



ת"פ 15081/10/11 - מדינת ישראל - פמ"ד נגד שירן מלכה, שי נתן דוד בלובל

בית משפט השלום באילת

ת"פ 15081-10-11 מדינת ישראל נ' מלכה ואח'
בפני כב' השופטת שוש שטרית

בעניין:	מדינת ישראל - פמ"ד
המאשימה	ע"י ב"כ עו"ד: דרור שטורק נגד 1. שירן מלכה ע"י ב"כ עו"ד: נמרוד אבירם 2. שי נתן דוד בלובל ע הנאשמים
	ע"י ב"כ עו"ד: יהונתן רבינוביץ

הכרעת דין

כתב האישום

כתב האישום מייחס לנאשמים עבירות של מעשי פזיזות ורשלנות - עבירה לפי סעיף 338(2) לחוק העונשין, תשל"ז-1977 בצירוף סעיף 326 לחוק העונשין; תצפית נאותה - עבירה לפי סעיפים 5 בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים; פעולה למניעת התנגשויות - לנאשם 1 עבירה לפי תקנה 8 (א)-(ו) לתוספת לתקנות הנמלים (מניעת התנגשויות בים), תשל"ז-1977 בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים, ולמשיב 2 עבירה לפי תקנה 17(ב) בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים.

בנוסף, מיוחסת לנאשם 1 מיוחסת גם עבירה של מצב של חצייה - עבירה לפי תקנה 15, בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים.

1. על פי עובדות כתב האישום, נאשם 1 היה בעל רישיון שיט ועבד כמשיט סירת נוסעים בשכר השייכת ליהושע אבו והמיועדת על פי רישיון השיט לחמישה מפליגים, ב "תחנת השכרת סירות וספורט ימי" בחוף הים "הרויאל ביץ" באילת. בין היתר עסק המשיב בגרירת אבוב שכיבה (מצוף גדול ושטוח) ועליו נוסעים באמצעות סירת הנוסעים (להלן: **סירת האבוב**).

נאשם 2 במועד ה רלוונטי לכתב האישום היה בעל רישיון שיט ובעלים של סירת נוסעים בשכר המיועדת על פי רישיון השיט לתשעה מפליגים. בין היתר עסק נאשם 2 במתן שירותי סקי מים בחוף הים באילת, במהלכם גרר גולשי סקי מים כשהם קשורים בחבל לסירתו (להלן: **סירת הסקי**).

2. בתאריך 21.8.2007 סמוך לשעה 17:00 הגיעו ע.ע., ל.ע., ס.ב., וד.ה. (כולם קטינים ילידי 1992-1993) (להלן: עמוד 1



הקטינים לחוף "הרויאל ביץ" באילת ושכרו את שרותיו של נאשם 1 על מנת שיגורר אותם בים באמצעות הסירה כשהם שכובים על האבוב.

3. במועד הנ"ל וסמוך לפני השעה 17:00 הגיעו ס.א., ס.ס. וד.ג. (כולם קטינים) לחוף הים "מעגן הרודס" באילת ושכרו את שירותיו של הנאשם 2 לקבלת שיעורי סקי מים.

4. נאשם 1 הפליג בסירת האבוב מחוף הים באזור המיועד למעבר כלי שיט, כשסירתו גוררת אבוב שכיבה ועליו ארבעת הקטינים כשהם שוכבים על האבוב, ואילו בסירת האבוב הפליגה עמו נ.ל. (קטינה ילידת 1990) כתצפיתנית, סך הכול בסירת האבוב שטו שישה אנשים. לאחר שהפליג מחוף "הרויאל ביץ" לכיוון דרום ולאחר כשני קילומטרים, גרם במכוון להפלת הקטינים למים כשביצע פניה חדה כסמוך לאחר מכן העלה אותם לאבוב והפליג לכיוון צפון מזרח. לאחר כקילומטר שוב ביצע פנייה חדה וגרם לאחד הקטינים ליפול מהאבוב, עצר והעלה אותו חזרה לסירת האבוב.

5. באותה עת, נאשם 2 הפליג בסירת הסקי מחוף "הרודס" עם שלושת הקטינים ואדם נוסף, ללא תצפיתן כנדרש, לכיוון דרום כשהוא גורר את אחד הקטינים עם מגלשי סקי באזור המיועד למעבר כלי שיט במרחק של כ- 900 מטרים מהחוף. לאחר מכן, אסף את הגולש חזרה לסירת הסקי והחל לגרור את ס.ס. (קטין יליד 1994) באותו אזור וזאת במהירות איטית על מנת למתוח את החבל המקשר בין הגולש לסירה, כשהוא שט מכיוון צפון לדרום ומסתכל לעבר הקטין על מנת לוודא כי הקטין מתרומם מעל המים.

6. באותה עת נאשם 1 פנה מערבה והחל לפליג בסירת האבוב כשזו גוררת את האבוב ועליו הקטינים ו-נ.ל. ביצעה תצפית לכיוון האבוב והקטינים. כעשרה מטרים לאחר תחילת ההפלגה, הבחין נאשם 1 בסירת הסקי מתקרבת מימנו מכיוון צפון מזרח ובמרחק מטרים ספורים בלבד. משיט אחר שהיה באזור הבחין בשתי הסירות מתקרבות זו לזו וצעק לנאשם 1 לעצור בשל חשש שמא האבוב יתנגש בסירת הסקי. בניסיון למנוע התנגשות, נאשם 1 האיץ את מהירות השיט של סירת האבוב.

נאשם 2 הבחין בסירת האבוב כשהיא חולפת מול חרטום סירת הסקי, והאבוב עם הקטינים נגרר בחבל אחריה ועומד להתנגש בסירתו, ניסה לבלום ושילב את סירת הסקי להילוך אחורי בניסיון למנוע את ההתנגשות. חרף ניסיון הבלימה שלו עלתה סירת הסקי על חבל הגרירה של האבוב, מספר מטרים לפני האבוב, האבוב ועליו ארבעת הנפגעים נחבט בחוזקה בדופן שמאל של סירת הסקי, כשללאחר מכן הקטינים נפלו למים (להלן: **התאונה**).

כתוצאה מהתאונה נגרמו לקטינים החבלות הבאות: **ל.ע** - איבד את הכרתו והועבר באופן דחוף לבית החולים "יוספטל" שם אובחן כסובל מחבלה רב מערכתית באיברים פנימיים ובראש; **ע.ע** - איבד את הכרתו והועבר באופן דחוף לבית החולים "יוספטל" שם אובחן כסובל מחבלת ראש קשה; **ס.ב** - חבלה ביד ימין; **ד.ה** חתך בראשו וחבלה ביד.

7. המאשימה טוענת כי **נאשם 1** השיט את כלי השיט בדרך נמהרת ורשלנית שיש בה לסכן חי אדם ולגרור לו חבלה. רשלנותו, התבטאה בין היתר בכך שלא קיים תצפית נאותה אשר הייתה יכולה להתריע על סכנת התנגשות ולא הבחין מבעוד מועד בסירת הסקי אשר התקרבה לסירת האבוב ממנו. כמו כן, ביצע פעולת התחמקות מסירת הסקי באיחור ובאופן שלא התאים לנסיבות המקרה ושלא עלה בקנה אחד עם ימאות טובה שלא בה כדי למנוע את ההתנגשות, למרות שהסירות היו צפויות לחצות זו את אורחה של זו עד כי להוות סכנת התנגשות. כאשר סירת הסקי נמצאה בצדה הימני של סירת האבוב,



נאשם 1 לא פינה את הדרך לסירת הסקי ולא נמנע מלחצות את אורחה לפניה, גם לא נקט אמצעי זהירות שמשית סירת אבוב סביר היה נוקט על מנת למנוע את ההתנגשות בסירת הסקי.

8. במתואר לעיל, הפעיל **נאשם 2** כלי שייט בדרך נמהרת ורשלנית שיש בה לסכן חיי אדם ולגרום לו חבלה. רשלנותו, התבטאה בכך שלא קיים תצפית נאותה אשר הייתה יכולה להתריע על סכנת התנגשות ולא הבחין מבעוד מועד בסירת האבוב אשר התקרבה לסירת הסקי. עוד נטען כי הוא לא נקט בכל פעולה שהיה בה כדי למנוע את ההתנגשות בסירת האבוב, גם לא נקט אמצעי זהירות שמשית סירת סקי סביר היה נוקט על מנת למנוע את ההתנגשות בסירת הסקי. בנוסף השיט בסירתו מספר אנשים העולה על המותר עפ"י רישיון השיט.

9. במענה הנאשמים לכתב האישום - **נאשם 1** אישר כי הפליג עם סירת האבוב ועל האבוב 4 נוסעים. אישר כי הקטינים נפלו או קפצו מהאבוב במהלך השיט אולם לא בשל תמרונים חריפים, אישר כי במהלך השיט עצר על מנת להעלות את אחד הקטינים וזו הסיבה שהבחין בסירת הסקי **רק** כשהיא קרובה אליו ומיד כאשר שב לעמדו והחל בהתקדמות. טען כי סירת הסקי עלתה על חבל הגרירה ולמעשה נכנסה בין סירת האבוב לאבוב. לטענתו, הוא קיים תצפית נאות וביצע פעולת התחמקות מיד כשהבחין בסירת הסקי, ולא פינה דרך לסירת הסקי שמימין כיוון שלא ניתן היה לעשות כן, עם זאת, הוא נקט בכל אמצעי זהירות כשם ששיט סביר צריך לנקוט.

נאשם 2, הכחיש כי הפעיל את סירתו באופן נמהר ורשלני, הכחיש כי סירתו עלתה על חבל הגרירה של האבוב. לטענתו, האבוב התנגש בסירתו לאחר הפנייה החדה אותה ביצע נאשם 1 בסירתו וכפועל יוצא של כוחות פיזיקליים הטבעיים של אותה פנייה.

לטענתו הוא קיים תצפית נאותה. אמנם הביט לכיוונו של הגולש הנגרר לסירתו, אולם גם הביט לעבר כל הצדדים, ועשה כל שניתן היה על מנת למנוע את ההתנגשות בסירת האבוב אשר חצתה את דרכו ומבלי שנתנה לו זכות קדימה.

פרשת התביעה

התביעה מבססת עתירתה להרשעת הנאשמים בין היתר על חוות דעתו ועדותו של עמוס נוימן - מנהל רישוי של כלי השיט והמשיטים במדינת ישראל; על עדותם של נטלי לוי - תצפיתנית בסירת האבובים אותה השיט נאשם; הקטינים שנפגעו ס.בר.וד.ה; עדי ראיה, פנחס מרדכי עובד בספורט ימי; אלכסיי רוזבלט וגל אפרת אשר סירתם עמדה במרחק של כ- 20 מטר ממקום התרחשות התאונה. **להלן ארחיב בתיאור בראיות ובחשיבותן להכרעה בחזית המחלוקת שבניהם.**

10. אחת הראיות העיקריות של המאשימה היא חוות דעת שנערכה ע"י מר עמוס נוימן הממונה על תחום כלי שיט קטנים והמשיטים ברשות הספנות והנמלים במשרד התחבורה, אשר חקר את נסיבות התרחשות התאונה סמוך לאחר קרות התאונה וערך דו"ח (להלן: **המומחה ו/או החוקר**). בחוות דעתו (**סומנה ת/1**) הסביר זו מבוססת ונסמכת על איסוף נתונים ראשוניים של המפקחים הימיים אורי נצר וסער משה, ביקור בזירת התאונה יום לאחר שהתרחשה וקרוב לשעת התרחשותה תוך בחינת תנאי הראות לרבות זוויות השמש בשעת התאונה, בדיקת כלי השיט המעורבים כשאלה תפוסים בידי המשטרה.

המומחה, קיבל פרטים ראשוניים אודות התאונה ממשטרה סער, עיין בכל העדויות שנגבו על ידי משטרת אילת, ביקר בזירה יום



לאחר התאונה, הצליב פרטים ולאחר ניתוח הנתונים, הגיע למסקנות והמלצות כמפורט בחוות הדעת, המשקפות את העובדות המפורטות בכתב האישום הן ביחס לכיוון השיט של הנאשמים, ביחס לפעולות המשיטים סמוך לפני קרות התאונה ובשעת התאונה, וכן ביחס ליתר הסוגיות הרלוונטיות למקרה זה.

לטענת המאשימה, הדו"ח מתאר את אירוע התאונה כפי שעלה מהעדויות שנגבו ולאחר הצלבן ונמצא כי נאשם 1 השיט את סירת האבובים, קודם להתנגשות הוא ביצע הפלות מכוונות מהאבוב ולאחר אחת ההפלות אסף את הנערים למים והמשיך בגרירה של 4 נערים על האבוב. הוא לא התייחס לסירת הסקי שהושטה ע"י נאשם 2 אלא רק כאשר סירת הסקי הייתה בקרבתו ומימינו במרחק שהוערך בכ- 6-8 מטרים. בשלב זה דחף את מצערת המנוע למהירות מרבית על מנת להתחמק מהתנגשות. סירת הסקי אשר שטה מכיוון כללי צפון לכיוון כללי דרום שטה במהירות איטית שכן הייתה בשלב של מתיחת חבל הסקי לצורך הרמת גולש הסקי וכדברי נאשם 2 הוא הבחין בסירת האבובים כאשר הסירה חלפה מול חרטום הסירה שלו בטווח קטן, לפיכך מיד בלם את סירתו, שילב הילוך לאחור תוך שהבין שצפויה התנגשות. למרות ניסיון הבלימה של נאשם 2, עלתה סירתו על חבל הגרירה של האבוב לפני האבוב במספר מטרים והאבוב שהיו עליו ארבעת הנערים נחבט בחוזקה בדופן שמאל של סירת הסקי. כתוצאה מהחבטה של האבוב בדופן סירת הסקי, נפגעו ארבעת הנערים, שניים מהם פגיעה קשה ושניים מהם פגיעות קלות כשמיד לאחר מכן החלו פעולות הצלה ע"י נאשם 2 בסירה אחרת שהייתה קרובה לאירוע.

ממסקנות הדו"ח עולה כי **נאשם 1** אשר השיט את סירת האבובים לא פעל כנדרש בתקנות הבין לאומיות למניעת התנגשויות, הקובעת את החובה לפנות דרך לסירת הסקי שהייתה מימנו. פעולה זו לא בוצעה כמתחייב כנראה עקב אי קיום תצפית. המהירות הגבוהה בה הפליגה סירת האבוב לא הותירה זמן מספיק למנוע את התאונה, והגברת המהירות "לצורך התחמקות" החמירה את הפגיעה ואולי הייתה הגורם העיקרי לתוצאה. בנוסף, נמצא כי נאשם 1 פעל בניגוד לתקנה 26 לתקנות הנמלים (בטיחות השיט), בכך שגרם להפלה מכוונת של הנוסעים מהאבוב ושעה שמספר המפליגים בכלי השיט והמתקן הנגרר היו מעבר למס' המפליגים הקבוע ברישיון השיט (6 במקום 5).

אשר לנאשם 2 עולה כי זה היה עסוק בלהסתכל לאחור לעבר גולש הסקי ולפיכך לא הבחין כי הוא עומד לחצות את נתיב השיט של סירת האבוב ולא עשה דבר מבעוד מועד על מנת למנוע את התאונה בעוד ניתן היה למונעה. עוד מצא כי נאשם 2 לא קיים הוראות תקנה 26 לתקנות הנמלים בכך שלא מינה וביצע תדרוך עוזר משיט, לרבות קיום תצפית. ביצוע וקיום הוראה זו, הייתה עשויה להתריע על כלי שיט אחרים בסביבה ואולי אף למניעת התאונה.

11. העדה נטלי לוי שימשה כתצפיתנית על סירת האבובים אותה השיט נאשם 1. בחקירתה הראשית העידה כי אינה זוכרת הרבה מהאירוע, וכל שזכרה לומר היה כי הייתה על הסירה ובאבוב היו ארבעה נוסעים "תוך כדי השיט הם נפלו, חכינו שהם יעלו על האבוב ולאחר מכן באנו להתחיל את הנסיעה לחוף בחזרה. תוך כדי התנגשנו בסירת הסקי" (פרו' עמ' 40 שו' 18-19). לאחר שזיכרונה רוען באמצעות הודעתה מיום 21.8.2007 הוסיפה כי האבוב פגע בחלק הקדמי של הסירה (פרו' עמ' 41 שו' 17).

באמצעות העדה הוגש סרטוט שלה את מיקום הסירות וכיצד ראתה את האירוע (ת/6). בחקירתה הנגדית לשאלת ב"כ נאשם 1 האם תוכל להעריך את המהירות של סירת הסקי השיבה "לפי מה שיותר קרוב זה קרוב ל - 70 קמ"ש מכיוון שלא ראינו את הסירה ממרחק" (פרו' עמ' 42 שו' 23). בחקירתה הנגדית ע"י ב"כ הנאשם 2 לשאלה "כלומר לא ראית את המהלך של התקרבות הסירות, את ראית רק את הסירה של שי רק אחרי שהסירה של שירן עברה אותה?" השיבה כי ראתה את סירת הסקי עוד לפני הפגיעה (פרו' עמ' 44 שו' 1-3).



12. העד ס.ב., בן 15 במועד התאונה שכב על האבוב הנגרר. תאר בחקירתו הראשית את שיט האבובים יחד עם עוד שלושה חברים וכיצד נזרקו שתי פעמים למים ונאספו כשהזריקה השלישית שהיא למעשה התאונה לא זכר **"אני זוכר משהו לבן, היה בום, זהו. כאילו יצאתי מהמים, ראיתי את עומרי ראיתי את הראש שלו מלא דם, הרמתי לו את הראש, והסתכלתי על הים וראיתי הכל שחור ומלא דם"** (פרו' עמ' 59 שו' 9-6).

בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 מסר כי הסירה של נאשם 2 הייתה בתנועה (פרו' עמ' 62 שו' 15), ובחקירתו הנגדית על ידי ב"כ נאשם 2 היסס בתשובתו בעניין זה ולשאלה האם סירת הסקי שטה או לא השיב **"אנחנו נסענו די מהר ואני לא בטוח אם היא נסעה או לא נסעה, נראה לי"** (פרו' עמ' 64 שו' 14).

13. העד ד.ה., בן 14 במועד התאונה, שכב על האבוב הנגרר. תאר בחקירתו הראשית את שיט האבובים וכיצד הושלכו למים ונאספו על ידי נאשם 1 והיו בדרכם חזרה לחוף ואז **"באה סירה מצד שני, מצד ימין וממש חצי מטר - מטר לפני האבוב הסירה נכנסה בכבל והאבוב עף על הסירה"**. עוד תיאר פציעתם הקשה יותר של שניים מחבריו, כשאחד מהם עף ישירות לחרטום הסירה שנכנס בחוט, שני הפצועים הקלים עפו על הפצועים הקשים (פרו' עמ' 65 שו' 21-26). תיאר התרחשות התאונה **"הסירה הגיעה אל תוך הכבל שמחבר בין הסירה לבין האבוב, כשהיא קרובה יותר לאבוב ואז פגעה בכבל ואז האבוב עף עליה"** (פרו' עמ' 66 שו' 14-15).

העד נשאל בקשר למהירות הפלגתה של סירת הסקי ומסר **"הסירה השנייה הגיעה במהירות, זאת שהגיעה ב 90 מעלות הגיעה במהירות, והחרטום שלה עלה וירד"** (פרו' עמ' 65 שו' 31-30). במסגרת חקירתו הוגש סרטוט שצייר (ת/11). בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 ובהקשר למהירות השיט של סירת הסקי העריך את מהירותה בהשוואה לרכב בין 70-75 קמ"ש (פרו' עמ' 68 שו' 9-8).

14. העד פנחס מרדכי, עובד ועוסק לפרנסתו בספורט ימי שנים רבות, השיט סירה עם נגרר ועל הסירה שני מלווים שהיו גם עדי ראיה נוספים במועד הרלוונטי, סמוך למקום התאונה והיה עד לתאונה. בחקירתו הראשית סיפר כי הוא מכיר היכרות קרובה את הנאשמים שכן הם עובדים באותו תחום ובאותו אזור חוף. העד מסר כי היה במרחק של כ- 20-15 מטר מסירת הסקי, **הביט על נאשם 2 שבאותה עת הסביר לגולש הסקי כיצד לעשות סקי מים, כשפניו של נאשם 2 מסר מופנות אל גולש הסקי** (לכיוון מלון הרודס) כך שהוא ראה את גבו של נאשם 2, והוסיף כי חרטום סירת הסקי לכיוון עומק הים, לכיוונו. אז הבחין פתאום בסירת האבוב מגיעה **מכיוון ירדן במהירות "וחתך" את סירת הסקי במרחק "ממש קצר"**. נשאל בנוגע למקום וזווית ראייתו את שארע לפני ובזמן התאונה והשיב כי סירתו עמדה בצד כך שיכול היה לראות 360 מעלות (פרו' עמ' 92-93).

בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 נשאל בקשר למהירות השיט של סירת הסקי, חזר על דבריו מחקירתו הראשית והוסיף כי לא ראה את נאשם 2 בתנועה, לא יכול היה לדעת אם הוא בטאץ, כל שראה היה כי זה עומד עם הגב לכיוון שלו ועם הפנים לכיוון הגולש, שכן היה עסוק בלימוד והדרכה של הגולש ואז מגיעה במהירות סירת האבוב מכיוון ירדן והאבוב מתנגש בסירה.

תיאר כי התאונה התרחשה במהירות רבה מאוד והוא בקושי הצליח לצעוק ולהזהיר, ובהמשך הוסיף **"הוא היה ממש קרוב לחרטום של שי"** (עמ' 103 שו' 28).

בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 2 בהקשר למהירות השיט של סירת האבוב טרם ההתנגשות מסר **"שירן היה במהירות"**



גבוה והעריך אותה כ- 60-70 קמ"ש (פרו' עמ' 108 שו' 11) ומיד אחרי אישר כי מדובר היה במהירות מאוד גבוהה. במהלך עדותו הוצגה מפה מאולתרת של חוף הים ומיקום הסירות הובאו דגמי סירות ולשאלה באיזה מרחק היו הסירות זו מזו שעה הבחין בסירת האבוב השיב **"היה מרחק אולי 50 מטר"** (פרו' עמ' 110 שו' 6). והוסיף **"ואז אני ראיתי את הסירה של שירן רץ ככה. במהירות הוא היה מאוד קרוב לחרטום..."** והמשיך וציין כי סירת האבוב שטה במהירות גבוהה בעוד שסירת הסקי לא הייתה במהירות, ואישר כי הייתה במהירות מאוד איטית, ולא שלל כי זו הייתה במצב של טאץ (בדרייב ללא גז) (עמ' 11 ש' 8).

15. העד אלכסי רזנבלט, היה על הסירה אותה השיט פנחס מרדכי ולצורך שיט אבובים, והיה עד להתרחשות התאונה. בחקירתו הראשית מסר כי ראה סירת האבוב מגיעה מכיוון ירדן במהירות לכיוון החוף ומתקדמת לכיוון סירת הסקי מבלי שעצרה או סטתה והתנגשה בה (פרו' עמ' 115-116).

בחקירתו הנגדית, לשאלות ב"כ נאשם 1 מסר כי סירת האבוב שטה **"בקו ישר"** מבלי שסטתה (פרו' עמ' 117 שו' 18-22) ולשאלה מה היה מצבה של סירת הסקי השיב שגם היא הייתה במצב נסיעה **"על מהירות נמוכה נמוכה"** (פרו' עמ' 117 שו' 24). לשאלות ב"כ נאשם 2 חזר העד על גרסתו הסביר והדגים **"הסירה הזאת באה די במהירות גבוהה. הסירה הזאת שטה לאט לאט והיא לא עצרה. היא לא ראתה אותו והיא פגעה בו חזק חזק"** (פרו' עמ' 122 שו' 15-17).

16. העדה גל אפרת, הייתה על הסירה של פנחס מרדכי ועדה לתאונה. בעדותה הראשית סיפרה כי סירת האבוב שטה מהר והסירות התנגשו, תיארה כיצד הועפו הקטינים אל הסירה, על מצבם הקשה של שניים מהם, על כך שהנשימה את אחד הנפגעים שלא היה לו דופק ונאשם 2 הנשים ילד נוסף (פרו' עמ' 126 שו' 9-11, 30). אשר למרחק בו הבחינה לראשונה בסירות היתה כשהן **"ממש קרובות ממש"** (עמ' 126 שו' 23) וכי נראה היה כי אלה הולכות להתנגש אחת בשנייה. משהתבקשה לתאר את מהירות הסירות מסרה **"השיט לא היה כזה במהירות, הוא פשוט היה עדין, הסירה של האבוב באה במהירות..."** (שו' 29-30).

במהלך עדותה הוצג לה ת/19 שהינו תרשים אותו שרטטה בחקירתה במשטרה, ולשאלות ב"כ התביעה השיבה כי מדובר בתיאור של רגע התאונה כפי שזכרה אותו אז.

בחקירתה הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 ובהקשר למהירות הסירות מסרה כי סירת הסקי שטה לאט והאבוב הגיע מהר ובגלל זה מרדכי צעק לו לעצור. לשאלה להיכן הביט שי לפני התאונה השיבה **"קדימה, אני לא חושבת שהוא הסתכל אחורה"** (עמ' 132 שו' 18). ובהמשך הוסיפה כי שי הסתכל קדימה וברגע שמורדי אמר עצור שי מאוד נבהל, **"אני אומרת ששי הסתכל קדימה. וברגע שמורדי אמר - עצור, שי מאוד נבהל"** (פרו' עמ' 132 שו' 30-31). אשר לפנייה שביצעה סירת הסקי השיבה לשאלת ב"כ נאשם 1 כי סירת האבוב התחילה את הפנייה לאחר שחלפה מול החרטום של סירת הסקי. (עמ' 135 ש' 25-28). עוד סיפרה, כי נאשם 1 שט מהר ולאחר שמרדכי צעק לעברו - עצור הוא פנה שמאלה **"היטה שמאלה, במהירות והאבוב עף. לסירה של שי"** (פרו' עמ' 138 שו' 25-28). בהמשך חקירתה הבהירה כי נקודת הזמן בה סטה נאשם 1 הייתה **"כשהוא עוד רגע נתקע בשי"** (פרו' עמ' 145 שו' 26-27) ובהמשך **"זה היה שברירית של שנייה שהוא הבחין שאם הוא לא סוטה, הוא פשוט נתקע בשי"** (פרו' עמ' 146 שו' 10-11).

לשאלות ב"כ נאשם 2 אישרה כי סירת הסקי שטה במהירות איטית מאוד ואילו סירת האבוב **"ווי הוא בא במהירות"** ואישרה כי הייתה זו מהירות גבוהה וחזרה וציינה כי בגלל זה מרדכי צעק לעברו לעצור (עמ' 138 שו' 1). בהמשך שוב חזרה ומסרה כי



סירת הסקי נסעה במהירות מאוד גבוהה.

פרשת ההגנה

מטעם נאשם 1 העיד הנאשם בלבד.

מטעם נאשם 2 העיד; הנאשם, מר שלמה גואטה, מומחה מטעם הנאשם. כמו כן הוגשו, הודעותיהם במשטרה של סוני און (נ/2), סמואל סווי (נ/3) ודבורה גבאי (נ/4) שלושה תיירים, סוני וסמואל גלשו ואילו דבורה שמשה כמלווה שלהם.

חוות דעתו של מר שלמה גואטה הוגשה ביום 22.4.2014. מר גואטה הוא בעל רישיון השטה מסחרי לסירה בעל רישיון משיט לספינה. בעסק שנים בהפעלת ספורט ימי לסוגיו במסגרת עסק שהיה בבעלותו במזרח הכנרת, עסק שכלל 7-8 סירות סקי לגרירת סקי ומתקנים נגררים, הוא משיט ועסק בהדרכת משיטים (להלן: **מומחה ההגנה**). כאן המקום לציין, כי חוות הדעת רובה ככולה עוסקת בפרשנות של התקנות, . מומחה ההגנה אין חולק לא נכח ולא ביצע כל בדיקה בזירת התאונה בשום מועד, וניסיונו בשיט במפרץ אילת הוא דל.

גרסת נאשם 1

17. בחקירתו הראשית סיפר הנאשם כי דרך כלל מגיעים אליו נערים והוא מתדרך אותם קודם ליציאה לים. ציין כי מסלול השיט בסירת האבוב הוא קבוע והוא מבצע סיבובי הפלות למים, יש והנערים נופלים למים עקב אותם סיבובים ובכל מקרה לאחר אותם סיבובים הוא ממשיך דרכו לחוף, לכיוון מערב. ביום האירוע שכבו 4 על האבוב וקטינה נוספת ישבה בסירה ותצפתה על השוכבים באבוב. במסגרת ההפלות למים נפל אחד מהקטינים, הוא עצר את הסירה וחיכה שהבחור יעלה, הסתכל לכיוון הבחור ואז התחיל את הנסיעה לחוף לכיוון מערב, וכך תיאר את התרחשות התאונה **"ואחרי כמה זמן מתחילת הנסיעה שלי אני מסתכל שמאלה (לכיוון עומק הים ש.ש) ואז כשהסתכלתי ימינה (לכיוון צפון החוף) ראיתי את הסירה של שי בלובל מצד ימין שלי עם חרטום לכיוון אליי"** (עמ' 89 ש' 13-16). לשאלה כעבור כמה זמן משעה שהחל את השיט הבחין בסירת הסקי ענה **"אני מעריך פחות מחצי דקה של נסיעה עד שראיתי אותו עשר עשרים שניות משהו כזה, לא לא הרבה זמן"**. בהמשך **"לא הספקתי להגיע לרמת נסיעה נורמלית בשביל .. ראיתי את שי בצד ימין, ראיתי ששי מתעסק אהה ... אחר כך הבנתי שהוא התעסק עם הבחור של הסקי. צעקתי לו שיזהר שיש לי אבובים מאחורה הוא צעק לי משהו חזרה הבחנתי שיש סכנת התנגשות, ראיתי שהוא ממשיך לנסוע. אני עמדתי, עשיתי פול גז. ניסיתי לחמוק ממנו אבל הוא המשיך עם הנסיעה שלו ואז האבוב שלי, הסירה שלו הייתה על החבל, החבל של האבוב התנגש האבוב בסירה של שי אחרי זה ראיתי שהיו פצועים הסתובבתי חזרה. כשהגעתי לשם הגיעה עוד סירה שעזרה לשי להרים את שני הנערים..."** (עמ' 89 ש' 18-27). בהמשך חקירתו הראשית התבקש להעריך את המרחק בינו ובין סירת הסקי בפעם הראשונה בה הבחין בסירת הסקי והשיב **"בפעם האחרונה שראיתי את הסירה של שי היא הייתה בסביבות 10 מטר מינימום"** (עמ' 91 ש' 20-21) והוסיף כי כיוון החרטום של הסירה של נאשם 2 היה לכיוון דרום והם היו בזווית של 90 מעלות, כשהוא בסירתו לכיוון מערב (הקניון ומלון מרידיאן) ואילו סירת הסקי הייתה עם החרטום שלה לכיוון עומק הים, קרי כיוון דרום.



לשאלת סנגורו "כשאתה חלפת על פני חרטום של הסירה השנייה אתה אמרת שהאצת" השיב נאשם 1 "ראיתי שהוא לא עשה כלום ואמרתי שאני אברח שאני אנסה לברוח ממנו ואולי יש מצב שאני עוד אספיק". לשאלה האם ניסה לבצע פעולות התחמקות, השיב "לא, רק קו ישר".

גרסת נאשם 2

18. בחקירתו הראשית, סיפר הנאשם כי עסק בהדרכת סקי מים ומי שיודע לשחות ואינו מפחד יכול לבוא וללמוד סקי מים, הגיעו אליו שני קטינים לקראת בר המצווה שלהם, זו הייתה הפעם הראשונה שלהם, הוא הדריך אותם קודם על החוף. עת עלו לסירה הצטרפה בת משפחה שהיא בוגרת ושמשה כאיש צוות ותצפתה לכיוון הגולשים. לאחר שעברו מרחק של 300 ק"מ מהחוף לעומק הים בכיוון דרום ירד אחד מהקטנים לגלוש משך 10 דקות תוך שהנאשם מדריך אותו, ומשסיים העלה אותו לסירה. אז הכין את הקטין השני ס.. חיבר אליו את המגלשים קודם לירידה למים, הוריד אותו למים נתן לו את חבל האחיזה ואז ניגש להגה והחל למתוח את החבל המקשר בין הגולש לסירה וכך תיאר "פה התחילה התאונה. התחלתי למתוח את החבל, מסתכל אליו בסרק, רואה שהחבל נמתח, חוזר לנתיב שיט שלי, נתיב שיט שלי היה ריק לחלוטין ופנוי ופתאום כלי שיט של שירן חצה אותי בשניות אחדות חצה אותי, את החרטום שלי ואני הייתי בתנועה קדימה. בתנועה קדימה בכלי שיט זה אין ידית של קדימה ואחורה וידית של גז, הידית עצמה היא למעשה גם אה... תן לי רגע את המים שאני אדגים. הידית עצמה למעשה...ברגע שאני משלב קדימה, הסירה מתחילה לשוט קדימה. במצב הזה, שהיא כלפי מעלה, היא במצב של ניוטרל. התחלתי, הייתי בתנועה כזאתי שהידית הייתה ככה ושירן חצה אותי, חצה אותי מחרטום. ו...צעקתי לעברו, אני זוכר שצעקתי לעברו והוא מהצעקה או מלחץ השכיב את הטרוטל, השכיב את הטרוטל כלפי מטה, את ידית הגז וכתוצאה הסירה שלו הצליחה לחצות, החבל נכרך בשטרית של הסירה והאבוב נטרק על הדופן של הסירה שלי, על דופן שמאל".

בהמשך לבקשת סנגורו הדגים באמצעות סירות את הכיוונים וההתנגשות ומוסר כי יצא מהחוף לעומק הים לכיוון דרום "אה... לכיוון מצריים. הורדתי את סוני, עשיתי לו את הסקי שלו, חזרתי משהו כמו 900 מטר הייתי מהחוף, העליתי את סוני חזרה לסירה. סמואל ישב פה, אני באותו זמן עזרתי לו לשים את המגלשים על הרגליים ונתתי לו עוד הדרכה קצרה והוא קפץ למים כדי לתפוס את החבל מוקדם. ואז אני נותן שילוב קדימה כדי לקרב את הידית, את הידית של החבל, יש ידית כזאת, מקרב את הידית אליו ושירן היה פה באזור הזה, אני הייתי משהו ככה, אם אני לא טועה הייתי ככה, חרטום לכיוון מרידיאן ושירן היה כאן באזור הזה, חצה אותי. אני זוכר, הדבר היחיד שראיתי, שהוא חצה אותי כאן. פה אני כבר צועק לו, נותן פול גז, הסירה שלי כמובן ממשיכה להפליג, נכנס מתחת לסיפון של הסירה וה... מפליגים נטרקים עם הראשים בדופן של הסירה. שתיים שהיו פה, אה... לא, לא קיבלו את הפציעה, הפציעה שלהם הייתה ממש אפסית וקלה. הם התנגחו עם הראשים שלהם בדופן של הסירה".

עוד העיד כי הסירה שלו הייתה בשילוב קדימה, בתנועה איטית מאוד כשניצבת הגז סגורה. כאשר התחיל למתוח את החבל הקשור לקטין נתיב שיט שלו היה פנוי לחלוטין גם כשהביט 360 מעלות ושמאלה ממנו. לשאלה האם ראה את נאשם 1 השיב "ממה שאני חושב וממה שאני חושב ושקראתי את העדות של שירן, שירן טען שהוא פה הפיל בן אדם למים. סביר להניח שפה הוא עמד".

הסביר כי לא ראה את סירת האבוב מתקרבת מאחר שמדובר במהלכים מהירים וגם אם היה עוצר לא הייתה נמנעת התאונה



מכיוון שנאשם 1 "הוא לא ראה לאן הוא מפליג. הוא לא הסתכל לאן הוא מפליג והוא חצה אותי בחרטום ואם רק האבוב לא היה נכנס אז הסירה שלו הייתה נכנסת לי בסירה" (עמ' 135 שו' 8-1).

לשאלת הסנגור לאיזה כיוון הסתכל לאחר שהגולש אחז כבר בחבל והוא התחיל להפליג קדימה, השיב "אמרתי לך, עוד הפעם, הנתיב שלי היה פנוי, אני מסתכל, אני חייב להסתכל על הילד. תקשיב, אני בזמן שאני גורר ילד..." (עמ' 135, שו' 11-12) בהמשך ענה כי הסתכל קדימה וחזר עוד פעם והסתכל אחורה כשהוא חוזר על פעולות אלה שוב ושוב.

לשאלה מתי ראה לראשונה את סירתו של נאשם 2 השיב "כשהוא עמד בטוח ראיתי אותו, כשהוא היה במצב עמידה בטוח ראיתי אותו. את ההפלגה את כיוון ההפלגה שלו ואת תחילת הנסיעה שלו, אני לא ראיתי. אם הייתי רואה אותה, אני מאמין שהייתי צופר לו וצועק לו לפני זה. כי ראיתי את שירן בדיוק בשלבים שהוא מתחיל לחצות אותי מהחרטום שלי" (עמ' 135, ש' 29 - עמ' 136 ש' 1-3) הוסיף כי צעק לעברו של נאשם 2 ומתוך אינסטינקט לבלום את סירתו שלו בכך ששילב הליוך אחורי שעוצר את כלי השיט. נאשם 2 בתגובה הגביר את הגז על מנת להתחמק אולם רק הסירה הצליחה להתחמק ולא האבוב.

לשאלה כמה זמן חלף מהרגע שראה את סירת האבוב ועד להתנגשות השיב "חצי שנייה". לשאלה מה עוד יכול היה לעשות על מנת למנוע את התאונה אפילו בדיעבד, השיב, "כלום, חסר אוניס. יושב בסירה ורואה איך חוצה אותי מחרטום בנתיב שייט שהנתיב שייט הוא שלי, חוצה אותי ולא רק שהוא היה.. אתה יודע מה אם הוא היה שם ניוטרל, הוא היה נכנס לי בסירה היה קצת מכה בפריברגלס וזהו. הוא הגביר את הגז. חסר אוניס בקיצור, כלום. עומד ומסתכל איך הילדים נפצעים בדופן של הסירה שלי. משהתבקש להעריך את מהירות סירת האבוב מסר כי זו הייתה גבוה ובעיקר בעת שנאשם 2 האיץ את הסירה על מנת לחמוק מסירת הסקי.

עובדות שאינן במחלוקת

19. אין חולק בין הצדדים, כי ביום , בשעה ובמקום המתוארים בכתב האישום, השיט נאשם 1 סירת אבוב שגררה באמצעות חבל אבוב עליו שכבו 4 קטינים, ואילו נאשם 2 השיט סירת סקי שגררה אחריה גולש סקי.

אין חולק, כי התאונה התרחשה עת סירת האבוב עשתה דרכה לחוף, מכיוון מזרח לכיוון כללי מערב, ובאותה עת נאשם 2 השיט סירת סקי שגררה אחריה גולש סקי. אין חולק כי האבוב ועליו ארבעת הקטינים התנגש בחזקה בדופן השמאלי של סירת הסקי וכתוצאה מכך נחבלו הקטינים ושניים מהארבעה נפצעו קשה.

דין והכרעה

20. המאשימה טענה כי האחריות לגרימת התאונה רובצת לפתחם של שני הנאשמים יחד, כל אחד ורשלנותו. הנאשמים מצדם כפרו כל אחד ברשלנות והמעשים המיוחדים לו, והצביע על האחר כמי שאחראי בלעדי לתאונה.

בסיכומים, נאשם 1 טען כי בניגוד לחוות דעת מומחה התביעה, נמצא כי סירת הסקי שטה במהירות גבוה לעבר סירת האבוב, עלתה על חבל האבוב וכתוצאה מכך פגע האבוב בסירה, לדידו אילולא פעולת נאשם 2 "כגורם מתערב זר" לא הייתה נגרמת.



התאונה. לדידו פעולותיו לא מקימות אחריות פלילית. לעומתו, נאשם 2 טען למהירות גבוהה בה שט נאשם 1 שבהמשך לא פינה לו דרך וחצה נתיבו בניגוד לתקנות.

כל אחד מהנאשמים טען כי בנסיבות שנוצרו לא היה בידם לעשות יותר משעשו כדי למנוע את התאונה.

מעשי פזיזות ורשלנות

21. סעיף 338 (2) לחוק העונשין קובע כדלקמן:

(א) העושה אחת מאלה בדרך נמהרת או רשלנית שיש בה כדי לסכן חיי אדם או לגרום לו חבלה, דינו - מאסר שלוש שנים:

(1) נוהג ברכב או רוכב בדרך ציבורית

(2) מפעיל כלי שיט או כלי טיס או משתתף בהפעלתם"

העבירה לפי סעיף זה הינה "עבירה התנהגותית" של העמדה בסיכון (ברשלנות), עבירה המענישה על "התנהגות יוצרת סיכון" כשלעצמה; בין אם הסיכון התממש וגרם ל"נזק" מוחשי, ובין אם לא (ראו בספרו של י. קדמי, **על הדין בפלילים - חלק שלישי**, תשס"ו - 2006, עמ' 1308). על מנת להרשיע בעבירה לפי סעיף זה די בהלך נפש של "רשלנות". אלא, שמידת הרשלנות (המבטאת את דרגת הסטייה מרמת התנהגות סבירה) צריכה להיות "ניכרת" ולהגיע לרמה של יצירת סיכון לחיי אדם או לגרם חבלה בגופו (י. קדמי עמ' 1320) וכן ראה בע"פ 3934/90 אבנת נ' מדינת ישראל. על מנת שיסודות הסעיף יתקיימו, על התביעה להוכיח כי במעשי הנאשמים הייתה סטייה מרמת זהירות סבירה עד כדי כך שיצרה סיכון לחיי אדם.

22. האם בהתנהגות הנאשמים הייתה סטייה ניכרת מהתנהגות סבירה והאם התרשלו - קודם לבחינת שאלה זו אתייחס בקצרה לכיווני נסיעת הסירות והמהירות בה שטו, בהינתן טענות ב"כ נאשם 1 בסיכומים בדבר כיוון נסיעת סירת הסקי והמהירות בה שטה.

הכיוון אליו הפליגה סירת האבוב אותה השיט נאשם 1, אינו במחלוקת. סירת האבוב עשתה דרכה לחוף מכיוון מזרח לכיוון כללי מערב. כאן המקום לציין ולהדגיש, כי הנאשמים ומרבית העדים להם היכרות עם הסביבה, ציינו את כיוון מערב לכיוון "הקניון" או לכיוון "מלון מרידיאן", כנקודות זיהוי של כיוון השיט של סירת האבוב, כמובילה לחוף שלאורכו ממוקמים קניון מול הים ומלון מרידיאן (מי קרוב ומי רחוק יותר).

אשר לכיוון סירת הסקי אותה השיט נאשם 2, הרי שבניגוד לכל העדויות וההדגמות שבוצעו במהלך הדיונים על ידי הנאשמים ועל ידי חלק מהעדים אשר הצביעו במפורש על הפלגת סירת הסקי לכיוון עומק הים, קרי, דרום, ב"כ נאשם 1 בסיכומיו (סעיף 24) הפנה לעדות נאשם 2 (עמ' 148 ש' 18-19) וטען כי זה בדבריו מסר שכיוון חרטום סירת הסקי אותה השיט היה למלון מרידיאן, הנמצא במובהק בכיוון מערב ולא דרום. לפיכך, ובהינתן שסירת האבוב אותה השיט נאשם 1 שטה לכיוון מערב (סעיף 25), הרי שסירת האבוב וגם סירת הסקי פנו שתיהן לכיוון מערב, ומכאן שלא יכול להיווצר מצב של חציה (סעיף 26), ובהעדר מצב חציה, הרי יש בכך להשליך על מידת הזהירות שנדרשה מנאשם 1 ומידת רשלנותו.



דין הטענה להידחות. ראשית וכאמור, מכלל העדויות ולרבות עדות הנאשמים, השרטוטים וההדגמות הממושכות כפי שהוצגו לפני - עלה באופן ברור וחד משמעי כי סירת הסקי שטה מכיוון צפון לכיוון עומק הים - כיוון דרום. כך, בחקירתו של נאשם 1 ולשאלת סנגורו "**לאיזה כיוון החרטום של... פנה?**" השיב "**לכיוון דרום. היינו בזווית של 90 מעלות**". משהתבקש לפרט הוסיף בהמשך לשאלת בית המשפט "**אהה... הירכתיים שלו היו לכיוון חוף הרודס, והחרטום שלו היה לכיוון העומק של הים**" והמשיך "**היינו בזווית של 90 מעלות. אני עם הפרצוף שלי לכיוון מערב שזה לכיוון מרידיאן או קניון והוא עם הפרצוף שלו לכיוון העומק של הים**" (עמ' 91 ש' 22-32). נאשם 1 למעשה חוזר על תיאורו של נאשם 2 ושל כל אותם עדים שנשאלו והשיבו בעניין זה.

שנית, נאשם 2 במסגרת הדגמתו ותיאורו את כיוון הפלגתו ומיקומו לפני הדגים במפורש את כיוון הפלגתו מכיוון החוף הצפוני לכיוון עומק הים, והגם שבדבריו ציין את מלון מרידיאן פרשנות ב"כ נאשם 2 לכך כי הוא הפליג לכיוון לפיה היה אין בכך ללמד כי היה בכיוון מערב (עמ' 148 ש' 18-19) "**אני הייתי משהו ככה, אם אני לא טועה הייתי ככה, חרטום לכיוון מרידיאן ושירן היה כאן באזור הזה, חצה אותי**" אין בתיאור זה כדי לסתור את העובדה כי הכיוון אליו השיט נאשם 2 את סירתו היה כיוון דרום.

כאמור, מלון מרידיאן הוזכר לצורך זיהוי כנקודת ציון לכיוון מערב אליו שטה סירת האבוב (החוף המזרחי של אילת המשתרע מקניון מול הים ועד למעבר גבול טאבה) על ידי חלק מהעדים לרבות הנאשמים ובית המשפט עצמו. אלא מה, שכיוון תנועתה של סירת הסקי שיצאה מהחוף הצפוני כשחרטומה לכיוון דרום הייתה על פי העדויות במרחק שבין 300 ל-900 מטר מקו החוף הצפוני, מכאן כי מלון מרידיאן הממוקם בהמשך וסמוך לחוף המזרחי נמצא בנקודה שהינה דרומית מזרחית לסירת הסקי.

האמור מקבל ביטוי גם בעדויות המומחים, לרבות זו מטעם התביעה המבוססת על עדויות וביקור שערך המומחה יום לאחר התאונה במקום התאונה נקבע כי נאשם 1 שט מכיוון מזרח לכיוון מערב ונאשם 2 מכיוון כללי צפון לכיוון כללי דרום.

סיכומי של דבר, איני מוצאת מקום לפרשנות ב"כ נאשם 2 שהיא לא רק בניגוד לכלל הראיות בתיק, בניגוד לגרסת מרשו, אלא גם בניגוד להגיון הדברים והשכל הישר.

מהירות השיט של הסירות

23. משתי חוות דעת המומחים עולה כי מהירות סירת האבוב הייתה גבוהה, ואילו מהירות סירת הסקי הייתה נמוכה עד איטית. בהודעתו במשטרה העריך נאשם 1 את מהירות סירתו בכלל כ 6,000 סל"ד (כ- 70 קמ"ש) ומהירותה סמוך לפני התאונה 3,500 סל"ד. לטענתו מהירות הסירה לא הייתה גבוהה, אם כי הוא האיץ לאחר שהבחין בסירת הסקי מימינו ומשחש כי קיומה של סכנת התנגשות. נאשם 2 בהודעתו במשטרה ולאורך כל ההליך טען כי היה במצב של טאץ, ללא גז, מעין עמידה במקום, זאת משום שבאותה עת הדריך גולש ובתוך כך החל לשוט באיטיות על מנת להעלותו על פני המים.

ב"כ הצדדים הרחיבו בחקירותיהם בנוגע למהירות הסירות וב"כ נאשם 1 בסיכומיו (סעיף 14) טען כי מהירות סירת הסקי הייתה גבוהה ולמעשה מהווה את אחד הגורמים העיקריים לקרות התאונה. לדידו, גם בהנחה כי הנתונים עליהם התבססה חוות דעת המומחה מטעם התביעה, הם הנתונים הנכונים, הרי שבמהירויות המיוחסות לסירות בזמן קרות התאונה, חישוב



פשוט של אותן מהירויות, המרחק והמבנה של הסירות, מוביל לכך כי סירת האבוב והאבוב היו אמורים לחצות את סירת הסקי ללא פגע, ומשההיפך קרה, מצביע הדבר במובהק, כי סירת הסקי שטה במהירות גבוהה. מכאן שמהירות גבוהה של סירת הסקי והעדר תצפית נאותה מצד נאשם 2 קודם לתחילת השיט ובמהלכו, לצד ניסיונו של נאשם 1 לחמוק מסירת הסקי על ידי האצת מהירותו, הובילה לכך שסירת הסקי עלתה על חבל האבוב שכתוצאה מכך נחבט בה, במילים אחרות טען ב"כ המשיב לכך כי סירת הסקי כי בבחינת "גורם מתערב זר" שאילולא התערבותו לא הייתה נגרמת התאונה.

24. חזרתי ועיינתי בעדויותיהם של ד.ה. ונ.ל אשר אכן העידו כי מהירות סירת הסקי הייתה גבוהה.

נ.ל, שכאמור שימשה כתצפיתנית על סירת האבוב, מסרה בחקירתה הראשית בעניין זה כי לאחר שהנערים נפלו למים והועלו לאבוב, הסירה החלה לשוט חזרה לכיוון החוף ותוך כדי קרתה התאונה. בחקירתה הנגדית, לשאלת ב"כ נאשם 1 האם תוכל להעריך את המהירות של סירת הסקי השיבה **"לפי מה שיותר קרוב זה קרוב ל - 70 קמ"ש מכיוון שלא ראינו את הסירה ממרחק"** (פרו' עמ' 42 ש' 23).

בחקירתה הנגדית ע"י ב"כ הנאשם 2 לשאלה **"כלומר לא ראית את המהלך של התקרבות הסירות, את ראית רק את הסירה של שי רק אחרי שהסירה של שירן עברה אותה?"** השיבה כי ראתה את סירת הסקי עוד לפני הפגיעה (פרו' עמ' 44 ש'). נ.ל הייתה במועד התאונה בת 16 שנים והיא ישבה עם גבה לכיוון השיט של סירת האבוב כשפניה לאבוב ועל מנת שתוכל לתצפת ולהתריע על נפילת מי השוכבים על האבוב למים. הערכתה כי מהירות הסירה הייתה כ- 70 קמ"ש הינה הערכה של מי שהינה חסרת כל ניסיון בתחום השיט, מי שהייתה בגבה לסירת הסקי עד לאחר שסירת האבוב חלפה את סירת הסקי וטרם פגיעת האבוב בסירת הסקי. הערכתה את מהירות סירת הסקי נסמכת על מסקנה לפיה **"מכיוון שלא ראינו את הסירה ממרחק"** ולא משום שהיא ראתה ממש את סירת הסקי שטה במהירות.

נ.ל בת 16 שנים במועד התאונה, ללא ניסיון בשיט וללא כל ידע או מיומנות במהירויות נסיעה בכלל, בהינתן מצבה ומיקומה בעת התאונה, וכאמור, אני מוצאת כי המשקל להערכתה את מהירות השיט של סירת הסקי, הינו נמוך מאוד.

ד.ה, בן 14 במועד התאונה, שכב על האבוב הנגרר, ועובדה זו כשלעצמה מעלה ספק גדול בקשר עם האפשרות ומידת יכולתו להעריך את מהירות נסיעת סירת הסקי. לשאלות ב"כ נאשם 2 בקשר למהירות הפלגתה של סירת הסקי מסר **"הסירה השנייה הגיעה במהירות, זאת שהגיעה ב 90 מעלות הגיעה במהירות, והחרטום שלה עלה וירד"** (פרו' עמ' 65 ש' 30-31). לשאלת ב"כ נאשם 1 בהקשר למהירות השיט של סירת הסקי העריך את מהירותה בהשוואה לרכב בין 70-75 קמ"ש (פרו' עמ' 68 ש' 8-9).

ד.ה גם הוא נפגע בתאונה כי אם באופן פחות חמור משל שניים מחבריו, ידע לתאר בחקירתו הראשית את שיט האבוב, כיצד הושלכו למים ונאספו על ידי נאשם 1 והיו בדרכם חזרה לחוף ואז **"באה סירה מצד שני, מצד ימין וממש חצי מטר - מטר לפני האבוב הסירה נכנסה בכבל והאבוב עף על הסירה"** (פרו' עמ' 65 ש' 21-26). תיאר התרחשות התאונה **"הסירה הגיעה אל תוך הכבל שמחבר בין הסירה לבין האבוב, כשהיא קרובה יותר לאבוב ואז פגעה בכבל ואז האבוב עף עליה"** (פרו' עמ' 66 ש' 14-15).

ד.ה, כאמור, היה שכוב על האבוב לאחר שקודם לכן הושלכו מעליו לתוך המים, נאספו, הוא מזהה את סירת הסקי ממש רגעים ספורים לפני ההתנגשות לפני הפגיעה בחבל הקושר את האבוב לסירת האבוב, במצב דברים זה האפשרות להעריך את מהירות סירת הסקי היא לא ממש אפשרית ובכל מקרה הערכה שכזו מושפעת מטבע הדברים במיקומו של ד.ה שכזכור **שוכב** על אבוב נגרר, מיקומו נמוך ביחס לשתי הסירות, ובפרט לסירת הסקי, מטבע הדברים הוא רואה את תנועתה כ **"היא רחפה ממש מעל המים"** (עמ' 66 ש' 25).



ד.ה. היה בן 14 שנים במועד התאונה, ללא ניסיון בשיט ונהיגה בכלל, בהינתן מצבו ומיקומו בעת התאונה הרי שהמשקל להערכתו את מהירות השיט של סירת הסקי, הינו נמוך עד אפסי.

גם ס.ב., שהיה בן 15 במועד התאונה ושכב על האבוב הנגרר נשאל בחקירתו הנגדית בנוגע למהירות הסירות. לב"כ נאשם 1 מסר כי הסירה של נאשם 2 הייתה בתנועה (עמ' 62 ש' 15), ולב"כ נאשם 2 לאחר היסוס, לשאלה האם סירת הסקי שטה או לא השיב **"אנחנו נסענו די מהר ואני לא בטוח אם היא נסעה או לא נסעה, נראה לי"** (עמ' 64 ש' 14).

25. לעומת עדותם של הקטינים שהיו מעורבים בתאונה, מעדותם של פנחס מרדכי, אלכס וגל אשר שהו על סירתו באותה עת, עולה תמונה אחרת, ברורה יותר, מדויקת ואמינה יותר.

פנחס מרדכי, עובד ועוסק לפרנסתו בספורט ימי שנים רבות, השיט סירה עם נגרר ועל הסירה שני מלווים שהיו גם עדי ראיה נוספים במועד הרלוונטי, סמוך למקום התאונה והיה עד לתאונה. סיפר כי הוא מכיר היכרות קרובה את הנאשמים העובדים עמו באותו תחום ובאותו אזור חוף, מסר כי היה במרחק של כ- 15-20 מטר מסירת הסקי, **הביט על נאשם 2 שבאותה עת הסביר לגולש הסקי כיצד לעשות סקי מים**, כשפניו של נאשם 2 מסר מופנות אל גולש הסקי (לכיוון מלון הרודס) **ואז הבחין פתאום בסירת האבוב מגיעה מכיוון ירדן במהירות "וחתך" את סירת הסקי במרחק "ממש קצר"** (פרו' עמ' 92-93). בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 חזר והוסיף כי לא ראה את נאשם 2 בתנועה, אם כי לא יכול היה לדעת אם הוא בטאץ (ניוטרל) כל שראה היה כי נאשם 2 עומד עם הגב לכיוון שלו ועם הפנים לכיוון הגולש ובתוך כך הגיעה במהירות סירת האבוב מכיוון ירדן והאבוב התנגש בסירה. פנחס מרדכי, תיאר התרחשות מהירה מאוד של התאונה עד כדי שבקושי הצליח לצעוק ולהזהיר ובהמשך הוסיף **"הוא היה ממש קרוב לחרטום של שי"** (עמ' 103 ש' 28). בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 2 מסר **"שירן היה במהירות גבוה"** והעריך אותה כ- 60-70 קמ"ש (עמ' 108 ש' 11) והוסיף ואישר כי מדובר היה במהירות מאוד גבוהה.

במהלך עדותו הוצגה מפה מאולתרת של חוף הים ומיקום הסירות הובאו דגמי סירות ולשאלה באיזה מרחק היו הסירות זו מזו שעה הבחין בסירת האבוב השיב **"היה מרחק אולי 50 מטר"** (עמ' 110 ש' 6), והוסיף **"ואז אני ראיתי את הסירה של שירן רץ ככה. במהירות הוא היה מאוד קרוב לחרטום..."** והמשיך וציין כי סירת האבוב שטה במהירות גבוה בעוד שסירת הסקי הייתה במהירות מאוד איטית, ושוב לא שלל כי זו הייתה במצב של טאץ (ללא גז) (עמ' 11 ש' 8).

אלכסי רונזבלט, היה על הסירה אותה השיט פנחס מרדכי וגם היה עד להתרחשות התאונה. בחקירתו הראשית מסר כי ראה סירת האבוב מגיעה מכיוון ירדן במהירות לכיוון החוף ומתקדמת לכיוון סירת הסקי מבלי שעצרה או סתתה והתנגשה בה (עמ' 115 - 116), ולשאלה מה היה מצבה של סירת הסקי השיב שגם היא הייתה במצב נסיעה **"על מהירות נמוכה נמוכה"** (עמ' 117 ש' 24).

גל אפרת, גם היא הייתה על הסירה של פנחס מרדכי ועדה לתאונה, מסרה בעדותה הראשית כי סירת האבוב שטה מהר והסירות התנגשו, אשר למרחק בו הבחינה לראשונה בסירות הייתה כשהן **"ממש קרובות ממש"** (עמ' 126, ש' 23) וכשכבר עמדו להתנגש אחת בשנייה, תיארה את מהירות הסירות **"השיט לא היה כזה במהירות, הוא פשוט היה עדין, הסירה של האבוב באה במהירות..."** (ש' 29-30), לשאלות ב"כ נאשם 2 אישרה שסירת הסקי שטה במהירות איטית מאוד ואילו סירת האבוב **"ווי הוא בא במהירות"** וחזרה וציינה במהלך עדותה כי מהירות השיט של סירת האבוב הייתה גבוהה (עמ' 138 ש' 1).

26. בעניין זה, עדותם של פנחס, אלכסי וגל, בה לא מצאתי דופי, לא נסתרה והתרשמתי כמהימנה, עומדת בניגוד מוחלט לעדותם של נ.ל שהייתה על סירת האבוב ושל ד.ה. שהיה על האבוב עצמו - היא העדות העדיפה עליי. המדובר בשלושה



אנשים בוגרים, שהיו עדי ראיה לתאונה סמוך לפני התרחשותה, לא היו עסוקים בפעילות שהצריכה את מלא תשומת ליבם, מקומם ומצבם היה טוב יותר משל הקטינים ואפשר להם לבחון סביבתם באופן אובייקטיבי. הדברים מקבילים משנה תוקף עת מדובר בעדותו של פנחס מרדכי, בעל רישיון ומוסמך להשיט, העוסק בתחום השיט שנים רבות ואשר השיט סירת אבוב במועד התאונה. פנחס היה בסירתו שעמדה במקום, היה פנוי מכל עיסוק והעיד כיצד ראה את נאשם 2 על סירת הסקי שבאותה עת הדריך את הגולש, כיצד ראה במרחק גדול יותר את סירת האבוב (כ- 50 מטרים) וכיצד פתאום הבחין בסירת האבוב כשהיא מתקרבת במהירות לכיוון נתיב השיט של סירת הסקי, במהירות גבוהה עד שבקושי הספיק לצעוק לעברם. עדותו של פנחס משתלבת עם עדותם של גל ואלכסיי שהיו בסירתו, ומשתלבת עם עדותם של הנאשמים עצמם כפי שעלתה הן בהודעתם במשטרה והן בחקירתם לפני.

עדותם של הנ"ל הנתמכת כאמור בעדות הנאשמים עצמם, וכולן יחד תומכות במסקנות מומחה התביעה בחוות דעתו לפיה סירת השיט נעה באיטיות, במהירות נמוכה, ואילו סירת האבוב נעה במהירות גבוהה.

מצב של חצייה

27. עפ"י תקנה 15 לתקנות הנמלים "ששני כלי שיט ממוכנים חוצים זה את אורחו של זה עד כדי להוות סכנת התנגשות, חייב כלי השיט שחברו נמצא בצדו הימני לפנות לו את הדרך, ואם נסיבות המקרה מרשות זאת יימנע מלחצות את אורחו לפניו".

בת/1 קבע המומחה מטעם התביעה כי נאשם 1 שהשיט את סירת האבוב (סירה א) לא פעל כנדרש בתקנות למניעת התנגשות בכך שלא פינה דרך לסירתה הסקי (סירה ב) שהייתה מימין לו, וזאת בין היתר משום אי קיום תצפית נאותה, מהירות גבוהה שטה סירת האבוב אשר לא הותירה בידו של נאשם 1 זמן למנוע את התאונה, ולמעשה הגברת המהירות לצורך התחמקות סירת האבוב מסירת הסקי החמירה את המצב והייתה ככל הנראה הגורם העיקרי לתוצאה.

בעדותו, הוסיף המומחה והבהיר כי התקנות למניעת ההתנגשות מסדירות את התנועה בים בין כלי השיט וקובעות בצורה מפורשת ומדויקת לאיזה כלי שיט זכות קדימה לפני כלי שיט אחר בהתאם לנסיבות ובהתאם לסוגי כלי השיט השונים, כפי שיש תמרוקים בכביש שמסדירים עניין זה. עוד הוסיף כי הקדימויות מובהרות גם בכיוונים היחסיים של כלי השיט בסוגים שונים של כלי שיט ובסימונים מוסכמים שמוצבים על גבי כלי השיט או בים. כך, בחיתוך נתיב (הצטלבות) וכשמדובר בשני כלי שיט מנועים, "מי שרואה כלי שיט מנועי אחר מצד ימין חייב לפנות לו את הדרך ואסור לו לחצות את נתיב כלי השיט האחר אלא אם התנאים מאפשרים". דברים דומים בעניין זה עולים מחוות דעת מומחה מטעם נאשם 2.

ממכלול העדויות כמפורט לעיל, לרבות של הנאשמים עצמם, עולה וברור ללא כל ספק כי נאשם 1 לא פינה דרך לסירת הסקי שאותה השיט נאשם 2 שהייתה מימין לו, חצה את נתיב השיט שלה וזאת כשהוא מגביר את מהירות סירת האבוב ועת שסכנת התנגשות בין הסירות הייתה צפויה ממש. כך למשל: בתיאור נאשם 1 את התרחשות התאונה "ואחרי כמה זמן מתחילת הנסיעה שלי אני מסתכל שמאלה (לכיוון עומק הים ש.ש) ואז כשהסתכלתי ימינה (לכיוון צפון לחוף הצפוני ש.ש) ראיתי את הסירה של שי בלובל מצד ימין שלי עם חרטום לכיוון אליי" (עמ' 89 ש' 13-16). בהמשך הוסיף כי שתי הסירות היו בזווית של 90 מעלות "ראיתי את שי בצד ימין... צעקתי לו שיזהר שיש לי אבובים מאחורה הוא צעק לי משהו חזרה הבחנתי שיש סכנת התנגשות, ומכאן עשיתי פול גז ניסיתי לחמוק ממנו..." (עמ' 89 ש' 18-22). בהמשך,



לשאלה האם ניסה לבצע פעולות התחמקות, השיב "לא, רק קו ישר".

עוד עלה מעדותו של נאשם 1 בעניין זה " אהה... הירכתיים שלו היו לכיוון חוף הרודס והחרטום שלו היה לכיוון העומק של הים" המשיך "היינו בזווית של 90 מעלות. אני עם הפרצוף שלי לכיוון מערב שזה לכיוון מרידיאן או קניון והוא עם הפרצוף שלו לכיוון העומק של הים" (עמ' 91 ש' 22-32) תיאורו של נאשם 1 כמו תיאורו של נאשם 2 וכפי העולה מיתר הראיות בתיק מצביעות במובהק על מצב של חצייה.

בנוסף, במהלך העימות עם נאשם 2, מסר נאשם 1 "... כשחציתי אותו ראיתי אותו מצד ימין שלי, במרחק של בערך 8 מטר (עמ' 2 ש' 10) בהמשך העימות נשאל שוב בעניין המרחק והשיב "כשראיתי אותו מימיני, בערך 10 מטר" (ש' 32)

הדברים האמורים, מתיישבים עם גרסתו של נאשם 2 המתאר בעדותו הראשית, כיצד הבחין במפתיע בסירת האבוב חוצה את נתיב השיט שלו ובצמידות לחרטום סירתו "... נתיב שיט שלי היה ריק לחלוטין ופנוי ופתאום כלי שיט של שירן חצה אותי בשניות אחדות חצה אותי, את החרטום שלי ואני הייתי בתנועה קדימה. בתנועה קדימה.. " ובהודעתו הראשונה במשטרה "שהוא עובר אותי וחתך אותי במרחק של שני מטר".

תיאור הנאשמים את הרגעים שלפני התאונה מתיישב עם תיאורם של פנחס, אלכס וגל ועם יתר הראיות שהובאו לפני.

מהמתואר, נמצא כי טענת ב"כ הנאשם, לפיה סיבובי סירת הסקי במקום ועל מנת לאסוף את גולש מהמים יצר מצב כי הסירה לא שמרה על אורח קבוע, ולכן לא יתכן מצב חצייה של נאשם 1 את סירת הסקי - אין בה ממש.

ממכלול העדויות וחוות הדעת (ראו לעניין זה בחוות דעתו של המומחה מטעם התביעה בדבר כיווני נסיעת הסירות והיחס בין הסירות במועד התנגשותן) עולה, חד משמעית, כי מקומן וכיוון תנועתן של הסירות סמוך ממש להתרחשות התאונה, ובזמן התאונה, היה כך - סירת הסקי לכיוון דרום וסירת האבוב לכיוון מערב, דרכיהן הצטלבו, סירת הסקי הייתה מימין לסירת האבוב אשר חצתה את נתיב השיט של סירת הסקי.

סיכומו של דבר, נמצא והוכח מעבר לכל ספק סביר, כי נאשם 1 לא פינה את הדרך לסירת הסקי ולא נמנע מלחצות את אורחה לפניה, חרף סכנת ההתנגשות הצפויה.

תצפית נאותה

28. תקנה 5 לתקנות הנמלים מחייבת תצפית נאותה: "כל כלי שיט יקיים בכל עת תצפית נאותה בראיה ובשמיעה וכן בכל האמצעים המתאימים המצויים בנסיבות ובתנאים השוררים שיש בה כדי ליתן הערכה מלאה של המצב ושל סכנת ההתנגשות". המומחים הוסיפו בחוות דעתם כי המשמעות של ראייה היא להסתכל מסביב "על הכל" וכי התקנה חלה על כל המשיטים והאחריות היא על המשיט כלפי כל מה שמסביבו, מאחור ומלפנים.



לשאלה האם קיימו הנאשמים תצפית נאותה טרם שהחלו לשוט לאחר כל עצירה ובמהלך פעולת השיט, עמד המומחה מטעם התביעה בעדותו, על ההבחנה בין תפקידו של תצפיתן לבין תפקידו ואחריותו של משיט הסירה, לקיים תצפית נאותה. **תצפיתן** עפ"י התקנות הוא מי שתפקידו לתצפת באופן רצוף על מתקן נגרר, כמו למשל גולש סקי, אבוב, בננה וכדומה וידווח למשיט על כל המתרחש. החובה של התצפיתן היא להסתכל על החלק האחורי, ובמקרה הזה על החלק האחורי של הסירה, קרי על האבוב וגולש הסקי. לעומת זאת תצפית נאותה חלה באופן בלעדי על המשיט ואין בעובדת קיומו של תצפיתן בסירה כדי להפחית מאחריותו של המשיט לבצע תצפית. על הדברים האמורים לא חלק מי מהצדדים.

כאן המקום לציין כי מהעדויות שנשמעו בבית המשפט, לרבות זו של מומחה המאשימה (עמ' 14 ש' 13-17 בפרוטוקול) והנאשמים (עמ' 119 לפרוטוקול מיום 2.7.2014 ש' 6-12 ועמ' 176 ש' 12-13) כי לא הייתה צפיפות של כלי שיט בקרבת סירות הנאשמים, ובכל מקרה לא הייתה צפיפות כזו שיכולה הייתה להפריע ולצמצם את טווחי הראיה של הנאשמים (ראו גם בהודעות הנאשמים במשטרה). כמו כן, מת/1 וכן ועדותו של המומחה מטעם התביעה (עמ' 14 ש' 7-12) עלה כי בדיקה שכללה ביקור שנערך יום למחרת התאונה, במקום ובשעת התאונה, נשללה אפשרות לקיומם של סנוור או הפרעה מטאורולוגיות, ומעדויות הנאשמים עלה כי לא הייתה כל הגבלה של שדה הראיה שלהם בזירת התאונה.

בחקירתו הנגדית נשאל מומחה התביעה ע"י ב"כ נאשם 1 אודות תנאי הראות והאפשרות להפרעות בשדה הראיה, אולם אלה נדחו כולן ע"י המומחה שעדותו לא נסתרה. יתרה מכך, הנאשמים לא העלו כל טענה בהודעותיהם במשטרה ובעדותם בבית המשפט בעניין זה, אלא דווקא אישרו (בחקירתם הנגדית לב"כ המאשימה) כי לא הייתה כל מניעה שהיא לשיט וכי בקרבתם לא הייתה צפיפות של כלי שיט (עמ' 116 ש' 16-18, עמ' 119 ש' 6-12, עמ' 164 ש' 14-15).

29. ההבחנה של הנאשמים זה בזה - לטענת המאשימה הבחינו הנאשמים לראשונה זה בסירתו של זה רק כשהיו במרחק של 6-8 מטרים לפני ההתנגשות מה שמצביע במובהק כי השניים לא קיימו חובתם לתצפית נאותה ולפיכך אחראים הם לגרימת התאונה. הפנתה לחוות דעת המומחה מטעמה (עמ' 4 סעיף ד') ועדותו בבית המשפט ולעדויות של שני הנאשמים.

בהודעתו הראשונה של נאשם 1 במשטרה (ת/18) מסר כי הבחין בסירת הסקי לראשונה כשהמרחק ביניהן **"בערך 4-5 מטר ובאותה שנייה גם זיהיתי שיש כאן סכנת התנקשות"** (עמ' 2 ש' 38); בהודעתו השנייה מסר כי המרחק היה **"5-6 מטר כשראיתי אותו"** (עמ' 2 ש' 42); בעימות מול נאשם 2 מסר כי המרחק היה 8 מטרים **"...כשחציתי אותו ראיתי אותו מצד ימין שלי, במרחק של בערך 8 מטר"** (עמ' 2 ש' 10) בהמשך העימות נשאל שוב בעניין המרחק והשיב **"כשראיתי אותו מימיני, בערך 10 מטר"** (ש' 32) בעדותו בבית המשפט (עמ' 110 לפרוטוקול מיום 2.7.2014 ש' 1), הבחין בסירתו של נאשם 2 ממרחק שבין 5-10 מ'.

נאשם 2 בהודעתו הראשונה במשטרה מסר כי **לא ראה** את סירת האבוב מתקרבת לעברו (עמ' 2 ש' 52), לשאלה איזה מרחק היה בינו לבין סירת האבוב בעת שזו חצתה אותו השיב **"מטר וחצי"** (ש' 36) לשאלה מה המרחק בינו לבין סירת האבוב כשהבחין בה, השיב **"שהוא עובר אותי וחתך אותי במרחק של שני מטר"** (ש' 38). בעדותו בבית המשפט חזר נאשם 2 (עמ' 169 ש' 21-26) וטען כי הבחין לראשונה בסירתו של נאשם 1 אך כשזו חוצה את נתיב נסיעתו כשהיא מול חרטום



סירתו וממרחק של 2 מ'.

מעדותו של נאשם 1 שהשיט את סירת האבוב עולה כי הבחין בסירת הסקי אותה השיט נאשם 2 עת המרחק בין הסירות היה בין 5-8 מטרים, ולטובתו אניח כי המרחק עד כדי 10 מטרים.

נאשם 2 העיד כי הבחין לראשונה כי בסירת האבוב כשזו ממש חוצה את נתיב השיט שלו ובמרחק של 2 מטרים בלבד. למעשה, עדויות הנאשמים תומכות במסקנתו של מומחה התביעה כעולה מת/1 ובעדותו בבית המשפט, הן בנוגע להערכת המרחק בין הסירות עת הבחינו הנאשמים זה בזה והן באחריותם של השניים לגרימת התאונה על רקע העדר קיום חובתם לתצפית נאותה.

המומחה בחקירתו הנגדית, נשאל ע"י ב"כ נאשם 2 בקשר למרחק בין הסירות טרם שהבחינו זו בזו, חזר וציין כי על סמך עדויותיהם עולה כי השניים לא ראו אחד את השני עד כ- 8 מטרים לערך לפני התאונה. עוד נשאל ממושכות לטווחי זמן ומהירות, עמד וחזר על קביעותיו שלא נסתרו, אלא גם נתמכו במרבית העדויות לפניי, והוסיף כי עת התייחס לאחריותם של הנאשמים כמשטים, התייחסותו הייתה למכלול התנהלותם קודם לתאונה לרבות חובתם להידרש לטווחי זמן ומהירות סבירים, מה שלא נעשה על ידם, והעובדה כי אלה בכלל לא זיהו כלי שיט נוספים בסביבתם מצביעה במובהק ומחזקת את המסקנה כי הם כלל לא תצפתו סביבם ולא נתנו דעתם להתרחשות סביבם (עמ' 34 ש' 16 ואילך).

נאשם 1

30. בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 2, נשאל נאשם 1 בנוגע לזמן בו העלה את אחד הקטינים שנפל למים חזרה לאבוב **"מה אתה רואה מקדימה"** והשיב **"באותו רגע שאני מעלה את הבחור לא הסתכלתי קדימה הסתכלתי על הבחור שהוא עולה"**.

ב"כ נאשם 2 מחדד שאלתו **"אתה הרי לפני כן נסעת קדימה אז מה ראית? מה ראית בנקודה הזאת לפני שאתה עוצר? מה ראית מה ראית בשדה הראיה שלך?"**, הנאשם עונה לו **"ים"** ובהמשך מוסיף שלא ראה שום סירה **"לא ראיתי את הסירה של שי אם זאת השאלה"**. קרי הנאשם לא ראה בסביבתו את סירת הסקי ולא כל סירה אחרת. לשאלה כמה זמן לוקח להרים את הנער מהמים לאבוב, השיב **"נגיד חצי דקה עד שהוא זה ... חצי דקה"** ואז החל לשוט. משנשאל מה הוא רואה כשהוא מתחיל לשוט, השיב **"כשאני מתחיל לשוט אני, היה לי ככה הרגל ועד היום אני ככה, היד שלי הייתה יד ימין על ההגה אני מסתכל אחורה ראיתי שהבחור עולה לאבוב, מתחיל נסיעה, לא, יד ימין על הטרוטל ואז כאילו מתחיל נסיעה ככה סורק ואז כשהתחלתי את הנסיעה ראיתי את שי מצד ימין שלי"**.

31. התרחשות התאונה כפי העולה ומתואר ממכלול העדויות שבאו לפניי ומחוות דעת מומחה התביעה, מובילים למסקנה אחת ויחידה ולפיה נאשם 1 לא ביצע תצפית נאותה. בהמשך חקירתו חזר ב"כ נאשם 2 ועמד על שאלתו לאיזה כיוון הביט נאשם 1, וזה חזר וענה **"כשאני מתחיל נסיעה אני מתחיל את הסריקה של האזור ככה את אזור צד שמאל של מאחורה לקדימה"** (לכיוון עומק הים, דרום, ש.ש). לשאלה האם למעשה הוא התחיל את הנסיעה בעת שהוא מסתכל לאחור, ענה הנאשם **"לא"**. משהתבקש להסביר, ענה **"מתחיל סריקה מאחור לקדימה זה לא שהראש שלי נתקע אחורה ופשוט מסתובב מהר עכשיו כשאתה מסובב את הראש אתה מסובב אותו מהר אתה לא נתקע ככה"** (עמ' 98). ניכר היה כי הנאשם מתחמק ממתן תשובה ברורה לשאלה לאיזה כיוון הביט, וניסה להציג מצג כאילו והביט לכל הכיוונים,



ומסר כי לאחר שעלה הקטין לאבוב הוא החל להאיץ במהירות הסירה ובתוך כך הביט סביבו, כשתחילת אותו סיבוב הראש הוא מכיוון אחור אל הגולש ובהמשך לעומק הים (דרום) ועד לכיוון צפון ממנו מגיעה סירת הסקי **ואז ורק אז** הוא מבחין בה.

גם בהנחה שנאשם 1 הבחין בסירת הסקי ממרחק של 10 מטרים ולא 4-5 כפי שמסר בהודעתו הראשונה במשטרה, טענתו כי תחילה הביט לפניו וראה רק ים (מרחב פתוח לגמרי) ותוך חצי דקה בלבד הוא מזהה קרוב ממש, מצד ימין של הנתיב בו שט, את סירת הסקי, אשר על פי מרבית העדויות הייתה בשיט איטי מאוד - לא יכול שתתקבל. הטענה אינה סבירה ואינה עומדת במבחן השכל הישר, בין אם השיט את סירת האבוב במהירות גבוהה כעולה ממכלול העדויות, ומקל וחומר, אם זו שטה לאט.

הנאשם התרשם, התחמק מלהשיב ישירות לשאלות והוביל לתיאור מצג לפיו הוא הביט מסביב, ולא היא. לא התרשם ממהימנותו בעניין זה, וכאן המקום לציין כי גם בנוגע למרחק בו היה עת הבחין לראשונה בסירת הסקי, התנהל באופן דומה, עת מחקירה לחקירה ובעימות הוא מגדיל את המרחק מ- 4-5 מטרים ועד ל- 10 מטרים ובהתאם לשאלות והתפתחות החקירה. כך, ניתן להתרשם גם בעניין השלכת הקטינים למים. בהודעה ראשונה מיום 21.8.2007, תיאר את מהלך השיט וכיצד גרם להפלה מכוונת של הקטינים כחלק מפעילות גרירת האבוב (ש' 13-16) ואולם, במענה לכתב האישום וחקירתו הנגדית (עמ' 93-94) הכחיש כי גרם להפלת הקטינים, מה שיש בו ללמד על מידת האמון שיש ליתן בעדותו.

תיאורו של הנאשם עצמו מלמד כי הוא השיט את הסירה במהירות גבוהה ו"כעיוור", מבלי שתצפת בסביבתו באופן נאות, אחרת הכיצד לא הבחין בסירת הסקי טרם שהגיע עם סירתו קרוב כל כך אליה??

די למקרא תשובותיו של הנאשם על מנת לקבוע כי זה לא ביצע תצפית נאותה, לא בזמן שהחל את השיט לאחר שהקטין שהופל למים הורם לאבוב, לא לאחר מכן ולא בדקות הראשונות בהן החל להשיט את סירתו (ראו בעניין זה עדות המומחה בעמ' 35 ש' 24-27 אשר העריך כי גם אילו הבחין נאשם 1 בסירת הסקי במרחק של 18 מטרים וזמן הגעתו לקרבת סירת השיט ארך כדקה אחת, ונאשם 2 לא הבחין בנאשם 1 - המסקנה היא כי לא בוצעה תצפית נאותה.

אוסף, כי בתשובותיו של המשיב (ראו בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 2 עמ' 100 ש' 29-32 ובעמ' 129 ש' 13-15) מצאתי כי אילו היה מקיים את חובתו הבסיסית לבצע תצפית נאותה טרם שהחל להשיט את הסירה ולאחר שאסף את הקטין שנפל מהאבוב למים, יכול וניתן היה בידו למנוע את התאונה, שהרי אם לשיטתו הוא שט במהירות לא גבוהה ויכול שהיה מספיק לעצור על אף שהבחין בסירת הסקי לראשונה מספר שניות בלבד לאחר שהחל לשוט, והוא באמת היה במרחק של כ- 10 מטרים ממנה, הרי שברור ומובן מאליו שאילו היה מתצפת טרם שהחל לשוט היה יכול למנוע את התאונה.

משיט, כמו נהג ברכב על כביש, חייב לקיים תצפית נאותה של סביבת נסיעתו בכל רגע נתון של השיט. בעובדה כי נאשם 2 עסק בהדרכה וסובב את סירת הסקי במקום על מנת להרים גולש מהמים, אין כדי להפחית מחובתו של נאשם 1 לקיים תצפית, ולהמשיך ולקיים תצפית בכל רגע נתון. נוכחות סירת הסקי ככל שהבחין בה עוד קודם שהחל בכלל להשיט סירתו, צריכה הייתה להדליק אצלו נורה אדומה, להגביר זהירותו לחזור ולבדוק את כיוון השיט שלה לאחר שאספה את הגולש וככל שבאמת לא ידע מהו אותו כיוון.

סיכום של דבר, אילו באמת ראה נאשם 1 את נאשם 2 מבצע הדרכה לגולש ומסובב את סירת הסקי כחלק מאותה פעילות קודם שהחל להשיט את סירת האבוב, הרי שחובת הזהירות שלו הייתה בהכרח מוגברת. הגעתו כה קרוב לסירת הסקי עד כדי חציית נתיבה ועל מנת למנוע התנגשות, מצביעה במובהק על מעשהו הרשלני, עד כמה נהג "כעיוור" וזאת כשהוא משיט כלי



המוגבל ביכולת תמרונו, הגורר אבוב ועליו 4 קטינים. מצב אחר, לפיו הנאשם לא הבחין כלל בסירת הסקי קודם שהגיע בסירתו אליה קרוב כל כך כפי שתיאר, חמורה לא פחות ומצביעה על כך שזה לא ביצע תצפית נאותה, ויכול שלא ביצע תצפית בכלל.

נאשם 2

32. במעשיו של נאשם 1 ובפעולות שביצע או לא ביצע אין כדי לפטור את נאשם 2 מחובתו לבצע תצפית נאותה על פי דין (ראו תקנות 2(א) ו-17(ב) לתקנות למניעת התנגשות) וכראוי לימאות טובה, היה עליו לבצעה מבעוד מועד על מנת למנוע את ההתנגשות.

ממכלול העדויות לרבות עדותו של הנאשם, מצטיירת תמונה כי בזמן הסמוך להתרחשות התאונה, היה הנאשם עסוק בהרמת גולש סקי מהמים תוך שייט איטי. כך, מהודעתו במשטרה (ת/9) עולה כי הבחין לראשונה בסירת האבוב בזמן ששט באופן איטי וכסירת האבוב חצתה את נתיב השיט שלו קרוב לחרטום סירתו.

בעדותו בבית המשפט, מסר כי נתיב השיט שלו היה פנוי והוא החל בתנועה קדימה "פתאום כלי שיט של שירן חצה אותי בשניות אחדות חצה אותי את החרטום שלי ואני הייתי בתנועה קדימה" (עמ' 132 ש' 18 ואילך), וחזר וציין כי הדבר היחיד שהוא זוכר הוא כי סירת האבובים חצתה אותו ואז התרחשה התאונה (עמ' 133 ש' 25). בהמשך עדותו הראשית ועת התבקש להדגים את כיווני השיט ומיקום הסירות (באמצעות מפה שהכין ב"כ וכלי עזר נוספים) לשאלת בא כוחו, האם ראה את סירת האבובים, השיב "ממה שאני חושב או ממה שאני חושב וקראתי את העדות של שירן..." (עמ' 134 ש' 7-8).

לשאלת הסנגור לאיזה כיוון הסתכל לאחר שהגולש אחז כבר בחבל והוא התחיל להפליג קדימה, השיב "אמרתי לך, עוד הפעם, הנתיב שלי היה פנוי, אני מסתכל, אני חייב להסתכל על הילד. תקשיב, אני בזמן שאני גורר ילד..." עמ' 135, שו' 11-12) בהמשך ענה כי הסתכל קדימה וחזר עוד פעם והסתכל אחורה כשהוא חוזר על פעולות אלה שוב ושוב.

לשאלה מתי ראה לראשונה את סירתו של נאשם 2 השיב "כשהוא עמד בטוח ראיתי אותו... את ההפלגה את כיוון ההפלגה שלו ואת תחילת הנסיעה שלו, אני לא ראיתי. אם הייתי רואה אותה, אני מאמין שהייתי צופר לו וצועק לו לפני זה. כי ראיתי את שירן בדיוק בשלבים שהוא מתחיל לחצות אותי מהחרטום שלי" (עמ' 135, ש' 29 - עמ' 136 ש' 1-3). הוסיף, כי צעק לעברו של נאשם 2 ומתוך אינסטינקט לבלום את סירתו שלו בכך ששילב הילוך אחורי שעוצר את כלי השיט. נאשם 2 בתגובה הגביר את הגז על מנת להתחמק אולם רק הסירה הצליחה להתחמק ולא האבוב.

בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1, נשאל האם הסתכל מה קורה עם נאשם 1 שעה שהכניס את הטרוטל לטאצ', ענה "שירן היה באותו רגע במצב עמידה הוא העלה בן אדם". לשאלה "אתה לא הסתכלת מה קורה עם שירן?" ענה "לא, לא, לא הסתכלתי" (עמ' 160 לפרוטוקול מיום 2.7.2014 ש' 8-12). גם בחקירתו במשטרה, שאלה חוזרת של החוקר לאיזה כיוון הסתכל, ענה הנאשם, כי חובתו לתצפת על הגולש אשר היה בשיעור גלישה.

לשאלה כמה זמן חלף מהרגע שראה את סירת האבוב ועד להתנגשות השיב "חצי שנייה". לשאלה מה עוד יכול היה לעשות על מנת למנוע את התאונה אפילו בדיעבד, השיב, "כלום, חסר אוניס. יושב בסירה ורואה איך חוצה אותי מחרטום בנתיב שייט שהנתיב שייט הוא שלי...". בנוסף, בחקירתו הנגדית ע"י ב"כ המאשימה, אישר הנאשם שלא הבחין בסירת האבוב, אלא כשזו הגיעה למרחק של 2 מטרים מסירתו, ולא היה בפיו כל הסבר הגיוני הכיצד קודם לכן לא הבחין בסירת



האבובים (עמ' 167 ש' 22-27 וכן עמ' 169 ש' 21-26). תיאור הנאשם את התרחשות התאונה, כעולה מעדותו, מעלה, כי הנאשם לא הסתכל סביבו ולא שם לב לסביבתו, בעת שהדריך את הגולש וגם בעת שהחל להשיט את הסירה על מנת להרימו מעל פני המים.

כאן המקום לציין כי הטענה לפיה הבחין בסירתו של נאשם 1 ממרחק הועלתה לראשונה במהלך חקירתו הראשית בבית המשפט, לא באופן מפורש ולא בלי היסוס, כשבחקירתו הנגדית ע"י ב"כ נאשם 1 טען במפורש כי ראה את סירת האבוב לראשונה עת זו הייתה במרחק של כ- 15 מטרים מסירתו (עמ' 151, ש' 17-20).

גרסה זו הינה גרסה מאוחרת, שאינה מתיישבת עם הודעותיו במשטרה ועדותו לפני, והתרשמתי כי נועדה להציג מצג לפיו הוא כן נתן דעתו לסביבתו קודם שהחל להשיט סירתו. בנסיבות המקרה לפני, הגם שאניח לטובת הנאשם כי אכן ראה בפעם הראשונה את סירת האבוב ממרחק של כ- 15 מטרים קודם לתאונה, הרי יהיה בכך רק להחמיר במעשיו והתנהגותו כמשיט. שכן, ככל שהבחין לראשונה בסירת האבוב בזמן שזו הייתה במרחק של 15 מטר מסירתו וכטענתו המאוחרת, היה עליו בכל רגע להביא בחשבון נתון זה, המקבל משנה תוקף עת הוא משיט כלי שיט המוגבל בכושר תמרונו, ובכך שיש אדם, גולש המחובר בחבל לסירתו.

העובדה כי הופתע לגלות את סירת האבוב ממש לפני חרטום סירתו, מביאה למסקנה לפיה חרף שהיה מודע לקרבתה המסוימת של סירת האבוב לסירתו, הוא התעלם באופן מוחלט מנתון זה והמשיך בהדרכת הגולש, החל בהשטת הסירה על מנת להרים את הגולש מהמים.

תקנה 3(ט) לתקנות הנמלים (מניעת התנגשויות בים) מגדירה כלי שיט "בדרך" ככלי שיט שאינו עוגן או אינו רתוק לחוף או אינו על שרטון. מומחה התביעה בעדותו הוסיף והסביר בעניין זה, כי כלי שיט בדרך, הוא כלי שיט שעל המשיט אותו חלות עליו כל התקנות הבינלאומיות למניעת התנגשות, הוא חייב לפעול עפ"י אותן תקנות, לסמן את עצמו לפיהן כאילו הוא שט גם אם הוא עומד במקום. בנוסף על כל משיט לנהוג בהתאם לכללי ימאות טובה המוצאים ביטוי בתקנות המסדירות את השיט בים בדומה לתמרורים בכביש (ראו הסברי מומחה התביעה בעניין זה כמתואר בעדותו בבית המשפט).

עמידה או עצירה בים הרחב, דומה (לפחות) לעצירה בשולי כביש ויוצרת מצבי סיכון להתנגשות עם רכב או כלי שיט אחר, לעיתים הסיכון גבוה מאוד עד כדי איסור עצירה בשוליים, ולעיתים הסיכון כזה שנדרשת זהירות מוגברת, אם כי לא ניתן לומר שלא קיים סיכון בכלל במצבים אלה.

תכלית התקנה הנ"ל, היא בין היתר, לתת מענה לעצירה ועמידה של כלי שיט, מכל סיבה שהיא, בים הרחב הנעדר תמרורים וסימונים, ולמנוע ככל האפשר מצבי סיכון.

העובדה כי סירת הסקי הייתה במצב של כמעט שייט "טאץ", שייט איטי, אין בה לשנות מאחריותו וחובתו של נאשם 2 להשיט סירתו בזהירות ועל פי כל הכללים של ימאות טובה ובהתאם לתקנות החלות במקרה זה, לרבות ביצוע תצפית נאותה בכל רגע נתון. לטעמי, דווקא העובדה כי נאשם 2 האט מהירות השיט עד כדי ש"העמיד" סירתו לצורך פעילות ספורט כזו או אחרת, במרחב הימי החשוף כל כך, הנעדר תמרור וסימן מכוונים - מגבירה את חובת זהירותו וזו מוגברת יותר בהינתן שהכלי אותו הוא משיט מוגבל ביכולת תמרונו והוא גורר אחריו, אדם.



המסקנה ממכלול האמור, הינה כי נאשם 2 נהג בפזיזות ושלא כמצופה ממשית סביר ובהתנהגותו זו התרשל וגרם לקרות התאונה.

המסקנה האמורה, מתחזקת מהעולה בעדותו של פנחס מרדכי, מי שהשיט סירה עם נגרר סמוך למקום התאונה והיה עד לתאונה במרחק של בין 15-20 מטר ושתיאר בחקירתו הראשית את השתלשלות האירוע כפי שראה אותו, **וכיצד בשעה שראה את נאשם 2 שגבו מופנה אליו, מסביר לגולש הסקי כיצד לעשות סקי מים, כשפניו של נאשם 2 מופנות אל גולש הסקי, אז הבחין פתאום בסירת האבוב מגיעה מכיוון ירדן במהירות "וחתך" את סירת הסקי במרחק "ממש קצר".** תיאור דומה עלה מעדויות של אלכס וגל.

33. משנאשם 1 העיד כי הפליג זמן קצר של כחצי דקה מרגע שעצר להרים את הקטין שנפל למים ועד שזיהה ממרחק קצר את סירת הסקי, ובהינתן שנאשם 2 טען כי הבחין לראשונה בסירת האבוב רק כשהיה במרחק של 2 מטרים ממנו, הרי יש בכך לבסס ממש את טענת המאשימה לפיה נאשם 2 גם הוא לא קיים את חובתו כמשיט לבצע תצפית נאותה והחל בשיט, אמנם באיטיות, אולם, זאת עשה כשפניו לכיוונו של גולש הסקי ומבלי שנתן דעתו לסביבתו. על נאשם 2 היה לצפות לכך שיכול וסירה אחרת תגיע לקרבת מקום, היה עליו לצפות כי דרכו תצטלב בדרכה ונתיבה של סירה אחרת, ושלא רק תגיע אלא גם לא תיתן לו זכות קדימה. היה עליו להביא בחשבון את העובדה כי כלי השיט שלו מוגבל בתמרון. משלא עשה כן, אלא החל להשיט את הסירה על מנת להרים את הגולש על פני המים, מבלי שהביט סביבו, הוא יצר את הסיכון להתנגשות.

34. טענת ב"כ נאשם 2 לפיה התנגשות האבוב בסירת הסקי נבעה משום שנאשם 1 היטה סירתו שמאלה, אין בה ממש במקרה דנן. שכן והגם שמומחה התביעה בחקירתו הנגדית לא פסל אפשרות לפיה לאחר שסירת האבובים חלפה את חרטום סירת הסקי, הסיט נאשם 1 את סירתו שמאלה וכתוצאה מכך האבוב סטה ימינה והתנגש בדופן סירת הסקי של נאשם 2 (ראו גם בעדותה של אפרת גל (עמ' 33 ש' 12-15) - אין בכך כדי לבטל אחריותו של נאשם 2 לבצע תצפית נאותה ואין בה לשחררו מכל "צפייה" לאפשרות התנגשות עם סירה אחרת כשהוא במצב "עמידה" במרחב הים. כנגזרת מכך, אין בשאלה האם נאשם 1 היטה את סירת האבובים שמאלה לאחר שחצה את חרטום סירת הסקי, כדי לשנות מהקרבה המסוכנת אליה הגיעו שני הנאשמים, קרבה בסופה נגרמה התאונה והמבססת העדר ביצוע תצפית נאותה מצד שניהם.

כך או אחרת, ממרבית העדויות בעניין זה עלה, כי נאשם 1 היטה סירתו שמאלה רק לאחר חלף את חרטום סירת הסקי ובעת שסירת הסקי הייתה בתנועה קדימה.

טענה נוספת של ב"כ נאשם 2 לפיה סירת הסקי לא עלתה על החבל שגרר את האבוב, לא רק שאינה מתיישבת עם כלל העדויות אלא שאינה מתיישבת עם גרסתו של נאשם 2 כפי שמסרה בהודעתו במשטרה. בעניין זה אוסיף, כי גם העובדה שהמומחה מטעם התביעה בחקירתו הנגדית עידן את תשובתו בהתייחס לפגיעת סירת הסקי בחבל הגרירה, אין בנתון זה משמעות של ממש, שכן וכאמור, על הנאשם אשר השיט סירתו באיטיות עד כדי ש "**החנה**" אותה במרחב הימי, היה לצפות סיכון, כי סירה אחרת יכול ותגיע קרוב לסירתו ותצטלב בדרכו. אילו היה עושה כן, היה מבצע תצפית נאותה בכל רגע נתון ויכול שהיה יכול למנוע את התאונה או לפחות למזער מעוצמתה (בעניין זה ראו עדותו לעיל, שם הוא מתאר את חוסר האונים אליו נקלע לאחר שבמפתיע הבחין בסירת האבוב כשהיא כבר חוצה את נתיבו).



35. מהמקובץ עולה ונמצא, כי כל אחד מהנאשמים החל להשיט את סירתו תוך שהוא עסוק בפעילות של הנגרר לסירתו מבלי שקיים תצפית נאותה. הראיות מצביעות במובהק כי אף אחד מהנאשמים לא נתן דעתו לנתיב השיט שלו ולמתרחש סביבו מה שהוביל לכך שהנאשמים לא הבחינו האחד בשני וגרמו לתאונה.

טענות הנאשמים, ובפרט זו של נאשם 1 לפיה הוא ביצע תצפית של 360 מעלות, אין בידי לקבל. ממכלול העדויות וגם מעדות הנאשמים, עולה באופן ברור כי שניהם עסקו במושא הגרירה כשמפעם לפעם הפסיקו את השיט. אילו כל אחד מהם היה מבצע תצפית נאותה טרם שהחל להשיט את סירתו בכל פעם מחדש ולאחר הפעילות בה עסק, כי אז היו מבחינים זה בזה, והיה בידם להעריך את הסכנות הצפויות האחד מהשני ולהיערך בהתאם וקודם לכן.

כאמור בראשית הדברים, מרחב הים בו התרחשה התאונה לא היה צפוף ולא היה מה שיפגע או יפגום בשדה ראייתם של הנאשמים. מכאן ובהינתן כי החבל שקשר את האבוב לסירת האבובים הינו לא פחות מ-16 מטרים, הרי גם אם הייתי מקבלת את טענת נאשם 2 לפיה האבוב שנגרר ע"י סירת האבובים סטה מהשול של נוכח פניה חדה של נאשם 1 ולפיכך פגע האבוב בדופן סירת הסקי, לא היה בכך כדי להועיל לנאשם 2, שכן שניהם עסקו בגרירה, זה של אבוב וזה של גולש סקי, שניהם נמצאו בקרבה מסוכנת האחד מהשני, והיה על כל אחד מהם להביא בחשבון סטייה של הנגרר מהשול, מסיבה כזו או אחרת, ובהינתן כי מדובר במשיטים שהעידו על עצמם כי הם בעלי ניסיון.

בחקירתם במשטרה וגם בבית המשפט נשאלו הנאשמים, הכיצד לא הבחינו האחד בשני מבעוד מועד, אולם לא היה להם הסבר כל הסבר סביר והגיוני. ההסבר ההגיוני לאותה קרבה שנוצרה בין השניים היא בכך ששניהם לא ביצעו תצפית נאותה, לא ביצעו פעולות מבעוד מועד למניעת התאונה, ומשכך כלל לא הבחינו האחד בשני ולא זיהו את הסכנה שבהתקרבותם האחד לכיוון השני. עסקינן בעבירות רשלנות ובעובדה שהנאשמים עסקו בגרירה של אבוב וגולש סקי, שניהם כלים המוגבלים בכושר תמרונם במידה כזו או אחרת, הרי שחובת זהירותם מוגברת.

36. הנאשמים הודו בפה מלא שלא הבחינו האחד בשני, אלא עד שהגיעו למרחק קצר זה מזה, מה שהביא למצב בו לא הצליחו למנוע את פגיעת הסקי בחבל שהיה מחובר בין האבוב לסירת האבוב ובהמשך את פגיעת האבוב בדופן סירת הסקי ולפציעתם של ארבעה קטינים, שפציעתם של שניים מהם הייתה קשה מאוד.

בנסיבות בהן השיט כל אחד מהנאשמים נגרר אחריו, האחד אבוב ועליו ארבעה קטינים והשני סירה בה נמצאו קטינים ואחד נגרר כגולש סקי, כלי שיט המוגבלים ביכולת תמרון במצבי חירום, מצופה היה מהם להקפיד ביתר, בעיקר על קיומה של תצפית נאותה **ובכל רגע נתון**.

סיכום של דברים, נמצא והוכח כי נאשם 1 השיט את סירתו לכיוון מערב, לא הבחין מבעוד מועד בסירת הסקי אותה השיט נאשם 2, אלא רק כשהגיע למרחק של מס' מטרים בודדים ממנה. הנאשם לא קיים תצפית נאותה, בהמשך השיט זירתו במהירות, חצה את נתיב השיט של סירת הסקי של נאשם 2 שהפליג מכיוון צפון לדרום, למרות שהייתה מימינו, וזאת עשה כשהוא מאיץ מהירותו.

נמצא והוכח כי נאשם 2 העמיד סירתו במרחב הימי, ובהתעלמו מהקורה במרחב הימי סביבו, נתן דעתו ותשומת ליבו לפעילות



ימית עם גולש ששכר שירותיו לצורך כך, ולא קיים תצפית נאותה. בשל כך, לא הבחין בהגעת סירת האבוב לקרבתו ועד למרחק של כ-2-3 מטרים בלבד, ולפיכך דם לא יכול היה למנוע את התאונה.

התנהגות של משיטי כלי השיט מוסדרת בין היתר בתקנות הנמלים (מניעת התנגשויות בים) תשל"ז-1977 ובתקנות הנמלים (בטיחות שיט) תשמ"ג-1982, אלה גם צוטטו בחוות דעת המומחים מטעם הצדדים.

סעיף 326 לחוק העונשין מקים מקור חובה כללי ביחס לפעולות בדבר מסוכן ומטיל אחריות פלילית על מי ששולט בו, ככל שהוא לא נוהג בו בזהירות הנדרשת. הן סירת האבוב והן סירת הסקי הן בבחינת דבר מסוכן, שתיהן מסוגלות לשוט במהירויות גבוהות, נהיגתן דורשת מיומנות והסמכה ושתיהן מסוגלות לגרום לנזקים קשים וזאת ככל שמי ששולט בהן אינו נוהג ברמת הזהירות הדרושה הן כלפי הנוסעים אותם הוא מסיע והן כלפי משיטים ונוסעים בכלי שיט אחרים.

הנאשמים בהתנהגותם סטו מהתנהגות המצופה ממשיט סביר, נהגו בפזיזות ורשלנות בכך שהפעילו את כלי השיט שהיו ברשותם בדרך נמהרת ורשלנית שהיה בה כדי לסכן חיי הקטינים וגרמו להם לחבלות, לפי סעיף 338(2) לחוק העונשין, בצירוף סעיף 326 המטיל אחריות על מי שבשליטתו דבר מסוכן ובצירוף התקנות למניעת התנגשויות.

הנאשמים לא צייתו לתקנות הרלוונטיות ובכך הכניסו את עצמם למצב מסוכן, ולא רק את עצמם, אלא את הקטינים אותם גררו באמצעות כלי השיט. ממכלול הדברים האמורים, אני קובעת כי שני הנאשמים נהגו ברשלנות ובחוסר אחריות האחד כלפי השני וכלפי הנפגעים שהיו על האבוב.

פעולות למניעת ההתנגשות

37. לטענת המאשימה, אילו היו הנאשמים מקיימים חובתם לבצע תצפית נאותה, היה ביכולתם להעריך את הסכנה שנוצרה מעצם קרבתם האחד לשני, וכראוי לימאות טובה לנקוט בפעולות למניעת התאונה. בעניין זה הפנתה לעדותו של המומחה מטעמה אשר מסר כי היה על הנאשמים לבצע פעולות מבעוד מועד, כגון לא להתחיל בשייט, לעצור או לשנות את נתיב השייט, לצפור, והכל על מנת למנוע את התאונה. אולם מכיוון שלא קיימו תצפית נאותה ולא היו מודעים להתקרבותם זה לסירתו של זה לא נקטו כל פעולה שהיא מבעוד מועד.

אשר לנאשם 1 נטען כי זה לא נקט בפעולה למניעת ההתנגשות במועד המוקדם האפשרי, לא נקט אמצעי זהירות שמשיט סירת אבוב סביר היה נוקט כדי למנוע את ההתנגשות בסירת הסקי, וכי פעולת ההתחמקות בדרך של האצת מהירות הסירה אותה ביצע הייתה באיחור ובמקרה זה גם שלא בהתאם לנסיבות ולא בהתאם לימאות טובה, לא היה בה כדי למנוע את ההתנגשות.

בעניינו של נאשם 1 עתרה המאשימה להרשיעו בעבירה זו לפי תקנה 8 (א)-(ו) לתוספת לתקנות הנמלים (מניעת התנגשות בים), בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים המוביל לכך כי יש לנקוט בפעולה למניעת התנגשות במועד המוקדם האפשרי. תקנה 8 עניינה בפעולה למניעת התנגשות וזו לשונה על סעיפיה:



"(א) כל פעולה שנוקטים למניעת התנגשות תבוצע, אם נסיבות המקרה מרשות זאת, ללא היסוס, במועד מוקדם וכראוי לימאות טובה.

(ב) כל שינוי אורח או מהירות, או שינוי אורח ומהירות גם יחד, כדי למנוע התנגשות, יהא, אם הנסיבות מרשות זאת, גדול במידה מספקת כדי שיהיה נראה בנקל לכלי השיט האחר, המתבונן בראייה או במכ"ם; יש להימנע מסדרת שינויים קטנים של אורח או של מהירות, או של אורח ומהירות גם יחד.

(ג) היה מרחב ים מספיק, עשוי שינוי אורח בלבד להיות הפעולה היעילה ביותר כדי למנוע מצב של קרבה יתירה, ובלבד שהוא נעשה במועד מוקדם, שהוא ממש, ואינו מביא לידי התקרבות יתר אחרת.

(ד) פעולה הננקטת כדי למנוע התנגשות עם כלי שיט אחר תהא כזאת שתביא לידי מעבר במרחק בטוח. יעילותה של הפעולה תיבדק בזהירות עד שלבסוף יחלוף כלי השיט האחר ויפנה את דרכו לחלוטין.

(ה) מקום שנחוץ, כדי למנוע התנגשות או להותיר יותר זמן כדי להעריך את המצב, יקטין כלי שיט את מהירותו או יפסיק לחלוטין את התקדמותו על ידי עצירת אמצעי הנעתו או בהפעלתם לאחור.

(ו)

תק' תשנ

כלי שיט אשר -

(1) נדרש לפי תקנות אלה שלא לעכב את המעבר או את המעבר הבטוח של כלי שיט אחר - ינקוט פעולה מוקדמת כדי להותיר מרחב ים מספיק למעבר הבטוח של כלי השיט האחר כאשר נסיבות המקרה דורשות פעולה כזו;

(2) נדרש שלא לעכב את המעבר הבטוח של כלי שיט אחר אינו פטור מחובתו זו אם הוא מתקרב לכלי השיט האחר עד כדי סכנת התנגשות, וכאשר הוא נוקט פעולה עליו להתחשב התחשבות מלאה בפעולה העשויה להידרש לפי התקנות שבחלק זה;

(3) אין לעכב את מעברו נשאר מחויב חובה מלאה לפעול לפי תקנות חלק זה כאשר שני כלי השיט מתקרבים זה לזה עד כדי סכנת התנגשות".

אכן, הצירוף של תקנות 8(א)-(ו) ותקנה 11 (שעניינה החלת התקנות מסימן 2 על כלי שיט היכולים לראות זה את זה) בתקנות למניעת התנגשות, מוביל לכך כי יש לנקוט בפעולות למניעת התנגשות במועד מוקדם, וככל האפשר.

נאשם 1 נמצא ונקבע כי לא קיים תצפית נאותה וכי אילו היה עושה כן, היה בידו לנקוט בפעולות למניעת ההתנגשות במועד מוקדם יותר. בחקירתו הנגדית נשאל ע"י ב"כ נאשם 2 כי בהינתן טענתו לפיה שט באיטיות והמרחק בינו ובין סירת הסקי הוא כ- 10 מטרים, האם לא היה הכי נכון לעצור ולבלום את הנסיעה, השיב "אתה צודק" (עמ' 100 ש' 29-32). בחקירתו החוזרת ע"י סנגורו נשאל "בפועל אתה הבחנת בשיט, בשנייה שהבחנת בו אם אתה היית נותן פעולה במרכאות "בלימת חירום" אתה היית מספיק לעצור" ענה הנאשם "יכול להיות שכן" (עמ' 129 ש' 13-15). כמתחייב על פי השילוב בין התקנות הנ"ל ומשלא עשה הנאשם כן קודם ובזמן הוא עבר את העבירה המיוחסת לו, קרי אי ביצוע מוקדם של פעולות למניעת התנגשות. המשיב יש לומר לא רק שלא קיים תצפית נאותה, הוא השיט סירתו במהירות שלא התאימה לתנאי השטח (קיומה של סירת סקי קרוב אליו) ולעובדה כי לא תצפת על הסביבה, השטח סירתו.



אשר לנאשם 2, זה מואשם כי לא נקט בכל פעולה למנוע את ההתנגשות עם סירת האבוב לפי תקנה 17(ב) בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים. לטענת המאשימה, רשלנותו של נאשם 2 מתבטאת בעובדה שלא נקט בשום פעולה או אמצעי זהירות שהיה בהם כדי למנוע את ההתנגשות, בניגוד לתקנות המחייבות כל משיט כלי שיט שמחויב לשמור על אורחו לנקוט בכל פעולה מתאימה כדי למנוע התנגשות, גם במצב שבו כלי השיט האחר שנושא בחובה הראשונית לפנות לו את הדרך אינו מקיים מכל סיבה שהיא חובה זו, כאמור בתקנה 8(ו)(3) ותקנה 17(ב) לתקנות למניעת ההתנגשות הקובעת את פעולתו של כלי שיט הממשיך בדרכו וכדלקמן:

"(א) (1) מקום שאחד משני כלי שיט חייב לפנות דרך לשני, יהא כלי השיט השני חייב לשמור על אורחו ומהירותו;

(2) אף על פי כן רשאי כלי השיט האחרון לנקוט פעולה כדי למנוע התנגשות בתמרונו הוא בלבד, מיד כשנעשה לו ברור, כי כלי השיט הנדרש לפנות את הדרך אינו נוקט בפעולה מתאימה במיליון של תקנות אלה.

(ב) אם, מאיזו סיבה שהיא, מוצא את עצמו כלי השיט הנדרש לשמור על אורחו ומהירותו כל-כך סמוך לכלי השיט החייב לפנות דרך, שפעולתו של זה האחרון בלבד לא תצליח למנוע התנגשות, חייב כלי השיט הראשון לנקוט הפעולה המתאימה ביותר למניעת ההתנגשות.

(ג) כלי שיט ממוכן הנוקט בפעולה במצב של חציה בהתאם לפסקת משנה (א)(2) לתקנה זו, כדי למנוע התנגשות עם כלי שיט ממוכן אחר, לא ישנה את אורחו לשמאל למען כלי שיט שעל צידו השמאלי, אם נסיבות המקרה מרשות זאת.

(ד) תקנה זאת אינה פוטרת את כלי השיט החייב לפנות דרך מחובתו לפנות את הדרך".

מיום 2.9.1984

תק' תשמ"ד-1984

ק"ת תשמ"ד מס' 4696 מיום 2.9.1984 עמ' 2500

הוספת תקנה 17

שלא כמו בעניינו של נאשם 1 (צירוף של תקנות 8(א)-(ו) ותקנה 11) המוביל לכך כי יש לנקוט בפעולה למניעת התנגשות במועד מוקדם תוך מתן דגש למועד המוקדם בביצוע הפעולות למניעת ההתנגשות. לשון תקנה 17(ב) הקובעת את פעולתו של כלי שיט הממשיך בדרכו (בעל הזכות קדימה ובעניינו סירת הסקי) מורה לטעמי על נקיטת פעולה במצב חירום בו נקלע "אם, מאיזו סיבה שהיא" "מוצא את עצמו" כלי השיט בעל זכות הקדימה (סירת הסקי) סמוך לכלי השיט החייב לפנות דרך (סירת האבוב)...חייב כלי השיט הראשון (סירת הסקי) לנקוט בפעולה המתאימה ביותר למניעת ההתנגשות.

החובה לפעולה המתאימה ביותר למניעת ההתנגשות היא חובה שקמה במצב חירום ואילו הגורם להיווצרות אותו מצב חירום, אינו רלוונטי כלל. לעומת תקנה 8 (א) - (ו), תקנה 17 עניינה בבעלי זכות הקדימה ובקביעת פעולות מתחייבות, כך למשל 17 (א) קובעת פעולות שעל כלי שיט בעל זכות הקדימה לבצע במקרה שכלי שיט הנדרש ליתן לו זכות קדימה אינו עושה כן, ובהדגש על "**מיד שנעשה לו ברור**" ותקנה 17(ב) קובעת חובת פעולה מתאימה במצב חירום ממש כזה שנוצר "**כאן ועכשיו**". תקנה 17(ב) אינה כוללת חובה לפעולה אפשרית הקודמת להיווצרות מצב החירום. לפיכך, טענות המאשימה לפיה הנאשם לא עשה כל פעולה שהיה עליו לבצע טרם התרחשות התאונה אין להן מקום על פי תקנה 17(ד), שכאמור, על פי תקנה זו לא היה על נאשם 2 לנקוט פעולות למניעת התנגשות קודם להיווצרות אותו מצב החירום, אלא היה עליו לנקוט בפעולה בזמן החירום ברגע בו מצא את עצמו, סמוך לסירת האבוב שהייתה חייבת לפנות לו דרך, ופעולות נדרש לבחון.



טענת נאשם 2, כי עשה את הפעולה המתאימה ביותר שיכול היה לעשות עת הבחין בסירת האבוב חולפת מול חרטום סירתו במרחק קצר, הוא ניסה לבלום ושילב להילוך אחורי נטענה כבר בחקירתו הראשונה, השנייה בעימות מול נאשם 1 ובעדותו בבית המשפט. תיאור פעולותיו אף עולה מכתב האישום "נאשם 2 הבחין בסירת האבוב כשהיא חולפת מול חרטום סירת הסקי, והאבוב עם הקטינים נגרר בחבל אחריה ועומד להתנגש בסירתו, ניסה לבלום ושילב את סירת הסקי להילוך אחורי בניסיון למנוע את ההתנגשות. חרף ניסיון הבלימה שלו עלתה סירת הסקי על חבל הגרירה של האבוב..".

בנסיבות בהן מצא עצמו נאשם 2 (במנותק מהשאלה מה הנסיבות שהובילו לאותו מצב) כי סירת האבוב חולפת סמוך לחרטום סירתו ביעף, לא ניתן לטעון כלפיו כי לא עשה את הפעולה המתאימה ביותר, שכן זה אכן ביצע את הפעולה המתאימה ביותר, בניסיונו לבלום סירתו תוך שילוב הילוך אחורי. איני רואה איזו פעולה נוספת או אחרת יכול היה לבצע נאשם 2 בנסיבות שנוצרו, בהינתן שסירת הסקי גררה גולש ומוגבלת הייתה בכושרה לתמרן לאחור, כשפניה שמאלה אסורה על פי תקנה 17(ג) ועלולה להעצים את ההתנגשות. יוצא איה כי הפעולה בה נקט נאשם 2 הייתה לא רק הפעולה המתאימה ביותר אלא הפעולה היחידה האפשרית בנסיבות שנוצרו (ראו זה בהרחבה בסיכומי ב"כ נאשם 2 עמ' 16 החל מסעיף 154 ואילך ועמ' 17 סעיפים 160-163).

סיכום של דבר, אין בידי לקבל טענות המאשימה ביחס לאישום זה, הוכח כי מרגע בו מצא עצמו נאשם 2 לפני התנגשות סירתו בסירת האבוב ובאבוב, עשה את הפעולה המתאימה ביותר בנסיבות שנוצרו למניעת ההתנגשות, ולפיכך אני מזכה אותו מבצע עבירה של אי נקיטת פעולות למניעת התנגשות.

רשלנות משתלבת

38. המאשימה ייחסה לשני הנאשמים עבירה של מעשה פזיזות ורשלנות, כל אחד מהם והתרשלותו שלו. טענתה, כי אין בהתרשלותו של האחד לפטור מן האחריות את השני מצאתי נכונה בנסיבות מקרה דנן. המדובר בעבירה התנהגותית וטענה בדבר ניתוק הקשר הסיבתי בין מעשי נאשם 1 לבין הנזק ע"י התרשלות של הנאשם האחר, והטענה (ב"כ נאשם 1) כי ללא התערבות סירת הסקי כ"גורם מתערב זר" לא הייתה נגרמת התאונה - דינם להידחות.

כל אחד מהנאשמים, יצר סיכונים בהתנהגותו, ובכל מקרה, אין בנסיבות מקרה זה, בהתרשלות של האחד לפטור את האחר. שני הנאשמים היו צריכים לצפות את ההתנגשות, שניהם היו צריכים למנוע אותה, כל אחד על פי התקנות החלות עליו בהקשר לפעילותו ועפ"י הכלים והתנאים שעמדו לרשותו קודם התרחשות התאונה. כללי הימאות הטובה עליה הרחיבו המומחים, מחייבים כל אחד מהנאשמים לקיים תצפית נאותה בכל רגע נתון (תקנה 5 לתקנות למניעת התנגשות), מחייבים לשוט במהירות מתאימה לתנאים שנצפו ובהתחשב בתנאים שונים ששוררים בים (תקנה 6 לתקנות למניעת התנגשות).

תקנה 2(א) לתקנות למניעת התנגשת קובעת הלכה למעשה כי רשלנותו של אחד המשיטים לא תפטור את השני מן הצורך לקיים את החובות המוטלות עליו במישרין. הפסיקה התייחסה רבות לסוגיית הרשלנות המשתלבת ונקבע כי רשלנותו של גורם אחד אינה מנתקת קשר סיבתי ביחס לרשלנות של האחר (ראו בהרחבה בע"פ 482/83 מדינת ישראל נגד סלים יוסף סעיד וההפניות שם).



בבחינת רשלנותו של כל אחד מהנאשמים ביחס לסטנדרט ההתנהגות המצופה והנדרשת ממשית סביר, אני מוצאת לנכון לקבוע כי נאשם 1 סטה מסטנדרט התנהגות זו באופן ניכר ובכך התרשל. נאשם 2 סטה מסטנדרט זה והתרשל, אם כי במידה פחותה מזו של נאשם 1.

מידת אחריותם ורשלנותם של הנאשמים לקרות התאונה שונה. הטענה כי הנאשמים במעשיהם "הגיעו לקרבה מסוכנת" כזו שמנעה מהם את האפשרות לבצע פעולות ממשיות למניעת ההתנגשות מבעוד מועד היא נכונה, אולם חלקו של נאשם 2 בנסיבות שהובילו לאותה קרבה מסוכנת ולקרות התאונה, הוא מופחת מזה של נאשם 1.

שני הנאשמים לא קיימו תצפית נאותה אותה היו חייבים לקיים, ושניהם אחראים לגרימת התאונה. אולם, חומרת התנהגותו של נאשם 1 גדולה יותר, שכן זה החל להשיט סירתו במהירות שלא התאימה לתנאי המרחב בו הוא שט, השיט את הסירה שנגרר לה אבוב עליו שכבו ארבעה קטינים, מבלי שנתן דעתו למרחב סביבו, מבלי שקיים חובה בסיסית של תצפית נאותה ובכך יצר "היקף סיכון" גדול מזה שיצר נאשם 2 בהתנהגותו.

39. סעיף 186 לחוק סדר הדין הפלילי, (נוסח משולב) התשמ"ב - 1982, מתיר הרשעת נאשם בשל כל אחת מהעבירות הנובעות ממסכת עובדתית אחת, ובמקרה שלפני, בנסיבותיו, לא מצאתי לחרוג מהוראת סעיף זה ולהימנע מהרשעת הנאשמים מכל העבירות אותן קבעתי כי ביצעו, אם כי בגזירת הדין, עניין זה יקבל ביטוי.

40. בשולי הדברים אתייחס במספר מילים לטיעוני הצדדים בקשר לחוות דעת המומחים (מבלי שמצאתי לנכון להידרש לטענות בדבר עבר פלילי של מומחה ההגנה). כעולה מכל המקובץ, ניתוח הראיות התבסס בעיקר על העדויות וההדגמות שבאו לפניי, אם כי גם על חוות דעת המומחים. משקלה של חוות דעת מומחה התביעה, קיבל משקל נכבד מזה של חוות דעת מומחה ההגנה, לא רק משום הניסיון והמומחיות של המומחים כפי שניתן להתרשם בחוות דעתם וכפי שהתרשמתי במהלך עדותם לפניי, אלא גם בהינתן העובדה כי מומחה התביעה ערך חוות דעתו לאחר ביקור במקום התאונה, רק יום לאחר התרחשותה, בשעת התרחשותה, שמע עדים והצליב עדויות. בנוסף, חוות דעת מומחה התביעה, אובייקטיבית לטעמי, במידה ניכרת מזו שהוגשה מטעמו של נאשם 2, אשר הוכנה בסיועו של ב"כ קודם של נאשם 2 ובכל מקרה עוסקת ברובה בפרשנות החוק והתקנות והטלת האחריות על נאשם 1.

סיכום של דברים

נאשם 1 - אני מרשיעה את הנאשם בעבירות של מעשי פיזיות ורשלנות - עבירה לפי סעיף 338 (2) בצירוף סעיף 326 לחוק העונשין; תצפית נאותה - עבירה לפי סעיפים 5 בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים; פעולה למניעת התנגשויות עבירה לפי תקנה 8 (א)-(ו) לתקנות הנמלים (מניעת התנגשות בים), 7 בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים; מצב של חצייה - עבירה לפי תקנה 15, בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים.

נאשם 2 - אני מזכה את הנאשם מעבירה של פעולה למניעת התנגשויות, עבירה לפי תקנה 17(ב) בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים, ומרשיעה אותו בעבירות של מעשי פיזיות ורשלנות - עבירה לפי סעיף 338 (2) לחוק העונשין בצירוף סעיף 326



לחוק העונשין; תצפית נאותה - עבירה לפי סעיפים 5 בצירוף תקנה 11 לתקנות הנמלים;

זכות ערעור כחוק.

נחתמה היום, ד' אדר ב' תשע"ו, 14 מרץ 2016.