
גרסת המערער לעניין מערבל הבטון לא עלתה באף חקירה במשטרה וגם לא במהלך פרשת התביעה. הפעם הראשונה שבה מערבל הבטון, עליו מבוססת במידה רבה הودעת העורו, הוזכר - הייתה היה בחקירה הנגדית של המערער.

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

טענת המערער שהדושא לא הגיבה התבירה כלל נכון. העובדה שדזוזת הבלם פעולה מיד לאחר התאונה, מלמדת על כך שהמערער כלל לא ניסה לבلوم. מסקנה זו מקבלת חיזוק בבדיקה הטכוגרפ, ממנה עולה שהמערער אכן לא ניסה לבلوم. אף מקטע הצביע שהמערער נסע בו עובר לתאונה נבדק ולא נמצא בו ולן סימן בלימה אחד.

44. על פי בדיקת המוסר, הבלתיים הקדמים פעלו כראוי והתקלה בבלתיים האחרים כתוצאה מהוסר שמן נובעת אך מרשלנות המערער. בנגדות לטענת המערער, לקצין הבטיחות אין חלק בכך, שכן הוא בדק את הרכב ב-17.7 והרכב היה תקין (כולל שמן בבלתיים קדמי ואחרוי). הקצין, שאמור לערוך בדיקה مدى חדש, היה עתיד לבדוק שוב את הרכב ביום 17.8, כאשר על המערער חלה החובה להודיע בטלפון לקצין הבטיחות ברגע שהוא ליקוי, בעיה ברכב או דבר שמצריך בדיקה רצינית, וזאת הקצין היה מחויב הגיעו באופן מיידי, אך המערער לא עשה זאת.

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

45. בית המשפט קמא צדק אף בעניין מידת הרשלנות, שהיא בינונית-גבולה.
רשלנותו הראשונה של המערער מתבטאת בכך שהוא נסע ימים עד שבועות מבל' לבדוק את מיכלי השמן,

כאשר מנהג מקצועי שנווה ברכב במשקל כבד מצופה לנוהג באחריות מעבר לנוהג רגיל.

המערער החל את הנסעה שלו ביום התאונת כשמייל השמן האחורי ריק, שכן לאחר שבמסגרת הניסוי הראשון מלא שמן במיכל האחורי, בניסוי השני השמן נשאר בדיקן כפי שمولא, עובדה המלמדת על העדר נזילה.

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

מעבר לכך, המערער לא נקט ولو בפועל בלימה אחת שמצויה מנהג מקצועי, כפי שצין בית המשפט קמא.

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

להבדיל מעניינו של המערער, בפסק הדין אליו הפנתה ההגנה, הנאים הודהו ונטו אחירות. בנסיבות העניין המערער ניהל את היליך עד תומו ולפיקר לא קיבל את "הנחת ההודיה". בשקלול כל הנסיבות נראה כי מדובר בענישה ראויה שלא חורגת ממתחם הסבירות.

דין והכרעה כלפי הכרעת הדין

47. כלל הוא, כי בית משפט של ערעור לא יטה להטערב במקרים עובדיים שנקבעו על ידי הערקה הדינונית, אלא בהתאם לקרים שבהם נמצא כי נפלת טעות עניינית מצדיקה את הטעבותו (ראו: ע"פ 14/14 **אטקלטה נ' מדינת ישראל** (3.1.2016); ע"פ 5316/13 **مسألة נ' מדינת ישראל** (9.12.2013); ע"פ 9097/05 **מדינת ישראל נ' רישילובסקי** (3.7.2006)).

יתרונה המובנה של הערקה הדינונית טמון ביכולתה להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדים ומnen הראות שהוצגו לפניה (ראו: ע"פ 99/99 **iomtobiyan N' מדינת ישראל** (4) 632 (2000)).

48. במקורה שבפנינו קבע בית משפט קמא כי המערער התרשל בכך שלא בדק את מיכלי השמן של מערכת הבלימה הידראולית לאורק זמן, בכך שלא השתמש באף אחד מאמצעי הבלימה המותקנים במשאית (בלם שירות, בלם יד, בלם מנוע) או באמצעות אחרים (כיבוי המנוע, הורדת היולוקים/סטיטה לשול הימני) ובכך שטעה לנטייב השמאלי.

49. המערער ביקש להטיל את האחריות למחסור בשמן במערכת הבלמים הידראולית האחורי, במידה רבה על קצין הבטיחות. בהקשר זה הדגיש בית המשפט קמא, ובצדק, כי מאחר שעל פי גרסת ההגנה נזילת השמן לא החלה ימים או שבועות עברו לתאונת, אלא דקוט ספורות לפניה, הרי שלא נפל פגם בעבודת קצין הבטיחות שהuid כי בדק את המשאית אחת לחודש, כאשר בפעם האחרון בדק את המשאית ביום 7.7, לרבות את מערכת הבלמים ומיכלי השמן, ומתוך אוטם תקינים.

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

פרק זמן של שלושה שבועות, היה מוטל על המערער נטל מוגבר לבדיקה המשאית. המערער היה מודע היטב לכך שהיא עליו לבדוק את שמן הבלמים. בכך נאמר בהקשר זה בכרעת הדין של בית המשפט קמא בעמ' 202 ש' 4-36:

"**בחקירתו**"

במשטרה (ת/35) צין הנאשם כי עליו לבדוק את שמן הבלמים. בבית המשפט לא היהUPI
ה הנאשם הסבר מודיע לא עשה כן:

"ש. אתה נשאל במשטרה ביום 2.9 עמוד 2 שורות 35-36 "אילו פעולות אתה עשוה בד"כ". אתה אומר "כן. שמן מנوع בודקים, מים בודקים, שעון זழם ברקדים וצריך לבדוק הרבה דברים בשאיית כמו שמן ברקדים". אתה אומר את זה. עכשו אמרת שככל שבוע צריך לבדוק את זה. למה לא בדק?"

ת. כי לא בדקתי".

(פרוטוקול, עמ' 120, החל מסורה 19).

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

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

ת. לא. צריך לבדוק לפי החוק כל חודש.

ש. **קצין בטיחות לא צריך לבוא כל יום**

ת. נכון

ש. **מי צריך לבדוק שמן במיכלי שמן ברקס?**

ת. (עושה סימן עם הראש של "לא יודע").

ש. **מי צריך לבדוק שמן במיכלי שמן ברקס?**

ת. הנהג.

ש. **במקרה הזה זה אתה?**

ת. כן. לא כל יום. לא כל נסעה אני צריך לבדוק את המיכליים. אם אני עכשו בודק את מיכלי השמן והם מלאים אז הכל בסדר ובדרך לא היו לי ברקדים אז מה עשו. אני לא א獅ר ואגיד שאני בודק כל יום ואחרי נסעה הלו כו' לברקדים.

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

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

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

ת. כן.

עמוד 11

ש. למה? אם יקרה משהו?

ת. אם הייתה בודק והיה שמן אז בדרך היה קורה משהו אז אתה היה מאמין לי שבדקט? כשהלכטilmוסך ונותנים לי אישור שהכל בסדר, לא נדלק לי שעון שמראה שיש בעיה".

(פרוטוקול, עמ' 121, החל מសורה 16).

51. איננו מקבלים את טענת ההגנה שהדרישה לפיה נהג משאית מנוסה, טרם יצאתו לכיביש, לא يستפק בבדיקה השעוניים, אלא יבצע אף בדיקה עצמית במו עינו של מיכלי השמן, היא דרישת שאין ציבור הנהגים יכול לעמוד בה. לא ניתן להמעיט בחשיבותה של הבדיקה, והמקרה שלפנינו, אף לפי גרסת ההגנה, יכול להעיד על כך.

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

52. רשלנותו של המערער מתחבאת גם בכך שלא חש כי מערכת הבלים פועלת בחסר, או חמור מכל, התעלם מכך שזמן ומרחקי הבלימה וההאטה מתארכים.

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

טענה זו אינה להידחות, שכן אין בכך שהרכיב נעצר מספר פעמים קודם לכך כדי להעיד כי לא הייתה הפחתה בעוצמת הבלימה והיה על המערער לחוש בכך, בפרט נוכח העובדה נהג מקטוע ומיומן.

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

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

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

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

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

האטה במהירות הנסעה. כך למשל צוין כי על פי דיסקמת הטכוגרפ, המערער כלל לא הוריד את רגלו מדוושת הגז.

אנו סבורים כי בהתנהלותו זו חרג המערער מסטנדרט ההתנהגות המצופה منهג סביר. קרי, גם אם נהיה מוכנים לצאת מנוקודת ההנחה, לטובת המערער, כי הסתת המשאית שמאלה התרחשה לאור נסיבות שככלו עצירת מערבל בطن על השול ובוליטתו לטור הכביש, וזאת בסמוך להגעת המערער ובנטיב נסיעתו, עדין אין בכך כדי להבהיר מדוע לא פעיל באחת מהדרכם להאטת או לבילמת המשאית, כפי שפירט בית המשפט קמא בהכרעת דינו, כגון- הורדת היולוקים, שימוש בבלם המנווע, בלם החניה או אף כיבוי המנווע.

56. מעdoes המערער, כפי שצוטטה במסגרת הכרעת הדיון של בית המשפט קמא, עולה כי מחד, לדבריו, הוא התכוון לעשות כל שביכולתו על מנת לעזר את המשאית, ומайдך, כל שעשה בפועל היה "לנסות לברוח" (במשמעותו שלו) מההתאונה, ללא לנוקוט בשום דרך אחרת או נוספת לבילמת המשאית.

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

"הנאשם אישר

"ש. למה לא

כי לא פועל בשום דרך נוספת לבילמת המשאית:

הורדת היולוקים? זה היה מצב חרום אמרת.

ת. לא חשדתי.

ניסיתי לברוח, זה מה שהוא לי בראש.

ש. **כששאלתי אותך בתחילת ח.ב. אילו דרכי יש כדי להוריד היולוקים אמרת כל מיני וגם אמרת של마다 את זה פעםיים יכולמר אתה יודע איך צריך לעזר משאית,**
למה לא השתמש במרקם?

ת. מה שבא לי בראש, זה לברוח ולא בא לי בראש להוריד היולוקים ולא מקסם ברקס, רק לברוח מהמכוניות.

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

ת. לא עשית. ניסיתי לברוח.

ש. **למה לא ניסית להשתמש באגוז ברקס?**

ת. אפילו שחששתי, זה לא נתן לי כלום. אני אמרתי שלא חשדתי להשתמש בזה.

ש. **הסגורו שלך בח.ר. קם וצעק מה אתם רוצים שהוא יתאבז, אתה עכשו אמרת שם זה לא היה נעצר בצומת הייתה נכנס עם המשאית בקשר**

ת. אם היה גשר קרוב אליו, הייתי משפשף, עווה כל מה שאני יכול כדי לעזר את המשאית.

ש. **יש לך מעקה בטיחות הצד ימין, מדוע לא השתפשת בו? למה לא עשית את זה?**

ת. אני ראייתי את הכבש פתוח וברחתי שמאלה".

(פרוטוקול, עמ' 137, החל מושהה 13)".

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

אין בעובדה שלא הוכח שדי היה בשימוש במערכת הבלימה הקדמית לבדה לעצור את המשאית, או כי הורדת ההילוכים, הפעלת בלם היד, או כיבוי המנוע יכולו היו להביא לעצירת המשאית וכן הייתה נמנעת התוצאה הקטלנית, בהעדר יכולה לשחרר את התנאים המדוייקים של התאונה, כדי לגבות מסקנה שהמערער לא התרשל. כאמור, הדגש הינו על בחינת התנהוגות של המערער ביחס לנוהג סביר, וכל אימת המשקנה היא שנוהג משאית סביר בנעלי המערער, היה פועל בנסיבות העניין להאטת המשאית, ולא מסתפק בסטייה שמאלה, כפי שפועל המערער וגורם במעשה זה לתוצאה הקשה, הרוי שבכך מתבטאת רשלנותו.

יפים בהקשר זה דברי בית המשפט העליון בע"פ 140/140 **פייסל חיליה נ' מדינת ישראל** (10.3.2011),
בנסיבות של הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות בעת נהיגה ברכב בלבד:

"עבירות"

הרשנות ממשעה, הפרת חובת זהירות המוטלת מכוח דין, והוא ביטוי להלך נפש של אי ראיית הנולד, מקום שאדם סביר בנעלי המערער היה רואה אותו".

ברי כי אין כל דרך לדעת בוודאות האם אלמלא רשלנות המערער, שלא הקפיד על בדיקת מיכלי השמן של מערכת הבלימה ההידראולית במשר ימים ארוכים - הייתה התאונה נמנעת, שם שאין דרך לדעת אם במקומות מסוימים לנטייב השמאלי היה נוקט באמצעות נזק כלשהו. מסתיק שנית היה לצפות מראש רשלנות באירוע בדיקת התאונה המצתרת. אלא שלענין הקשר הסיבתי הנדרש להרשעה בעבירה של גרים מוות בעת הנהיגה רשלנית, די בצייפה שעולול להגרם נזק כלשהו. מספיק שנית היה לצפות מראש רשלנות באירוע בדיקת מיכלי השמן או באירוע נזק בפעולות בלימה, תגרום לאובדן שליטה ברכב וכתוצאה מכך לתאונה ולנזק לרוכש או לנפש בצוורה זו או אחרת, על מנת שייקבע כי התקיים קשר סיבתי בנסיבות העניין.

די, אפוא, באפשרות ובחובת הצייפה שהתנהוגות בלתי זהירה מצד נהג רשלן עלולה לגרום לתאונה שכ通告ה ממנה עלולים להיגע משתמשים אחרים בדרך.

.58 לאור כל האמור לעיל, יכול וצריך היה המערער לצפות שהתנהוגות הרשלנית באירוע בדיקת מיכלי השמן ואי שימוש באמצעות נזק כלשהו תחשוף אותו לאפשרות של אובדן שליטה במשאית, וכפועל יוצא לצפות אף את קרונות התאונה.

.59 נוכחות קביעת בית המשפט קמא לפיה למערער היה שדה ראייה רחב והוא יכול היה להבחן במרחב הבטון מרחק רב ולהגיב בהתאם, הרי שהמערער התרשל אף בכך שהbia עצמו במצב שנאלץ לנתקות בפעולות חירום שלא צלחה. התרשלותו של המערער מתבטאת אף בכך שהוא לא היה עירני ולא נתן דעתו לקיומו של מרחב הבטון בכਬיש ובכך הגיע לנצח שבו נדרש לנתקות

בפועלות חירום מבחינתו (השוו: עפ"ת (מחוזי מרכז) 52063-02-16 **מדינת ישראל נ' מיכאל פקטוריוביץ** (15.1.2017)). עוד יודגש, כי ההסבר לפיו הגורם לתאונת היה עצירת מערבול הבطن במאפייע הוללה על ידי ההגנה אך במסגרת הערעור, כאשר גם הטענה לפיה אופן העמדת מערבול הבطن לא אפשר לumarur לחלוּף בנטיבו בבטחה, נתענה על ידי המערער אך בשלב מאוחר יחסית של ההליך וניכר כי הוא נועד לספק הסבר בדיעד לחוסר תשומת ליבו בשלב מוקדם יותר, חרף שדה הראייה הרחב שהיה לו.

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

לפיכך, הערעור על הכרעת הדין נדחה.

דין והכרעה כלפי גזר הדין

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

"גזרת"

הדין בתיקי תאונות הדרכים שנסתתרו במות, בעבירות הריגה או גרים מוות, היא מן הקשות במלות השיפוטיות. הטעם הוא, כי מחד גיסא, בתודעتنا תמיד דמותו של הקרבן או הקרבענות, שגם אם לא הכרנום הם לנוּגֵד עינינו - חייהם שנkapדו, תכניותיהם שלא התגשםו, עתידם שננמהה, מהם שלא יביאו ילדים לעולם, מהם שלא יזכו ברשות ילדיהם; לצדם משפחותיהם, שיטם וליים אינם לעולם כמקדם. ומайдך גיסא, הנאשם או הנאשמה, שכמובן מצבם שונה לחולוּין, אף גם עליהם השפיעה הטרגדיה הקשה שנגרמה בשל התנהגותם, אם ברף הנמרך יותר של גרים מוות בrelsנותם ואם ברף הגבוה ממן, של הריגה מתוך פיזיות ואדישות. חלק גדול מהם הם אנשים ללא עבר פולוי".

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

"האחד,"

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

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

כלל, העונש הרואוי לנאשם שגרם בrelsנותו למותו של אחר הוא מאסר בפועל מאחריו סוג

וברית. עונש זה נובע מהחשיבות שיש ליחס לערכ קדושת החיים ולצורך להילחם בתאותות קטלניות. עונישה זו מקובלת גם במקרה בו הנאשם הוא אדם נורטטיבי בשאר מישורי חייו. אכן, עונישה היא לעולם אינדיבידואלית, אך חריגה מהכלל לפיו מי שהביא ברשלנותו למוות של אדם ראוי לשאת עונש מאסר של ממש, תעשה רק במקרים יוצאי דופן (ראו ע"פ 6358/10 **מחמוד קבאה נ' מדינת ישראל** (24.3.2011)).

64. בגזר דיןו של בית המשפט كما נסקה מדיניות העונשה הנוגעת בעבירות של גרים מות ברשנות ונקבע כי טווח העונשה נע בין 17 ל-30 חודשים מאסר בפועל.

איןנו מוצאים כל הצדקה להתערב בתחום זה.

65. עונינו של המערער נבדל מרבית המקרים האחרים שהוצעו על ידי ההגנה בכך שהמעערער בענייננו לא הודה בעבירות ולא נטל אחריות. יתר על כן, גם אם ניתן למצוא גזר דין מקלים יותר, אין בהם כדי להגיד שהעונש אשר הושת על המערער חורג מממדיניות העונשה הרואה, שכן כל מקרה יבחן לגופו ובהתאם לנסיבותו המזוכחות.

66. אחד הכללים המנחים בסוגיית העונשה הרואה בעבירה של גרים תאונת דרכם קטלנית ברשנות, הוא דרגת הרשלנות.

במקרה דן, ייחס בית המשפט כמו למעערער דרגת רשלנות בינוי - גבואה, ובצדק, שכן היה על המערער, במיוחד בהיותו נהג מקטועי, לבדוק את מכלי השמן של מערכת הבילמה הידראולית בתדריות גבואה יותר, להרגיש ולתת דעתו לכך שמערכת הבלמים עובדת בחסר. כך היה עליון להיות ער מבעוד מועד לכך שמערבב בטון עומד בצד הדרך ומהיב אותו לנקוט פעללה, ומשהבחן במערבב הבטון וניסה לחמוק ממנו, מצופה היה שייריד את הרגל מדוושת הגז, וישתמש באחד האמצעים שעמדו לרשותו כדי לבלום, ולא יבחר בדרך של סטייה מנטייב נסיעתו ופגיעה ברכבים אחרים, באופן שגרם לתוצאה כה קשה.

בנסיבות אלו, לא ניתן להקל ראש במחדריו של המערער ובטוצאותיהם, כמו גם באחריותו לנזק.

67. שיקול מרכזי בעונשה בעבירות גרם מוות ברשנות הוא גורם ההרתעה. במקרים כאלה על העונש להעביר מסר חד וברור לציבור הנגדים ולהרטיע אותו מנטילת סיכונים אסורים העולמים להביא לתוכאות קטלניות. כן יש להביא בחשבון את תוכאותיו החמורות של האירוע, מות המנוח ופציעתם של ר' ושל בנו של המערער.

68. בנסיבות העניין, עמד בית משפט כמו על חומרת העבירה שביצע המערער ותוצאתה הקטלנית ושקלל לקולא את הנסיבות האישיות, כעולה מتفسיר שירות המבחן, את העובדה שהמעערער ובנו נפגעו כתוצאה מההתאונה וכן את הבעת האמפתיה של המערער כלפי המנוח ומשפחהו.

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

מנגד שוקלו לחומרה מספר הנפגעים כתוצאה מההתאונה שנגרמה על ידי המערער - בראש ובראשונה המנוח שמצא את מותו, את הפציעים הנוספים, ואת הנזקים שנגרמו במספר רב של כלי רכב. שיקול נוסף לחומרה בנסיבות העניין הוא עברו הפלילי והתעborתי של המערער.

העובדה שהמעערער לא הודה וניהל הוכחות עד תום, אמן לא נזקפה לחובתו, אך בהעדר נתילת

האחריות לתאונת הקשה, הוא גם לא זכה להקללה.

69. הנה כי כן, ניכר כי בית המשפט קמא שקלל כהלה את כלל השיקולים הרלוונטיים, הן לחומרה והן לקולא, כאשר עונש המאסר שהשิต על מערער אינו מצדיק התעරבותה של ערכאת העורו.

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

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

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

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

התנאים שנקבעו לעקב עונש המאסר יעדמו בתוקפם עד להתייצבויות המערער לריצוי עונשו.

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

שמעאל בורנשטיין, שופט

דבורה עטר, שופטת

אברהם טל, נשיא

אב"ד