



ת"פ 29019/03/10 - מדינת ישראל נגד יונתן דוד ועדיה, עפר לינצ'בסקי, הראל אבן, יובל בלום, רכבת ישראל בע"מ

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"פ 29019-03-10 מדינת ישראל נ' ועדיה ואח'
לפני כבוד השופטת ורדה מרוז - סג"נ

מדינת ישראל

בעניין: ע"י ב"כ עוה"ד אור ממון ועוה"ד שמי לוי - פמ"מ

המאשימה

נגד

1. יונתן דוד ועדיה
- ע"י ב"כ עוה"ד איתן מעוז ועוה"ד דניאל עינב
2. עפר לינצ'בסקי
3. הראל אבן
4. יובל בלום
5. רכבת ישראל בע"מ

הנאשמים

הכרעת דין בעניינו של נאשם 1

מבוא

1. ביום 12.6.06, בתוך פרק זמן של כמחצית השעה, אירעו שלוש תאונות דרכים בהן היה מעורב הנאשם 1, יונתן ועדיה (להלן: "**הנאשם**"). המאשימה מייחסת לו את האשם בגרימתן. נטען, כי בעת שנהג היה נתון להשפעת סמים מסוכנים וחומרי הרדמה שונים.
2. התאונה הראשונה אירעה שעה שנהג ברכב טנדר מסוג איסוזו (להלן: "**האיסוזו**" או "**רכב הנאשם**") ולפניו נסע רכב מסוג קאיה. משהאט רכב הקאיה את נסיעתו, פגע בו הנאשם בחלקו האחורי עם חזית רכבו וגרם לנזק קל (להלן: "**תאונת הקאיה**"). הנאשם המשיך בדרכו. שעה קלה לאחר מכן, אירעה התנגשות בין רכבו לבין רכב מסחרי מסוג פולקסווגן (להלן: "**הפולקסווגן**") שנסע בכיוון הנגדי לכיוון נסיעתו. כתוצאה, נפגע רכב הנאשם וסטה לעבר מפגש מסילת רכבת המצוי במקום, שם נתקע על גבי המסילה. הנאשם הוצא מרכבו. אז, הגיעה רכבת עמוסה בנוסעים ופגעה באיסוזו. כתוצאה, נשמטו מהמסילה קטר ושני קרונות (להלן: "**תאונת הפולקסווגן**" ו-"**תאונת הרכבת**").
3. חייהם של חמישה מנוסעי הרכבת נגדעו; ליאור אלבלה, מיטל כהן, לילך סוזי, מוני פז ואלון שורק, זכרם לברכה. 81 נוסעים אחרים נפצעו ברמות שונות של פגיעה. תאונת הרכבת, קשה ומחרידה. צלקות עמוקות נחרטו בלב המעורבים בה. משפחות נהרסו, רבות אחרות נפגעו באורח קשה. עד עצם היום

עמוד 1



נושאות משפחות הנפגעים את כובד אסון.

4. על רקע העובדות המתוארות, הגישה המאשימה כתב אישום נגד חמישה נאשמים; לנאשם ייחסה חמש עבירות של הריגה ובנוסף, עבירות של נהיגה בשכרות, גרימת חבלה חמורה, נהיגה בפזיזות ועוד. רכבת ישראל (להלן: "**הרכבת**") ושלושה מנושאי תפקידים בה, המנכ"ל - עופר לשינסקי, סמנכ"ל חטיבת הפעלה ותחזוקת תשתיות, הראל אבן והממונה הארצי בתחום דרכים והסדרי תנועה, יובל בלום הואשמו בעבירות של גרם מוות ברשלנות וגרימת חבלה ברשלנות.
5. המאשימה, הרכבת ונושאי התפקידים בה, הגיעו להסדר טיעון, במסגרת הליך גישור (בפני סגן הנשיא (בדימוס) השופט זכריה כספי), לפיו תוקן כתב האישום כנגדם באורח משמעותי; מנכ"ל הרכבת (עופר לשינסקי) והממונה הארצי בתחום דרכים והסדרי תנועה (יובל בלום) נמחקו מכתב האישום, הראל אבן הורשע על פי הודאתו בעבירה של פזיזות ורשלנות לפי סעיף 338 (א)(4) לחוק העונשין התשל"ז - 1977 (להלן: "**חוק העונשין**") (הושת עליו עונש של 250 שעות עבודות שרות לתועלת הציבור) ורכבת ישראל הורשעה על פי הודאתה, בחמש עבירות של גרם מוות ברשלנות וחויבה בקנס המרבי הקבוע בחוק (כפול 5).
6. הנאשם כפר בכל העובדות המיוחסות לו. שמיעת הראיות התעכבה תקופה ממושכת (תחילה בשל ההיקף הרחב של חומר החקירה ובקשות ההגנה מעת לעת לדחיית מועדים כדי ללמוד את תיק החקירה ולאחר מכן, בשל הליך הגישור). בחודש אפריל 2013 החלה המאשימה בהבאת ראיותיה. יוער, כי כתב האישום הוגש כ - 4 שנים לאחר מועד קרות התאונות.

עובדות כתב האישום

התאונה הראשונה

7. בתאריך 12.6.06 בין השעות 11:00 - 11:30 או בסמוך, הזריק הנאשם לגופו חומר מסוג מידזולם. בנוסף, במועד שאינו ידוע במדויק, צרך תרופות נוספות ממשפחת הבנזודיאזפינים. בשעה 11:30 לערך, נהג הנאשם ברכבו בכביש 5611 מכיוון מערב למזרח, תחת השפעת תרופות בנזודיאזפינים מסוג מידזולם, דיאזפאם ונורדואזפאם (להלן: "**החומרים הבנזודיאזפינים**") וכאשר בגופו סם מסוכן מסוג פתידין ותוצרי חילוף חומרים. (החומרים הבנזודיאזפינים ביחד עם הפתידין יכוננו להלן "**החומרים המשכרים**").
8. רכב מסוג קאיה נהוג על ידי עמי אברהמי (להלן: "**הקאיה**") נסע לפני הנאשם. בשל עומס תנועה, האטה הקאיה את מהירותה עד לעצירה מחלטת. אז, פגע הנאשם בחלקה האחורי וגרם לרכב נזק קל.

תאונת הפולקסווגן ותאונת הרכבת

9. לאחר תאונת הקאיה, המשיך הנאשם בנסיעה בכביש 553 (להלן: "**הכביש**") בכיוון דרום מזרח, עדיין נתון להשפעתם של החומרים המשכרים. בכיוון נסיעתו, עקומה שמאלה לכיוון מזרח (להלן: "**העקומה**" או "**העיקול**") וכן, תמרורים המורים על קרבת מפגש מסילת ברזל והפחתת המהירות ל - 60 קמ"ש.



10. בכביש מצוי מפגש מסילת ברזל מבוקר, שאופיין על ידי רכבת ישראל, עובר לתאונה, כמפגש בעל סיכון גבוה להתרחשות תאונה בין רכבת לרכב. המפגש יועד להפרדה מפלסית (להלן: "**מפגש המסילה**" או "**המסילה**").

11. בכיוון הנגדי לכיוון נסיעת הנאשם, חצה הפולקסווגן את מפגש המסילה והמשיך בנסיעה לכיוון מערב. משחלף מרחק של כ - 15 מ' התנגש בו רכב הנאשם לאחר שהשלים את העקומה, סטה לשמאל לעבר הנתיב הנגדי, תוך חציית קו הפרדה רצוף ופגע עם דופן קדמי שמאלי של רכבו בדופן קדמי שמאלי של הפולקסווגן (להלן: "**האימפקט**"). כתוצאה, נפגע האיסוז והמשיך בתנועה עד שנעצר על מפגש המסילה (בית יהושע). עוברי אורח הוציאו את הנאשם מהאיסוז והרחיקוהו מהמסילה. הם ניסו לפנות את האיסוז ממקום עצירתו על המסילה אולם בשל ליקוי מכני לא עלה הדבר בידם.

12. רכבת נוסעים שכללה קטר, ארבעה קרונות וקרן ניהוג אחורי ובתוכה נוסעים רבים, נסעה אותה עת מכיוון דרום לצפון במהירות של כ - 140 קמ"ש. אורכה הכולל כ - 154.5 מ'. מדרום למפגש המסילה מרחק של 1330 מ', קיימת לולאת ההפעלה של מערכת המחסום. זמן ההתראה של המחסום כוון לתשע שניות וזמן ירידת זרועות המחסום עד למצב אופקי אורך תשע שניות נוספות. מצפון למפגש המסילה, במרחק של כ - 137 מ', מצוי פס מלווה כחלק ממערכת הסטה המצויה במקום.

13. בשעה 11:55:56 חלפה הרכבת בסמוך ללולאת ההפעלה והפעילה את מערכת המחסום, כשהיא במהירות של כ - 135 קמ"ש. כאשר נחשף האיסוז בפני נהג הקטר, הייתה הרכבת מרחק של כ - 125 מ' מהרכב ובמהירות של כ - 134 קמ"ש. אז, הפעיל נהג הרכבת את מערכת בלימת החרום. בשעה 11:56:31 פגעה הרכבת באיסוז כשהיא במהירות של כ - 129 קמ"ש. הרכבת המשיכה בתנועתה, דחקה את האיסוז מתחת לגלגליה ובהגיעה לאזור הפס המלווה, נשמטו הקטר ושני קרונות נוסעים מהמסילה. כתוצאה, נהרגו כאמור, חמישה מנוסעיה ונפצעו למעלה מ - 80 נוסעים בדרגות חומרה שונות.

חזית המחלוקת

14. שילוב אומלל של נסיבות ותזמון הוביל לתאונה המחרידה בין הרכבת לאיסוז. הגורל הכביד ידו על המעורבים בתאונה, אולם לא רק בו האשם. רשלנות, מחדלים, ובעיקר, אדישות ופזיזות - מעשי ידי אדם - גרמו לתוצאות הקשות של התאונה.

15. האיסוז נתקע על המסילה לאחר שסטה לעברה, כתוצאה מההתנגשות בינו לבין הפולקסווגן. הניסיונות לחלצו טרם בוא הרכבת לא צלחו. כן נכשלו הניסיונות להתריע בפני נהג הרכבת על המצא האיסוז על המסילה. הרשעת הרכבת בחמש עבירות של גרם מוות ברשלנות אינה מותרת ספק באשר לתרומתה בגרימת התאונה. האם יש בה כדי לפטור מאחריות פלילית את הנושא באחריות בגרימת תאונת הפולקסווגן? מי מהנהגים המעורבים בתאונת הפולקסווגן נושא באחריות לגרימתה? אם האשם בנאשם, מה היה מצבו הנפשי בעת התרחשותה, האם נהג בשכרות?

16. בקליפת האגוז אלו הסוגיות השנויות במחלוקת:

• האם סטה הנאשם מנתיב נסיעתו והתנגש בפולקסווגן, או שמא היה זה נהג הפולקסווגן שסטה



לנתיב נסיעת הנאשם וגרם להתנגשות על תוצאותיה?

- האם נהג הנאשם תחת השפעת חומרים משכרים בעת התרחשות תאונת הפולקסווגן? האם נהג כאשר בגופו סם מסוכן?
- האם הרשעת הרכבת בעבירות של גרם מוות ברשלנות מנתקת את הקשר הסיבתי בין התנהלות הפזיזה והרשלנית של הנאשם - אם אכן כך ייקבע - לבין גרימת תאונת הרכבת על תוצאותיה? האם תאונת הרכבת עומדת במבחן הצפיות, גבי דידו של הנאשם?
- האם הונחה תשתית ראייתית לביסוס הרשעת הנאשם בעבירות הנלוות המיוחסות לו - נהיגה בשכרות, שימוש בסם מסוכן לצריכה עצמית וניפוק תכשיר מרשם שלא לפי מרשם?

17. המאשימה טוענת כי האחריות בגרימת התאונות - הן תאונת הפולקסווגן והן תאונת הרכבת, רובצת לפתחו של הנאשם וכי הוכיחה את העבירות המיוחסות לו. הנאשם טוען מנגד, כי לא הוכח אשמו בגרימת תאונת הפולקסווגן, למצער, לא ברמה הנדרשת בפלילים. לשיטתו, אף אם ייקבע כי הוא נושא באחריות לגרימת תאונת הפולקסווגן, הרי שלא הוכח קיומו של קשר סיבתי בינה לבין תאונת הרכבת, כמו גם לא הוכח כי היה עליו לצפות אובדן חיי אדם וחבלותיהם של אחרים. הנאשם מוסיף, כי לא הוכח שהיה נתון להשפעתם של סמים משכרים בעת נהיגתו, או כי ידע על קיומם בגופו בריכוז בר השפעה. לפיכך, אף אם יימצא כי הוא אשם בגרימת התאונות, אין להרשיעו בעבירות של הריגה, אלא בגרם מוות ברשלנות. הנאשם מוסיף, לנוכח שרשרת הנסיבות החריגות והקיצוניות שהובילה לתוצאות הקשות, כי אין להטיל עליו את מלוא האחריות בגרימת מותם של נוסעי הרכבת, שכן, זו תוצאה משפטית קשה ובלתי צודקת.

להלן תידונה הסוגיות על פי סדרן.

מי נושא באחריות לגרימת תאונת הפולקסווגן

18. מיקום האימפקט בין כלי הרכב עומד במוקד המחלוקת בין הצדדים; כל אחד מהנהגים גורס כי האימפקט התרחש בנתיב נסיעתו, קרי שהרכב האחר סטה לעברו. המאשימה גורסת כי התאונה אירעה בנתיב נסיעת הפולקסווגן, לאחר שהאיסוזו סטה לעברו, תוך חציית קו הפרדה. ההגנה טוענת, כי הגרסה המתוארת בכתב האישום לא הוכחה ולמצער, קיים ספק באילו משני נתיבי הנסיעה אירע האימפקט - אשר ממנו זכאי הנאשם ליהנות. לשיטתה, הנזקים שנגרמו לכלי הרכב תומכים בעמדתה, כי האשם בגרימת התאונה רובץ לפתחו של נהג הפולקסווגן, אשר סטה לנתיב נסיעת הנאשם והתנגש בו. מכל מקום היתכנות אפשרות זו לא נשללה.

19. לאחר בחינה מעמיקה של הראיות ובהן, ממצאי זירת התאונה, עדויות עדי הראיה, חוות דעת מומחים וגרסת הנאשם - הגעתי למסקנה מעבר לכל ספק סביר, כי הנאשם נושא באחריות לגרימת תאונת הפולקסווגן ובעקבותיה, לתאונת הרכבת.



20. לביסוס מסקנתי, אבחן תחילה את הנזקים שנגרמו לכלי הרכב והשלכתם על גורמי התאונה, לאחר מכן, ייבחנו תנאי הדרך וממצאי הזירה ולבסוף, עדויות העדים.

נזקי כלי הרכב המעורבים

21. כלי הרכב המעורבים ניזוקו כתוצאה מהתאונות. האיסוז נמחה הגם ששרידיו נבחנו. נזקי הפולקסווגן ברוזים ומתועדים. מומחי תעבורה מטעם שני הצדדים, רס"ר סעדה מטעם המאשימה, בוחן תאונות דרכים במשטרת ישראל מזה 18 שנים (להלן: "סעדה") ומר ססטון קצין משטרה (בדימוס) במשטרת בריטניה, מטעם ההגנה (להלן: "ססטון"), בעל ניסיון של כשלושה עשורים בענייני תעבורה וחקירת תאונות דרכים - חלוקים בדעותיהם ביחס לאופי הנזקים שהתגלו בכלי הרכב, מיקום האימפקט והמסקנות הנגזרות מסוגיות אלו באשר לזהות הנהג שגרם לתאונת הפולקסווגן - הנאשם או נהג הפולקסווגן.

נזקי הפולקסווגן

22. הפולקסווגן, רכב מסחרי שאורכו 5.50 מ' ורוחבו 1.90. צבעו אדום. להלן הנזקים שהתגלו ברכב:
- דופן קדמי שמאלי ניזוק מהכנף ועד לדלת קדמית (להלן: "הדלת"). כיוון הנזק מקדמת הרכב לאחור. על גבי הדלת פגיעה אשר סעדה הגדיר אותה כ"מעיקה פנימה" וססטון העדיף להגדירה כ-"שפשוף" ו"דחיסה קלה".
 - בורג תמך בגלגל קדמי שמאלי שבור שבר טרי. על חישוק הגלגל סמני שפשוף.
 - סימני צבע לבן (של רכב האיסוז) מעל לכנף קדמי שמאלי.
 - סימני צבע שחור בחלק התחתון של דלת קדמית שמאלית.
 - פנס איתות קדמי שמאלי שבור.
 - תפוח זרוע שמאל של ההגה ניזוק וכתוצאה, יצאה מערכת ההיגוי הקדמית שמאלית מכלל שימוש.
 - חישוק צמיג אחורי שמאלי ניזוק וכתוצאה, יצא ממנו חלק מהאוויר.

להלן מסקנות מומחי הצדדים בדבר מקום האימפקט וגורמי התאונה, הנסמכות על הנזקים המתוארים.



סעדה

23. בדו"ח בוחן תנועה תאונות דרכים (ת/12 - להלן: "דו"ח הבוחן") קבע סעדה, כי נזקי הפולקסווגן מעידים על סטיית האיסוזו לעברו והתנגשות בו:

"דופן קדמי שמאלי של האיסוזו פוגעת בדופן קדמי שמאלי של הפולספגן (כך במקור - ו.מ.), דופן חיצוני של גלגל קדמי שמאלי של האיסוזו, פוגע בדופן חיצוני של גלגל קדמי שמאלי של הפולספגן, כתוצאה מכך נגרם נזק לחישוקי הגלגלים וברגיי החיבור נשברים, סימני הצבע האדום שנמצאו בפח דופן ק.שמאלי באיסוזו תואמים לצבע הפולספגן. סימני שפשוף בצבע לבן מעל לכנף ק. שמאלי של הפולספגן תואם לצבע הפח של האיסוזו, סימני צבע השחור שנימצא בתחתית דלת ק.שמאלית של הפולספגן תואמים לצבע הטמבון של האיסוזו. בהמשך תנועת האיסוזו פוגעת גם בחישוק גלגל אחורי שמאלי של הפולספגן" (שם, עמ' 1, ס' 2).

24. המעיכה בדופן הדלת מלמדת, לשיטתו, על פגיעה של הפינה השמאלית קדמית של האיסוזו בקצה כנף הפולקסווגן, המשך בגלגל קדמי שמאלי וכלה בדלת (ולאחר מכן - בצמיג שמאלי אחורי). סעדה תיעד את הנזקים וכיוונם בתמונות 30, 31, 32 בת/20. הסנגור הטיח בו כי הנזק בדלת אינו מעיכה אלא שפשוף. סעדה דחה זאת ונימק:

"זה לא מדויק. לפי הנזקים אני מסמן את דלת הרכב, הפגיעה היא עם הפינה השמאלית קדמית של האיסוזו באזור הגלגל. ניתן לראות גם בתצלומים של המעיכה של הדלת פנימה ואני מסמן אלכסון פנימה שזה כיוון הנסיעה של האיסוזו, שמאלה לכיוון הפולסווגן כאשר נוצר מגע בין גלגל קדמי שמאלי של האיסוזו לבין הדופן הקדמית שמאלית של הגלגל של הפולסווגן והדלת הקדמית שמאלית של הפולסווגן, כמו שאנחנו רואים בתצלומים יש מעיכה בדלת ומעט אחרי הדלת לכיוון החלק האחורי של הפולסווגן סימני שפשוף. לגבי הגלגל האחורי, כתוצאה מההתנגשות הראשונה עם הפולסווגן בגלגל הקדמי והדלת, הפולסווגן נהדף ימינה עם כיוון נסיעתו ואז החלק האחורי נחשף והיות האיסוזו המשיך בסטייה שמאלה לכיוון נסיעתו הוא פגע בגלגל האחורי וזה ההסבר לנזקים בפולסווגן" (עמ' 68 לפר').

סעדה דבק בעמדה כי האיסוזו סטה לשמאל לנתיב נסיעת הפולקסווגן, הגם שסטייה קלה. לדבריו, הסטייה החלה טרם ההתנגשות. הוא דחה נחרצות את גרסת ההגנה, לפיה האימפקט התרחש בנתיב נסיעת הנאשם, כאשר כלי הרכב נסעו במקביל זה לזה. לשיטתו, כיוון הפגיעה בכנף הפולקסווגן והמעיכה בדלת תומכים במסקנה כי האיסוזו סטה לעבר הפולקסווגן. בנוסף, הסימנים השחורים שבדופן החלק התחתון של הדלת מלמדים על מגע פגוש האיסוזו בדופן הדלת, אשר גרם לדחיקתו פנימה. לגישתו, האיסוזו פגע בפולקסווגן "צד בצד" (עמ' 2 לחוות הדעת בפסקת הסיכום).

25. סעדה שלל את התזה שהעלה ססטון, לפיה צמיג הפולקסווגן בלט מעבר לדופן (סעיף 7.12 לחוות הדעת) ועל כן, פגע באיסוזו בעודו נוסע מקביל אליו. לדבריו, התיזה מופרכת באמצעות תמונות הפולקסווגן ממקום התאונה (אשר הוא צילם), מהן עולה בבירור, כי הגלגל אינו בולט מעבר לדופן.



26. לסיכום, קבע סעדה כי נזקי הפולקסווגן - המעיכה בדלת, כיוון המעיכה, סימני הפגוש בדלת, הפגיעה בכנף קדמי - כל אלו מתיישבים עם סטיית האיסוזו לעבר הפולקסווגן, תוך חציית קו הפרדה רצוף.

חוות דעת ססטון

27. ססטון הניח כי בעת האימפקט נסעו כלי הרכב מקביל זה לזה.

"הראיות הפיזיות של הנזק הנראה בתמונות שסופקו, המציגות את הפולקסווגן טרנספורטר, מצביעות על כך שרכב האיסוזו היה בעצם מקביל לפולקסווגן כאשר המגע הראשוני התרחש, וכי הוא נשאר כך בזמן שכלי הרכב עברו זה לצד זה. לדעתי התרחש מגע של שפשוף בנסיעה במקביל בין שני הרכבים, אשר הוביל להשטחה קלה של הכנפיים הקדמיות השמאליות של שני הרכבים ובכך, סביר מאוד להניח, נחשפו הגלגל הקדמי השמאלי ומערכת המרכובים שלו בכל אחד מהרכבים" (סעיף 7.12 לפרק המסקנות בחוות הדעת).

מסקנתו נסמכת על 'עקביות הנזק' כדבריו:

"הפגיעה הראשונית מתרחשת בצד השמאלי, בחלק החיפוי של הפגוש הקדמי וחלקה השני של הכנף הקדמית שמאלית הנמצא ממש מאחורי נורית החיווי הקדמית שמאלית... ישנו סימן 'ניקוי' אופקי לאורך הקצה העליון של מעטפת כיסוי הפגוש וסימן שפשוף תואם ועיוות קל בפח לאורך הקטע הסמוך של הכנף הקדמית" (סעיפים 4.21, 4.23 לחוות הדעת ואיור 19).

באיורים 31 ו- 31A בחוות דעתו הדגים ססטון את המגע בין כלי הרכב, לשיטתו.

28. לגרסתו, אין פגיעה משמעותית בדופן השמאלי של הפולקסווגן או פגיעה "שיכולה להיות קשורה לפגיעה מהחלקים המתכתיים של רכב האיסוזו, במיוחד לאחר העיוות בחלק האחורי של קשת גלגל הפולקסווגן" (סעיף 6.39 לחו"ד). את המעיכה בדלת הפולקסווגן פירש כדחיסה, כתוצאה מפגיעת הקשת של הגלגל קדמי שמאלי, בעקבותיה נמערך דופן הדלת. משכך, גרס כי הפגיעה לא נגרמה "כתוצאה מכניסת האיסוזו בחלק זה של הרכב, אלא כתוצאה ממעיכת קשת הגלגל הקדמי שמאלית". ססטון גרס, כי האימפקט התרחש בין הגלגלים הקדמיים השמאליים של שני כלי הרכב "סביר להניח שנגרמו על ידי מגע עם הצמיג השמאלי הקדמי של רכב האיסוזו ולא על ידי הפגוש של האיסוזו, כפי שהשוטר סעדה הציע בדו"ח הנזק שלו".

29. לנוכח גרסתו בדבר מנח מקביל של כלי הרכב בעת האימפקט, הציג ססטון שני הסברים אפשריים לפשר התרחשות האימפקט: האחד, בלט מובנה של גלגלי הפולקסווגן מעבר לקשת הגלגל ודופן הרכב. השני, כתוצאה מהמגע הראשוני בין כלי הרכב, נגרם כיפוף כנף קדמי שמאלי של הפולקסווגן ונחשף הצמיג הקדמי השמאלי, באופן שאפשר מגע בינו לבין הצמיג השמאלי קדמי של האיסוזו.

30. בהתייחסו לאפשרות הראשונה, העלה ססטון סברה, הנסמכת על הנזק שנגרם לבורג צמיג הפולקסווגן לפיה, זה בלט מעבר לדופן הפולקסווגן וכתוצאה, נפגע מהאיסוזו ונשמט. ראה דבריו:



"קטע הדו"ח הקצר שהוכן על ידי השוטר קפלן לגבי הבדיקה של הפולקסווגן טרנספורמטור מצביע על כך שהבסיס של בורג הגלגל החסר היה נקי ונראה טרי. לכן סביר להניח שבורג הגלגל נותק במהלך ההתנגשות רכב האיסוזו" (סעיף 6.34 לחוות הדעת).

יצוין, הבוחן קפלן ציין בדו"ח (ת/28) כי **"בורג הידוק גלגל שמאלי קדמי שבור שבר טרי"** להבדיל מ'**חסר'** כמצוין בחוות הדעת של ססטון. אין ספק שהבורג בגלגל קדמי שמאלי של הפולקסווגן נשבר. ברי כי אירע מגע בינו לבין האיסוזו. אולם אין בכך כדי ראיה על בליטת הבורג מעבר לדופן הפולקסווגן, כפי שגרס ססטון **"ברגי התמך מתארכים מעט מעבר לקו כפוף הפגוש"**, בוודאי שאין זה מלמד על סטיית הפולקסווגן לעבר האיסוזו.

31. סברתו של ססטון נשענת על 'חודו' של בורג ועל תזה שאין לה תימוכין לפיה 'בלט' הבורג מעבר לדופן הפולקסווגן, אף כאשר הרכב היה במנח ישר. העיון בתמונות הפולקסווגן אינו מתיישב עם סברה זו.

32. ההסבר החלופי, לפיו הבורג נפגע כתוצאה מפגיעת האיסוזו בכנף קדמי של הפולקסווגן וכתוצאה, חשיפת הצמיג - מתיישב היטב עם מסקנתו של סעדה, אולם אין הוא עולה בקנה אחד עם התזה, לפיה נסעו כלי הרכב במקביל זה לזה, בנתיב נסיעת האיסוזו. ראה דברי ססטון:

"התייחסות חוזרת לתמונות המראות את האזור השמאלי הפגוע של הפולקסווגן, מלמדת כי ישנו שקע קל פנימה ועיוות של הכנף בצורה רוחבית (לכיוון אזור המנוע) שעשויים לחשוף את רכזת הגלגל השמאלית הקדמית במידה רבה יותר מהרגיל....אפשרי כי השפה החיצונית של הגלגל השמאלי הקדמי של רכב האיסוזו יצרה מגע עם הבורג וכי הכוח שנדרש כדי לשבור את הבורג הופעל גם על מערכת הגלגלים של האיסוזו והפולקסווגן" (סעיפים 6.33, 6.35 לחוות הדעת).

33. הכיצד הגלגל הקדמי שמאלי של האיסוזו 'מעך' פנימה את כנף הפולקסווגן באורח שחשף לכאורה את הגלגל - אם כלי הרכב נסעו במקביל? האם מדובר ב'פגיעה קלה' כפי שכינה אותה ססטון בהזדמנות אחת, או שמא 'פגיעה משמעותית' כפי שכינה במקום אחר? (איור 23 וסעיף 4.29 לחוות דעתו).

34. הסימנים השחורים על גבי הדופן התחתון בדלת הפולקסווגן, תומכים לשיטת ססטון במסקנתו, כי נגרמו כתוצאה ממגע צמיג האיסוזו בדופן הדלת. להזכיר, סעדה קבע כי מקורם בפגיעת פגוש האיסוזו בדופן הדלת כתוצאה מסטייתו. ססטון גרס כי פגוש האיסוזו גבוה ממיקום הסימנים, בניסיון להפריך את ממצאי סעדה. הוא דחה את האפשרות שהוצגה בפניו, לפיה הפרשי הגובה אוזנו לאחר יציאת האוויר מצמיג האיסוזו ונפילת גובה הפגוש (כתוצאה מהפגיעה בגלגל הפולקסווגן) והוסיף **"ייתכן כי הגלגל השמאלי הקדמי של האיסוזו עלה או טיפס מעט כלפי מעלה כתוצאה מהמגע שלו עם הגלגל השמאלי הקדמי של הפולקסווגן"** (סעיפים 4.29-4.30 לחוות הדעת). כן ציין, כי לא מן הנמנע שגלגל האיסוזו השמאלי קדמי נותק ממפרקי החיבור בשלב האימפקט ונע באורח עצמאי ממנגנון ההיגוי ועל כן, הותר סימנים שחורים על דופן דלת הפולקסווגן. משעומת עם ההתאמה בין סימני הצבע האדום של הפולקסווגן על כנף קדמית של האיסוזו לבין סימני הצבע הלבן של האיסוזו על דופן הפולקסווגן, אישר כי **"זה מתאים לכך שהמכוניות היו באותו גובה בעת המפגש"** אולם הוסיף **"אבל אי אפשר להתמקד רק בשטח אחד אלא צריך לבחון את כל הנסיבות"** (עמ' 282 לפר').



35. ססטון התעלם מראיות ברורות המלמדות על מגע מתכתי בין כלי הרכב, שמקורו בסטיית האיסוז לעבר הפולקסווגן. סימני המעיכה, כיוון המעיכה ושרידי צבעי המכוניות - כולם תומכים במסקנותיו של סעדה. תחת הליכה בדרך המלך, שמתיישבת עם הנזקים, בחר ססטון להציג סברות תיאורטיות, שאין להן אחיזה במציאות. יתירה מזאת, בבדיקות שערכו סעדה וקפלן לפולקסווגן (קפלן בדק את הפולקסווגן למחרת התאונה) לא נמצאו שרידי צמיג על דופן הדלת, אף לא סימנים המעידים על הטבעת צורה של צמיג. מנגד, יש סימנים ברורים של פגיעת פגוש האיסוז בדופן הפולקסווגן. אין אפוא יסוד לסברתו, כי צמיג האיסוז פגע בדופן הדלת כתוצאה מסטיית הפולקסווגן לעברו. כשלעצמה, התזה אינה מתיישבת עם עמדת ססטון לפיה כלי הרכב התנגשו זה בזה כאשר נסעו במקביל, בנתיב הנסיעה של האיסוז.

36. בהתייחסו לעוצמת הנזק בדלת קדמית שמאלית של הפולקסווגן - גרס ססטון כי מדובר בשפשוף קל כתוצאה מ"**עצמת מכה קבועה**" (סעיף 6.39 לחוה"ד). הוא שלל פגיעה ישירה של האיסוז בדופן הדלת. מנגד, את המפגש בין צמיגי כלי הרכב הגדיר כ- "**אינטראקציה משמעותית**": "**בהחלט הייתה מכה משמעותית לשני הגלגלים היות שמוט ההיגוי של הפולקסווגן בצד השמאלי נשבר**" (דגש לא במקור - ו.מ). מסקנותיו סותרות זו את זו.

37. בחקירה נגדית גרס כי כלי הרכב נסעו '**כמעט במקביל**' או '**מאוד קרוב למקבילות**' אין בסברה זו כדי לבסס את גרסתו לפיה האימפקט התרחש בנתיב נסיעת האיסוז. אף לא ברור כיצד הגיע הפולקסווגן, לנתיב הנגדי לכאורה, ובאיזו זווית סטה לעברו, אם נסע במקביל לאיסוז בעת האימפקט?

38. אין מחלוקת שבמהלך האימפקט, נפגשו צמיגי כלי הרכב זה עם זה. סעדה גרס כי המפגש אירע בד בבד עם האימפקט המתכתי, כתוצאה מסטיית האיסוז לעבר הפולקסווגן והטיית הצמיג כלפי חוץ בעקבות הסטייה. ססטון גרס ההיפך, אולם לא השכיל להסביר, כיצד הדבר אירע. הוא גרס כי הסטייה הייתה קלה אך נזהר מלכמת את זווית הסטייה. ראה דבריו בחקירתו:

"אני מדגים איך הפולקסווגן נסע להשקפתי. מאחר והתנועה היא קדימה, לא צריך ממש לפנות כדי לשנות את הנתיב, התנועה של ההגה צריכה להיות מאוד קטנה כדי שהרכב יעבור לנתיב השני. אני מסכים שמדובר בהפרשי זוויות בין נקודה שבה הרכב מתחיל את המעבר לנתיב השני, אבל הרכב לא משנה זווית. הרכב ישמור על הכיוון שלו קדימה יחסית לקו, עם סטייה קלה (דגש לא במקור - ו.מ) של הגלגל לעבר הנתיב השני" (עמ' 265 לפר').

הוא אף לא ידע לומר אימתי החלה הסטייה:

"אנחנו עובדים בהנחה שהפולקסווגן סטה לכיוון השני, אנחנו לא יודעים מתי החלה הסטייה. אנחנו גם לא יודעים כמה הוא סטה מעבר לקו ההפרדה. לכן, אי אפשר לחשב את הזווית" (עמ' 266 לפר').

39. תשובותיו עמומות, בלתי מובנות ואף סותרות זו את זו:

"אני לא מבין למה אתה מוצא את ההשקפה שלי בלתי אפשרית. צריך לזכור שהרכב לא זז רק הצידה אלא גם קדימה. לכן כדי לסטות מעט לשמאל לאורך מרחק, לכן הזווית של הרכב לא תשתנה או תשתנה מעט מאוד" (עמ' 265 לפר').

תשובותיו אינן משכנעות. אין בפיו הסבר הכיצד סטה הפולקסווגן לעבר האיסוז בזווית קהה ובאורח שיגרום נזק



לצמיגים כפי שאירע בפועל - הכל בתוך 15 מ' שחלף מקו המסילה ועד למקום האימפקט. קשה להלום, אף לצורך הקמת ספק, כי היה סיפק בידי הפולקסווגן 'לסטות מעט שמאלה לאורך מרחק' כדי לגרום לתאונה, כגרסת ססטון, בהינתן המרחק הקצר שחלף ממפגש המסילה ועד למקום האימפקט. אף לא תיתכן התנגשות עזה בין צמיגי כלי הרכב, כפי שארעה, במנח מקביל כפי שתיאר ססטון.

40. אין מחלוקת בין מומחי הצדדים כי הרכב הסוטה - בין האיסוזו כגרסת סעדה ובין הפולקסווגן כגרסת ססטון - סטה בזווית שאינה חדה. סעדה ביסס את עמדתו בהסבר בהיר וסביר, לפיו האיסוזו סטה לשמאל עוד טרם התאונה, ככל הנראה, כאשר לא התיישר בסיום העקומה לשמאל בכיוון נסיעתו. מסקנתו נסמכת על עדי ראייה, בין היתר. לססטון אין הסבר לפשר הסטייה הנטענת של הפולקסווגן לעבר האיסוזו. זו אינה מתיישבת עם עדי הראייה ואינה עולה בקנה אחד עם תנאי הדרך והמרחק הקצר שעבר הפולקסווגן - 15 מ' בלבד - מחציית המסילה ועד לאימפקט. אילו סטה הפולקסווגן, כנטען, אזי סביר היה למצוא בנתיב נסיעת האיסוזו לאחר התאונה. בפועל, נמצא הפולקסווגן בנתיב נסיעתו. ראה דברי סעדה:

"מה שאתה (הסנגור - ו.מ) בא ומנסה להציג לבית המשפט זה לשנות את חוקי הפיזיקה. כאשר יש סטייה של רכב כלשהו לרכב אחר, הכוחות שיפעלו על הרכב שהוא לא סטה, שני כלי הרכב למעשה ינועו לאותו כיוון של הסטייה. אם הפולסווגן היה בהצצה שמאלה כפי שאתה טוען, את הפעולה של הסטייה מנתיב הנסיעה ביצע הפולסווגן, אז כמו שאמרתי, הייתי אמור למצוא קודם כל את הרכב של הנאשם מצדו הדרומי של הכביש ולא בצד הצפוני. אני ממחיש לבית המשפט. כיוון הפגיעה קובע את המשך הסטייה של הרכב לכן במקרה שאתה מתאר הפולסווגן היה צריך להמשיך ולחצות את הנתיב של האיסוזו בעוד שהאיסוזו היה סוטה ימינה בכיוון נסיעתו ולא להפך, כפי שקרה" (עמ' 70 לפר').

41. הסברות שהעלה ססטון בניסיון לסתור את מסקנותיו של סעדה, לא עומדות במבחן הראיות, אף לא במבחן המציאות. אין יסוד לטענה שכלי הרכב נסעו במקביל זה לזה, הגם שאין חולק כי סטיית האיסוזו לעבר הפולקסווגן הייתה קלה. הנזק שנגרם לחישוק האחורי שמאלי בגלגל הפולקסווגן אירע כתוצאה מ"שבירת" הפולקסווגן לימין, לאחר שהאיסוזו התנגש בו, אזי נפרדו כלי הרכב, אולם עקב סטיית האיסוזו שמאלה כתוצאה מהתקר בגלגל שמאל קדמי - הוא שב ופגע בחישוק האחורי של הפולקסווגן, במהלך סטייתו לעבר מסילת הברזל. ססטון לא השכיל להעמיד הסבר לפשר נזקים אלו.

42. ססטון לא חלק על סטיית האיסוזו שמאלה, אולם גרס, כי זו החלה לאחר האימפקט וכתוצאה הימנו. מנגד, גרס סעדה, כי סטיית האיסוזו לשמאל קדמה לאימפקט והייתה הגורם להתרחשותו. לאחריו, המשיך לשמאל כתוצאה מהתקר בגלגל. כך סיכם סעדה את מסקנותיו:

"הממצאים בזירה התיישבו היטב עם העדויות וכל נסיבות האירוע. זה לא שחקרנו והלכנו לחפש ממצאים. אלא ההיפך. אנחנו מתעסקים אך ורק בממצאים ועל פניו בשטח כבר רואים שמדובר פה בסטייה שמאלה של האיסוזו ואחר כך הממצאים התיישבו עם חקירת המעורבים והכל, הכל התיישב אחד לאחד לגבי הסטייה. זה לא משהו שסתר את הממצאים" (עמ' 87 לפר').

הדברים מקובלים עלי. הם מתיישבים היטב עם הראיות, ההיגיון והסבירות.

נזקי האיסוזו - הנזק לצמיגי הקדמי השמאלי והשלכותיו

עמוד 10



43. כתוצאה מתאונת הרכבת נהרס האיסוז כליל וקשה לעמוד על נזקיו טרם תאונת הרכבת. אולם, מוסכם על המומחים כי הצמיג הקדמי שמאלי של האיסוז נפגע באורח קשה כתוצאה מהאימפקט בין כלי הרכב.

44. סעדה תיאר את תהליך היווצרות הנזק לגלגל האיסוז, לאחר שסטה שמאלה והתנגש בחלק הקדמי שמאלי של הפולקסווגן:

"...האיסוז מגיע מעקומה שמאלה, הוא כבר נמצא ביציאה של העקומה וההגה מלכתחילה היה בכיוון שמאל. במקום להתיישר עם הכביש, ההגה עדיין היה בהטיה שמאלה ואז הוא נכנס לנתיב נסיעת הפולסווגן תוך שהוא חוצה את קו ההפרדה, הוא פוגע עם הדופן החיצוני של הגלגל הקדמי שמאלי שלו בפולסווגן בחלק הקדמי שמאלי" (עמ' 69 לפר').

ובמקום אחר:

"שני רכבים נעים קדימה, הנזק הראשוני הוא בחלק הקדמי ולא בחלק האחורי. מקום האימפקט התחיל במקום שבו התחיל החריץ, השברים כפי שציינתי וגם אופי הנזקים... יש נזקים בברגי החיבור של הגלגל של הפולקסווגן ושל האיסוז, וכניסה עם קריסה ומעיכה של הפח של הגלגל הקדמי שמאלי של הפולקסווגן ושל הדלת. רואים את עוצמת הפגיעה בגלגלים והשברים של הבקליט של קדמית שמאלית שנמצאו באותו איזור של תחילת החריץ, מעידים על מקום האימפקט הראשוני... הברגים של הגלגל הקדמי של הפולסווגן בולטים החוצה וחלקם שבורים. יש גם פגיעה במעטפת של הפח באותו איזור. ברגים כאלה יכולים להישבר מפגיעה של החלק החיצוני של הגלגל של האיסוז ואם האיסוז הצליח לשבור את הברגים עם הדופן של הגלגל, זה יכול לעשות חור או קרע בצמיג של האיסוז בגלל הבליטות של הברגים שנשברו עקב עוצמת הפגיעה" (הדגש אינו במקור - ו.מ.) (עמ' 80 לפר').

אף ססטון אישר כי אפשר והנזק לגלגל הפולקסווגן נגרם מהצמיג הקדמי שמאלי של האיסוז. כך בחוות דעתו:

"בוחן המשטרה סעדה מצהיר כי הצמיג השמאלי הקדמי של האיסוז נוקב כתוצאה מהמגע/הפגיעה עם ברגי הגלגל השמאלי הקדמי של הפולקסווגן ו/או פגיעה על ידי הגלגל הקדמי השמאלי של האיסוז בחלק האחורי של קשת הגלגל השמאלי הקדמי של הפולקסווגן. אני מסכים שתרחיש זה אפשרי" (עמ' 53 לחוות הדעת, סעיף 7.13).

ובהמשך:

"כאשר הגלגלים נפגשו, או, בתרחיש סביר יותר, כאשר גלגל האיסוז פגע בקשת הגלגל של הפולקסווגן" (שם, סעיף 7.14).

האם השימוש בתיבת המילים 'האיסוז פגע בקשת הגלגל של הפולקסווגן' מבטא מציאות שאירעה אף לידו של ססטון? כתוצאה מהאימפקט נגרמו קרעים לצמיג האיסוז והוא איבד אוויר. ראה עדות ססטון:



"האוויר בגלגל הקדמי השמאלי יצא בהתנגשות הראשונה באזור של החלק הקדמי של הפולקסווגן" (עמ' 277 לפר').

ובמקום אחר:

"השבר של גלגל ההיגוי של הפולקסווגן יכול להיגרם רק מהמגע בין גלגל האיסוזו לגלגל הפולקסווגן (הדגש לא במקור - ו.מ.) (עמ' 280 לפר')."

ועוד -

"אינטראקציה משמעותית של הגלגל והצמיג הקדמי השמאלי של האיסוזו עם החלק האחורי של הגלגל וקשת הגלגל השמאלית הקדמית של רכב הפולקסווגן..." מפנה להדמיה (איור 33A) (עמ' 39, 40 לחוות הדעת, סעיף 6.41).

מוסכם, אפוא, שהנזק לגלגל האיסוזו נגרם כתוצאה מאימפקט עם גלגל הפולקסווגן.

45. בכנף האיסוזו ועל דופן הפגוש נמצאו סימני צבע אדום, המופיעים באיורים 13 ו-15 בחוות דעתו של ססטון. אלו מעידים על מגע מתכתי בין כלי הרכב.

46. ד"ר איתמר שרון, מומחה התביעה לצמיגים, תיאר את הנזק שנגרם לצמיג האיסוזו ואישר כי מקורו באימפקט עם הפולקסווגן:

"בדופן הצמיג החוץ - עליונה יש שני קרעי 'אימפקט' קרובים, השמאלי באורך 16 ס"מ והימני באורך 14 ס"מ ובקצותיהם יש קרעים רדיאליים אופייניים לעקב...במקביל ובהתאמה לקרע האימפקט השמאלי שבדופן הצמיג החיצונית ולפגיעה הקשה בעקב החיצון שמתחתיו, יש גם אזור פגוע בעקב הצמיג הפנימי... המסקנות: ... הגלגל איבד את האוויר בהתנגשות ברכב השני לפני מעבר הרכבת. זאת לפי שני קרעי ה'אימפקט' שבדופנו החיצונית, המתאפיינים בצורתם, בכיוונם ההיקפי הניצב לכיוון חוטי הפוליאסטר של הגוף, לפי שולי הגומי וקצוות החוטים המנותקים ולפי הקרעים הרדיאליים האופייניים לעקב שבקצותיהם. כל אלו מעידים על כך שבזמן ההתנגשות ברכב השני היה בגלגל אוויר... הגלגל הנ"ל על רכיביו לא גרם לתאונה אלא נפגע במהלכה ובגללה" (עמ' 2 לחוות דעתו - ת/56).

בעדותו הסביר כיצד נגרם הקרע לצמיג:

"הוא נקרא קרע אימפקט והוא נגרם כאשר הגלגל המנופח, באופן שהלחץ מופעל כלפי דופן הצמיג מבפנים כאשר הוא סופג חבטה עזה חיצונית, נגרם קרע אימפקט בדופן והוא מאוד אופייני לחבטות חיצוניות... האוויר שמתפרץ קורע את הדופן בכיוון הרדיאלי לכיוון תיבת העקב" (עמ' 108 לפר').

התמונות בת/56א' ובייחוד תמונות 1, 2, 3 ממחישות היטב את הקרעים העמוקים והחדים שנגרמו לצמיג האיסוזו.



47. חרף עמדתו הברורה של ססטון, התומכת בגישתו של ד"ר שרון, לפיה צמיג האיסוזו נפגע כתוצאה מהאימפקט, הקשה ב"כ הנאשם על ד"ר שרון בניסיון לחלץ מפיו אישור לתזה לפיה, נזקי הצמיג נגרמו, או למצער הוחמרו עקב תאונת הרכבת (הצמיג נמצא כ - 150 מ' ממפגש המסילה לאחר תאונת הרכבת). זו נדחתה על ידו בנימוק, כי עומק הקרעים בצמיג עד לחבילת העקב, להבדיל מנזקים שטחיים אחרים, מצביע על דרך גרימתם כתוצאה מהאימפקט בין כלי הרכב:

"כאשר הפיצוץ נגרם עקב אימפקט ולא יזום, אז הוא מתחיל מלמעלה ומגיע עד חבילת העקב. זה מצב אופייני לפגיעה עקב אימפקט" (עמ' 108 לפר').

מסקנתו נחרצת. היא עולה כאמור, בקנה אחד עם מסקנות המומחים מטעם הצדדים.

פרק הזמן שחלף מהאימפקט ועד ליציאת האוויר מגלגל האיסוזו

48. סוגיה מרכזית, עליה השליכה ההגנה את יהבה, היא פרק הזמן שחלף מרגע האימפקט בין צמיגי כלי הרכב ועד ליציאת האוויר מצמיג האיסוזו. לפרק זמן זה השלכה בעלת משקל רב, לדידה של ההגנה, על קביעת מיקום האימפקט. לשיטתה, יציאת האוויר מהצמיג מתבצעת בשלושה שלבים: הראשון, הזמן שחולף מרגע האימפקט ועד ליציאת כל האוויר מהצמיג שנאמד על פי מחקר בכ - 0.1 שניה, לאחר מכן, פרק הזמן הנדרש לשקיעת הרכב מטה, מיציאת האוויר מהצמיג ועד להנחת החישוק על הכביש ולבסוף, שחרור החישוק מהצמיג ויצירת מגע עם הכביש. ב"כ הנאשם גרס בסיכומיו, כי אף אם מסתפקים באומדן פרק זמן מינימלי של 0.1 שניות לאיבוד האוויר מהצמיג ואף אם מהירות נסיעת האיסוזו נעה בין 30 ל - 50 קמ"ש - מהירות הנמוכה מהמהירות המותרת העומדת על 60 קמ"ש - במקרה כזה המרחק בין תחילת מתווה החרץ בכביש - מיקום מקום האימפקט לשיטת סעדה - לבין מיקומו בפועל לשיטת הסנגור, יעמוד על מטר עד שני מטרים. משכך, ולנוכח מיקום החרץ במרחק של 30 ס"מ מקו ההפרדה - ייתכן ולמצער אין לשלול האפשרות, כי האימפקט אירע בנתיב נסיעת האיסוזו טרם סטייתו לעבר הנתיב הנגדי, אשר נגרמה עקב התקר בצמיג. אם מוסיפים לפרק זמן זה עוד 0.5 שניות (בגין השלבים הנוספים) - גדל המרחק בין מקום האימפקט למקום החרץ ל- 8 מ'. ב"כ הנאשם סמך טיעונו על חוות דעתו של ססטון, הגם שהאחרון נזהר מלאמוד המרחקים, כפי שנקב הסנגור בסיכומיו, בנימוק כי אין די נתונים לקביעת אומדן. ראה דברי ססטון:

"יהיו ללא ספק גורמים של זמן ומרחק (כאשר זה האחרון נקבע על פי מהירות הרכב) בין התחלת התפוצצות הצמיג לבין הנקודה שבה הרכב עשוי ליצור מגע עם פני השטח של הכביש ויהיו אלמנטים או גורמים חיצוניים שיכולים להשפיע על הזמן והמרחק שהרכב יעבור בין שני האירועים" (סעיף 6.26, עמ' 34 לחוות הדעת המתורגמת).

49. סעדה התעלם בחוות דעתו מפרק זמן יציאת האוויר מהצמיג וקבע את מקום האימפקט בנקודה בה מתחיל מתווה החרץ בכביש. בחקירתו גרס, כי מדובר בפרק זמן זניח שאין לייחס לו משקל:

"בתאונה הזו זה מצב בדיוק שצמיג מקבל מכה טראומה של ירידת לחץ אוויר ובאותו רגע הגלגל קורס, החלק שקיבל מכה קורס כלפי מטה, זה בדרך כלל החישוק והוא זה



שמשאיר את החריץ עד למקום העצירה" (עמ' 62 לפר').

ובהמשך:

"במקרה שלנו, ירידה פתאומית של לחץ האוויר, נקרא לזה קריסה של החלק הקדמי שמאלי של הרכב וכתוצאה מזה נגרם החריץ, אין חשיבות לזמן, זה מאוד זניח, זה מצב שקורה באופן פתאומי, נקודתי, באותו רגע, באותו זמן, באותו מקום" (עמ' 64 לפר').

סעדה הוסיף כי לאורך שנות עבודתו הרבות כבוחן תאונות דרכים, מעולם לא נדרש להתייחס או להתחשב בפרק הזמן שחלף מרגע הפגיעה בצמיג ועד ליציאת האוויר מתוכו ועל כן התעלם מהנתון:

"ש. אתה מניח שפרק הזמן שחולף בין האימפקט בין שני הרכבים לבין תחילת החריצה של הג'נט על הכביש הוא זניח ואני מבקש שתניח לרגע שהוא לא זניח.

ת. אני לא יכול לענות על משהו שאני לא יודע. זה זניח ואנחנו לא משתמשים בזה. אני בוחן תאונות דרכים 18 שנים ולא נדרשתי לכך.

ש. פרק זמן ולו מינימלי מאוד יש אבל אתה לא יכול להעריך אותו?

ת. אתה נותן לי לחזור על אותם הדברים. בפעם השלישית, אמרתי ואני חוזר שוב שהזמן שאתה מדבר עליו אין לנו אפילו נתון לגבי זה. אני לא יכול להתמודד עם משהו ללא נתון" (שם).

50. לבסוף אישר כי אף אם היה לוקח את פרק זמן יציאת האוויר בחשבון, הרי שזה ממקם את מקום האימפקט בכ- 20 ס"מ או חצי סיבוב של הגלגל בנתיב נסיעת הפולקסווגן ובכל מקרה, לא מרחק של מטר, כפי שהציע הסנגור (עמ' 84-85 לפר').

51. מצער הדבר שסעדה לא נתן דעתו לנתון פיזיקלי ברור ומובהק. עם זאת, ברי כי לדידו אכן מדובר בנתון שולי ונעדר השפעה ולראיה - סעדה מעולם לא נדרש אליו במהלך חייו המקצועיים.

52. ד"ר שרון הסכים, כמובן, לעובדה שנדרש פרק זמן ליציאת אוויר מצמיג שנקרע כתוצאה מאימפקט, אולם הסתייג מהקביעה הגורפת לפיה מדובר בפרק זמן קבוע בן 0.1 שניות, כפי שגרס הסנגור. נתון זה מתעלם, לדבריו, מנתונים בעלי משקל, כמו מיקום הגלגל, סוג הרכב, סוג הכביש ואופי הנזק שנגרם לצמיג:

"לחץ האוויר של הצמיג קובע את מהירות יציאת האוויר מהגלגל. ככל שהלחץ גדול יותר, קצב היציאה איטי יותר. מאחר ומדובר בגלגל קדמי שלחץ הניפוח שלו משמעותית נמוך יותר מלחץ האוויר בגלגל האחורי, האוויר יצא מהר יותר... אני רואה שהניסוי שאתה מראה לי בוצע במכונית פרטית משנת 76' והניסוי היה ב - 98'" (עמ' 109 לפר').

ד"ר שרון לא שלל את הנתונים שהציג הסנגור, אולם לא ראה בהם נתונים אולטימטיביים, מוחלטים:

"זה כנראה בוצע על צמיגים של מכוניות פרטיות. גם הצמיג שלנו הוא של מכונית פרטית אבל מחוזק... מאחר ומדובר בגלגל קדמי שלחץ הניפוח שלו משמעותית נמוך יותר מלחץ האוויר בגלגל האחורי, האוויר יצא מהר יותר, זמן יציאת האוויר יהיה כמו במכונית פרטית רגילה. מאחר והגלגל קדמי, אני מניח שקצב יציאת האוויר הוא כמו



שנמדד במאמר, היינו 0.1 שניה" (שם).

לאחר מכן הוסיף:

"במחשבה שנייה, יש שני קרעים גדולים... (העד משתהה ובודק את המאמר), כתוב בעמוד 21 במאמר, בעמודה הימנית באמצע העמוד כתוב (מצטט), שם הצמיג התפוצץ עקב מטען חבלה. מהירות יציאת האוויר נגזרת מגודל הנזק. הנזק שלנו מאוד גדול ורואים אותו בתמונה מס' 2, שני קרעים ארוכים. זה הגיוני אבל אין לי מספיק נתונים לשפוט אם יותר או פחות מ- 0.1 שניות" (עמ' 110 לפר').

ד"ר שרון גרס כי מגע האופן עם הכביש נוצר מיד לאחר יציאת האוויר ומבלי שהאופן "מתגלגל" על הצמיג טרם התנתקותו הימנו:

"בנסיעה מהירה, בכבישים מהירים, הכוח הצנטריפוגלי שפועל על חגורת הפלדה ועל הסוליה, גורם לצמיג להזדקף למרות שאין לו אוויר ולכן אופייני בכבישים מאוד מהירים ובנסיעות בין עירוניות מהירות מאוד, שלמרות שאין בגלגל אוויר, הרכב ימשיך בנסיעה ולא ייווצר מגע בין האופן הג'נט ובין הכביש. לא כך בנסיעות במהירויות שמדובר עליהן בכביש צדדי כמו בזירת התאונה, אז 0.1 שניות האוויר יוצר ונוצר מגע" (עמ' 109 לפר').

ובמקום אחר:

"בזמן התנגשות, הרכב מאט. עקב ההאטה יש העברת משקל מהגלגלים האחוריים לקדמיים. ולכן אני מניח בסבירות גבוהה, הנחה אינטליגנטית, שהמגע בין הג'נט לכביש יהיה מהר יותר מאשר באחורי" (עמ' 110 לפר').

עם זאת, ציין בהגינותו, בחקירה חוזרת, כי אינו יכול לשלול לחלוטין את האפשרות שהאופן התגלגל כברת דרך על הצמיג לפני המגע עם הכביש, או כדבריו "ואז החרץ בכביש מתחיל טיפה יותר מאוחר" (עמ' 110 לפר'). כך או כך, לגישתו האימפקט אירע בסמוך מאוד לתחילת מתווה החרץ, בנתיב נסיעת הפולקסווגן. ד"ר שרון סימן את המיקום על גבי תמונה (תצלום 33-ת/20).

53. ההגנה נסמכת על מאמר בודד של ה - S.A.E (אגודת מהנדסי רכב בארה"ב) משנת 1998 ביחס לניסוי שנערך ברכב שיוצר בשנת 1978. להזכיר, עסקין בתאונה שאירעה בשנת 2006 - 28 שנים לאחר ייצור הרכב, נושא המאמר ו - 8 שנים לאחר פרסום המאמר. ד"ר שרון הסתייג מהנתונים המפורטים בו, בין היתר, בשל חלוף הזמן המתואר. הנתונים שהציגה ההגנה אינם מוחלטים ואין הם נשענים על אדנים מוצקים. ברי, כי נדרש פרק זמן ליציאת אוויר מצמיג שנקרע 'קרע אימפקט', אולם משכו אינו ידוע ולמצער, לא הוכח. ממילא, אף לא הוכח המרחק שעבר האיסוזו מרגע האימפקט ועד לחריצת החרץ בכביש ואם יש בו כדי להשליך על קביעת מקום האימפקט. כך, מהירויות כלי הרכב לא ידועות, אף אין לדעת כיצד השפיעה איכות הכביש על קצב יציאת האוויר מהצמיג. לא בכדי ססטון נזהר מלאמוד את המרחק שהאיסוזו עבר לכאורה מרגע האימפקט ועד ליציאת האוויר, אלא בשל העדר נתונים.



54. הקרעים שנגרמו לצמיג כתוצאה מהאימפקט גדולים מאוד - אורכו של האחד 16 ס"מ והשני - 14 ס"מ. בקצותיהם קרעים רדיאליים. העובדה שמדובר בצמיג קדמי, לרבות המשקל שנשא האיסוזו בעת התאונה - ארון תרופות ומקרר שמשקלם הכולל למעלה מ- 500 ק"ג (ר' עדות הנאשם בעמ' 246 לפר') - כל אלו מאיצים את קצב יציאת האוויר מהצמיג וממילא, מקטינים את השפעתו והשלכותיו על המרחק שעבר עד לתחילת חריצת החריץ. ד"ר שרון ביסס מסקנה זו בעדותו.

55. מקובלות עלי עמדותיהם של סעדה וד"ר שרון, כי אין לייחס משקל רב לקצב יציאת האוויר מהצמיג ובכל מקרה, מדובר בפרק זמן שולי שהשפעתו על קביעת מקום האימפקט - זניחה. כלל הראיות מצביעות על סטיית האיסוזו לעבר נתיב נסיעת הפולקסווגן לפני שהתנגש בו. התזה שהעלתה ההגנה, לפיה מקום האימפקט אירע בנתיב נסיעת האיסוזו, הנסמכת על חלקיק שנייה שחלף בין האימפקט לבין תחילת מתווה החריץ - אינה מבוססת, אף לא כדי הקמת ספק סביר כטענת הסנגור.

מתווה החריץ בכביש

56. בנתיב נסיעת הפולקסווגן, מרחק 30 ס"מ מקו ההפרדה, נחרץ בכביש חריץ על ידי אופן צמיג האיסוזו. אורכו 14.6 מ'. תחילתו בקו ישר, עבה, המקביל לקו ההפרדה ולאחר מכן, מתעקל בקשת שמאלה לכיוון צפון עד למסילת המפגש. החריץ תועד על ידי סעדה ביום האירוע, אשר מדד את המרחק בינו לבין קו ההפרדה (סומן בתשריט ת/15, להלן: "התשריט").

57. ססטון ביקש לערער על המרחק שנמדד ע"י סעדה בין החריץ לקו ההפרדה, בטענה כי שיטת המדידה לא צוינה - האם מקצהו הצפוני של קו ההפרדה הצפוני או שמא ממרכזו. משכך, טען, כי יש לגרוע מהמרחק כ- 6 - 7.5 ס"מ.

הטענה הועלתה לראשונה בחוות דעתו. סעדה לא נחקר עליה, הגם שבעדותו התייחס למרחק מדיד של 30 ס"מ, מקו ההפרדה לתחילת החריץ ("החריץ כמו שקבעתי הוא במרחק של 30 ס"מ מקו ההפרדה" - עמ' 86 לפר'). חזקה על סעדה, כי אם היה מודד את המרחק מאמצע קו ההפרדה, כנטען, כי אז היה מציין זאת.

למען הסר ספק יובהר, כי דרך המדידה הסבירה והמקובלת היא מקצה לקצה, קרי, מקצה קו ההפרדה עד לתחילת מתווה החריץ. לפיכך, השערות של ססטון נעדרת יסוד.

58. החריץ מצוי בנתיב נסיעת הפולקסווגן. על פניו, מיקומו תומך בגרסת המאשימה, לפיה האימפקט התרחש בנתיב זה. ססטון הסכים כי הקו העבה בתחילת מתווה החריץ מרמז "כי זאת הנקודה שבה הדבר שגרם לסימן החריטה (חריץ) יצר מגע ראשוני עם משטח הכביש" (סעיף 5.11 עמ' 30 לחוות הדעת). הוא אף הסכים כי חישוק צמיג האיסוזו יצר את החריץ ומסלולו מסמן, ככלל, את סטיית הרכב עד למפגש המסילה. הסתייגותו מתייחסת לקביעת מיקום האימפקט בתחילת מתווה החריץ, שכן לשיטתו, זה אירע בנתיב האיסוזו, דרומית לקו ההפרדה.



59. סעדה דבק בעמדתו כי תחילת מתווה החריצה מסמן את מקום האימפקט. בחקירתו הנגדית, הסכים כי אפשר שהאימפקט אירע סנטימטרים בודדים קודם לכן, אולם, כך או כך, התרחש בנתיב נסיעת הפולקסווגן, סמוך מאוד לתחילת החריץ. כך הסביר סעדה את דרך היווצרותו:

"ברגע שאין אוויר בצמיג אין מה שתופס את הצמיג עם הג'נט, הם לא מחוברים אחד לשני יותר, כל אחד מתנהג באופן עצמאי ואז החישוק חורץ בכביש... אני מסביר קצה הצמיג הפנימי, השפה הפנימית של הצמיג, תפוסה למעשה בג'נט וכתוצאה מלחץ האוויר הם מחוברים אחד לשני. ברגע שאין מה שיתפוס את הצמיג לג'נט, מה שקורה זה שהצמיג מתנהג אחרת באופן עצמאי והג'נט הוא בתנועה ותוך כדי כך חורץ הכביש. אני לא יכול למדוד את פרק הזמן שחולף מרגע הפגיעה עד לרגע ההיפרדות. לגבי ידי הכל קורה בעת ובעונה אחת" (עמ' 65 לפר').

60. בהסתמכו על הקו הישר בתחילת מתווה החריץ, שמקביל לקו ההפרדה, הטעים סעדה, כי אף אם האימפקט הראשוני אירע **"חצי מטר אחורה"**, הרי שבאותו שלב האיסוזו כבר היה במסלול הנגדי:

"החריץ כמו שקבעתי הוא במרחק של 30 ס"מ מקו ההפרדה. בהנחה והסניגור צודק, אני אמור לקחת את הרכב 40-50 ס"מ אחורה. אפשר לשים לב שהחריץ הוא בקו מקביל לקו ההפרדה ורק אחר כך הוא ממשיך את הסטייה שלו שמאלה. זאת אומרת שגם אם אני לוקח את הרכב חצי מטר אחורה, הוא עדיין במסלול הנגדי וזה בגלל ששני הקווים מקבילים... (עמ' 86 לפר')."

במקום אחר הוסיף, כי העובדה שמתווה החריץ החל בקו ישר תומכת במסקנה שהאיסוזו סטה לנתיב הנגדי טרם התרחשות האימפקט:

"התחילה של החריץ המתחילה בקטע קצר שיחסית ישר, אחר כך יש את הסטייה שלו שמאלה, זה כבר אומר שהרכב היה מעבר לקו, שנכנס לנתיב הנגדי. החריץ (צ"ל הרכב - ו.מ) מתחיל להתנהג אחרת מרגע האימפקט וברגע שהרכב קורס ומתחיל להשאיר חריץ" (עמ' 87 לפר')."

ובמקום אחר:

"...בגלל שתחילת החריצות היא בקו ישר, אז אני לא יכול להגיד בוודאות את הזווית. אם אני לוקח את האוטו אחורה, הוא מתחיל באזור שבתוך נתיב הנסיעה של הפולסווגן. זה יכול להיות אפילו הרוחב של הגלגל שהוא בין 20-30 ס"מ אבל הוא עדיין כאן. הוא עובר את הקו, אחרי האימפקט הראשון נשאר החריץ שהוא יחסית רחב וזה אני יכול לשער בגלל סטיית ההגה שמאלה, שטח המגע של הג'נט הוא לא ישר אלא בזווית, ואז עם המשך התנועה של הרכב, הוא ממשיך הלאה לאותו כיוון הסטייה, שמאלה" (עמ' 94 לפר')."

61. קביעותיו של סעדה מתיישבות עם סימני החריצה בכביש ועולות בקנה אחד עם המסקנה לפיה סטיית האיסוזו לנתיב הנגדי החלה טרם האימפקט הראשוני, אשר אירע סמוך לקו ההפרדה. סטייתו אינה חדה אלא הדרגתית, בהמשך לעקומה שמאלה, בנתיב נסיעתו. מהטעם הזה, מיד לאחר האימפקט מתווה החריץ ישר ובהמשך, בשל התקר בגלגל שמאל, מתעקל החריץ לשמאל.



62. ד"ר שרון החזיק אף הוא בדעה שכיוון החריץ מלמד על מסלול נסיעת האיסוזו בנתיב הנגדי, תחילה במקביל לקו ההפרדה ולאחר מכן סוטה שמאלה:

"...חריץ שתחילתו מקבילה לקו הלבן ואחר כך הוא מתעקל בעיקול אופייני שנובע מזה שהגלגל נוסע בחוסר אוויר וההתנגדות שלו לעיקול נמוכה יותר ואז הוא נגרר שמאלה. מה שחשוב זה שקו הפעולה שלו ממש מקביל לקו הלבן. זה אומר שהרכב נסע במקביל לקו הלבן, לא חצה אותו בתחום שצולם בצילום" (עמ' 111 לפר').

63. ססטון התקשה ליתן הסבר מניח את הדעת לפשר הקו הישר בתחילת מתווה החריץ ובמקביל לקו ההפרדה. בין היתר גרס, כי החריץ נוצר לאחר שהאיסוזו חלף על פני הפולקסווגן, שכן אילו היה נוצר קודם לכן, עת נסעו במקביל זה לזה, כי אז, ניתן היה לצפות שסטיית האיסוזו שמאלה תחל קודם לכן. התזה סותרת את קביעתו כי האימפקט הראשון אירע בין החלק הקדמי שמאלי של האיסוזו לבין זה של הפולקסווגן ואף אינה עולה בקנה אחד עם הנזק שנגרם לצמיג הקדמי של האיסוזו, אגב האימפקט הראשון.

64. אפשרות נוספת שהעלה ססטון לפשר הקו הישר בתחילת מתווה החריץ, היא כי בעקבות האימפקט הראשוני, נותקה תושבת הגלגל מהחיבור למפרקי מוט ההיגוי וזה התנהל באורח "עצמוני" במנותק מהרכב. לפיכך, הקו הישר ייצג את מסלול הגלגל להבדיל ממסלול סטיית האיסוזו:

"הייתי מתחשב באפשרות שהחריץ מציין את מסלול חישוק הגלגל השמאלי הקדמי ולא בהכרח את המסלול הספציפי של הרכב עצמו. כלומר, הגלגל הקדמי השמאלי והצמיג כנראה כבר פנו בכיוון וזווית שונים משאר הרכב" (סעיף 6.18 עמ' 33 לחוות הדעת).

65. גרסה זו אינה מתיישבת עם מסקנה אחרת של ססטון, לפיה מתווה החריץ משקף את סטיית האיסוזו - אליה הצטרפו גם סעדה וד"ר שרון. זאת ועוד, אין ראיה לניתוק תושבת הגלגל, כנטען. הנאשם גרס כי הבחין בציר שבור של הגלגל, שהיה מחובר לרכב, בעת שהוצא ממנו (טרם תאונת הרכבת).

66. ססטון תר אחר הסבר נוסף, כאשר גרס כי אפשר שהפגיעה המשמעותית של האיסוזו בפולקסווגן אירעה דווקא בגלגל האחורי שמאלי של הפולקסווגן וכתוצאה, סיבסב האיסוזו שמאלה:

"לאחר שהחלק הקדמי של הרכב החל לעבור את חלקו האחורי של הפולקסווגן. בעוד שרכב האיסוזו ממשיך קדימה, הסיבוב יכול היה לגרום לרכב לחצות בקלות את סימוני מרכז הכביש לפני שחישוק הגלגל בעצם בא במגע עם האספלט והתחיל להשאיר את סימן החריטה (חריץ)" (עמ' 53 לחוות הדעת, סעיף 7.20).

דבריו אלו סותרים את הנחת המוצא שלו בדבר אימפקט ראשוני בין צמיגים קדמיים שמאליים של כלי הרכב, כתוצאה מ"אינטראקציה משמעותית". אין בהם משום הסבר לפשר המתווה הישר בתחילת החריץ. ראה עדותו:

"כתוצאה מהמפגש בין החישוק של האיסוזו לבורג בחישוק של הפולקסווגן שככל הנראה גרם לשבירה של ציר ההיגוי של הפולקסווגן נגרמה גם הטייה של הגלגלים האלה שגרמה לאיזושהי תנועה של הגלגלים, וחלקיק שניה לאחר מכן הגלגל של האיסוזו יפגוש את



הקשת של הפולקסווגן. כשאני אומר גלגל, יכול להיות שהצמיג בשלב הזה, איבד אוויר אבל באותה מידה אפשרי שהוא גם נפגע כתוצאה מהמגע עם הקשת. לדעתי הגלגל שכולל גם את הצמיג יטה שמאלה כתוצאה מהמגע עם הבורג של גלגל הפולקסווגן..."
(עמ' 280 לפ'ר).

67. התזות שהציג אינן מתיישבות זו עם זו.

העקומה בכביש

68. התאונה אירעה סמוך לאחר סיום עקומה לשמאל בכיוון נסיעת הנאשם. סעדה תיעד את העקומה בתמונות 23, 24, 26, 27 (ת/20). תחילתה, לדבריו, כ- 500 מ' לפני מפגש המסילה (תמונה 23) והיא מסתיימת מרחק של כ- 100 מ' לפני מפגש המסילה. סעדה יחס משקל לעקומה זו, שמסבירה לדידו, את סטיית האיסוזו שמאלה, הגם שהדגיש כי אין מדובר בממצא. סעדה לא מדד מרחקים אלו אלא העריך אותם. תמונה 26 ממחישה את קרבת העקומה למקום התאונה. מדידת מרחק העקומה ממקום האימפקט, לפי קנה מידה במפה (ת/18א) מלמדת על מרחק קצר יותר מזה שהעריך סעדה, של כ- 50 מ' מסיום העקומה ועד למפגש המסילה. מקום האימפקט ממפגש המסילה נמדד על ידי סעדה - 14.6 מ'. יוצא, כי התאונה התרחשה מרחק של כ- 35 מ' מסיום העקומה, עובדה המחזקת את האפשרות, כפי שהעלה סעדה, שהאיסוזו סטה שמאלה, משלא יישר את ההגה בסיום העקומה. עם זאת, סטיית האיסוזו מנתיב נסיעתו יכולה הייתה להיגרם גם בשל חוסר ריכוז, כתוצאה ממצבו הנפשי. על כך בהמשך.

69. ססטון התעלם מפני הדרך, כפי שהתעלם מעדויות עדי הראייה. הוא לא יחס משקל לתרומה האפשרית (והסבירה) של העקומה לגרימת התאונה על ידי האיסוזו.

שברים בזירת התאונה

70. רסיסים באזור התאונה אינם מהווים ראיה למיקומו המדויק של האימפקט, אלא כלי עזר בקביעת אזור התרחשותו.

71. בתשריט ת/15 סימן סעדה שברי בקליט ופלסטיק בנתיב נסיעת הפולקסווגן, סמוך לחרץ. לדידו, אלו מסייעים בקביעת מיקום אזור האימפקט. ססטון גרס, כי נמצאו רסיסים גם בנתיב נסיעת הנאשם ובכך ביקש להפריך את מסקנת סעדה. בחקירה נגדית, הוצגה בפניו תמונה מוגדלת של 'הרסיסים' לכאורה עליהם נסמך בחוות דעתו והוא נאלץ לחזור בו - **"יכול להיות שהייתי קנאי מדי לעיגולים שסימנתי בתמונה...אני גם מסכים שיכול להיות שהשברים שנראים לא פלסטיק ולכן הציטוט שלי לא מדויק"** (עמ' 274 לפ'ר). אז, העלה ספק בדבר האוטנטיות של התמונה שהוצגה בפניו, אולם בא כוח הנאשם לא שב על דברים אלו בסיכומיו ובצדק. ודוק; סעדה תיעד את הממצאים ביום התאונה וסימן אותם בתשריט. אין להטיל ספק במהימנותם. נמצאו אפוא תימוכין נוספים למסקנה לפיה האימפקט אירע בנתיב נסיעת הפולקסווגן.



עדי ראייה

עזאם אחמד - מוכר הדובדבנים

72. עזאם אחמד (להלן: "מוכר הדובדבנים") העיד כי החנה את רכבו - טנדר מסחרי - מרחק של כ- 30 מ' ממפגש המסילה (כך על פי הודעתו במשטרה - נ/13). את מרכולתו הציג בחזית ארגז הטנדר והוא עצמו ישב בשולי הארגז כאשר פניו לעבר המסילה (כיוון מזרח). בהודעתו נ/13 שנגבתה ממנו כשעה לאחר תאונת הרכבת (13:07) תיאר את התאונה:

"ראיתי רכב מרצדס אדום גדול מגיע מכוון מזרח ועבר את המסילה היה בצד שלו הוא עבר כמה מטרים את המסילה ואז ראיתי שממולו מכוון נתניה מגיע טנדר איסוזו ארגז פתוח ואז הטנדר איסוזו הלך שמאלה לא יודע למה ונתן מכה לצד שמאל של המרצדס הגלגל השמאלי שלו התפוצר והוא המשיך ועלה על המסילה הראשונה מכוון נתניה ונעצר על המסילה אני רצתי אליו לנהג איסוזו הוצאתי אותו מהאוטו" (שם, עמ' 1).

בהודעה זו התמקד מוכר הדובדבנים בתאונת הרכבת ובניסיונותיו המתסכלים, יש לומר, למנעה. לדידו וכעולה מדבריו, התרחשות התאונה בין האיסוזו לפוקלסווגן הייתה ברורה ונהירה ולפיה סטה האיסוזו לעבר הפולקסווגן. לא היה לו ספק בכך.

73. בהודעה שנייה שמסר שבוע לאחר התאונה, ביום 19.6.06 (נ/14), שב מוכר הדובדבנים על גרסתו בדבר סטיית האיסוזו לשמאל ופגיעתו ברכב "האדום" (הפולקסווגן). הוא הטעים כי לא שמע **"פיצוץ לפני הפגיעה ברכב האדום או רעש אחר"** (ש' 13).

74. בעדותו בבית המשפט חזר מוכר הדובדבנים על גרסתו. כן, אישר כי לא שמע פיצוץ או רעש לפני התאונה באמרו: **"לא שמעתי כלום"** (עמ' 151 לפר', ש' 16). הוא שלל את דברי נאף סולימן, עובד מע"צ שנכח במקום, כי עובר לתאונה עסק במכירת מרכולתו ודבק בעמדתו כי לא מכר מאומה לאיש אותה עת (עמ' 153 לפר').

75. סתירה לכאורה, נגלתה בדבריו ביחס למועד ירידת מחסום הרכבת, כאשר בהודעתו נ/13 גרס שבזמן התאונה המחסום לא ירד ואילו בעדותו ציין כי המחסום ירד כשהרכבת התקרבה לצומת. כאשר עומת עם הסתירה דבק בגרסתו הראשונה - **"אם אמרתי במשטרה שהמחסום לא ירד אז אני דבק בגרסה זו"** (עמ' 156 לפר', ש' 5). בפועל, מתוך דו"חות הרכבת ידוע כי המחסום ירד כאשר התקרבה הרכבת למפגש. מוכר הדובדבנים הוסיף, כי איש לא סייע לו בהוצאת הנאשם מרכבו, אף לא עזר בניסיונותיו להזיז את האיסוזו ממפגש המסילה. בפועל, חברו לניסיונותיו עובדי מע"צ במקום. הסתירות שבדבריו אינן מהותיות בהתחשב בדרמה ובטראומה שחווה. בד בבד, הוא חילץ את הנאשם מרכבו, ניסה להתריע על הרכב התקוע על המסילה ודקות ספורות לאחר מכן היה עד לתאונה המחרידה בין הרכבת לאיסוזו. בנסיבות אלו, אין לייחס משקל לסתירות הללו. ברי כי היה ממוקד בניסיונותיו למנוע את תאונת הרכבת ולא שת ליבו למאמצי האחרים לעשות כן.

76. לראשונה, ציין כי שמע רעש טרם התאונה ולכאורה הבחין בהתרחשות התאונה לאחר ששמע מכה, בתשובה לשאלת הסנגור:



- י"ש. האם יכול להיות שכשאתה יושב על הארגז, יכול להיות שמה שקורה זה שאתה שומע תאונה, אתה קם ומסתכל ואז אתה רואה את האוטו סוטה שמאלה?
ת. נכון, זה מה שהיה.
ש. כשאתה רואה את האוטו סוטה שמאלה, אתה רואה אותו אחרי שאתה שומע את המכה נכון?
ת. אחרי המכה ראיתי את האוטו סוטה שמאלה" (עמ' 159 לפר').

77. הסנגור טען, לנוכח דבריו אלו של מוכר הדובדבנים, אשר לדידו היו 'ספונטניים' - כי יש להעדיף על פני הגרסה שמסר קודם לכן, לפיה לא שמע מאומה טרם שהבחין בתאונה. ב"כ המאשימה גרס מנגד, כי גרסתו המקורית, כפי שמסרה במועד התאונה ושב וחזר עליה בחקירתו הראשית והחוזרת כי "קודם ראיתי את הרכב סוטה שמאלה ואחרי המכה המשיך למסילה" (עמ' 159 לפר', ש' 32) - היא גרסה אותנטית שיש להעדיפה.

78. במחלוקת שבין באי כוח הצדדים, סבורני כי ידו של ב"כ המאשימה על העליונה. לאורך הדרך, החל מהודעותיו במשטרה והמשך בעדותו בבית המשפט, מסר מוכר הדובדבנים תיאור ספונטאני, חי ושוטף בדבר התרחשות התאונה בין כלי הרכב. הודעותיו במשטרה נמסרו בתכוף לתאונות ובהן, הוא תיאר ללא היסוס את סטיית האיסוז לעבר הפולקסווגן. גרסתו הראשונה נמסרה שעה לאחר התאונה, טרם שהיה סיפק בידו לשוחח עם איש. הגרסה נקייה אפוא, מבלי שזוהמה. בבית המשפט שב עליה.

79. להתרשמותי, בתשובתו ה'ספונטנית' של מוכר הדובדבנים לשאלות הסנגור "יכול להיות שמה שקורה זה שאתה שומע תאונה, אתה קם ומסתכל ואז אתה רואה את האוטו סוטה שמאלה?" והשיב "נכון, זה מה שהיה" (עמ' 158-159 לפר') - הוא לא ירד לסוף דעת השואל ואישר את עצם התרחשות התאונה, קרי, את סטיית האיסוז שמאלה, מבלי שנתן דעתו לסוגיה אם הקול קדם למראה העיניים. השאלות שהוצגו לו לאחר מכן, ערערו מעט את בטחונו, אולם סופו של יום, דבק בגרסה כי ראה את התאונה מתחילתה ועד סופה והבחין בסטיית האיסוז. ודוק; היכולת להבחין בין חוש השמיעה לחוש ראייה - אשר הרף עין מפריד ביניהם - קשה עד בלתי אפשרית. לדידו של מוכר הדובדבנים הכול התרחש בבת אחת וכך תיאר את האירוע. כך גם יש לקבל את דבריו.

80. מסקנה זו נתמכת בתמונות שהוצגו כראיה, אשר מהן עולה כי התאונה התרחשה לנגד עיני מוכר הדובדבנים ובנקל יכול היה לצפות בה מתחילתה ועד סופה. מכוניתו חנתה במרחק ממקום האימפקט. ולראיה; מוכר הדובדבנים אישר כי לאחר התרחשותה, רכב הפולקסווגן נעצר לפני רכבו - קרי בטווח ראייתו, ללמדך כי התאונה התרחשה בתחום שדה הראייה שלו:

י"ש. תראה לי איפה עמד הפולקסווגן?

ת. על הכביש.

ש. לפניך הוא נעצר או אחריך?



ת. הוא היה לפני הרכב שלי, על הכביש" (עמ' 157 לפר').

81. התיאור הבהיר שמסר אודות התאונה מיד לאחריה ועדותו המפורטת בבית המשפט - מתיישבים עם המסקנה כי מוכר הדובדבנים חזה בתאונה מתחילתה ועד סופה ולא הסיק מסקנות ביחס להתרחשותה לאחר ששמע מפץ, כגרסת ההגנה.

82. ב"כ הנאשם ביקש לערער את מהימנותו, כאשר הציג בפניו את גרסת עד התביעה סולימאן נאיף, שנכח במקום וגרס כאמור, שמוכר הדובדבנים היה עסוק במכירת מרכולתו בעת התאונה. בחינת עדותו של סולימאן מעלה, כי הוא לא כרך את העובדות זו בזו, כפי שהוצגו לו על ידי הסנגור, קרי, הגם שגרס כי מאן דהוא רכש פרי ממוכר הדובדבנים, הרי שלא תיזמן את מועד הרכישה ביחס להתרחשות התאונה. כך אף הדגיש:

"אני לא זוכר את הפרטים...אני הייתי רחוק ממני (צ"ל "ממנו" - ו.מ.). אני חציתי את הכביש לכיוון שלו, אמרתי לו שלום, הוא מכר למישהו והגעתי לאתר העבודה שלי...כאשר שמעתי את הרעש, הגב שלי היה לתאונה. הסתובבנו וכבר ראינו את הרכב על הפסים" (עמ' 121 לפר').

מנגד, מוכר הדובדבנים עמד על דעתו כי לא מכר מאומה בעת התאונה והיה סיפק בידו לצפות בה.

83. עדות מוכר הדובדבנים מהימנה עלי. לפיה סטה רכב האיסוזו מנתיבו לעבר נתיב הפולקסווגן והתנגש בו. ניתן לקבוע ממצאים על פיה.

עדות נהג הפולקסווגן - אברהם עזרא

84. אברהם עזרא (להלן: "נהג הפולקסווגן" או "הנהג") מסר הודעה ראשונה בבית החולים אליו נלקח, כשעה לאחר התאונה (13:06):

"אני הייתי ברכב שלי עברתי את פסי הרכבת לכיוון פולג. הגעתי מצומת בני דרור לכיוון פולג... הרכב השני בא ממולי בצבע לא ידוע ואז הוא נכנס לי בעוצמה כי התנפחו לי כל הכריות של האוטו, אני נפגעתי, הוא המשיך לכיוון צומת בני דרור.. לפסי הרכבת..." (נ/א'16).

85. הוא הוסיף, כי עצר את רכבו במקום וציין שהאימפקט היה "בצד של הנהג". כן הוסיף, כי כריות הרכב התנפחו כתוצאה מעוצמת המכה ומנעו מבעדו לפתוח את הדלת. יומיים לאחר מכן, נגבתה ממנו הודעה נוספת בגדרה פירט:

"נהגתי בצד ימין והגעתי למסילת רכבת של בית יהושע המחסום היה פתוח ועברתי את המסילה ובערך שעברתי את המסילה כ- 30 מטר ראיתי רכב אשר מגיע ממולי כאשר אני נמצא ממש לפני תחילת העיקול ימינה וכאשר אני עדיין בנתיב שלי הימני. הרכב ממול לא לקח את הסיבוב נכון ונכנס לנתיב שלי ופגע ברכב שלי בחזית צד שמאל וכרית האוויר נפתחה לי. מיד עצרתי במקום והתקשרתי לאמבולנס כי נפגעתי..." (נ/א'16).



הוא הדגיש:

"את הרכב שפגע בי ראיתי לראשונה ממש סמוך מאוד להתנגשות בנתיב שלי ולא יכולתי להגיב כי זה היה ממש מהר וקרוב. לפני הרכב שפגע בי הייתה תנועה של כלי רכב משני הצדדים... בזמן הפגיעה ברכב שלי הייתי בנתיב שלי" (נ/16ב').

86. נהג הפולקסווגן העיד בפני "וועדת פלד" - וועדת חקירה שהוקמה לצורך חקירת תאונת הרכבת.

בפניה שב וגרס: **"הוא נכנס בי יותר בכיוון של הכנף השמאלי... וכאילו מהדלת הוא עף לגלגל האחורי ואחרי זה הוא עף..."** (עמ' 3, ש' 10-1 לדו"ח הוועדה). לאחר התאונה נעמד במקום ואיש לא ניגש אליו. הוא לא הסתכל לאחור הואיל וסבר שהמכונית שפגעה בו נמלטה, אף לא צפה במראה שברכב הואיל והתעקמה. נבצר ממנו לרדת מהרכב בשל כריות האוויר שחסמו את דרכו וכן, נעילת חגורת הבטיחות. משכך, הוא נותר 'תקוע' ברכב, מנותק מהסביבה. לדבריו, היה שריון בהלם כתוצאה מהתאונה והמכה החזקה שרכבו ספג.

87. הנהג ציין לפני וועדת פלד, כי לפניו נסעה משאית. הוא לא הגדיר את המרחק בין רכבו לבניה. עוד הוסיף, כי עובר לתאונה שוחח בטלפון עם חבר, באמצעות דיבורית ובפניו ציין כי מישוה נכנס בו וברח **("אמרתי לו - תשמע, מישוה נכנס בי וברח")** (עמ' 9 לנ/16ג').

88. בעדותו בבית המשפט שב נהג הפולקסווגן על גרסתו. הוא הסביר כי נבצר הימנו לצאת מרכבו בשל כריות האוויר שחסמו את דרכו ושב ואישר כי כלל לא היה מודע לדרמה שהתחוללה מאחוריו, עם התנגשות הרכבת באיסוזו. כן ציין את הקשיים שמנעו מבעדו לצאת מרכבו והוסיף כי היה שריון בהלם לאחר התאונה. הוא דבק בעמדתו כי התאונה התרחשה בנתיב נסיעתו, אליו סטה האיסוזו.

89. ב"כ הנאשם הצביע על 'פערים' שנפלו בדבריו, שיש בהם כדי לערער את מהימנותו. הוא הדגיש כי מדובר בעד בעל אינטרס, שהיה מעוניין להרחיק עצמו מהאחריות לגרימת התאונה. לשיטתו, מעוררת תמיהה הימנעותו מלציין בהודעתו הראשונה (נ/16א') כי כלי רכב נסעו בשני הנתיבים. הוא אף לא ציין שהאיסוזו סטה לעברו אלא הסתפק בתיאור לפיו, הגיע האיסוזו **"במהירות שאי אפשר לעצור"** ונכנס בו בעצמה. בהודעה שנייה מסר כי האיסוזו **"לא לקח את הסיבוב נכון"**, אולם בעדותו בפני וועדת פלד העלה עובדה זו כהשערה בלבד. תמיהה גדולה הביע ב"כ הנאשם, על כך שהנהג לא זכר את סוג רכב שפגע בו, אף לא את צבעו. משכך, לשיטתו, אין לייחס משקל לתיאור תנועת האיסוזו שמסר, עובר לאימפקט. העדר נתונים אלו מצביע על אחת משתיים, כך הסנגור: הנהג לא היה מרוכז בנהיגתו ועל כן לא הבחין ברכב הנאשם ו/או הנהג נסע מאחורי משאית (כפי שהעיד בוועדת פלד) ועל כן, לא ראה את רכב הנאשם אלא בהתרחש התאונה.

90. על יסוד התמיהות הללו, טען ב"כ הנאשם כי נהג הפולקסווגן מסר גרסה שקרית ואין ראיות התומכות בה. מנגד, עולה מדבריו האפשרות, כי סטה מנתיב נסיעתו, בין לצורך עקיפת משאית שנסעה לפניו ובין בהיסח הדעת על רקע השיחה הטלפונית שקיים עם חברו, אותה ביקש להסתיר (לראיה, לא הזכירה בהודעותיו במשטרה). זו עלתה באקראי בעדותו לפני וועדת פלד. הסנגור ייחס משקל לחוסר מודעות הנהג לתאונת הרכבת, חרף הרעש וההמולה שנגרמו בעקבותיה. את טיעונו סמך על דברי חברי וועדת פלד אשר אף הם העלו תמיהות ביחס להתנהלות נהג הפולקסווגן. לפיכך, טען הסנגור:



"פגיעותיו של מר עזרא היו קלות שבקלות - מכות יבשות ביד ובגב התחתון - והלה שוחרר מביה"ח מיד בתום הבדיקות (ר' דו"ח נפגע נ/18). משכך, לא נפגע בראשו ולא ספג שום טראומה פיזית. ומשטען שלא הבחין בתאונת הרכבת - אין שום הסבר להתנהלותו מלבד תחושת אשם קשה בשל אחריותו לתאונה עם הנאשם ומה שהתרחש לאחריה" (עמ' 27, ס' 113 לסיכומיו).

91. ב"כ הנאשם הלן על מחדלי המשטרה, אשר לא התחקתה אחר חברו ה'טלפוני' של הנהג, שהיה בו כדי לשפוך אור על נסיבות התרחשות התאונה. כן, חדלה מלברר אם התקשר הנהג ל'בוס' שלו, כפי שגרס תחילה, או שמא ביקש מחברו לעשות כן, כפי שגרס לאחר מכן. מחדל נוסף עליו הצביע, באי קריאת עדות הנהג לפני וועדת פלד על ידי חוקרי המשטרה וממילא הימנעות מלחקור אודות פרטים שעלו הימנה.

92. נהג הפולקסווגן מסר גרסה מהימנה, להתרשמותי, ששיקפה את המציאות בה היה שרוי עובר לתאונה ולאחריה. הפרטים שהוסיף בחקירתו בוועדת פלד אינם מהותיים ואין בהם כדי לכרסם ממהימנותו. כך, העובדה שציין בפני הוועדה כי נסעה לפניו משאית, אין בה ממש בהעדר פרטים נוספים, עליהם לא נשאל; לא ידוע אימתי נסעה המשאית לפניו, האם עובר לתאונה או זמן מה קודם לכן, באיזה מרחק נסעה ומה מידת הרלבנטיות של נסיעתה להתרחשות התאונה. בפועל, ציין הנהג כבר בהודעתו השנייה, נ/16ב', כי **"הייתה תנועה של כלי רכב משני הצדדים"** ללמדך, כי מסר תיאור כללי של מצב הכביש. יתירה מזו, ברי כי אילו נסעה משאית בסמיכות לפני הפולקסווגן ובתכוף עובר לתאונה, אותה ניסה לעקוף ולשם כך סטה לעבר נתיב האיסוז - כפי שגרס הסנגור, אזי, מוכר הדובדבנים היה מבחין בה. איש לא חקר את מוכר הדובדבנים על כך ומעדותו עולה תמונה ברורה לפיה הפולקסווגן הגיע מפסי הרכבת ונסע בנתיבו מבלי שנסע לפניו רכב מכל סוג שהוא, כאשר רכב האיסוז סטה לעברו. זאת ועוד, התרחיש שהעלתה ההגנה, לפיו ביקש הנהג לעקוף המשאית ועל כן סטה לשמאל, סותר את התזה שהעמיד ססטון, לפיה סטיית הפולקסווגן לעבר נתיב נסיעת האיסוז הייתה קלה והדרגתית. יתירה מזו, התרחיש הנטען, מטיבו היה מוביל לתוצאה שונה מזו שאירעה, שכן הסטייה לצורך עקיפה חדה יותר וממילא - הנזקים שהיו נגרמים בעטייה היו שונים, כמו גם מיקום הפולקסווגן לאחר התאונה. תשובת סעדה לתרחיש זה מקובלת עלי:

"ש. אני מציג לך סיטואציה. תאשר לי. לפני הפולסווגן נוסעת משאית. הנאשם מגיע מהכיוון הנגדי. האם יש אפשרות שהרכב של הפולסווגן ניסה לעקוף את המשאית הציץ החוצה וראה את הנאשם מגיע וברח חזרה לנתיב שלו?
ת. זאת אפשרות בלתי אפשרית. אציין מספר סיבות עיקריות למה זה לא אפשרי. מה שאתה בא ומנסה להציג לבית המשפט זה לשנות את חוקי הפיזיקה. כאשר יש סטייה של רכב כלשהו לרכב אחר, הכוחות שיפעלו על הרכב שהוא לא סטה, שני כלי הרכב למעשה ינועו לאותו כיוון של הסטייה. אם הפולסווגן היה בהצצה שמאלה כפי שאתה טוען, את הפעולה של הסטייה מנתיב הנסיעה ביצע הפולסווגן, אז כמו שאמרתי, הייתי אמור למצוא קודם כל את הרכב של הנאשם מצדו הדרומי של הכביש ולא בצד הצפוני. אני ממחיש לבית המשפט. כיוון הפגיעה קובע את המשך הסטייה של הרכב לכן במקרה שאתה מתאר הפולסווגן היה צריך להמשיך ולחצות את הנתיב של האיסוז בעוד שהאיסוז היה סטה ימינה בכיוון נסיעתו ולא להפך, כפי שקרה" (עמ' 70 לפר').



93. באשר לשיחת הטלפון של הנהג עם חברו, איני סבורה שזו הוסתרה במכוון על ידי הנהג בהודעותיו במשטרה. לא הייתה כל עילה להסתירה, שכן אין זו עבירה לשוחח בטלפון במהלך נהיגה באמצעות דיבורית, כפי שעשה לדבריו. לפיכך, אין פסול במעשה וממילא, לא קמה עילה להסתירו. מרבית הנהגים בישראל משוחחים בטלפון במהלך הנסיעה וכל עוד הדבר נעשה בהתאם לחוק - אין הדבר נזקף לחובתם. דומה, כי הסגור ייחס משקל יתר לעובדה זו.

94. עם זאת, מקובלת עלי טענתו, כי היה ראוי לחקור את חברו הטלפוני של הנהג לאישוש גרסתו. המשטרה חדלה אפוא מלעשות כן, אולם אין במחדלה כדי לשמוט את היסוד לתשתית הראייתית שהניחה.

95. יתר התמיהות שהעלה הסגור כנגד התנהלות נהג הפולקסווגן - לאו תמיהות הן, קל וחומר שאין בהן כדי להצביע על 'תחושת אשם' שדבקה בו, כפי שגרס. הסברו כי "נתקע" ברכבו בשל כריות האוויר שהתנפחו מול פניו וחגורת הביטחון שננעלה - סביר. כך אף העובדה שלקה בהלם ובנוסף, חש בגבו ובידו, כתוצאה מהתאונה, בעיקר, בשל התנפחות כריות האוויר. אין ספק שהנהג נקלע למצוקה והזעיק עזרה. הוא המתין לחילוץ ולא מן הנמנע, כי לא נתן דעתו, אותה עת, לדרמה שהתחוללה מאחוריו. תימוכין לגרסתו ניתן למצוא בדברי סעדה, אשר אישר כי הנהג "לא יכול היה לפתוח את הדלת" (עמ' 88 לפר') ועדות מוכר הדובדבנים, אשר העיד כי ניגש לנהג וזה אמר לו שהוא "צריך אמבולנס" (עמ' 157 לפר').

96. ב"כ הנאשם הכתיר בסיכומיו את התנהגות הנהג כ"מוזרה" והוסיף כי הוא "לא ידע אפילו לומר - לא איזה סוג רכב פגע בו, ואפילו לא באיזה צבע היה. לכן, הרי אין לו שום יכולת לתאר את תנועת האיסוזו עובר לאימפקט" (עמ' 24 לסיכומים). הגם שהנהג לא זכר את צבע האיסוזו, אף לא את סוגו - אין בכך כדי לגרוע ממשקלה של עדותו, הנתמכת בראיות אובייקטיביות כמו נזקי כלי הרכב, מיקומם לאחר התאונה ועדות מוכר הדובדבנים.

גרסת הנאשם

97. הודעה ראשונה נגבתה מהנאשם כהודעה 'פתוחה' ללא אזהרה, במקום התאונה וכשעה לאחריה (12:55). אין מחלוקת שההודעה שקרית מתחילתה ועד סופה. בהודעתו, מסר כי משאית פגעה ברכבו מאחור והדפה אותו לעבר מחסום מפגש המסילה, אז היטה את רכבו לשמאל כדי למנוע את עלייתו למסילה. כך תיאר את התאונה:

"והייתה תנועה עמוסה מאוד ונסעו כלי רכב ממול ואני מתקרב למחסום רכבת שלדעתי החל רק לרדת ועוצר בקו ואז מרגיש שמשאית עירונית מאחור דוחפת אותי לכוון הפסי רכבת ואני סחבתי שמאלה ובמצב הזה המחסום כבר ירד" (ת/1, עמ' 1).

הנאשם הטעים כי לא ידע מספר או צבע המשאית והוסיף: "כאשר הרכב מאחור החל לדחוף אותי בתחילה בלמתי חזק ואני כוונתי את ההגה שמאלה בכדי לא להיכנס לתוך הפסי רכבת" (שם). הוא הוסיף כי חלפו כ- 20 שניות מרגע פגיעת המשאית ברכבו ועד להתנגשות עם הרכבת. הנאשם הגדיל לעשות, כאשר הנחה את גובה ההודעה לערוך סקיצה ובה תיאר כיצד אירעה לכאורה התאונה. בו ביום, בשעה 18:23, נגבתה ממנו הודעה שנייה (ת/2), בגדרה הוזכר כי הינו חשוד בביצוע עבירות של גרם מוות ברשלנות ונהיגה תחת השפעת סמים. אז 'התעשת' ומסר תיאור כללי של תאונת הפולקסווגן, הגם שהוסיף כי לא ידוע לו כיצד אירעה ההתנגשות:



"הגעתי לפסי הרכבת של בית יהושוע ואני האטתי ליפני הפסים לא זוכר לאיזה מהירות אבל זה אחרי סיבוב ולא יכול להיות מהירות גבוהה ואז היתה לי תאונה עים רכב שבא מימולי טנדר אדום אני לא יודע איך זה הגיע שהגענו אחד מול השני ומהתאונה הזאת הרכב שלי הסתחרר הגלגל הקידמי השמאלי נישבר והרכב משך שמאלה והעלה אותי ממש על הפסים של הרכבת בא משהוא אלי אמר לי בוא תצא מהאוטו.... הפגיעה ברכב שלי מהאוטו האדום הייתה בצד שמאל בגלגל הקידמי שמאלי. אני זוכר שליפני המסילה יש פס הפרדה לבן. לדעתי הייתי כל הזמן מימין לפס הזה" (ת/2- עמ' 1-2).

הנאשם הכחיש שימוש בסמים וכאשר נשאל אודות תאונת הקאיה, בה היה מעורב כמחצית השעה קודם לכן - גרס כי אינו זוכר מאומה. הנאשם סירב להשיב על שאלות ביחס לצריכת סמים או חומרים משכרים. מהודעתו השנייה עולה מודעותו לחשש מהפללה עצמית. בהתייחסו לתאונת הפולקסווגן, הדגיש, כי האט את מהירות הנסיעה עובר לתאונה, כי יצא זה עתה מעיקול, זכר שבמקום מצוי פס הפרדה והטעים כי נסע בנתיב נסיעתו. למחרת נגבתה ממנו הודעה שלישית (ת/3) בה שב וגרס כי אינו זוכר את תאונת הקאיה ובהתייחסו לתאונת הפולקסווגן, ציין כי "רק קטעים מהתאונה ביני לבין האוטו האדום" זכורים לו והדגיש כי "מה שעולה לי בזיכרון ואחר כך התאונה עם הרכבת" (שם, עמ' 2). בהודעות אלו, לרבות הודעות נוספות שנגבו ממנו, נדרש הנאשם לסוגיית החומרים המשכרים שנטל והקפיד לשמור על זכות השתיקה.

98. את עדותו בבית המשפט פתח הנאשם בתיאור תחנות בחייו, לימודי ווטרינריה בארה"ב, נישואיו, לידת ילדיו והתפתחותו המקצועית והאישית. הוא הדגיש כי לאורך השנים סבל ממיגרנות ונטל משככי כאבים. עובר לתאונה נטל גם כדורים נוגדי דיכאון וכדורי הרגעה, על רקע משבר נפשי עמוק וממושך שחוה, בשל גירושיו. לדבריו, הוא הסתייע בפסיכיאטרים ופסיכולוגים באותה תקופה.

99. בהתייחסו לתאונות בהן היה מעורב ביום האירוע, שב וגרס כי תאונת הקאיה נמחקה מזיכרונו. באשר לתאונת הפולקסווגן, גרס כי זכורים לו פרטים מסוימים אולם לא התמונה בכללותה:

"ש: איפה הרגשת מכה?

ת: גיאוגרפית זה היה 15-20 מ' לפני פסי הרכבת. אני זוכר שהרכב סטה שמאלה והרגשתי אובדן שליטה ברכב.

ש: אתה זוכר איך קרתה התאונה?

ת: אני זוכר במעומעם שהיה רכב טרנספורטר אדום נוכח, אם הוא פגע בי או אני פגעתי בו אני לא יודע, וגם לא יודע איך מגדירים את זה. אני לא חושב שאני חציתי את הקו.

ש: אתה זוכר איך קרתה התאונה? בזמן אמת זכרת?

ת: לא. אני הרגשתי מכה ואיבוד שליטה ברכב (עמ' 224 לפר').

100. הנאשם התקשה להסביר את פשר הגרסה השקרית שמסר בהודעתו הראשונה: "בהודעה הראשונה אני מספר את הרושם שלי כמו שהוא היה באותו רגע. בהודעה השנייה, כל מי שיקרא יראה שזה סיפור אחר" (עמ' 227 לפר'). בהמשך הסביר:

"אני הייתי בשוק טוטאלי. אני הגעתי, ישבתי, אמרתי לשוטר שהרכב שלי היה מעורב בתאונה. השאירו אותי שם, אני לא חשבתי לשנייה על מה שקרה. הדבר היחיד שאני יכול



לחבר לסיפור הזה שהייתה לי הרגשה שמהו פוגע בי ואני מאבד שליטה. זה הדבר היחיד שאפשר להגיד שהוא מתקרב לסיפור הזה, חוץ מזה- זה מצחיק. כולל שאני אומר שאני רואה מחסום יורד, אם אני רוצה לשקר זה לרעתי.... לא חשבתי על התאונה שלי שישבתי ברכבת, אלא חשבתי על הדבר הענקי הזה. פתאום בא מישהו ושואל אותי מה היה, אני יודע שהאוטו שלי היה שם. גם שלוקחים ממני את העדות הזו, אני לא חושב על איך יתנהל העניין. משם לקחו אותי והושיבו אותי ליד הצומת במשך שלוש שעות. אז דברים מתחילים לצוץ ולחזור חזרה, ואז הסיפור כמו שאני זוכר היום, נהיה לי יותר ברור. אני לא יכול לדעת איך יצא לי הסיפור הקודם כפי שהוא, ואיך קשקשתי קשקושים כאלה" (עמ' 255 לפר').

מתוך מזכר שערך השופט ביבי אמנון (ת/33) עולה כי כבר במקום התאונה נזכר הנאשם ש: **"התנגשתי ברכב אדום שפגע בי בחלק קדמי שמאלי"** (שם, עמ' 3).

בעדותו בבית המשפט הוסיף, כי לאחר התאונה אובחן כסובל מפוסט טראומה והוכר כנכה בשיעור של 30% על ידי המוסד לביטוח לאומי (לא הוצג תיעוד בנדון).

101. הנאשם התקשה להסביר כיצד זכר את אירועי הבוקר עובר לתאונת הקאיה, לרבות פרטים אודות המקומות בהם ביקר ומה עשה, בעוד שתאונת הקאיה נמחקה מזיכרונו לחלוטין.

102. הנאשם אישר כי החזיק ברכבו דרך קבע ארגז תרופות, מקרר ומכלי מים שמשקלם הכולל למעלה מ- 500 ק"ג, חלקם בארגז הרכב וחלקם בחלק הקדמי. לדבריו, משקלו הכבד של הרכב השליך על דרך הנהיגה עליו.

103. גרסת הנאשם עמומה. אף לדידו, רב הנסתר בה על הגלוי. הוא זכר היטב פרטים המצויים "בפריפריה" - העובדה שהאט את מהירות נסיעתו עם יציאתו מהעקומה, נסיעתו בנתיב המיועד לו, קיומו של קו הפרדה בכביש והתנגשות "אוטו אדום" ברכבו. כן העיד על עובדות שהתרחשו לאחר התאונה, על הוצאתו מהרכב על ידי זר (מוכר הדובדבנים), התרחשות תאונת הרכבת וההמולה שאירעה בעקבותיה. כך תיאר את מחזה תאונת הרכבת:

"....ואז המחסום יורד והרכבת מגיעה ושם אני שומע חריקות נוראיות של הרכבת על הפסים, או של הרכב, חריקה נוראית. אני גם לא זוכר אם זה מתחיל מהפגיעה או חצי שניה, שניה קודם, החריקות האלה מתחילות ממש שם והרכבת לוקחת את האוטו שלי הרחק. אני לא זוכר מתי ראיתי אבל הרכבת ירדה מהפסים ואני מתפרק לגמרי. אני לגמרי בשוק. התמונות האלה אצלי יום יום, לילה לילה מאז" (עמ' 225 לפר').

ובהמשך:

"די מהר הגיעו אמבולנסים, משטרה, מכבי אש, הליקופטרים, כמות הרעש מטורפת. התנועה משוגעת. באיזשהו שלב אני הולך לחפש שוטר ואומר לו שהרכב שלי היה על הפסים והוא אמר לי לחכות בתוך קרון רכבת" (שם).

הוא אף זכר היטב כי הציר של גלגל האיסוזו היה שבור:

עמוד 27



"רק אחרי שיצאתי מהאוטו אז ראיתי שהוא שעון עם הגחון על הפסים והגלגל הקדמי- לא שהצמיג קרס, אלא במקום שיעמוד הוא שוכב והצירייה שבורה" (עמ' 258 לפר').

חרף הפרטים הרבים שזכר, דבק בגרסה כי אירוע ההתנגשות עצמה נשאר לוט בערפל. הוא לא ידע לומר איזה מבין כלי הרכב התנגש בחברו וכיצד אירעה ההתנגשות.

104. אין מחלוקת שהנאשם חווה אירוע מסעיר, דרמטי וטראומטי, לנוכח היותו עד לתאונת הרכבת ותוצאותיה. עם זאת, התנהגותו מעוררת תמיהה ביחס למצבו הנפשי באותה עת. אסביר:

- אין בפי הנאשם הסבר לפשר הגרסה השקרית שמסר מיד לאחר התאונה - עובדה התומכת במסקנה כי היה באמזיה כתוצאה מהחומרים המשכרים שנטל.
- אין בפיו הסבר, הכיצד זכר פרטים שאירעו עובר לתאונת הפולקסווגן ואף לאחריה, אולם לא השכיל לתאר כיצד נגרמה ומה היו נסיבותיה - עובדה התומכת אף היא במסקנה, כי היה נתון להשפעתם של החומרים המשכרים.
- עצם מעורבותו בשתי תאונות דרכים בזו אחר זו, בתוך פרק זמן של כמחצית השעה, אשר האחריות לגרימתן רובצת לפתחו, הראשונה נמחקה מזיכרונו והשנייה נותרה עלומה בסוגיית הליבה, איזה מהנהגים התנגש ברעהו - עובדות אלו מהוות ראיה לכך שאין מדובר בצירוף מקרים, אלא על מצב נפשי מיוחד בו היה שרוי הנאשם, תחת השפעתם של החומרים המשכרים, אשר בעטיים גרם לתאונות.

סיכום - אחריות הנאשם בגרימת תאונת הפולקסווגן

105. ראיות ישירות ונסיבתיות חברו יחדיו לביסוס אשמת הנאשם בגרימת התאונה. אף אם כל ראיה לבדה אינה מבססת את אשמו, הרי שצבר הראיות חובר כחלקי פסיפס המצטרפים זה לזה, לתמונה בהירה, שלמה וקוהרנטית. בחינת **"היש הראייתי"** מבסס מעבר לספק סביר את הרשעת הנאשם בגרימת תאונת הפולקסווגן ובעקבותיה גרימתה של תאונת הרכבת.

106. ב"כ הנאשם ניסה, בכישרון רב, לעורר ספק בראיות המאשימה. הוא הרחיק לכת עד בריטניה, כדי להציג חוות דעת מומחה, בניסיונו לערער את מסקנותיו של סעדה. בחוות דעתו, בחן ססטון באורח יסודי את התיעוד אודות הנזקים שנגרמו לכלי הרכב (על ידי סעדה) והממצאים מזירת התאונה ומתוכם ביקש ללמוד על הגורמים שהביאו להתרחשות תאונת הפולקסווגן. השערותיו נבחנו ונדחו.

107. לסעדה יתרון ברור על פני ססטון. הוא נכח בזירת התאונה מיד לאחריה והתרשם באורח בלתי אמצעי מהממצאים. מסקנותיו מקובלות עלי. עם זאת אני רואה מקום להעיר, כי ניתן היה לצפות מסעדה לחוות דעת יסודית ומפורטת יותר, כמו גם, לתשריט מדויק ומקצועי, תחת 'שרבוט' שערך ביחס למקום התאונה. בעדותו בבית המשפט השלים סעדה את החסר. תשובותיו לשאלות הסנגור היו מקצועיות ומסקנותיו עוגנו היטב בראיות שנאספו, לרבות בעדויות עדי הראיה. עדותו של ססטון מנגד, הייתה מגמתית והתגלו בה סתירות פנימיות אשר שמטו את היסוד להשערותיו.



108. מסקנותיו של סעדה עדיפות אפוא על פני אלו של ססטון. כך סיכם סעדה את מסקנותיו במהלך עדותו:

"החריץ התחיל בתוך נתיב נסיעת הפולסווגן. השברים נמצאו בתוך נתיב נסיעת הפולסווגן. האיסוזו נמצא בצידו הצפוני של הכביש, זאת אומרת עם כיוון הסטייה שלו והוא עוצר רק על המסילה. פעולה ההיגוי של נהג האיסוזו, הנאשם, הייתה כשהוא יוצא מעקומה שמאלה, שזה מתאים גם לכיוון הסטייה שלו שמאלה. כלי הרכב נמצאו במקום שמעיד על סטייה שמאלה של האיסוזו. לא מצאתי את האיסוזו בחלק הימני של הכביש, בנתיב שלו. גם הפולסווגן נמצא בנתיב הנסיעה שלו ולא בנתיב השני... החריץ, השברים, מיקום כלי הרכב, תוואי הכביש ואופי הנזקים וכיוון הנזק בדלת הפולסווגן שאמרתי קודם משמאל לימין המעיקה, זה גם מצביע על כיוון הסטייה..." (עמ' 71 לפר').

דבריו מקובלים עליי.

109. הוכח אפוא שהאיסוזו סטה לעבר נתיב נסיעת הפולקסווגן וכתוצאה, התנגש בו. אלמלא תאונת הרכבת שנגרמה בעקבותיה, הייתה תאונת הפולקסווגן מסתיימת בנזק בלבד או למצער, בחבלות קלות לנהג הפולקסווגן (אין מחלוקת שהוא שוחרר מבית החולים בו ביום). תאונת הרכבת שנגרמה בעקבותיה היא שהפכה את האירוע לקשה ומחריד.

110. לסיכום, אני קובעת כי הנאשם גרם לתאונת הפולקסווגן, כאשר סטה מנתיב נסיעתו לנתיב נסיעת הפולקסווגן, תוך חציית קו הפרדה רצוף והתנגש בפולקסווגן. כתוצאה, המשיך האיסוזו לעבר מסילת הרכבת ונעצר עליה.

האם נהג הנאשם תחת השפעת חומרים משכרים?

111. הנאשם - ווטרינר במקצועו, הפגין התמצאות ובקיאיות בתחום הפרמקולוגיה והטוקסיקולוגיה, למצער ביחס לחומרים בהם השתמש במסגרת מקצועו, לרבות שימוש עצמי.

112.

הנאשם אישר כי נטל

תרופות נוגדות דיכאון, משרות שינה והרגעה וכן חומרים נרקוטיים, ביניהם פתידין, תרופה נרקוטית המוכרת כסם מסוכן על פי פקודת הסמים. לדבריו, מגיל צעיר סבל מכאבי ראש ומיגרנות ולצורך שיכונם נטל פתידין. כמו כן, נטל תרופות הרגעה ומשרות שינה ממשפחת הבנזודיאזפינים, על רקע משבר נישואין בו היה מצוי החל משנת 2002, דרך גירושו בשנת 2004 ועד למועד התאונה, בשנת 2006.

113. לא מן הנמנע שהנאשם התמכר לחומרים משכרים אלו, לנוכח השנים הרבות בהן צרך אותם. זו אינה הסוגיה שמונחת במוקד הדיון. הליבה היא בשאלה אם היה מודע להשפעתם בעת שנטל אותם עובר לתאונת הפולקסווגן ולתאונת הרכבת שבעקבותיה, מתי נטלם והאם היה נתון להשפעתם.

מילון מושגים

114. **פתידין** - משתייך לקבוצת משככי כאבים נרקוטיים (כמו מורפיום). ניתן דרך הפה (טבליות וסירופ) ובהזרקה (תוך ורידית או תוך שרירית). שימוש ממושך בפתידין שלא באינדקציה רפואית גורם להתמכרות.



לפתידין השפעה חזקה סמוך מאוד לאחר הזרקתו התוך וורידית שהולכת ופוחתת בחלוף הזמן. חלק מהתפקודים הפסיכומטוריים נפגעים כשעה לאחר ההזרקה, כמו קואורדינציה. השפעות אחרות כמו, אופוריה, סדציה, סחרחורת, בלבול, רגיעה - נמשכות כ - 5 שעות לאחר ההזרקה. בנטילת פתידין קיימת התוויה המזהירה בפני נהיגה תחת השפעתו:

"You should know that meperidine may make you drowsy. Do not drive a car or operate machinery until you know how this medication affects you"

הפתידין מוכר, כאמור, כסם מסוכן על פי פקודת הסמים.

קבוצת הבנזודיאזפינים - קבוצת תרופות הפועלות על קולטן במוח ומגבירה השפעה של חומר המכונה GABA המופרש באופן טבעי. לתרופות אלו תגובה טבעית מקסימאלית, אולם מינון יתר אינו מסכן את המשתמש בהן. על כן, הן בטוחות לשימוש. למשפחת הבנזודיאזפינים השפעה קלינית בתחום ההרגעה והנמנום, אפקט היפנוטי (השראת שינה), הרפיית שרירים, הפגת חרדה (אנקסיוליזיס), אפקט נוגד פרכוסים (אנטי קונבולסנטי) והשראת אמנזיה - אובדן זיכרון, מרגע הנטילה ועד לתום ההשפעה. במצב של השפעה עמוקה, נפגע זמן התגובה לאירועים סביבתיים, נגרמת הפרעה בקואורדינציה מוטורית ותיתכן כל אחת מהתופעות המפורטות לעיל. לעיתים יש הערכת חסר של השפעות מאוחרות של הבנזודיאזפינים על ידי המשתמש, שאינו מודע למידת השפעתן ומשכן - שכן ההשפעה הגלויה חולפת.

מידזולם - תרופה ממשפחת הבנזודיאזפינים המאופיינת בכל התכונות המתוארות. ייחודה, בהשפעה מהירה וקצרה וסילוקה המהיר מהגוף. התרופה משמשת להרדמה וסדציה (טשטוש) לצורך ביצוע פעולות רפואיות בבתי החולים, במרפאות ובחדרי מיון. בהזרקה לווריד, משפיעה התרופה בתוך דקה עד חמש דקות ובהזרקה לשריר - השפעתה תהא בתוך 15 דקות. התרופה נספגת מהר במעי, מתפרקת במהירות בכבד והמטבוליטים מופרשים בשתן. זמן מחצית חיים לסילוקה כשעה עד חמש שעות ובממוצע 2.5 שעות (Elimination half life). כאשר נוטלים נרקוטיקה במקביל לנטילת מידזולם, יש להפחית במינון המידזולם בכ - 30% - 50%. התרופה נועדה להפגת חרדה, הרגעה, שינה, השראת שכחה (אמנזיה) בסדציה ובהרדמה כללית, לרוב בשילוב עם תרופות נוספות. היכולת של המידזולם לגרום לאבדן זיכרון של האירועים שמתרחשים בעת השפעתה מיעלת את השימוש בה ומעניקה לה יתרון על פני תרופות אחרות ממשפחת הבנזודיאזפינים, כאשר מבקשים להשיג אפקט שכחה מכוון.

בגדר ההוראות לנוטל מידזולם (בד"כ לצורך פרוצדורה רפואית) מוזהר המטופל מפני ביצוע משימות הדורשות ערנות מנטאלית (נהיגה, הפעלת מכונות) והמתנה של 24 שעות בין נטילת המידזולם לבין ניסיון לבצע פעילות הדורשת ערנות מקסימאלית. לאחר קבלת מידזולם, משוחררים חולים מאשפוז בחלוף שלוש שעות לפחות, כפוף להיותם מלווים על ידי אדם נוסף. למידזולם השפעה מהירה, יעילה ורבת עוצמה על מצב ההכרה והתפקודיים המוחיים.

ווליום - הווליום משתייך למשפחת הבנזודיאזפינים בעלי טווח פעולה ארוך. הוא ניתן כטיפול במצבי מתח וחרדה ויעיל אף להרפיית שרירים ולטיפול בהתקפים אפילפטיים. תופעות הלוואי השכיחות של הווליום דומות לאלו של הפתידין והמידזולם: סחרחורת, ישנוניות, נמנום, איטיות, כבדות, נרפות, עייפות ופגיעה בקואורדינציה. אף לגבי



הווליום קיימת התוויה המזהירה מפני שילוב של ווליום ונהיגה:

Valium may cause you to become drowsy or less alert` therefore you` should not drive or operate dangerous machinery or participate in any hazardous activity that require full mental alertness until you`know how this drug affects you

אינטראקציה בין פתידין, מידזולם וווליום - שלוש התרופות גורמות להאטה של הפעילות המוחית. לפיכך, פעילותן מצטברת וייתכן אף מוגברת (סינרגטית). בדף המידע התרופתי לצרכן מטעם ה - National Institute of health קיימת אזהרה מפני שילוב של פתידין עם תרופות הרדמה מסוג מידזולם ותרופות הרגעה מסוג ווליום:

It`s very important not to combine Demerol with any sleep medications or tranquilizers since this combination could cause`serious injury or death

המידע אודות התרופות נסמך על חוות דעת המומחים מטעם הצדדים, בעיקר על חוות הדעת של מומחי התביעה, ד"ר אלמוג, טוקסיקולוג, ביוכימאי וכימאי אנאליטי מהמכון לטוקסיקולוגיה ופרמקולוגיה קלינית במרכז הרפואי ע"ש ח. שיבא תל השומר, וד"ר גבע, רופא מרדים.

החומרים המשכרים שנמצאו בגופו של הנאשם

115. ד"ר גופר, מומחה התביעה בתחום הביוכימיה וכימיה אנליטית, מהמכון לטוקסיקולוגיה ופרמקולוגיה קלינית במרכז הרפואי ע"ש ח. שיבא תל השומר, בדק דגימות דם ושתן שמסר הנאשם לבחינת קיומם של סמים ואלכוהול. הבדיקות ניטלו מהנאשם כ - 4.5 שעות לאחר תאונת הרכבת.

116. ד"ר גופר מצא את הממצאים הבאים: מידזולם - בריכוז של 9ng/ml בדם וריכוז של 3 ננוגרם למיליגרם בשתן. ווליום (דיאזפם ונורדזפם) - בדם ובשתן, בריכוז נמוך מ - 25 ng/ml (ת/59, ת/60). פתידין ותוצר חילוף חומרי - בבדיקת הדם לא נמצא דבר ובשתן נמצא שרידי תוצרי החילוף של פתידין.

117. ד"ר גופר הסביר כי העדר ריכוז פתידין בדם מלמד על כך "שלא היה לי מספיק כמות דם לבדיקה או בגלל שהערך שנמצא היה נמוך מיכולת הגילוי שלי או שילוב של שניהם.." (עמ' 203 לפר'). עם זאת הוסיף, כי הוא מאמין שנמצא בדם ריכוז כלשהו, לנוכח הממצא בשתן: "ברגע שראיתי את הסיגנל הגדול בשתן של הפתידין ותוצר חילוף אמרתי שיש סיכוי למצוא אותו בדם. אני מאמין שהוא נמצא, אבל הריכוז נמוך ולא מצאתי אותו כי הוא מתחת סף הגילוי שלי" (שם).

118. פתידין מוכר כסם מסוכן ועל כן, עצם המצאו בגוף מקים חזקה באשר להשפעתו על נהיגה. עם זאת, מוסכם כי מבחינה מדעית, שרידיו בשתן - להבדיל מהדם - אינם בעלי השפעה על נהיגה. ראה דברי ד"ר אלמוג "לכן רק מפתידין בשתן בלי ממצא בדם או ממצא בדם שנעשה בבדיקה לא לגמרי עד הסוף טובה ... אני לא הייתי אומר שהיה תחת השפעת פתידין" (עמ' 195 לפר').



119. עם זאת גרס ד"ר אלמוג, כמו גם יתר מומחי התביעה, כי גילוי בשותן מצביע בהכרח על קיומו בדם וביחד עם החומרים האחרים שנטל הנאשם, ממשפחת הבנזודיאזפינים, נוצר אפקט סינרגטי רב השפעה. מומחי ההגנה דחו עמדה זו מכל וכל.

120. בין מומחי התביעה למומחי ההגנה התגלעה מחלוקת בשאלת השפעתם של החומרים שנמצאו בדם ובשותן הנאשם על נהיגתו - האם הריכוזים הנמוכים שנמצאו שוללים קיומה של השפעה על נהיגה, או שמא הסימנים הקליניים אצל הנאשם, כפי שהעידו עליהם עדי ראייה, מלמדים כי נהג בשכרות? איזה משקל, אם בכלל, יש להשפעתם הסינרגטית של החומרים הללו?

דרכי הוכחת שכרות בנהיגה ומידת השפעתה

121. דרך המלך להוכחת שכרות ומידת השפעתה, היא באמצעות נטילת דגימות דם ושותן בבדיקות מעבדה. עם זאת, נקבע בהלכה הפסוקה, כי אין זו הדרך היחידה להוכחת "שכרות" בזמן נהיגה וניתן להוכיחה בראיות אחרות, בין היתר, באמצעות התנהגות הנוהג.

122. ביחס להשפעת אלכוהול, נבנה מודל המצוי בשימוש משטרת ישראל לבדיקת השפעתו, הנסמך על ספרות רפואית (טוקסיקולוגיה ונוירולוגיה כאחד) שמדגימה את היחס בין רמות האלכוהול בדם לבין הופעת ממצאים נוירולוגיים. המודל נמצא אמין ואובייקטיבי כמדד לקביעת קיומה של שכרות. (ראה עפ"ת 27570-10-11 מ"י נ' קוזלובסקי - בימ"ש מחוזי מרכז, כב' השופט ד"ר אחיקם סטולר).

123. ביחס לסמים מסוכנים - המבחן המכריע הוא בעצם קיום הסם בגוף הנהג. לצידו, ניתן להוכיח מאפייני השפעה באמצעות התנהגות. חזקת השכרות ביחס לסמים, מציבה בפני נהג משוכה גבוהה, כמעט בלתי-עבירה להפרכתה. עם זאת, שמורה לו הזכות לעשות כן באמצעות הבאת ראיות מטעמו.

124. ביחס לתרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים - הנטל להוכיח את השפעתן לרבות מודעות הנהג למידת ההשפעה - רובץ לפתחה של המאשימה. משעמדה בו - קמה חזקה כנגד הנאשם כי פעל במחשבה פלילית על השלכותיה, כאשר גרם לתאונות.

125. המאשימה טוענת כי הסימנים הקליניים בהתנהגות הנאשם מהווים ראיה להיותו נתון להשפעת החומרים שנטל. לדידה, אין לייחס משקל לממצאי המעבדה שכן, לסימנים הקליניים זכות בכורה. להלן, ייבחנו הסימנים הקליניים אצל הנאשם.

הרגלי הצריכה של הנאשם

126. כוטרניר פעיל, הייתה לנאשם גישה לחומרים מרדימים ומרגיעים, לרבות חומרים נרקוטיים ובהם פתידין, מידזולם, פרופופול ועוד. בהודעותיו הראשונות במשטרה אישר כי נטל כדורי שינה מעת לעת, בהתאם לצורך ועל רקע מצבו הנפשי עקב גירושיו. הוא כפר בשימוש בפתידין או במידזולם, הגם שאישר כי החזיק בהם, בגדר מקצועו ולשם טיפול בחיות. בהודעות מאוחרות, סירב להשיב לשאלות אודות הרגלי הצריכה שלו ושמר על זכות השתיקה. במענה לכתב האישום עמד על כפירתו וגרס כי לא עשה בהם שימוש.

127. שעה קלה לאחר התאונה נדרש הנאשם לתת דגימות דם ושותן, לנוכח החשד שעלה נגדו, כי נהג תחת השפעת סמים. הוא סירב, אולם חזר בו לאחר שנועץ עם מאן דהוא. את סירובו הסביר בקנאותו לשמירה



על פרטיותו - זכות יסוד הקנויה לו. בדיעבד, ברי כי ביסוד סירובו עמד החשש מממצאי הבדיקות, שמא יפלילו אותו.

128. בעדותו בבית המשפט שינה את טעמו ואישר כי נטל מעת לעת פתידין בהזרקה עצמית, לשיכון כאבי ראש וכן אישר, כי נטל מידזולם הגם שגרס כי עשה כן באמצעות פומית (דרך הפה) להרגעה (בישראל נהוג להזריק מידזולם לווריד והתרופה אינה משווקת לנטילה דרך הפה). ביחס לפתידין, הטעים, כי זו אחת התרופות החזקות הקיימות לשיכון כאבים ועל כן העדיף אותה על פני אופטלגין בהזרקה:

"אלה כאבי ראש שמגיעים במהירות ונעלמים במהירות, זה היה ניסיון להגיע לרמות גבוהות יותר של חומר כדי לקבל אפקט להפיג את הכאב. אם יש כאב ראש של 25 דק', הרעיון היה לקחת תרופה להקדים את הכאב" (עמ' 223 לפר').

הוא אישר כי ידוע לו שהפתידין "מטשטש טיפה, אבל לא כמו מידזולם זה גורם להרגשה לא נעימה וגם הוא פועל לזמן קצר יחסית" (עמ' 237 לפר') וכן ציין, כי נטל את הפתידין "בשבועות שלפני התאונה" כדי להתגבר על כאבי הראש והמיגרנות שהפכו "לבלתי נסבלים". עוד אישר כי ידע "שרופאים לא יציעו לי שום דבר שממש עוזר לי, אז הלכתי לחפש בעצמי, הייתי מוכן לעשות בעצם כל דבר" (עמ' 222 לפר').

הנאשם הודה כי היה מודע לכך שהפתידין מוכר כסם מסוכן ("כן, אני מודע לזה שזו ההגדרה בחוק") וכי נטל אותו שלא בתוקף מקצועו כוטרניר.

בהתייחסו למידזולם, גרס כי זוהי תרופה 'אופטימלית' עבורו ובאמצעותה נרגע ושמר על ערנות בעת ובעונה אחת:

"אני יודע שזה מרגיע אותי, אני יודע שזה משאיר אותי במצב שדי מהר אחרי זה אני יכול לתפקד ואין לי שום אפקט. מצאתי שזו תרופת ההרגעה שעובדת הכי קל בשבילי. אני משתמש בזה פעם בחודש או בשבועות קשים, פעמיים שלוש, אולי יומיים ברצף. את זה לקחתי על דעת עצמי" (עמ' 235 לפר').

הנאשם הסביר כי העדיף מידזולם על פני אסיבל שהחזיק על פי מרשם רופא בשל השפעתה היעילה והמיטבית:

"ש: אם יש לך וליום ויש לך אסיבל, למה לקחת מיטאזולם?

ת: מיטאזולם אפשר לי לחזור חזרה לתפקוד הרבה יותר מהר, ההשפעה שלו מאוד קצרה. גם כשאתה שותה אותו או בולע כדור, האפקט בלקיחה אוראלית היא גם מהירה.

ש: למה להעדיף את זה על פני משהו שפסיכיאטר רשם לך?

ת: כי זה משאיר אותי במצב הרבה יותר מתפקד ובלי אפקט מאוחר, כמו אסיבל. הוא משאיר אותך למשך כמה שעות אח"כ קצת פחות מרוכז ממה שאני דורש מעצמי. עבדתי 12 - 16 שעות ביום כרופא, בכל רגע נתון אני יכול לקבל קריאה שתדרוש ממני רמות ריכוז והחלטות חשובות, ועם מיטאזולם יכולתי להפחית את השעות או את הזמנים שבהם אני יותר מוגבל מהבחינה הזאת" (עמ' 223 לפר').

הוא היה מודע ליתרונות ולחסרונות של התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים והפתידין. הוא נטל אותן כל אימת שחש בצורך, לא רק בשעות הלילה;



"הייתי נכנס ללחצים וחוסר שקט ומחשבות טורדניות, גם לפעמים במשך היום" (עמ' 224 לפר').

הוא אישר, הגם שבשפה רפה, כי לא מן הנמנע שנטל מידזולם ביום התאונה.

129. ממצאי המעבדה מצביעים באורח ברור כי נטל את המידזולם ביום התאונה, עובר לתאונת הקאיה. הסנגור אישר בסיכומיו, כי המידזולם ניטל ביום האירוע (עמ' 51 לסיכומים) הגם שלא נקב בשעת הנטילה.

130. בהודעתו ת/3 מיום 13.6.06 ציין הנאשם, כי ערב התאונה, בערך בחצות, נטל **"כדור אחד"** מבין שלושה; נומבון, לוריון, וואליום. השניים הראשונים הוחזקו כדין, באמצעות מרשם רופא והווליום מכוח עבודתו כוטרניר. לדבריו, הוא התקשה להירדם, אולם נמנע מליטול כדור נוסף (שם, עמ' 1). הוא לא ציין מאומה ביחס לנטילת פתידין או מידזולם.

131. בביתו וברכבו נמצאו מזרקים שכללו שרידי מידזולם. הנאשם לא שלל, כאמור, כי נטל תרופה זו ביום התאונה, דרך הפה:

"ש: אתה מבין שיש בעיה עם המזרקים שנמצאו אצלך, עם האמפולה הריקה של המידזולם ברכב, עם החומרים שנמצאו בגופך והיום אתה רוצה לטעון שכשצרכת את המידזולם ההשפעה שלו באופן אוראלי היא פחותה מבהזרקה, לכן אתה בא היום עם גרסה משודרגת שהזרקת אופטלגין ופתידין אך את המידזולם שתית, שזו בכלל תרופה להזרקה?"

ת: הסברתי את עצמי. אני לא טוען ולו לשנייה שהאפקט של מידזולם בשתייה הוא פחות מאשר בהזרקה. להיפך, זה אותו דבר. כשאתה שותה את זה האפקט הוא מאוד מהיר הוא גם מפסיק לפעול מאוד מהר. אני לא רואה שום סיבה להזריק את זה כי זה פועל מאוד מהר, מדובר בדקות מרגע השתייה. בעניין שזה תרופה להזרקה ושותים את זה, אני אומר לך שאני שותה את זה.

ש: איך אתה שותה את זה ?

ת: שוברים את האמפולה, לוקחים מזרק שואבים את הכמות שרוצים ושותים מהמזרק...

אני אמרתי לך שאני לא זוכר שלקחתי מידזולם לפני האירוע. אני מניח שאם אתה מדבר עכשיו כמצטט אותי כמסטול אתה מתכוון להשפעה של מידזולם" (עמ' 240 לפר').

132. הרגלי הצריכה של הנאשם ברורים; הוא נטל תמהיל תרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים בצירוף פתידין - "קוקטיל", כלשונו של ד"ר אלמוג, שמאפיין 'רופאים נרקומנים'. התרופות ניטלו על ידו בקביעות, לדבריו, על רקע משבר בחייו האישיים (הנאשם גרס כי התגרש שנתיים טרם התאונה ומשבר הנישואין החל שנתיים קודם לכן והמשיך לאחריו). השימוש בתרופות נעשה אפוא לאורך תקופה ממושכת, על בסיס הידע שרכש כוטרניר. הוא לא נועץ ברופא או פסיכיאטר (למעט אסיבל ונומבון). הוא ניצל את נגישותו לחומרים המשכרים מכוח מקצועו ועשה בהם שימוש לצרכיו האישיים. בהתנהגותו, הפר הנאשם באורח בוטה ופסול



את החוק בידעו את פוטנציאל הסכנה הטמון בהן בעת נהיגה.

133. סנגורו טען, כי סבילותו לחומרים הייתה גבוהה לנוכח השימוש הממושך שעשה בהם. אכן, עניין לנו ב'משתמש קבוע' אשר ייתכן, כי פיתח סבילות לחומרים שצרך. יש להניח כי התאים את הכמות שנטל להשגת ההשפעה שצפה. להלן, ייבחנו הסימנים הקליניים שהופיעו אצל הנאשם, המאפיינים השפעתם של החומרים המשכרים שנטל.

אמנזיה (שכחה)

134. אמנזיה כאמור, היא תסמין אופייני לשימוש במידוזלם. הנאשם אישר כי לקה באמנזיה במהלך יום התאונות. הוא תיאר את מהלך היום בפירוט רב וממנו עולה כי בפרק זמן של כמחצית השעה - היה שרוי באמנזיה; כך תיאר, כיצד יצא מביתו שבחדרה יצא בשעה 07:00 - 07:30 לקיבוץ אייל, לשם הגיע בשעה 08:00 לערך. לאחר ביקור ברפת ובדיקת כ - 50 פרות, המשיך לכפר הס, לשם הגיע בשעה 10:20, אז עסק בבדיקת פרות עד השעה 11:15. מכפר הס נסע לכיוון "איקאה" באזור תעשייה פולג, נתניה, אולם משנוכח לדעת שמגרש החנייה מלא, החליט לשים פעמיו לביתו.

135. בדיעבד התחוויר לו, כי בדרכו מ"איקאה" אירעה תאונת הקאיה, אשר נמחקה לחלוטין מזיכרונו: **"אני לא זוכר את הדרך חזרה, רק קטעים מהתאונה...האוסטו האדום מה שעולה לי בזיכרון ואחר כך את התאונה עם הרכבת"** (ת/3, עמ' 2). הנאשם אישר כי אינו סובל מבעיות זיכרון ותלה את אובדן הזיכרון בטרומה שחוזה עקב תאונת הרכבת. הוא לא ידע להסביר על שום מה נסע במסלול הנסיעה בה אירעה תאונת הקאיה, שאינו חלק ממסלול הנסיעה לביתו, אף לא ידע כיצד הגיע אליו. שמותיהם של המעורבים בתאונת הקאיה, גדי תייר ועמי אברהמי, לא היו מוכרים לו ולא עוררו בזיכרונו אסוציאציה ביחס לתאונת הקאיה. למעשה, אישר כי סבל מ-Blackout בנוגע לפרק הזמן בו אירעה תאונת הקאיה:

"ש: יש לך הסבר שעד לאותה נקודה אתה זוכר את הדברים ומנקודה מסוימת זה

מעומעם עד שזה הופך ללא זוכר את התאונה?

ת: אני לא יודע מתי שום דבר היה, מאיקאה עד לפסי הרכבת יש 2 ק"מ שלוקח אולי 3 דק' לעבור אותם, וזה בכלל לא בכיוון של המקום שהייתה התאונה, גם לקחו אותי והראו לי ולא זיהיתי. אני לא יכול להתווכח עם העובדה שמישהו ראה אותי, נתן את הפרטים ולקח את הפרטים שלי, אני לא זוכר את זה. ההסבר היחידי ותאמין לי שעברתי על זה מספיק, עדיין לא ברור לי הדבר הזה. ההסבר היחידי שלי, שאיכשהו הייתי שם עוד לפני שהייתי באיקאה. אחרת זה לא מסתדר. אני גם לא יודע את זה.

ש: השאלה שלי הייתה אם יש לך הסבר לזה שאת אירועי הבוקר אתה זוכר בזיכרון

רב ולאחר מכן אין לך זיכרון?

ת: אין לי הסבר. הלוואי והיה לי" (עמ' 231 לפר').

136. התנהלותו לאחר תאונת הרכבת מצביעה על כך שהאמנזיה לא התפוגגה, למצער לא לחלוטין. תחילה, מסר גרסה שקרית, הזויה לשיטתו, אודות הדרך בה עלה רכבו על המסילה ונתקע עליה. אין בפיו הסבר לפשרה. דקות ספורות לאחר שמסר את הגרסה השקרית, פנה לגובה ההודעה, השוטר אמנון ביבי ואמר **"נזכרתי בעוד משהו, התנגשתי ברכב אדום שפגע בי בחלק קדמי שמאלי"** (ת/33, עמ' 3). שעות ספורות לאחר מכן, התעשת ומסר גרסה אודות תאונת הפולקסווגן, הגם שלא זכר במדויק כיצד נגרמה



ואיזה מבין כלי הרכב פגע במשנהו.

137. הנאשם סבל אפוא מאמנזיה ביחס לשתי התאונות, הגם שבדרגת עוצמה שונה. מאמנזיה מלאה סבל ממועד עזיבתו את כפר הס ועד סמוך לאחר תאונת הקאיה, אז הפכה לאמנזיה חלקית. ברי כי הגרסה השקרית שמסר בזירת התאונה, שעה קלה לאחריה - נמסרה על רקע האמנזיה בה לקה וחוסר רצונו לחשפה. משנזכר, באורח חלקי וספונטני במה שאירע, פנה לשוטר אמנון ביבי ושיתף אותו. זיכרוננו שב אליו בהדרגה עד אשר בשעה 18:00 מסר תמונה מלאה - הגם שלא מושלמת - אודות תאונת הפולקסווגן.

138. בהינתן שעת עזיבתו את כפר הס - 11:15 - ושעת תאונת הקאיה - 11:35 - ולנוכח המעבר החד מתפקוד תקין (כך על פי עדויותיהם של בעלי הרפתות - מר יעקב ברגר ומר אריה פסטי) לתפקוד לקוי ואמנזי בתאונת הקאיה - כך על פי העדויות שיובאו להלן - ניתן לקבוע בנקל, כי הנאשם נטל את המידזולם סמוך לאחר עזיבתו את כפר הס ועובר לתאונת הקאיה. על יסוד העובדות המתוארות, קבע ד"ר אלמוג את שעת הנטילה ל - 11:15.

139. ב"כ הנאשם השיג על קביעתו של ד"ר אלמוג, שאינה מדעית אלא נסיבתית. אכן כך ובצדק. הנסיבות עליהן סמך ד"ר אלמוג את מסקנתו הוכחו כדבעי. ראה דבריו:

"...התיאור של הנאשם בשעה 11:00 שתפקד לכאורה בצורה נורמטיבית ותקינה וקרה משהו בשעה שלפני התאונה. גם זה נותן לנו מושג שמה שקרה, קרה בשעה האחרונה ולא משהו שנלקח לפני יום או שבוע" (עמ' 317 לפר').

140. אף פרופ' אמיתי, מומחה ההגנה, העריך כי הנאשם נטל את המידזולם סמוך לפני תאונת הקאיה, בהסתמכו על האמנזיה בה לקה:

**"ש. אדם בעיניך שכרגע מדווח על השפעה של אובדן זיכרון כתוצאה משימוש שלו בתרופות. בעיניך סביר שהוא ינהג?
ת. לא באותם פרקי זמן קצרים בהם יש אובדן זיכרון שזה בד"כ במתן הזרקה לווריד 15 דקות קצת יותר.
ש. אובדן זיכרון יכול ללמד אותנו מתי נעשה השימוש?
ת. במידה מסוימת כן, אני חושב שבאותו שלב של אובדן זיכרון יש בעיה קשה לנהיגה. לכן אני מתפלל שאם הייתה תאונה בהשפעת תרופה היא לא ארעה בדקות הראשונות. ...
ש. התאונה הזאת גם לדברך עם הרמות בדם, היא תחת השפעה?
ת. יכול להיות שהראשונה כן, השנייה לא.
ש. חצי שעה הבדל מבדילים בין ההשפעה לאי השפעה?
ת. במידזולם חצי שעה היא משמעותית, בניגוד לווליום שההשפעה שלו איטית, מידזולם משתמשים בו כדי ליצור השפעה חדה ומהירה. לכן במידזולם ההבדל בהשפעה הוא מהותי ודרמטי בסקלת הזמן של רבע שעה, חצי שעה, שעה ראשונה. התמקדתי בניסיון להבין את ההשפעה בעת התאונה השנייה. אני מסכים שחצי שעה לפני כן ההשפעה הייתה גדולה יותר" (עמ' 310 לפר').**

141. הנאשם לא השכיל להסביר את פשר האמנזיה בה לקה:



ש: השוטר מספר לך שיש עדים לתאונה ושיודעים על מעורבותך בתאונה כיוון שמסרת את פרטיך. אתה מבין באותה נקודה שאתה לא זוכר כיוון שאיבדת את הזיכרון בגלל החומר שהיה לך בגוף. אתה מבין את זה ולכן מגיב ככה?

ת: אתה מניח שאני יודע שיש לי חומר בגוף. אני לא יודע שיש לי חומר בגוף. אני יודע שמה שנטלתי לילה קודם לא יגרום לי לשכוח משהו באמצע היום. לי אין הסבר אחר למה שכחתי חלק מהאירועים" (עמ' 232 לפר').

142. לבסוף הודה - על דרך העדר שלילה - כי אפשר שנטל את המידזולם ביום התאונה (עמ' 91). כמצוין לעיל, אף סגורו אישר עובדה זו בסיכומיו.

143. לפיכך, אני קובעת כי הנאשם נטל את המידזולם בשעה 11:15, בהזרקה.

חוסר התמצאות במרחב

144. תסמין נוסף שמאפיין את השפעת המידזולם הוא חוסר התמצאות במרחב. אין בפי הנאשם הסבר הכיצד ועל שום מה הגיע לכפר נטר, מקום תאונת הקאיה, הגם שהמקום אינו מצוי במסלול נסיעתו והוא לא התכוון להגיע אליו. ראה דבריו:

ש: תסביר מאיזו סיבה הגעת לכפר נטר - מקום התאונה הראשונה?
ת: אין לי הסבר. אני 8 שנים לא מבין את זה.... אני לא חושב שזה שאין לי הסבר איך הגעתי לכפר נטר מלמד על חוסר התמצאות במרחב באותו יום" (עמ' 247 לפר').

לאחר תאונת הקאיה, ביקש הנאשם הסבר מאברהמי ותייר כיצד להגיע לכביש 4 - עורק תחבורה ראשי המצוי סמוך לאזור מגוריו בחדרה. צבר הנסיבות מלמד על אובדן התמצאות הנאשם במרחב בפרק הזמן שלאחר נטילת המידזולם - תסמין התומך בנטילתה בתכופ קודם לכן.

בלבול, התנהגות רדומה, תגובות איטיות

145. תאונת הקאיה הסתיימה בנזק קל בלבד. היא ארעה במהלך נסיעה איטית בפקק תנועה, בגדרה לא שמר הנאשם מרחק מרכב הקאיה שנסע לפניו ופגע בו חזית באחור. עקב הפגיעה ברכב הקאיה, עצרו הנאשם ונהג הקאיה, אברהמי, את רכביהם בצד הדרך. הנאשם ותייר, אשר נסע עם אברהמי בקאיה, ירדו מהרכבים. בין השניים התגלע ויכוח על רקע סירוב הנאשם למסור את פרטיו לתייר, בנימוק כי לא גרם לנזק. אברהמי הצטרף לוויכוח. לבסוף, התרצה הנאשם ומסר את פרטיו, אז המשיכו השלושה, איש איש לדרכו.

השניים התרשמו מהנאשם, כי התנהג באורח מוזר, היה רדום ומבולבל. אף מראהו המרושל, כתמי דם על חולצתו וגומייה מלופפת על ידו, עורר את חשדם כי היה נתון להשפעת סם. סמוך לאחר תאונת הקאיה, שמעו תייר ואברהמי (כל אחד לחוד) אודות תאונת הרכבת. משהתחוור להם כי רכב איסוזו היה מעורב בה, התקשר תייר למשטרה ודיווח על הנאשם, מעורבותו בתאונת הקאיה והתנהגותו החריגה. כך תיאר את הנאשם בעת שפגש בו לאחר התאונה, בהודעה שמסר ביום התאונה:



"ראיתי גומייה שנפלה לו מזרוע ימין ונפלה לתוך תא הנהג בדוושות והיה נקודות דם וכתם דם על החולצה ועל היד וגם ראיתי מזרק על דוושת הבלם. הנהג נראה המום ולא נראה נורמלי ושפוי...נכנסתי לרכב כדי לקחת פרטים והבחנתי במזרק ובגומייה. ... הנהג כשירד מרכבו לא נראה לי במצב שיכול לנהוג, הוא נראה רדום ומסטול ותחת השפעה כלשהי" (נ/8).

ודוק, הודעת תייר נגבתה טרם שניטלו מהנאשם דגימות דם ושתן. על יסוד דיווחו, התקבלה ההחלטה ליטול דגימות דם ושתן מהנאשם.

הגומייה שהייתה כרוכה על זרועו של הנאשם לרבות כתמי הדם על חולצתו והתנהלותו האיטית והמנומנת, גרמה לתייר להגדירו כ'משתמש' בסמים. כך הוא תיאר את הנאשם בעדותו:

"אי אפשר היה לדבר איתו, היה לו קצף לבן בפה, אני זוכר גומייה על הזרוע ביד, ניסיתי לדבר איתו ולהבין מה היה והיה קשה מאוד לתקשר איתו הכנסתי את הראש שלי לרכב כדי לקחת את הפרטים וישר הבחנתי במזרק על האוטו שהיה מונח עד כמה שאני זוכר באזור דוושת הגז על הרצפה של הרכב. במקביל הסתכלתי עליו וראיתי כתמי דם על החולצה ועל היד. הבנתי שאין עם מי לדבר, הנעתי את האוטו ונסעתי... התרשמתי מהמראה החיצוני ומהדרך שבה תקשר איתי. גדלתי בשכונות ואני יודע מה זה אדם 'משתמש'. כך הוא היה נראה לי. יכול להיות שגם לא, אבל כך היה נראה לי באותו הרגע" (עמ' 112 לפר').

146. גם אברהמי תיאר את הנאשם באורח דומה בהודעה שמסר ביום 15.6.06 (3 ימים לאחר התאונה):

"הנהג לא הראה סימנים לשיתוף פעולה וגם אני ביקשתי ממנו למסור פרטים... רק לאחר שגם אני התערבתי הנהג מסר את הפרטים. אני רוצה לציין כי ההתנהגות של הנהג לא הייתה נראית נורמלית כדוגמה כשאני שואל אותו שאלה לוקח לו הרבה זמן לתת תשובה והדיבור שלו היה איטי מאוד, נראה כאילו רדום" (ת/69, עמ' 1).

אברהמי הוסיף, כי לאחר שנפרדו והנאשם נסע בעקבותיו, הוא נהג באורח מוזר: **"כל הזמן התקרב אלי יתר על המידה ובולם בלימה מהירה וגם גדי שישב לידי אמר לי הוא עוד יעשה שוב תאונה" (שם).**

בעדותו בבית המשפט ציין:

"הבן אדם היה נראה לי רדום. אני מתכוון לנאשם נראה לי רדום ולא במצב תקין לנהיגה...הוא השתהה במתן תשובות. לדעתי היה עם עיניים עצומות או עצומות למחצה. אני יכול להגדיר שזאת לא התנהגות רגילה. הוא דיבר באדישות, באיטיות" (עמ' 53 לפר').

147. הנאשם התבקש ליתן הסבר לפשר הגומייה על זרועו ומדוע חולצתו גואלה בכתמי דם. הוא גרס, כי הגומייה נועדה להחזיק שרוול חד פעמי שנהג לעטות על זרועו לצורך טיפול בפרות וככל הנראה, שכח להסירה. בהתייחסו לכתמי הדם בחולצתו, תלה אותם בטיפול בפרות והוסיף, כי לא מן הנמנע שתייר הכתירו בתואר 'משתמש' בשל המחזה שנגלה לעיניו בתא הנהג של רכבו, אשר עשוי היה להטעות:

"הרכב שלי כמעט תמיד, אם יסתכלו בקבינה יראו מזרקים מונחים במספר מקומות עם מחטים משומשים או לא, ויכולים גם להיות על הרצפה, על הכיסא לידי. זה נובע מאיפה שלמדתי את העבודה שלי. לא שכך נוהגים שם, אבל זה הוטמע בי חזק מאוד שאני לא



זורק מחט למקום שמישהו יכול להגיע אליה. אני אוסף אותם אליו, זה ילך לפח ייעודי. זה יגיע לבית וילך לפח ייעודי במרפאה. אני עובר ממקום למקום, אני גם לא בן אדם הכי מסודר..." (עמ' 239 לפר').

148. לעדויותיהם של אברהמי ותייר משקל רב. השניים נזקקו ופנו למשטרה מיד לאחר היוודע להם תאונת הרכבת, על רקע חשדם כי לנאשם מעורבות בתאונה זו. התנהגותו המוזרה לאחר תאונת הקאיה נטעה בליבם את החשד שמא נהג תחת השפעת סמים ולכן הצטרפה העובדה שתאונת הרכבת אירעה כ- 15-20 דקות לאחר תאונת הקאיה.

149. הגם שעדים אלו אינם אנשי מקצוע ולא צוידו בכלים לבחינת השפעה של חומרים משכרים, הרי שבעניינו של הנאשם הם לא נזקקו לכך. מראה עיניהם והתנהגותו החריגה של הנאשם הותירו את רישומם. די היה בהלך דיבורו האיטי ובמבטו הרדום כדי לאשש את חשדם. לאלו הצטרפו המזרקים שראו ברכבו והגומייה שעטתה את זרועו. אף אם מקצועו של הנאשם כוונטרינר סיפק לכאורה הסבר לחלק מהתמיהות שבהתנהלותו, הרי שהתמונה הכללית שנגלתה לעיניהם לא הותירה ספק באשר להשפעת החומרים המשכרים עליו, ובצדק.

150. בדיעבד, ממצאי המעבדה ועדויות המומחים בתחום הפרמקולוגיה איששו את חשדם. אף המומחים מטעם ההגנה חברו למסקנה כי הנאשם נטל את המידזולם כ- 15 - 20 דקות קודם לתאונת הקאיה, ללמדך כי לא בכדי הגיעו העדים למסקנותיהם בדבר התנהגותו החריגה. אליבא דכל המומחים, השפעת המידזולם הייתה בשיאה במועד התרחשות תאונת הקאיה או בסמוך לה.

151. התנהגותו החריגה של הנאשם ניכרה אף לאחר תאונת הפולקסווגן. מוכר הדובדבנים תיאר את התנהלותו בעת שהוציאו מרכבו - פאסיבי ואדיש. בהודעה מיום 19.6.06 מסר:

"הנהג איסוזו ניראה לי המום, לא מבין מה קרה, ניראה לי כמו עייף. הוא לא יצא לבד מהרכב וגם לא ניסה להזיז את הרכב. היה אדיש. הוא לא אמר לי שהוא נפגע ולא ראיתי עליו סימנים של פציעה רק ביקש סיגריה" (ת/14, עמ' 1).

152. בעדותו בבית המשפט שב על דבריו ותיאר את הנאשם מטושטש ואדיש למתרחש. אף אם חווה הנאשם טראומה בתגובה לתאונת הפולקסווגן, הרי שאין בה כדי להסביר את החריגות הניכרות שבהתנהגותו, האיטיות, האדישות והנמנום בהם היה שרוי לאחריה.

153. השוטר ביבי גבה מהנאשם את הודעתו בזירת התאונה, לאחר תאונת הרכבת. הוא תיאר את התנהגותו כחסרת שקט, מבולבלת ונרגשת. הוא הבחין שמעייניו היו נתונים לארגז התרופות שברכבו. הוא יחס התנהגותו זו לטראומה שחווה, לאחר שצפה בתאונת הרכבת. בדיעבד, ברי כי מקורה בהשפעת החומרים המשכרים שנטל.

154. לסיכום - הסימנים הקליניים בהתנהגות הנאשם מובהקים להשפעת התרופות שנטל, המידזולם, הפתידין



והווליום. העובדה שגרם לשתי תאונות דרכים, בזו אחר זו, כשלעצמה תומכת במסקנה כי נהג בשכרות. צבר התסמינים הקליניים החל לפני תאונת הרכבת והמשיך לאחריה, ללמדך כי לא בעטייה של התאונה הופיעו הסימנים הללו. הם מהווים ראיה מכרעת לנהיגתו בשכרות, בדגש על השפעת המידזולם שנטל כרבע שעה טרם תאונת הקאיה.

155. ממצאי המעבדה מציירים תמונה הפוכה. הריכוזים הנמוכים שנמצאו בדמו ובשתן שוללים לכאורה השפעת חומרים משכרים. הסנגור השליך יהבו על ממצאים אלו, בדגש על חלוף הזמן ממועד נטילת המידזולם - בשעה 11:15 ועד לאירוע תאונת הפולקסווגן כ - 40 דקות לאחר מכן. להלן, יבחנו ממצאי המעבדה והשלכותיהם.

ממצאי מעבדה

מומחי התביעה

ד"ר אלמוג

156. ד"ר אלמוג גרס כי "קוקטייל" בו השתמש הנאשם, של תרופות הרדמה ונרקוטיקה, יש 'היגיון פרמקולוגי מובהק'. על יסוד ריכוז המידזולם שנמצא בדגימת דם שניטלה 4.5 שעות לאחר תאונת הרכבת, קבע כי בעת התאונה עמד על 34 ננוגרם/מ"ל.

157. בהתייחסו לפתידין ותוצרי החילוף שלו שנמצאו בשתן ולשרידי התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים בדם - קבע ד"ר אלמוג כי התרופות ניטלו לסירוגין ולא בו זמנית, הגם שהתקשה לקבוע טווחי זמן בהם ניטלו. הפתידין נלקח עד שבוע ימים טרם התאונה ובאשר ליתר התרופות, בין 20 ל - 50 שעות לפנייה (עמ' 206 לפר' - "זמן מחצית החיים של וליום זה 5-20 שעות"). ד"ר אלמוג אישר כי ריכוזי החומרים המשכרים בגוף הנאשם היו נמוכים, אולם לשיטתו, שילובם יצר השפעה סינרגטית:

"בו זמנית בדמו ובדגימת השתן שלו היו כל אותם החומרים שנתגלו בבדיקות המעבדה. מה שעושה השפעה זה האם הם משחקים באותו הזמן תפקיד במוח. בכלל לא מעניין אותי מתי נלקח כל דבר. אותי מעניין ברגע נתון האם היו לי שילוב של חומרים ביחד" (עמ' 204 לפר').

ובמקום אחר:

"כמו שהנתונים האלה נראים, כשמדובר על כל אחד בנפרד הנתונים הם לא מאוד מרשימים, נמוכים. אבל השילוב שלהם לכשעצמו הוא שילוב סינרגטי, קרי אחד ועוד אחד לא שווה שתיים אלא 8 ועשר" (עמ' 199 לפר').

158. ד"ר אלמוג גרס, כי "גם אם לא היו לי בדיקות מעבדה והיה לי רק את הקליניקות האלה הייתי מגיע לאותה מסקנה קרוב לוודאי" והוסיף "בדיקות המעבדה מחזקות את זה, הם נותנים לי את הבסיס



העובדתי לעובדה שהסמים הללו נלקחו בפרק זמן מאוד קרוב לתאונה בגלל הקליניקה שאנו יודעים עליה, איך הרגיש לפני ואחרי" (עמ' 199 - 200 לפר'). לצד דברים אלו אישר כי "לא כל ריכוז שנמצא בדם יש לו השפעה על התפקוד, אם הריכוזים הם נמוכים, ההשפעה תהיה נמוכה, בלתי מדידה" (עמ' 198 לפר') וכן אישר, כי לא נערכו לנאשם מבחנים פסיכולוגיים, קוגניטיביים ופסיכומטוריים ועל כן, מסקנותיו נסמכות על דיווחי העדים בלבד. לדידו, המידע מפי אנשים שאינם מקצועיים הוא מידע "בעל ערך אדיר משום שהוא הופק בתנאי אמת, בשטח, איך שהאנשים בעצמם תיארו אותו והתיאור שלהם, בלי שהם ידעו פרמקולוגיה וטוקסיקולוגיה, הכל מתלבש כמו חלקים של פאזל לתת תמונה מלאה" (עמ' 190 לפר').

159. ד"ר אלמוג הוסיף, כי בריכוזים שנמצאו בדם בשיעור של פחות מ- 25% קיימת אי וודאות ביחס לתוצאה, וכי אדם שנוטל סם על בסיס קבוע "מידת השפעתו באותו מינון תהיה פחותה לאחר שימוש ממושך" (עמ' 208 לפר'). עם זאת, דבק בעמדתו, כי שילוב החומרים, של פתידין, מידזולם וווליום כפי שנמצא אצל הנאשם בדם ובשתן, הוא ראייה בבחינת "clear cut" לקיומה של השפעה על נהיגה. לדידו, אין משקל להעדר ממצא של פתידין בדם לנוכח הממצא בשתן - שמקים חזקה בדבר המצא פתידין בדם.

ד"ר גבע

160. ד"ר גבע, מומחה להרדמה, מנהל מחלקת הרדמה והתאוששות במרכז הרפואי "קפלן" ברחובות. ערך חוות דעת (ת/68) בתחום התיאורטי, ללא התייחסות לממצאי הבדיקות שנערכו לנאשם. הוא הטעים את השונות הרבה במינונים שניתנים לכל חולה וחולה, בהתאם לגילו, מחלות רקע, הרגלי הצריכה ועוד.

161. בהתייחסו למידזולם, הדגיש את השפעתו השונה ביחס לכל חולה וחולה:

"מנגנון הפעולה של הבנזודיאזפינים ההשפעה של התרופה באנשים שונים יכולה להיות שונה לגמרי, לפעמים אני יכול לקחת חולה לתת לו מיליגרם אחד והוא יפסיק לנשום. חולה אחר אתן לו 15 מיליגרם ולא יקרה לו כלום. ...אנשים מגיבים בצורה שונה לתרופה.." (עמ' 186 לפר').

כן ציין, כי השפעת המידזולם מטעה לעיתים; החולה יכול להיראות ערני ולתקשר באורח צלול ובה בעת להיות מצוי תחת השפעת המידזולם:

"מצד אחד החולה או מי שמשתמש בתרופה מרגיש את האפקט, לכן לוקח אותה, הוא יקח מינון שיתן לו את האפקט שהוא רוצה להגיע אליו. אם הוא לוקח זה משפיע עליו. מצד שני, כלפי חוץ הוא יכול להמשיך ולהיראות כאילו אין בעיה. הוא לא מודע, הסביבה לא מודעת לכל ההשפעות. ...מה שהוא לא יודע שיש פגיעה בזמן התגובה בשיקול הדעת שלו...הוא לא מודע להשפעה של הדבר.." (עמ' 188 לפר').

ד"ר גבע הדגיש את ייחודו של המידזולם במחיקת זיכרון (אמנזיה). כך, ייטה החולה לשכוח כאבים שחש במהלך ניתוח. ההשפעה העמוקה של המידזולם פגה בתוך שעותיים - שלוש.



162. כרופא מרדים, גרס כי המדד להשפעת המידזולם על החולה נבחן על פי התסמינים הקליניים של המטופל, ללא זיקה למדדים בדם. אלו משתנים מחולה לחולה.

בהתייחסו לווליום, גרס כי השפעתו ארוכת טווח, בין 8 ל- 12 שעות וזמן סילוקו מהגוף עד 42 שעות. בהתייחסו לפתידין, גרס כי השפעתו קיימת כל עוד הוא בדם. לתוצריו בשתן אין השפעה:

"אם יש בשתן אין שום השפעה. התרופה משפיעה כשהיא בדם, בשתן היא לא משפיעה... מה שנמצא בשתן הוא בעצם מחוץ לגוף, לא משפיע, הוא יכול להעיד על מה שהיה בדם או מה שאולי עדיין נשאר בדם" (עמ' 183 לפר').

עם זאת ברי, כי המצא פתידין בשתן מלמד על היותו בדם קודם לכן, אולם הוא התקשה לנקוב בזמן "מתי קשה להגיד לפחות בטווח של שעות" (עמ' 183 לפר').

ד"ר גבע עמד גם כן על ההשפעה הסינרגטית של תרופות נרקוטיות עם תרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים.

ד"ר גופר

163. ד"ר גופר אישר כי ריכוזי התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים בדם הנאשם, נמוכים. בהתייחסו לדיאספם ונורדספם (ממשפחת ווליום ואסיבל), גרס כי לא ערך מדידה מדויקת והסתפק בקביעה שהריכוז נמוך מ- 25 ננוגרם/מ"ל - הרף התחתון שנבדק דרך כלל. באשר למידזולם - הואיל ומדובר בבדיקה חריגה בחר לבדוק את הריכוז המדויק, שעמד על 9 ננוגרם/מ"ל (מיליונית של מיליגרם). לתוצאה זו הגיע בשתי בדיקות כיול שונות שערך.

ד"ר גופר אישר כי בכל בדיקת מעבדה קיימת אפשרות לטעות בשיעור של 25%. על כן ערך שתי בדיקות.

164. ד"ר גופר תלה את העדר ריכוז הפתידין בדם בשני גורמים אפשריים: העדר כמות מספקת של דם לצורך עריכת בדיקה אופטימלית, או ריכוז המצוי מתחת לסף הגילוי. ייתכן אף ששני הגורמים חברו יחדיו.

165. ד"ר גופר הצטרף לדעתו של ד"ר אלמוג לפיה, קיומו של פתידין בשתן מצביע על קיומו בדם. הוא הטעים:

"יש מצב תיאורטי שיש רק בשתן ולא בדם. אבל זה רק בריכוזים כל כך נמוכים שגם בשתן בקושי יגלו את זה. כל עוד יש בשתן ריכוזים שאתה רואה את הסיגנלים בצורה ברורה, ברור שיש בדם. אני רוצה להיות הגון, זה לא אומר שאני יודע מה הריכוז שישנו בדם, יכול להיות שהריכוז הוא מאוד נמוך, אני לא יכול לדעת מה הריכוז. בעיקרון יש בשתן - יש גם בדם" (עמ' 203 לפר').

לדבריו, סיגנל הפתידין שנמצא בשתן הנאשם היה גבוה, ללמדך כי לשיטתו, היה גם בדם אותה עת.



מומחי ההגנה

פרופ' אמיתי

166. פרופ' אמיתי, מומחה ברפואת ילדים, טוקסיקולוגיה רפואית, פרמקולוגיה קלינית ועוד. בחוות דעתו (נ/25) התייחס פרופ' אמיתי לריכוזים הנמוכים של התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים שנמצאו בדם הנאשם, במיוחד המידזולם וכן, לשרידי הפתידין בשתן - שנמצאו ללא כימות. לממצאים נמוכים אלו הוסיף טווח טעות אפשרי של בין 20 ל - 30 אחוז, אשר השלכותיו מרחיקות לכת, לשיטתו, בעיקר ביחס להשפעה הסינרגטית הנטענת על ידי מומחי התביעה.

167. בהתייחסו למידזולם - על יסוד מחקרים ובהינתן גילו של הנאשם בעת התאונה (47), קבע כי זמן מחצית החיים של מידזולם בגופו עמד על כ - 3 עד 3.5 שעות. לפיכך, על בסיס ריכוז של 9 ננוגרם/מ"ל בדם, קבע כי בעת התאונה עמד הריכוז על כ - 25 ננוגרם/מ"ל ובהינתן סטייה אפשרית של 25% באשר לדיוק התוצאה, עמד הריכוז על 19 ננוגרם/מ"ל.

168. פרופ' אמיתי גרס, כי סף הריכוז של מידזולם בפלזמה אשר יכול לגרום לסדציה (הרגעה) עומד על 100 ננוגרם/מ"ל ומעלה. הריכוז הנדרש בדם לצורך הרדמה עומד על מעל 200 ננוגרם/מ"ל. יוצא, כי בעת התאונה ריכוז המידזולם בדמו של הנאשם היה נמוך פי 4 מהתחום הנמוך הנדרש להרגעה ופי 8 מהתחום הנמוך הגורם לשינה. אם גורעים מהתוצאה ערכי טעות, מגיעים לתוצאות נמוכות יותר.

169. פרופ' אמיתי הסתייג ממסקנותיו של ד"ר אלמוג, אשר לשיטתו, מרוקנות מתוכן את ממצאי המעבדה ומתעלמות מהבסיס המדעי היחיד לניתוח פרמקולוגי של האירוע. לדידו, קביעותיו של ד"ר אלמוג אינן פרמקולוגיות מקצועיות.

170. פרופ' אמיתי אישר כי, דיאזפם ונורדזפם, הם שני חומרים השלובים זה בזה, האחד תוצר פרוק של משנהו והשפעותיהם זהות. לתרופות אלו פוטנציאל השפעה על נהיגה בריכוזים תרופותיים גבוהים, אז הן גורמות לסדציה ושינה. דא עקא, הריכוזים שנמצאו בדם הנאשם בלתי מדידים ועל כן, אף על פי ההנחה המחמירה ביותר, אין הם ברי השפעה.

171. ביחס לפתידין - גרס כי בהעדר ממצא בדם אלא בשתן בלבד, לא ניתן להסיק לגביו ממצא קליני, שכן אין לו השפעה על המוח. משכך, הוא אף נעדר כוח השפעה סינרגטית עם תרופה אחרת.

172. פרופ' אמיתי דחה את עמדת מומחי התביעה, לפיה 'קיים בשתן - קיים בדם'. לשיטתו, ממצאי המעבדה הצביעו ברמת סבירות גבוהה, כי לא נמצא פתידין בדם, או למצער, נמצאה כמות מזערית הנמוכה מסף הגילוי, על פי שיטת הבדיקה. מכאן, המסקנה הפרמקולוגית המתבקשת כי בעת התאונה, הנאשם לא היה נתון להשפעת פתידין, אף לא בשילוב עם חומרים אחרים. פרופ' אמיתי פסל את האפשרות ליצירת 'קוקטיל'



כלשון ד"ר אלמוג, ברמה המזערית של ריכוזי החומרים בדם, הנעדרת פוטנציאל השפעה או העצמה. פרופ' אמיתי ציין, כי הפער בין הערכת ריכוז המידזולם, בינו לבין ד"ר אלמוג, אינו בעל משקל קליני. שני הריכוזים נמוכים מסף ההשפעה.

173. בעדותו אישר פרופ' אמיתי, כי הנאשם נטל מידזולם ביום התאונה, עובר לתאונת הקאיה, הגם שלא קבע את שעת הנטילה או כמותה. בהתייחסו לפרק הזמן שיש להמתין ממועד נטילת המידזולם ועד כשירות לנהיגה גרס, כי בחלוף שעה ממועד נטילה אסור לאפשר נהיגה, מטעמי בטיחות (עמ' 311 לפר'). עם זאת הוסיף, כי אין בכך כדי קביעה ביחס למידת השפעתו על הנאשם.

174. פרופ' אמיתי התייחס לכישורי נהיגה; ערנות, זמן תגובה ושיקול דעת. הוא הטעים כי בריכוז מידזולם של 60 ננו/מ"ל - זמן התגובה נורמלי וכאשר הריכוז עולה ל-85 ננו/מ"ל זמן התגובה יורד בשיעור של 10% (עמ' 298 לפר') (עובדות עליהן הצביע ד"ר שמיר בחוות דעתו). לדבריו, כך או כך, רמת ריכוז המידזולם בדם אצל הנאשם הייתה נמוכה מתחת ל- 60 ננו/מ"ל, זאת אף לשיטת מומחי התביעה.

175. משקל רב ייחס פרופ' אמיתי להשפעת המידזולם במחצית השעה הראשונה לאחר נטילתו, אז היא מצויה בשיאה ולאחר מכן, הולכת ומתפוגגת במהירות. הוא נקב בשתי נקודות זמן אפשריות להתחלת ההשפעה על הנאשם; האחת, בשעה 11:15 (כפי שקבע ד"ר אלמוג) אולם, אם נטל דרך הפה, אזי **"יכול להיות שמדובר קצת קודם לכן, בהתארגנות לקראת הנסיעה מהרפת"**. פרופ' אמיתי הוסיף ביוזמתו, כי לא סביר שהנאשם נטל את התרופה בזמן נסיעה (עמ' 319 לפר'), ללמדך כי נטל את התרופה עובר ליציאתו מכפר הס.

ד"ר מיכה שמיר

176. ד"ר שמיר, מומחה להרדמה, רופא בכיר במחלקת הרדמה בבי"ח הדסה עין כרם. בחוות דעת שערך (נ/26) הצטרף לדעת חבריו, מומחי ההגנה. בהתייחסו למידזולם, גרס כי בריכוזים מינימליים של בין 60 - 100 ננוגרם/מ"ל, ניתן לצפות לאפקט פסיכומוטורי בנבדקים "נאיביים" (שאינם נוטלים התרופה על בסיס קבוע). הריכוז המשווער בדמו של הנאשם בעת התאונה נמוך מהרף שנקבע. לפיכך, לא היה מקום לצפות להשפעה פסיכומוטורית או האטה בזמן תגובה, קל וחומר לנוכח אפקט ההתרגלות, שמפחית את מידת השפעת התרופה.

177. אף ביחס לווליום, הצטרף ד"ר שמיר לדעת חבריו וכמוהם סבר כי ברמת הריכוז הנמוכה שנמצאה בדם הנאשם - פחות מ- 25 ננוגרם/מ"ל - נעדר הווליום השפעה וממילא, אף לא יצר אפקט מצטבר עם המידזולם.

178. כחברו, ד"ר גבע, אישר ד"ר שמיר כי בעבודתו כמרדים הוא משתמש במידזולם "בצורה עיוורת" או כדבריו:



"אני נותן מידזולם עד שאני רואה שהאדם נמצא במצב של טשטוש, מצב של אפקט, הכל לפי התרשמותי בעין. ההשפעה של הכמות שונה מאדם לאדם, על כל מרכיביו של האדם" (עמ' 321 לפר').

ד"ר שמיר נשאל כיצד הגיש חוות דעת ביחס לריכוזי חומרים בדם אם אין זה עיסוקו והשיב:

"אנחנו עובדים לפי הנגזרות של המספרים האלה. כשאני נותן מינון של תרופה ואני מקבל אפקט בדם וחברת התרופות אומרת לנו למה זה משויך בין המוצא, כי הם עושים לכלל האוכלוסייה, מפה אני יודע להתחיל לעבוד. במקרה הספציפי הזה, נתנו לי את המספר שאני יכול ללכת ולתאם אותו לאותם מחקרים שקבעו את צורת העבודה 'העיוורת' בה אני עובד יום יום" (עמ' 322 לפר').

ד"ר שמיר אישר, בהגינות, כי חוות הדעת שערך חריגה ונדירה:

"נתנו לי באופן חריג ונדיר את האפשרות לייחס התנהגות למספר ספציפי שהיה אצל אדם ספציפי בזמן ספציפי" (עמ' 324 לפר').

חוות דעתו נסמכת למעשה, על מחקרים ולא על ניסיונו האישי כרופא מרדים.

179. ד"ר שמיר גרס, כי אין בניתוח הפרמקולוגי של תוצאות המעבדה כדי להוביל למסקנה בדבר קיומה של סינרגיה בין החומרים שנמצאו בדם הנאשם, בשל ריכוזיהם הנמוכים והעדר ממצא פתידין בדם. לפיכך, לא הייתה להם השפעה קלינית על הנאשם בעת התאונה.

180. ד"ר שמיר גרס כי אמנזיה יכולה להיגרם מבלי שתשפיע על הערנות והתפקוד. על כן, אין בה כשלעצמה כדי להצביע על השפעה בעת נהיגה.

פרופ' דומב

181. פרופ' דומב, בעל תארים בכימיה, רוקחות, ומשפטים. איש סגל בפקולטה לרפואה - בית ספר לרוקחות ובעבר היה ראש החטיבה לזיהוי פלילי במשטרת ישראל. בחוות דעת שערך (נ/27) הצטרף פרופ' דומב להערכות חבריו, לפיהן ניטלו החומרים המשכרים במועדים ובזמנים כדלקמן:

- הפתידין ניטל ככל הנראה בטווח של עד שבוע עובר ליום התאונה.
- הווליום ניטל ככל הנראה בטווח של עד מספר ימים עובר ליום התאונה.
- המידזולם ניטל ככל הנראה בטווח של עד מספר שעות עובר לתאונה.



182. פרופ' דומב שלל גם כן קיומו של אפקט סינרגטי לנוכח הריכוז הנמוך של הווליום בדם והעדרו של פתידין בדם.

183. פרופ' דומב גרס, כי אין לקבוע ממצא על יסוד התרשמות עוברי אורח מהתנהגות הנאשם, ללא בדיקת מאפיינים על ידי גורם מוסמך ומקצועי. העדויות נתונות להשפעות סביבתיות וסובייקטיביות. להדיט אין היכולת להבחין בין התנהגות שמקורה במצב נפשי לבין התנהגות כתוצאה מהשפעת חומרים.

184. בעדותו, אישר פרופ' דומב, כי אין הוא מומחה למידזולם ומעולם לא התנסה בתרופה זו **"מבחינת פגיעה בערנות"** או **"ההשפעות של מידזולם על התנהגויות"** (עמ' 300 לפר'). פרופ' דומב הוסיף, כי חוות דעתו אינה נסמכת על פרקטיקה, כי אינו יודע מהם המינונים שניטלים באורח שגרתי ביחס לתרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים וכי קיימת שונות גדולה בין אדם לאדם:

"כל אחד והמערכת שלו, הגוף מורכב מאלפי פעולות שמתרחשות, רמת הפעילות שונה לכן מצרף הפעילות שונה. לכן באופן טבעי יהיו שונות. לכן כל הערכים שאני עושה הם ממוצעים עם הגדרה של מה מידת שונות" (עמ' 314 לפר').

עד כאן עדויות המומחים בסוגיית ממצאי המעבדה והשלכתם על נהיגת הנאשם.

דיון והכרעה

המסגרת הנורמטיבית

185. לנאשם מיוחסות עבירות של נהיגה בשכרות לפי סעיף 62(3) ביחד עם סעיף 39א' לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: **"הפקודה"**).

186. סעיף 64ב(א) לפקודה קובע כי סם מסוכן הוא סם שהוגדר כך בפקודת הסמים המסוכנים. כמו כן, על פי הגדרתו, **"שיכור"** - הוא אחד מאלה:

"(1) ...

(2) מי שבגופו מצוי סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן;

(3) מי שבגופו מצוי אלכוהול בריכוז הגבוה מהריכוז שקבע שר התחבורה, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת;....

(4) מי שנתון תחת השפעת משקה משכר או תחת השפעת סם מסוכן, ובלבד שבבדיקת מעבדה לא נמצא שריכוז האלכוהול בדמו נמוך מהסף שנקבע בתקנות לפי פסקה (3) או מהסף כאמור בפסקה (3א), לפי העניין."

187. אשר לעבירה של נהיגה בשכרות לפי סעיף 64ב(א)(2), נקבע כי אין נפקא מינא לשיעור הסם האסור שנמצא בגוף הנהג, לביסוס הרשעתו בעבירה אלא די בעצם המצאו בגוף הנהג. ראה רע"פ 6661/14 **קוליה נ' מ"י** (פורסם בנבו, 19.1.15) (להלן: **"פס"ד קוליה"**):

"אחת החלופות להגדרתו של "שיכור" בפקודת התעבורה, היא 'מי שבגופו מצוי סם מסוכן



או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן' (סעיף 64ב). זאת, ללא התייחסות לשאלה מהו שיעור החומר האסור (או שרידיו) בגופו של הנהג, ולהבדיל מן החלופות העוסקות במי שבגופו מצוי אלקוהול, אשר בהן נקבע שיעור מסויים של אלקוהול, שמגדיר אדם כ'שיכור'. נטען בפניי, כי שימוש בסם עשוי להותיר שרידים בגופו של אדם גם למשך מספר שבועות. בהנחה שכך, דומה כי יש טעם בדבריו של המבקש, לפיהם ייתכנו מצבים שבהם אדם איננו נתון תחת השפעת הסם, ולמרות זאת הוא מוגדר כ'שיכור' לפי האמור בפקודה, מאחר שבגופו ניתן למצוא שרידי סם או 'תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן', בשיעור כלשהו".

188. עוד הוסיף בית המשפט העליון לעניין זה, כי הגם שהמצב המשפטי אינו נהיר דיו בעניין זה, הרי שבהעדר שינוי חקיקה יש להחיל את הוראת הסעיף כמות שהיא. קרי, מקום בו הוכח קיומו של סם בגוף הנהג - קמה החזקה נגדו כי נהג בשכרות ללא זיקה למידת השפעתו.

189. לצד קביעה זו, ניתן להרשיע בעבירה של נהיגה בשכרות אף על פי בדיקת מאפייניה וזאת לנוכח הוראת סעיף 64ב(א)(4) לפקודה שמבססת את יסודות העבירה בגין קיומה של "השפעה" על הנהג. ראה ע"פ 8748/08 ברכה נ' מדינת ישראל (10.10.2011):

"המערער, מצידו, לא הצליח לספק הסבר חלופי כלשהו לכשלים הבולטים בנהיגתו. משכך ובהינתן מכלול הראיות המפורטות לעיל, המסקנה המתבקשת היא כי לא עלה בידי המערער לסתור את החזקה כי שכרותו השפיעה על אופן נהיגתו. ודוק, לעניין זה די בכך כי היה בשכרותו כדי להשפיע על יכולתו לנהוג ברכב במידת הזהירות המתחייבת בנסיבות המקרה - כפי שאכן ארע במקרה דנן - ואין צורך להראות כי הוא הגיע כדי מצב של 'חוסר שליטה בשל שכרותו' (שם, בפסקה 29, וראו גם, ע"פ 398/04 מדינת ישראל נ' בניאשווילי (20.12.2004)).

סעיף 34ט' לחוק העונשין

190. סעיף 34ט' לחוק העונשין דן בטענת הגנה בפני אחריות בפלילים בזיקה לשכרות. בין היתר, מגדיר מהי "שכרות". הגדרה זו משמשת ככלי עזר לבחינת מצבו הנפשי של נאשם, אשר נתון להשפעת אלקוהול, סם מסוכן או כל "חומר מסמם אחר" כהגדרתו בסעיף 34ט(ד) לחוק העונשין:

(ד) בסעיף זה, "מצב של שכרות" - מצב שבו נמצא אדם בהשפעת חומר אלקוהולי, סם מסוכן או גורם מסמם אחר, ועקב כך הוא חסר יכולת של ממש, בשעת המעשה, להבין את אשר עשה או את הפסול שבמעשהו, או להימנע מעשיית המעשה" (הדגש אינו במקור - ו.מ.).

סעיף 34ט(ב) מטיל אחריות פלילית למי שנכנס למצב שכרות במודע:

(ב) עשה אדם מעשה במצב של שכרות והוא גרם למצב זה בהתנהגותו הנשלטת ומדעת, רואים אותו כמי שעשה את המעשה במחשבה פלילית, אם העבירה היא של התנהגות, או באדישות אם העבירה מותנית גם בתוצאה.

191. הכניסה למצב של שכרות אינה עבירה, אולם החזקה הקבועה בסעיף 34ט(ב) לחוק העונשין, מטילה אחריות פלילית על אדם שהכניס עצמו למצב זה מדעת ובתוך כך ביצע עבירה. החזקה האמורה פוטרת



את המאשימה מעול ההוכחה בדבר צפיות העבירה בשלב נטילת החומרים המשכרים. (ראה ע"פ 5002/94 בן איסק נ' מדינת ישראל, פ"ד מט(4) 151 בעמ' 164 (להלן: "עניין איסק") וע"פ 6380/98 פטושקין נ' מדינת ישראל).

192. המודעות למצב השכרות בזמן נהיגה מעלה את רף האחריות במקרה של תאונה קטלנית, מגרם מוות ברשלנות להריגה - שהרי הנוהג "מוחזק כמי שהיה מודע: לעובדת נהיגתו ברכב כשהוא שיכור, לרבות לסיכונים הכרוכים בנהיגתו בשל שכרותו ולאפשרות הממשית שיגרום בשל כך לפגיעה בגופו של אחר (לרבות למותו), כשהוא מגלה 'פזיזות' כלפי אפשרות זו. החזקה האמורה - הנעוצה בהשלכותיה ה'טבעיות' של השכרות - הינה חזקה שבעובדה, המתחייבת מניסיון החיים ומהכרת השפעת השכרות על תפקודו של השיכור ובתור שכזו, די לנאשם להקים ספק לזכותו, על מנת להיחלץ מאחיזתה" (ע"פ 140/98 חוג'ה נ' מדינת ישראל, בעמ' 238).

193. נהיגה בשכרות מלמדת על הלך רוח של פזיזות - אדישות/ קלות דעת. הנוהג ברכב במצב שכרות ובתוך כך גורם לתאונה קטלנית - יורשע בעבירת הריגה. ראה בעניין איסק, ביחס לעבירת ההריגה:

"לצורך הרשעה בעבירה של הריגה - לרבות כאשר זו נגרמת בתאונת דרכים - די בהוכחת הלך נפש של 'פזיזות'; ומשמעותה של זו היא - נטילה מודעת של סיכון בלתי סביר, מתוך אדישות לאפשרות ממשית של פגיעה בחייו או בשלמות גופו... של אחר, או מתוך תקווה שתוצאה כזו לא תרחש" (שם, בעמ' 162, וראו גם פסק דיני בע"פ 5373/12 אבורמד נ' מדינת ישראל (15.4.2015) והפסיקה המאוזכרת שם לעניין עבירת ההריגה).

194. כתב האישום מייחס לנאשם עבירה של נהיגה בשכרות לפי סעיף 62(3) לפקודה, בין אם לפי סעיף 64ב(א)(2) לפקודה, בין אם לפי סעיף 64ב(א)(4). כאמור, בחינת שכרותו של הנאשם תיבחן בהתאם להוראות החיקוק כפי שפורטו לעיל, לרבות סעיף 34ט' לחוק העונשין.

מודעות לנטילת חומרים משכרים והשפעתם על נהיגה

195. הוכח כי בגוף הנאשם היה סם. בנוסף, הוכח כי היה מודע "לקוקטייל" התרופות/סמים שנטל ומידת השפעתו, לרבות ההשלכה שיש להן על נהיגה. הרגלי הצריכה שלו סוקרו בהרחבה. בקיאותו בחומרים אלו, הן מתוקף מקצועו, הן על בסיס ניסיונו האישי - הוכחה כדבעי. הנאשם השכיל למנות את התרופות והחסרונות של כל תרופה ותרופה ואת תגובותיו לנטילתן. הוא הטעים את ייחודה של המידוזלם, אשר השפעתה עליו הייתה אופטימלית, מהירה ומרבית. לפיכך, העדיף אותה על פני תרופות הרגעה אחרות. אף להשפעת הפתידין היה מודע:

**"ש: את החומר פטידין, אתה מכיר?
ת: כן.**



ש: למה הוא משמש?

ת: להפחית כאב.

ש: ואיזה עוד השפעות יש לו שידועות לך?

ת: הוא מטשטש טיפה, אבל לא כמו מידזולם זה גורם להרגשה לא נעימה וגם הוא

פועל לזמן קצר יחסית.

ש: מה זה קצר יחסית?

ת: אפקטיבית אני חושב בסדר גודל של שעה. אולי 25 מיליגרם אפקטיביים לשעה.

כשמדברים על קינטיקה זה לא כל כך משנה, משום שמדובר בחצאים, ההבדלים

בזמן לא יהיו גדולים. ההבדל יהיה קטן בפרק זמן ההשפעה וגדול בעצמתה. הם

יהיו פונקציה של חצי זמן של אותה תרופה. אם חצי זמן הוא שעה, שלושים

דקות, חמש דקות לא ירגישו את ההבדל" (עמ' 237 לפר').

196. בקיאותו ברזי החומרים המשכרים, בדגש על מידזולם, ווליום ופתידין - מרשימה.

ניתן לעמוד עליה מהלך רוחו במהלך חקירתו. לא בכדי הוא סירב לתת דגימות דם ושתן לאחר התאונות (עד אשר הוסברה לו ההשלכה המשפטית), אף לא בכדי כפר בנטילתן בחקירתו במשטרה (למעט אסיבל) ובמענה לכתב האישום. ניכרה עליו מגמה ברורה של הסתרה, הצגת מצג שקרי ושמירה על זכות השתיקה.

197. הנאשם חזר בו מכפירתו ואישר לראשונה כי נטל פתידין ומידזולם, בפתח עדותו בבית המשפט. אף אז, נמנע מלפרט אימתי ובאיזו כמות. ביחס לפתידין - גרס כי לא זכר את מועד נטילתו ובאשר למידזולם - מסר גרסה עמומה, לפיה לא שלל האפשרות שנטלה ביום התאונות, אמר ולא פירט. מנגד, זכר היטב כי נטלה באמצעות פומית ולא בהזרקה, הגם שהתרופה משווקת בישראל באמפולות להזרקה וכך נהוג ליטול אותה. גרסתו, לפיה נטלה דרך הפה נועדה, להתרשמותי, "למסך" את מצבו ולהפחית ממידת השפעתה, לנוכח עדויות המומחים, אשר גרסו פה אחד, כי נטילתה באמצעות הפה נספגת באיטיות (יחסית) וממילא השפעתה פחותה. אינני מאמינה לנאשם כי כך נהג. משהעיד על עצמו, כי העדיף מידזולם על פני תרופות אחרות בשל השפעתה המהירה והעוצמתית - חזקה עליו כי נטלה בדרך האופטימאלית - בהזרקה. זאת ועוד, גרסתו כבושה ונמסרה באין מנוס, לאחר שנחשף לעדויות המומחים (אף מטעמו) אשר קבעו בוודאות כי נטל מידזולם ביום התאונה.

תימוכין להזרקת התרופה ניתן למצוא בעדותו של תייר, אשר ציין (כבר בהודעתו במשטרה ביום התאונה) כי הבחין בגומייה על זרועו של הנאשם, ללמדך על הזרקה לווריד. בנוסף, על זרועו השמאלית נמצאו כתמים כחולים. טענתו, לפיה הגומייה שימשה להחזקת שרוול טיפול בפרות אינה סבירה על פניה, שכן, משהוסר השרוול ממילא היה עליו להסיר אף את הגומייה שהחזיקה בו. באשר לכתמים הכחולים ביד שמאל - גרסתו לפיה זוהי ידו הדומיננטית ועל כן, לא סביר כי הזריק חומר לגופו באמצעות ידו הימנית, אינה מתיישבת עם גרסה אחרת שמסר, לפיה עיסוקו כוטרנר דרש פיתוח מיומנות בשתי ידיו באורח דומה.

198. סוף דבר - שוכנעתי כי הנאשם היה מודע היטב להשפעת התרופות שנטל ולפרק הזמן בהן היה נתון להשפעתן. הוא נטל מידזולם כרבע שעה עובר לתאונת הקאיה באמצעות הזרקה. השפעתה הייתה מיידית ובעלת עוצמה. בנוסף, נטל ערב התאונות כדור ווליום ומספר ימים קודם לכן, נטל פתידין. לתרופות אלו,



מטבע הדברים, השפעה מצטברת. אף לכך היה מודע הנאשם. על כך בהמשך.

המבחן לקיום השפעה בנהיגה - תסמינים קליניים או ממצאי מעבדה?

199. מומחי ההגנה התעלמו מקיומה של הקליניקה בהתנהגות הנאשם, בנימוק שזו "אובחנה" על ידי הדיוטות, נעדרי ידע מקצועי. הם השליכו יהבם על ממצאי המעבדה אשר לידם, מעידים על העדר השפעה. בנסיבות אלו, טען הסנגור, כי יש לזכות הנאשם מהעבירה של נהיגה בשכרות וכנגזרת הימנה מעבירת ההריגה, ולו מחמת הספק.

200. ב"כ הנאשם תמה על התנהלותו ה'בלתי מקצועית' של ד"ר אלמוג, שהעדיף התרשמות הדיוטות על פני ממצאים פרמקולוגיים. מסקנותיו אף סותרות הנחות יסוד שהוא עצמו הניח, לפיהן ריכוזי החומרים המשכרים בגוף הנאשם 'נמוכים מאוד ולא מרשימים'. חרף זאת, קבע כי די בהם כדי ליצור אפקט סינרגטי - מסקנה שאינה מתיישבת עם המציאות ונטענה **"לריק, ללא שום חומר מדעי ובניגוד לכל סבירות"**.

201. ב"כ הנאשם עתר לאמץ את קביעותיהם המדעיות של מומחי ההגנה. בהתייחסו לפתידין שתוצריו נמצאו בשתן, גרס כי המצאו בשתן מלמד על **סיום** תפקידו בגוף והפרשתו. השתן, משמש כ'תחנת מעבר לפסולת' ולפיכך, אין בו כדי לתרום לאפקט סינרגטי עם החומרים שנמצאו בגוף הנאשם, אף הם בריכוזים נמוכים.

הנוסחה שהציגו מומחי התביעה, אלמוג וגופר, לפיה **"יש בשתן יש בדם"**, נעדרת ביסוס מדעי ואין לקבוע ממצאים על פיה.

202. הסנגור הוסיף, כי משסיים הפתידין את תפקידו ושרידי תוצריו נמצאו בשתן, אין לראות בו סם שנמצא **"בגופו"** של אדם כדרישת סעיף 64ב(א)(2) לפקודה. מטאפורית, כך לשיטתו, הסם כבר לא נמצא בגוף שכן תפקיד השתן, להוציא את הפסולת המופרשת מהגוף.

203. כן טען, כי אין לגזור גזירה שווה לעניינו מההתוויות המזהירות מפני נטילת מידזולם עם פתידין, שכן אלו מכוונות למינונים גבוהים המיועדים להשריית שינה במהלך פרוצדורות רפואיות.

204. את המחלוקת בין מומחי התביעה למומחי ההגנה ניתן לתאר מטאפורית כמחלוקת בין 'חכמת ההמונים' למדע המדויק. בעולם הטכנולוגי בו אנו חיים, נוטה הלב ללכת שבי אחר ממצאי מעבדה - מדויקים ומוחלטים. מנגד, הקליניקה של הנאשם מובהקת ומעידה על השפעה ניכרת של החומרים משכרים - ראש וראשונה, המידזולם.

205. לאחר בחינת העובדות, אלו מול אלו, הגעתי למסקנה כי ידה של הקליניקה על העליונה, בדגש על השפעת המידזולם ובהינתן הסינרגיה בין התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים לבין הפתידין. בניגוד לטענות



הסנגור, ממצאי המעבדה תומכים בתסמינים הקליניים, בוודאי שאינם שוללים או מפריכים אותם.

206. על פניו, קיום פתידין בשתן הנאשם לבדו, מבסס את הוראת סעיף 64ב(א)(2) לפקודה, מבלי להידרש לקליניקה, כך בהינתן ההלכה הפסוקה ביחס לפרשנות הביטוי "**מי שבגופו מצוי**" ככזה הכולל המצא סם לא רק בדם אלא גם בשתן, וללא זיקה למידת השפעתו על הנוטל אותו (ר' פס"ד קוליה לעיל). עם זאת, בענייננו קיימות ראיות נוספות לביסוס העבירה של נהיגה בשכרות. אסביר.

207. הממצא לפיו נטל הנאשם מידזולם כ - 30 - 40 דקות טרם תאונת הפולקסווגן - מקים חזקה בדבר השפעת התרופה עליו בעת תאונת הפולקסווגן. זו נתמכת בקליניקה של הנאשם. קיימת תמימות דעים בקרב המומחים מטעם הצדדים, כי השפעת המידזולם מצויה בשיאה במהלך מחצית השעה עד שעה לאחר נטילתה, אז היא יורדת בהדרגה, הגם שלא פגה. לפיכך, במונחים מדעיים ועל יסוד הקביעה בדבר שעת הנטילה - 11:15 - ברי כי הנאשם היה מצוי תחת השפעתה בשעת תאונת הפולקסווגן - בין אם זו הייתה בשיאה ובין מעט לאחריו. ראה לעניין זה, דברי פרופ' אמיתי:

"ש. גם התרחיש שלך שהוא לקח את המידזולם דרך הפה בשעה 11:00, גם בשעה 12:00 אסור לו לנהוג?"

ת. אסור שינהג, אני מסכים, מטעמי בטיחות ונוהל תקין. השאלה אם זה השפיע, זו שאלה אחרת. אסור שהוא ינהג אם אתה שואל אתי מראש, לא הייתי מתיר נהיגה לאדם כזה. השאלה אם זה היה נכון ברגע התאונה השנייה...השאלה אם מותר לנהוג זו שאלה אחת, השאלה אם זה השפיע באותו רגע זו שאלה שנייה" (עמ' 311 לפר').

208. העובדות מדברות בעד עצמן. בשעה הראשונה שלאחר נטילתו ואף לאחר מכן, מהווה המידזולם "גורם מסמם אחר" כמשמעו בסעיף 34ט(ד) לחוק העונשין. הוכח שהנאשם נטל מידזולם כ- 30 - 40 דקות עובר לתאונת הפולקסווגן, ברי אפוא, כי היה נתון להשפעתה. אין ספק כי הכניס עצמו מדעת למצב שכרות משבחר להמשיך ולנהוג לאחר נטילת התרופה ובהיותו מודע להשפעתה.

209. הגרסה השקרית שמסר מיד לאחר תאונת הרכבת - אותה כינה "קשקוש", נמסרה להתרשמותי, בשל "החור השחור" שנפער בזיכרונו, אותו ביקש להסתיר מחוקריו, ביודעו כי אמנזיה היא תסמין מובהק של מידזולם. על התסמינים הנוספים העידו עדי הראייה - בלבול, אדישות, נמנום. כל אלו מהווים ראיה מכרעת לקיומה של השפעת החומרים המשכרים על הנאשם בעת נהיגתו. בממצאי המעבדה יש לראות אישוש למסקנה זו, שהרי התוצאות מלמדות על כך שהחומרים המשכרים הללו ניטלו בתכוף למועד התאונות.

210. אין קורלציה, כך על פי עדויות המומחים המרדימים מטעם שני הצדדים, בין ריכוז המידזולם בדם לבין מידת השפעתו. השימוש במידזולם הוא לחם חוקם של רופאים אלו והם הדגישו את השוני הקיים בהשפעת התרופה מאדם לאדם; יכול ואדם מושפע מכמות מזערית ויכול אף ההיפך. מילים אחרות, ייחודה של המידזולם - בכך שלא ניתן לצפות מראש את דרך השפעתה ועל כן, אף אין מינון אחיד לנטילתה.



מהטעם הזה, אישרו הרופאים המרדימים, כי עבודתם אינה נגזרת ממדדי ריכוז התרופה בדם - אשר כלל לא מעניינם אלא מתגובת החולים. ראה דברי ד"ר גבע:

"המרדים מתעסק בעיקר בתחום הקליני, זאת אומרת אני משתמש בתרופה כדי להשיג דברים מסוימים והמומחיות שלי להתאים את המינון לחולה לקבל את האפקט שאני רוצה... השימוש שלי הוא קליני... לתת לחולה את המינון שהוא זקוק לו" (עמ' 186 לפר').

ובמקום אחר:

"שיטת הטיפול שלנו מראש מניחה שאנו לא יודעים לאיזה מינון החולה זקוק, אנו מתחילים בד"כ במינון נמוך, רואים מה ההשפעה ועולים במינון בהתאם לצורך. יש חולה שאני מתחיל במיליגרם אחד ומשיג את האפקט שרציתי ועם חולה אחר אני מגיע ל - 15 מיליגרם כדי להגיע לאותו אפקט. אני לא יכול לדעת מראש איזה מינון מה יעשה. ...המינון מותאם לחולה והוא רחב ובלתי צפוי..." (עמ' 185 לפר').

דברים דומים אמר ד"ר שמיר מטעם ההגנה:

"אני נותן מידזולם עד שאני רואה שהאדם נמצא במצב של טשטוש, מצב של אפקט הכל לפי התרשמותי בעין. ההשפעה של הכמות שונה מאדם לאדם, על כל מרכיביו של האדם" (עמ' 321 לפר').

211. הנה, קיימת תמימות דעים בין הרופאים המרדימים. מכאן המסקנה, כי אין לייחס משקל למידת ריכוז המידזולם שנמצא בדם שכן אין לדעת איזה מינון ניטל על ידי הנאשם לשם השגת ההשפעה המבוקשת.

212. מעדויות המומחים מטעם שני הצדדים עולה חלוקה ברורה בין הפרמקולוגים שעוסקים בבחינת תהליכי פירוק תרופות וספיגתן בגוף לבין הפרמקו-דינמיים (מרדימים) שבוחנים את השפעתן על החולה:

"הפרמקולוג בודק את הצד הכימי והביולוגי של התרופה, זה המומחיות והעיסוק שלו. המרדים מתעסק בעיקר בתחום הקליני, זאת אומרת אני משתמש בתרופה כדי להשיג דברים מסוימים והמומחיות שלי להתאים את המינון לחולה לקבל את האפקט שאני רוצה" (ד"ר גבע, עמ' 185 לפר').

213. בעוד שהרופאים המרדימים אינם מייחסים משקל לריכוזי המידזולם בדם אלא פועלים באורח אינטואיטיבי - באשר למינון הנדרש לביצוע פעולה רפואית במטופל (בהתאם לגילו, מצבו הרפואי ותגובותיו לתרופה), הרי שהפרמקולוגים התבססו על ניסיונם האמפירי - מחקרי (למעט ד"ר אלמוג שעובד עם נרקומנים) שנלמד מההרכב הכימי של התרופות, אופן ספיגתן ופיזורן בגוף, להבדיל ממידת השפעתן.

214. ממצאי המעבדה - בעיקר אלו המתייחסים למידזולם, מדעיים ומדויקים ככל שיהיו - אינם משקפים אפוא את מידת השפעתה על מצבו הנפשי-קוגניטיבי של הנאשם. זה נבחן רק על פי התסמינים הקליניים. הואיל ואלו היו מובהקים - הם מהווים ראיה מכרעת על היותו נתון להשפעת החומרים המשכרים שנטל עובר לנהיגתו, בדגש על המידזולם ובצירוף החומרים האחרים ששרידיהם נמצאו בגופו.

סינרגיה



215. ב"כ המאשימה טוענים, על יסוד עדויות המומחים מטעמם, כי המצא הפתידין בשתן מלמד על קיומו בדם, הגם שבריוחז נמוך. הריכוז הנמוך של הפתידין לבדו, נעדר השפעה, אולם שילובו, אף בכמות קטנה, עם מידזולם וווליום יוצר השפעה סינרגטית מובהקת. לעניין זה ראה דברי ד"ר גבע: **"השילוב של בנזודיאזפינים עם נרקוטיקה הוא מאוד חזק, למשל אחת השיטות שפעם השתמשנו להרדים היינו נותנים ווליום עם פתידין והחולה ישן בהרדמה כללית"** (עמ' 193 לפר'). ד"ר אלמוג שותף, כאמור, למסקנה זו.

216. ב"כ הנאשם טען, כי בהעדר ריכוז פתידין בדם, אין לקבוע שהנאשם היה תחת השפעתו. ב"כ הנאשם ביקש לדחות את גרסת ד"ר גופר, כי לא היה בידיו מספיק חומר לביצוע הבדיקה, שכן לדידו, כל שהיה עליו לעשות הוא להסתכל על תוצאות הבדיקה שכבר ערך. כן ביקש לדחות את גרסת ד"ר גופר, לפיה בדיקת הדם הראשונה (את הפתידין התבקש לבדוק בשלב מאוחר, לאחר המצא מזרק עם שרידי פתידין בבית הנאשם) בוצעה בשיטה שלא ניתן היה להבחין באמצעותה בפתידין.

217. ב"כ הנאשם הוסיף, כי אין מקום לקביעה **"יש בשתן יש בדם"** ולראיה, דברי ד"ר גבע שגרס אחרת:

"ש. מה ההבדל מבחינת האפקט, ההשפעה, בין חומר שנמצא בדם לבין חומר שנמצא בשתן? ת. החומר שנמצא בשתן אין שום משמעות מבחינת השפעה על החולה. הוא בסה"כ יעיד על מה שהיה קודם בדם... בכל מקרה ברנע שהתרופה נמצאת בשתן היא כבר יצאה מהגוף... אם יש בשתן אין שום השפעה. התרופה משפיעה כשהיא בדם, בשתן היא לא משפיעה" (עמ' 183 לפר').

זאת ועוד, לשיטת ב"כ הנאשם, אף אם נותרו שרידי פתידין בדם, הרי שהם מתחת לסף הגילוי האנליטי ועל כן, הם נעדרים השפעה. מכל מקום, מוסכם שהפתידין נלקח בטווח של כשבוע טרם יום התאונה ואף מהטעם הזה, ברי כי לא הייתה לו השפעה.

218. מקובלת עלי עמדת מומחי התביעה לפיה, המצא הסם בשתן מעיד על קיומו בדם, אף אם בריכוז נמוך. כן מקובלת עלי עמדתם, לפיה שילוב הפתידין עם המידזולם והווליום העצים את מידת השפעת שלוש התרופות גם יחד. התסמינים הקליניים בהם לקה הנאשם הם ראייה לנטילת כלל סוגי החומרים המשכרים, שהרי לא ניתן להפריד בין השפעתו של חומר אחד למשנהו, הגם שברי כי השפעת המידזולם הייתה האפקטיבית ביותר, לנוכח מועד נטילתה, בתכוף לפני התאונות. ודוק; אין סתירה בין מסקנת מומחי התביעה לפיה הפתידין לבדו, בריכוזו הנמוך (והבלתי ידוע בדם) נטול השפעה לבין המסקנה כי השפעתו הסינרגטית - קיימת גם קיימת. ד"ר אלמוג הסביר, כי השפעה סינרגטית מאיצה השפעה של כל חומר בנפרד לא באורח ליניארי:

"אני מסתכל על הנתונים העובדתיים ואני אומר בהסתייגות... כמו שהנתונים האלה נראים, כשמדובר על כל אחד בנפרד הנתונים הם לא מאוד מרשימים, נמוכים. אבל השילוב שלהם לכשעצמו הוא שילוב סינרגיסטי, קרי אחד ועוד אחד לא שווה שתיים אלא 8 ועשר. הספרות המקצועית מלאה באזהרות האלה. ...גם אם לא היו לי בדיקות מעבדה והיה לי רק את



הקליניקות האלה הייתי מגיע לאותה מסקנה קרוב לוודאי. בדיקות המעבדה מחזקות את זה, בדיקות המעבדה מחזקות את זה. הם נותנים לי את הבסיס העובדתי לעובדה שהסמים הללו נלקחו בפרק זמן מאוד קרוב לתאונה בגלל הקליניקה שאנו יודעים עליה, איך הרגיש לפני ואחרי" (עמ' 199-200 לפר').

219. מומחי ההגנה התעלמו מהממצאים הקליניים אצל הנאשם כלא היו. לדידם, אין משקל להתרשמותם של עדי הראייה בהיותם 'הדיוטות'. גישתם אינה מקובלת עליי. לא זו בלבד שהנאשם אישר חלק מהממצאים הקליניים, כאשר הודה באמנזיה בה לקה, אלא שעדויותיהם של עדי הראייה, ההדיוטות, עולות בקנה אחד עם הסימנים הקליניים שמאפיינים את החומרים המשכרים הללו, אף לשיטת מומחי ההגנה.

220. מומחי ההגנה התעלמו מייחודה של תרופת המידזולם אשר השפעתה מידית ושונה מאדם לרעהו. המחקרים האמפיריים עליהם סמכו אינם תואמים בהכרח את נסיבות המקרה ובוודאי שאינם נסמכים על ניסיונם האישי. מנגד, ד"ר אלמוג העיד על סמך עיסוקו בטיפול בנרקומנים.

221. סופו של יום, אני דוחה את עמדת ההגנה, לפיה ממצאי המעבדה שוללים השפעתם של החומרים המשכרים על נהיגת הנאשם, או למצער, מעוררים ספק באשר לקיומה. על יסוד עדויות מומחי התביעה ועדי הראייה מטעמה, המהימנות עליי, אני קובעת כי הנאשם נהג בשכרות בעת שגרם לתאונות - הן תאונת הקאיה והן תאונת הפולקסווגן והיה נתון להשפעת כלל החומרים שנטל, קרי, הסם המסוכן מסוג פתידין, לרבות התרופות ממשפחת הבנזודיאזפינים, אשר יצרו אפקט סינרגטי על הנאשם שבא לביטוי בתסמינים הקליניים בהם לקה.

222. הוכחו אפוא יסודות העבירה של נהיגה בשכרות לפי סעיף 62(3) לפקודה, בין מכוח הגדרת "שיכור" לפי הפקודה - סעיף 64ב(א)(2) או 64ב(א)(4) - בין על פי יסודות ה"שכרות" המוגדרים בסעיף 34ט' לחוק העונשין.

עבירת ההריגה - מבחן הצפיות וריחוק הנזק

223. אין מחלוקת כי אלמלא נתקע האיסוזו על המסילה - לא הייתה נגרמת תאונת הרכבת, בעטיה נהרגו נוסעים ואחרים נפצעו. הוכח כי הנאשם נהג בשכרות. כפי שיבואר להלן, במעשיו המתוארים לימד הנאשם על עצמו, כי היה אדיש ולמצער קל דעת לתוצאות המסתברות של נהיגתו בשכרות ובהן האפשרות לגרימת תאונה קטלנית.

224. ב"כ הנאשם טען, כי תוצאותיה המחרדות של תאונת הרכבת אינן בגדר הצפיות הנדרשת מנהג סביר ועל כן, חל על האירוע כלל ריחוק הנזק. משקל יתר ייחס לשמוט הקטר והקרונוט מהמסילה, לגביו טען כי מדובר באירוע נדיר וחריג אף בגדרן של תאונות רכבות. עוד טען, כי משהורשעה הרכבת בגרם מוות ברשלנות - אין להרשיע את הנאשם בעבירה חמורה יותר, היא עבירת ההריגה.

225. ב"כ הנאשם הוסיף, כי אף אם יימצא שהנאשם נושא באחריות לגרימת תאונת הפולקסווגן, הרי שאין להטיל עליו האחריות בגרימת תאונת הרכבת. לדידו, מדובר בשרשרת אירועים עוקבים - חלקם מסתברים ואחרים חריגים ובלתי צפויים, שמקורם ברשלנות החמורה של הרכבת המהווה גורם זר מתערב שמנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנות הנאשם לתוצאות הרוגות הגורל של תאונת הרכבת. התרחשותם אירעה מבלי שלנאשם



הייתה עליהם שליטה, כך באשר להיתקעות רכבו על המסילה כתוצר לוואי של תאונת הפולקסווגן וכך, משאיבד השליטה ברכב עקב שבירת ציר הגלגל ואובדן האוויר בצמיג. לרוע המזל, הניסיונות להזיז מהמסילה לא צלחו. כך אף הניסיון להתריע בפני נהג הקטר על המצא הרכב על המסילה, בשל שיחה פרטית שניהל בטלפון, בגינה לא היה זמין. ב"כ הנאשם טוען, כי היה סיפק בידי הרכבת למנוע התאונה, לו הייתה נוקטת פעולות להבטחת בלימתה טרם אירוע ההתנגשות. משהתנגשה באיסוזו - זה נגרר תחתה לאורך המסילה, אז התרחש אירוע 'נדיר' של שימוש הקטר והקרונות, ובעטיו מצאו נוסעי הרכבת את מותם ואחרים נפצעו. לא ניתן היה לצפות השתלשלות אירועים שכזו. לפיכך, פטור הנאשם מהאחריות לגרימתה בבחינת תוצאה בלתי מסתברת.

226. ב"כ הנאשם חלק על מסקנת מומחי המאשימה, לפיה התנגשות הרכבת באיסוזו הייתה בלתי נמנעת (דו"ח שחזור ת/49 להלן: **"דו"ח השחזור"**). לשיטתו, אילו נקטה הרכבת אמצעי זהירות ובהם, הגדלת שדה הראייה והפחתת מהירות הנסיעה בסמוך למפגש מסילה - כי אז הייתה התאונה נמנעת.

227. ב"כ הנאשם הפנה לדו"ח השחזור, בו נקבע לדבריו, כי נהג הקטר הגיב באיחור של 3.5 שניות כאשר החל לבלום במרחק 128 מ' במקום במרחק 295 מ' - מקום ממנו יכול היה להבחין באיסוזו. בהתייחסו לקביעה, כי אף אם היה מגיב בזמן, הייתה התאונה בלתי נמנעת בשל זמן התגובה של מערכת הבלימה - גרס כי במקרה כזה עוצמת הפגיעה באיסוזו היתה פחותה וכך אף תוצאותיה, מה גם שהשמוט היה נמנע, לשיטתו. (בחקירתו הנגדית אישר ברושטיין כי מהירות הרכבת הייתה פוחתת בכ- 30% (עמ' 126 לפר'). לביסוס טיעונו, הפנה ב"כ הנאשם לחוות הדעת הראשונה של פרופ' מהלאל (נ/30, עמ' 31).

228. בנסיבות המתוארות, טען, כי רשלנות הרכבת גוברת על זו של הנאשם ומנתקת את הקשר הסיבתי בין רשלנותו לתוצאות התאונה. על הרכבת מוטלת חובת זהירות מוגברת, בהיותה מופקדת על בטחון נוסעיה. זאת ועוד, עובר לתאונה, הוגדר מפגש המסילה כאחד המפגשים המסוכנים בארץ. חרף זאת, לא נקטה הרכבת אמצעי זהירות למניעת הסכנה. מנגד, הנאשם הגיע למקום באורח אקראי ואין לו אחריות, אף לא הידע ביחס לתנאי מפגש המסילה.

229. לשיטת ההגנה, הדעת לא סובלת מצב בו לקטר הרכבת אין יכולת לבלום כאשר על מפגש המסילה מצוי מכשול, אף אם זכות הקדימה נתונה לו. לא תיתכן אוזלת יד של הרכבת במקרה חירום. מכאן, שאין בסיס משפטי לצפייה הנדרשת מנהג סביר למצב דברים שכזה. בנוסף, אילו הייתה מבצעת הרכבת עבודות גיזום באזור מפגש המסילה, פעולה פשוטה ומתבקשת, כפי שנעשתה לאחר התאונה, היה גדל שדה הראייה לרכבת לקראת מפגש המסילה, ממרחק של 295 מ' ל- 577 מ'. מרחק זה היה מגדיל את זמן הבלימה ומונע את ההתנגשות, למצער, מפחית מעוצמתה ותוצאותיה. כן טענה, כי היה על הרכבת להורות על הפחתת המהירות סמוך למפגש המסילה באורח שתהלוך את סיכויי המפגש. רשלנות חמורה נוספת יש באי נקיטת אמצעי בקרה והתראה בהתאם להמלצות שהתקבלו על ידי וועדה טרם התאונה, לפיהן היה צריך להעמיד תצפיתנים לאורך כל שעות היום. אולם, הרכבת הסתפקה בהעסקתו של תצפיתן עד לשעה עשר בבוקר בלבד ובכך כשלה. מערכת הבקרה הטלפונית של הרכבת הייתה לקויה גם כן: מת/49 עולה, כי ההתרעה ברשת המירס נמסרה 18 שניות לאחר שנתקבלה ההודעה במוקד. הנה, שורה של מחדלים המהווים רשלנות חמורה.

230. ב"כ הנאשם הטעים, כי שימוש הקרונות מהמסילה החמיר והעצים את תוצאות התאונה ולראיה, מרבית



הנפגעים היו מקרב נוסעי הקרונות שהתהפכו (הודעות המחלצים ת/73-75) אלמלא השמוט - המהווה אירוע חריג ונדיר - התאונה הייתה מסתיימת ללא הרוגים וספק אם היו פצועים. לעניין זה הפנה לחוות דעתו של פרופ' מהלל - נ/30א, ס' 25:

"התרחשותו של שימוט תלויה במספר רב של גורמים החוברים זה לזה בצירוף נסיבות שלא ניתן לצפות מראש - בין היתר, זווית הפגיעה במפגש שעל המסילה, מהירות הפגיעה, מבנה המסילה, ועוד. כאמור, צירוף נדיר וחריג של אירועים הביא במקרה זה לשימוט הקטר, אשר גרם להתהפכות הקרונות וגבה את מותם ופציעתם של נוסעי הרכבת.

231. רשלנותה של הרכבת חריגה, חמורה וקיצונית, לדידו. היו בידה נתונים מלאים ביחס לפוטנציאל הסכנה הטמון במפגש המסילה והיכולת למנעה. משחדלה לעשות כן, יש לראות ברשלנותה גורם מכריע בגרימת התאונה.

232. לסיום, הדגיש ב"כ הנאשם, כי לא יהא זה נכון וצודק, אף לא **"טבעי משפטי"**, להרשיע את הנאשם באחריות למות הנוסעים - בוודאי לא בדרגת חומרה הגבוהה מזו בה הורשעה רכבת עצמה.

233. באי כוח המאשימה טענו מנגד, כי הגורם המכריע להתרחשות התאונות הוא נהיגת הנאשם בשכרות. אחריותה של הרכבת משנית לשיטתם.

234. באי כוח המאשימה עמדו על הסכנה הנשקפת מתאונות כתוצאה מהתנגשות בין רכבות לכלי רכב, לרבות גרימת מותם ופציעתם של נוסעים בשני כלי התעבורה. לדידם, שלל גורמים עלולים להביא לתוצאה זו ובכללם גם שימוט קרונות מהמסילה. על הנהג הסביר לצפות את התוצאה הקטלנית האפשרית של רשלנותו מבלי לבחון את פרטי התרחשותה. כך, ברי כי העדר מתן זכות קדימה לרכבת עלול לגרום להיתקעות הרכב על המסילה. גרימת מותם של נוסעים בנסיבות אלו היא תוצאה מסתברת וסבירה שיש לצפותה.

235. בהתייחסם לשימוט הקטר והקרונות מהמסילה, הפנו ב"כ המאשימה לנ/11 - דו"ח שערך הטכניון ביחס לתאונת הרכבת, ממנו עולה כי אירוע שמוט אינו חריג או ייחודי (עמ' 15 בסעיף 9.6.3). בענייננו, הרכבת 'מעכה' את האיסוזו לאחר שהתנגשה בו, תוך הפעלת **"כח קטן יחסית"**. השימוט הוא תוצר לוואי של ההתנגשות.

236. בהתייחסם לעדות מומחה ההגנה, פרופ' מהלאל אשר גרס כי שימוט קטר וקרונות הוא נדיר, טענו ב"כ המאשימה, כי נושא זה אינו מצוי בתחום מומחיותו, מה גם שהתגלו סתירות בין הדו"חות שהגיש; כך, ב- נ/30 בעמ' 18 בסעיף 5.1 כתב:

"סוגיית הבטיחות בתאונות רכבת מהווה חלק קטן מבעיית הבטיחות הכוללת בדרכים. יחד עם זאת, סוגיה זו מטרידה את מפעילי הרכבות בעולם, עקב הסיכון להתהפכות הרכבת כתוצאה מפגיעה ברכב".

מנגד, בד"ח חדש שכתב- נ/30 א' - ציין כי התהפכות רכבת כתוצאה מפגיעה ברכב (ולא משאית) היא 'צפויה ומטרידה'.

237. השוטר רומן ברונשטיין, בעל ניסיון רב בחקר תאונות רכבת-רכב, גרס כי שימוט הוא אירוע צפוי ונגרם לא עמוד 56



פעם בעבר, בישראל ובעולם. על כן צפייתו סבירה.

238. לפיכך, טוענים באי כוח המאשימה, די בקיומה של מודעות להיתכנותה של סכנה כתוצאה מהתנגשות רכבת ברכב על מסילה - כדי לקיים את חובת הצפיות, אף אם זו אינה צופה את התרחיש הספציפי להתממשותה. לידם, קמה במקרה דנן "חזקת המודעות" לפיה, "**אדם מודע, בדרך כלל, למשמעות התנהגותו, מבחינת טיבה הפיזי, קיום נסיבותיה ואפשרות גרימת התוצאות הטבעיות שעשויות לצמוח ממנה**". מכוח חזקה זו היה הנאשם חייב לצפות את הסכנה המתרגשת ובאה (ש"ז פלר יסודות בדיני עונשין (כרך א) [31], בעמ' 542). ואכן, הנאשם אישר כי צפה את הסכנה שנשקפה מהיתקעות רכבו על המסילה. ראה דבריו:

**"ש: אמרת שניסית להזיז את הרכב. למה ניסית להזיז אותו?
ת: הוא נתקע במקום לא טוב, הרכבת יכולה לפגוע בו" (עמ' 241 לפר', ש' 12).**

ברי כי התנגשות צפויה בין רכבת לרכב מקימה סכנה לאובדן חיי אדם.

239. באי כוח המאשימה הפנו לדו"ח בוחן תאונת הרכבת, אשר פטר את נהג הקטר מאחריות לגרימת התאונה בקבעו כי התאונה הייתה בלתי נמנעת, לנוכח שדה הראייה המוגבל ומהירות נסיעת הרכבת שהוכתבה על פי הנהלים, ולא אפשרה את עצירתה המוחלטת טרם ההתנגשות באיסוזו. לעניין זה הטעימו, כי מרחק העצירה של הרכבת רב והתנהלותה שונה מהתנהלות כלי רכב. באי כוח המאשימה הטעימו, כי הרשעת הרכבת בעבירות של גרם מוות ברשלנות נסמכת על מדיניותה הכושלת, טרם התאונה, באי נקיטת אמצעי זהירות למניעתן של תאונות במפגש המסילה. מנגד, הנאשם נושא באחריות ראשונית ומידית לקרות התאונה דנן. הרכבת מצטרפת במחדליה למעגל שני ומשני. כן הוסיפו, כי תאונות על מפגשי מסילה עלולות להתרחש אף באורח בלתי נמנע וחרף אמצעי בטיחות שננקטו. חובת הנוהגים בדרך לא לשים מכשול לפניה.

240. אין מחלוקת בדבר אחריותה של הרכבת בגרימת התאונה. זו אינה מוטלת בספק. לא בכדי היא הודתה והורשעה בעבירות של גרם מוות ברשלנות. ברי, כי אילו נקטה הרכבת אמצעי זהירות במפגש המסילה מבעוד מועד כי אז, הייתה מפחיתה את הסכנה לגרימתן של תאונות בכלל, לרבות התאונה דנן. הרכבת הפרה את חובת הזהירות הכללית שהיא חבה לנוסעיה. עם זאת, לא נמצאה הפרת חובת זהירות קונקרטית. ההיפך, ביחס לנסיבות גרימת התאונה דנן, קבעו המומחים שחקרו את תאונת הרכבת, כי זו הייתה בלתי נמנעת.

241. אחריותה של הרכבת כבדה. במבחן התוצאה, דומה כי העונש שהוטל עליה (במסגרת הסדר טיעון) אינו הולם את מחדליה. עם זאת, שוכנעתי ללא צל של ספק, כי אין בה כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין נהיגתו בשכרות של הנאשם, תוך הפרת חוקי התעבורה וסטייה לנתיב נגדי - המהווה גורם ישיר ודומיננטי לתאונת הפולקסווגן - לבין התוצאות הקטלניות והקשות של תאונת הרכבת. נהיגתו בשכרות מהווה סיבה בלעדית אין בגרימת התאונה. פיזיות ואדישותו הם תרומה הכרחית ומכרעת לגרימתה. רשלנותה של הרכבת מתווספת לשרשרת הגורמים שהובילו לתאונה, אולם אין היא מנתקת את הקשר הסיבתי בין אדישותו ופיזיותו



של הנאשם לתוצאותיה הוות האסון של התאונה.

עם זאת, לרשלנותה של הרכבת השלכה בשיקולי הענישה, בבוא העת.

242. הסנגור טוען, כי אין להרשיע את הנאשם בעבירת הריגה, החמורה מזו בה הורשעה הרכבת - של גרם מוות ברשלנות. הטענה מתעלמת מההלכה המשפטית ומיסודות עבירת ההריגה, שהוכחו כדבעי. הרשעת הנאשם בעבירת ההריגה נגזרת מהממצא לפיו נהג בשכרות. אלמלא שכרותו, חזקה עליו כי היה נוהג בזהירות הראויה ומונע את גרימת התאונות, למצער, מפחית מחומרת תוצאותיהן. משהכניס עצמו הנאשם מדעת למצב שכרות ובתוך כך, נהג וגרם לתאונת הפולקסווגן ובעקבותיה, לתאונת הרכבת - מתקיימים בו יסודות העבירה של הריגה.

243. להוכחת העבירה של הריגה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, יש לבסס קיומה של מחשבה פלילית כהגדרתה בסעיף 20(א) לחוק העונשין כ"מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות ולאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה, הנמנים עם פרטי העבירה". קרי, הלך רוח של פזיזות - היינו "שווין נפש לאפשרות גרימת התוצאות האמורות", או "קלות דעת", במשמעות "נטילת סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת התוצאות האמורות, מתוך תקווה להצליח למנען" (ע"פ 4230/99 אבו ג'אנא נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(1) 34 (2001)).

244. היקף המודעות אינה לצפיית התרחיש כפי שאירע, אלא צפי האפשרות של גרם מוות. ראה ע"פ 4351/00 מדינת ישראל נ' ג'מאל אבו-אלהווא, פ"ד נו(3) 327 (2001) (להלן: פס"ד אבו-אלהווא):

"הדעה השלטת כיום בפסיקתנו הינה כי במסגרת עבירת ההריגה, אין להסתפק בהוכחת מודעות מצד הנאשם לאפשרות של גרימת חבלה גופנית ממשית, ויש להוכיח כי הנאשם היה מודע לאפשרות של גרימת המוות, היא התוצאה הכלולה בהגדרת העבירה...".

245. בית המשפט לעשות שימוש בחזקות ראיותיות - עובדתיות, המשקפות את ניסיון החיים והשכל הישר. כך, נהיגה בשכרות מקימה חזקת מודעות לתוצאה קטלנית. נקבע בפס"ד אבו-אלהווא:

"כאשר אדם מתנהג התנהגות פוגענית מן הסוג שיש בו באופן אובייקטיבי כדי לגרום למות קורבנו - תוך שהוא מודע לכל היסודות המהווים את הרכיב העובדתי של העבירה - רשאים אנו להניח, בהעדר ראיה לסתור, כי היה מודע גם לתוצאה הקטלנית...". (שם, בעמ' 334).

כתוצאה מנהיגותו בשכרות של הנאשם נשקפה סכנה לנוסעים בכביש ובכלל זה, לנוסעי הרכבת. ההיתקעות על מסילה וההתנגשות עם רכבת היא תרחיש אפשרי ששומה היה עליו לצפותו. אין נפקא מינא אם אירע שימוט אם לאו שהרי כל התנגשות שכזו צופה בחובה את הסכנה לקיפוד חיי אדם. התקיים אפוא בנאשם היסוד הנפשי של מודעות הנדרש לשם הרשעתו בעבירת ההריגה (ראה ע"פ 6131/01 מדינת ישראל נ' פרבשטיין).

246. מסקנתי היא כי בנהיגתו בשכרות, אגב הפרת חוקי התעבורה ואי קיום חובת הזהירות כלפי הנוסעים בדרך, ובתוך כך, חציית קו הפרדה רצוף וסטייה לנתיב נגדי - גרם הנאשם לתאונות, בעטיין נקטלו חיי אדם. הוכחו אפוא היסודות העובדתיים והנפשיים לביסוס עבירת ההריגה. ממילא, הוכחו יסודות העבירה של גרם חבלה חמורה.



תאונת הקאיה

247. תייר ואברהמי העידו על נהיגתו הרשלנית של הנאשם, אשר לא שמר מרחק ופגע עם חזית רכבו בחלק האחורי של רכב הקאיה, כאשר זה האט את נסיעתו בשל עומס בכביש. ב"כ הנאשם העלה אפשרויות שונות, אשר לטענתו, מעוררות ספק באשמתו של הנאשם בגרימת התאונה. להזכיר, אין בפי הנאשם גרסה ביחס להתרחשותה, שהרי נמחקה מזיכרונו. בהעדר גרסה מטעם הנאשם, מוטב היה אלמלא הועלו הטענות הללו. עדויותיהם של תייר ואברהמי נמצאו מהימנות ולפיהן, אני קובעת כי ברשלנותו, אשר ביסודה עמדה הנהיגה בשכרות - גרם הנאשם אף לתאונת הקאיה.

שימוש בסם מסוכן לצריכה עצמית

248. הנאשם הודה כי השתמש בסם מסוג פתידין לצריכה עצמית, בידועו כי מדובר בסם מסוכן לפי פק' הסמים. שרידי הסם ותוצרי החילוף שלו נמצאו בגופו. הנאשם אישר כי נהג להשתמש בסם, שלא על פי היתר שהחזיק בתוקף תפקידו כוטריןר. לפיכך, אני מרשיעה אותו בעבירה של שימוש בסם מסוכן לצריכה עצמית לפי סעיף 7(א) יחד עם סעיף 7(ג) סיפא לפק' הסמים המסוכנים (נוסח חדש) תשל"ג - 1973.

ניפוק תכשיר שלא לפי מרשם

249. הנאשם הודה כי צרך אסיבל /ווליום ללא מרשם רופא. כן הודה כי צרך מידזולם ופתידין, אותם רכש לצורך עבודתו ועשה בהם שימוש אישי. על יסוד הודאתו ועל פי ממצאי הכרעת הדין, אני מרשיעה אותו בעבירה של ניפוק תכשיר שלא לפי מרשם לפי סעיף 60 ביחד עם סעיף 26(א) לפק' הרוקחים (נוסח חדש) תשמ"א 1981.

סוף דבר

250. אדם מן היישוב, וטריןר מוכשר ומצלח, אב לילדים ובעל ערכים נורמטיביים - גרם לאסונם של רבים בשל אובדן שיקול דעת, פזיזות ואדישות. הידע הרב שרכש הנאשם בנושא חומרים משכרים היה לו לרועץ, כאשר סבר כי 'יוכל' להם, ידע כיצד להלך 'בין הטיפות' וליהנות מכל העולמות. סופו של יום, נטרפו הקלפים בידי ובאחת, הכול התמוטט לכאוס נורא ומחריד. הנאשם אינו הגורם היחיד בגרימת מותם של נוסעי הרכבת ופציעתם של אחרים, אולם חלקו רבתי, דומיננטי, מכריע.

251. הנאשם פסח על כל הסעיפים, כאשר נטל מידזולם ומיד לאחר מכן, נטל את ההגה לידיו, בהיותו תחת השפעתה העוצמתית של התרופה, כמו גם ההשפעה הסינרגטית שלה עם הפתידין והווליום שנטל קודם לכן. תחילה גרם לתאונת הקאיה - תאונה קלה של נזק בלבד. ניתן היה לצפות הימנו כי בעקבותיה יתעשת ויחדל לנהוג. למרבה הצער, הוא המשיך בדרכו, עדיין תחת השפעתם של הסמים המשכרים, וזמן קצר לאחריה, גרם לתאונת הפולקסווגן ובעקבותיה לתאונת הרכבת. תאונת הפולקסווגן כשלעצמה לא גרמה לנזקים כבדים, אולם תוצאותיה הוות אסון בעקבות תאונת הרכבת.

252. ממצאי הכרעת הדין נשענים על ראיות מוצקות. מאמצי הנאשם להפריך לא צלחו. התזות שהעלו המומחים מטעמו, הן בתחום התעבורה והן בתחום הפרמקולוגיה והפרמקו- דינמיקה (מרדימים) נדחו בהיותן תאורטיות וללא אחיזה במציאות. לא היה בהן כדי לעורר ספק, בוודאי לא סביר.



253. לפיכך, אני מרשיעה את הנאשם בעבירות הבאות:

254. הריגה (5 עבירות) לפי סעיף 298 לחוק העונשין, גרימת חבלה של ממש לפי סעיף (2)62 ו - (3)38 לפקודה, נהיגה בשכרות לפי סעיף (3)62 ביחד עם סעיף 39א' לפקודה ונהיגת רכב בקלות ראש או רשלנות, לפי סעיף (2)62 ביחד עם סעיף (2)38 לפקודה. בנוסף, שימוש בסם לצריכה עצמית לפי סעיף 7(א) יחד עם סעיף 7(ג) סיפא לפקודת הסמים המסוכנים (נוסח חדש) תשל"ג - 1973 וניפוק תכשיר שלא לפי מרשם לפי סעיף 60 ביחד עם סעיף 26(א) לפקודת הרוקחים (נוסח חדש) תשמ"א - 1981.

ניתנה היום, י"ג כסלו תשע"ו, 25 נובמבר 2015, במעמד הצדדים.

**ורדה מרוז, שופטת
סג"נ**