

ת"פ 34576/10 - מדינת ישראל נגד מוחמד עבידיה, שאל קדשמי

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

ת"פ 16-10-34576 מדינת ישראל נ' עבידיה ואח'

בפני כבוד השופט מיכל ברנט

בעניין: מדינת ישראל

הממשימה

נגד

1. מוחמד עבידיה

2. שאל קדשמי

הנאשמים

הכרעת דין

בעינויו של נאשם 1

כללי

1. נגד הנאשם 1 הוגש ביום 16.10.27 כתוב אושום המיחס לו עבירות הריגת נהוגה בנסיבות ראש ו/או בראשנות, עבירות לפי סעיפים 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, ולפי סעיף 62(2) ביחד עם 38(3) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

2. על פי עדות כתוב האישום, ביום 16.1.16 עובר לשעה 14:25, בכיביש 431 בקילומטר 11 לכיוון מערב (להלן: "הכיביש"), נהג הנאשם 1 במשאית ולבו פול טריילר, מ.ר. 31-803-63 (להלן: "משאית הוולבו"), אליה היה מחובר נגרר במשקל 32,000 ק"ג (להלן: "הngrר").

תנאי הכביש היו באותה עת כדלקמן:

א. כביש אספלט חד סיטרי, שלושה נתיבי נסיעה בכיוון נסיעת כלי הרכב.

ב. בכיוון נסיעת הנאשם 1 פניה ימינה לכיביש 4 בכיוון דרום (להלן: "הפניה").

ג. שדה הרואה בכיוון נסיעת הנאשם 2 פתוח למרחק של 160 מטרים לפנים.

ד. כביש אספלט יבש, מג אויר נאה, ראות טובות.

ה הנאשם 1, אשר התקoon לנסוע לכיוון דרום, החמץ את הפניה. בעקבות זאת, עצר הנאשם 1 את משאית הוולבו מיד לאחר הפניה, כאשר משאית הוולבו והngrר עומדים במלואם על השולטים הימניים בכביש.

בנסיבות אלו, החליט הנאשם 1 לנסוע לאחור ולהזoor עד לנוקודה בה יוכל לפנות לפניה אותה החמץ. לשם כך ביצע הנאשם 1 תמרונים על הכביש, אשר כללו נסיעה איטית (מהירות של 6.5 קמ"ש ומטה) וקצרה (מרחקים

עמוד 1

שאינם עולמים לכדי 10 מ') קדימה ואחריה (להלן: "התמרונים").

בעקבות התמרונים, חסמו משאית הוולבו והנגרר את הנטייב הימני בכביש (להלן: "החסימה").

במהלך התמרונים, החלפו בכביש, בסמוך למשאית הוולבו, כ-33 כלי רכב שונים, לרבות משאיות ואוטובוס, אשר בעקבות החסימה נאלצו לעبور מן הנטייב הימני בכביש לנטייב האמצעי.

אותה עת, נהג הנואם 2 במשאית דאף מ.ר. 13-467-77 (להלן: "משאית הדאף"), בנטייב הימני בכביש ב מהירות 86.9 קמ"ש לפחות. לצדו של נואם 2 ישב דוד ימין (להלן: "המנוח").

בשלב זה, בשעה 14:26 או בסמוך לכך, הגיע הנואם 2 אל החסימה והתנגש בעוצמה רבה עם חלקה הקדמי של משאית הדאף בחלקו האחורי של הנגרר, וזאת מבלי שהוא בולם, מאט או מסיט את משאית הדאף (להלן: "התאונה").

כתוצאה מה תאונה נהרג המנוח במקום.

כמו כן, כתוצאה מה תאונה נגרמו לנואם 2 שבירים רבים בעצמות הפנים, לרבות שבירים בארכות העין ובעצמות האף, שבר באגן, פגיעה טראומטית בגלגול העין, המטופות ועוד. הנואם 2 נזקק לניתוחים, לרבות קיבוע באמצעות לוחיות טיטניות של ארכות העין. הנואם 2 היה מאושפז בבית החולים "шибא" עד ליום 24.6.16.

עוד כתוצאה מה תאונה נגרם למשאית הדאף, נזק קשה והרסני בחזית כדלקמן: מעיכה לאחר מכן של תא הנגרר, גג המשאית נמער לאחר, צינורות נקרו, פגיעה בפגוש, תא הנגר יצא מהמקום, ארגז הרכב התקופף לאחריו בצד ימין, נגרמה פגיעה בארגז המשא אשר קופף לאחרו ונגרר, נופצו שמשות תא הנגר ונגרמו נזקים לנגרר.

בمعنى האמורים לעיל, לרבות נסיעה לאחר על כביש מהיר וביצוע החסימה כשהוא נהג במשאיות גדולה אליה מחובר נגרר המגביל את שדה הראייה שלו לאחריו וכן את יכולות התמרון שלו, הואם הנואם 1 כי נטול סיכון בלתי סביר בדבר האפשרות של קרות תאונה קטלנית מתוך תקווה להצליח למנעה ובכך גרם למוות של המנוח, כמו גם לתאונת דרכים בה נחבל הנואם 2 וניזוקה משאית הדאף.

3. הנואם 2 הואם בכתב האישום בעבירות גرم מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א-191, ובUBEIRAT הנהיגה בדרך בקהלות ראש ו/או ברשות, עבירה לפי תקנה 62(2) ביחד עם 38(3) לתקנות התעבורה, והודה והורשע בעבירות האמורויות במסגרת הסדר טיעון.

4. הנואם 1 הודה בנהיגה בנהיגה ברכב במועד התרחשות התאונה, אולם כפר באחריות לתאונה ולתוצאותיה. לטענתו לא הייתה חסימה של הנטייב הימני, לא הייתה נסיעה לאחרו בעת התאונה כי אם הרכב היה בעצרה, שדה הראייה לא היה מוגבל וגם לא יכולות התמרון שלו. הנואם 1 כפר בכך שנטול סיכון בלתי סביר וגרם למוות המנוח, לחבלות של הנואם 2 ולנזקים הנטענים. עוד טען הנואם 1 לקויים של כשלים ראיתיים, כאשר לפיו, לא מוצו פועלות החקירה על ידי המשטרה. עוד טען לאכיפה בררנית בהעמדתו לדין של הנואם 1 בגין עבירת הריגת ולא בעבירות גرم מוות ברשות.

5. במסגרת פרשת התביעה העידו בוחן התנועה رس"ב אליעזר סייג, קצין בוחנים רפ"ק צביקה מוזס ומර אייל פרידגוט, בקר בכביש 431.

6. במסגרת פרשת ההגנה העידו הנאשם ובוחן תנוועה מטעמו.

פרשת התביעה

דיסק מצלמות אבטחה - תיעוד התאונה

7. באמצעות מר איל פרידגוט, מנהל משמרת בבראה בכיביש 431, הוגש מזכיר (ת/16) ודיסק (ת/17) שצולם בשעה שהתרחשה תאונת הדרכים. בחקירה הנגידית בהair העד, כי כשמגיעו שוטר הם צורבים את הדיסק בונchetו, מוציאים את הדיסק, מחתימים על טופס הוצאה מדיה ושומרים את הסרטון גם בדיסק הקשיח שלהם לצמימות, וכך עשה אף הפעם.

העד שלל שתוכנת המחשב מבצעת שינויים בתמונות (מכוכחת או מרჩיבה פריימרים), ואישר כי קיימים אמצעי הגנה של נתבי 431 לשמר החומר הדיגיטלי שמאוכסן ברשותם. העד מסר שהוא לא קיבל צו או בקשה לקבלת מידע מטעם גופ ציבורי עבור למסירת הדיסק האמור.

8. מעיון בדו"ח צפיה שנערך ע"י רס"ב סייג (ת/6) עולה כי בשעה 14:22:50 חלה מ謝ית הוולבו את הפניה לכיביש 4 לדром, וכי נמדדתו שש נסיעות לאחר מכן לתאונה:

א. 14:23:14 נסעה ראשונה לאחר - במהלכה המשאית ברובה הייתה בשול וחלק קטן מהמשאית היה בנתיב ימין.

ב. 14:23:51 נסעה שנייה לאחר - במהלכה בלט החלק הקדמי של המשאית בערך כרבע בנתיב ימין.

ג. 14:24:25 נסעה שלישית לאחר - במהלכה בלט חלקו האחורי של הנגרר כשליש לערך בנתיב ימין.

ד. 14:24:39 נסעה רביעית לאחר - במהלכה בלט החלק האחורי של הנגרר מעל לשני שליש בנתיב ימין.

ה. 14:25:30 נסעה חמישית לאחר - במהלכה המשאית בכללותה (גורר ונגרר) היו בנתיב ימין, חלק קטן מדורן שמאל היה בשול ימין (חלק מזער).

ו. 14:26:09 נסעה ששית לאחר, במהלכה קרצה התאונה, המשאית הייתה כשני שליש בנתיב ימין.

מהנסעה השלישית לאחר ועד להתגשות, חסמה המשאית שני שליש מנתיב ימין. תועד לא פחות מ-33 כל' רכב, ביניהם 5 משאיות ואוטובוס, שביצעו סטייה שמאלית בעקבות נסיעת המשאית לאחר.

9. מעיון בדו"ח צפיה שנערך ע"י רפ"ק צביקה מוזס (ת/24) עולה כי בשעה 14:26:09 נסעה משאית הוולבו לאחר, ומשעה 14:26:15 ועד 14:26:18 משאית הוולבו הייתה בעצרה ובכל זאת ברגע ההתגשות. בנקודה זו חסמה משאית הוולבו יותר ממחצית מנתיב הימני.

רפ"ק מוזס אישר בחקירה הנגידית שכלי הרכב אחרים סטו מנתיב וממנעו مجرימת תאונה, וכי הנאשם 2 לא סטה מנתיב ואף היה בהאצה.

דו"ח הבדיקה וממצאים בזירה לאחר התאונה

10. באמצעות רס"ב אליעזר סיג, בוחן תנועה, הוגשו ללא התנגדות ב"כ הנאשם 1 דו"ח בוחן (סומן ת/4), אמרותיו של הנאשם (ת/1-3), לוח צלומים (ת/5), דו"ח צפיה במצולמות אבטחה (ת/6), הקפהת צלומים מניסוי שדה ראייה (ת/7), תרשימים תאונת דרכים (ת/8), סקיצות (ת/9), מזכירים (ת/13-10) וצלומי דסקיות הטכוגרפ של שתי המשאיות (ת/14-15).

11. מעין בדו"ח בוחן שנערך ע"י רס"ב סיג (ת/4) עולה כי ההודעה אודות דבר התאונה התקבלה ביום 1.6.16 בשעה 14:40, והבוחן הגיע למקום בשעה 15:10. בשעת המבחן מגן האוויר היה נאה, ראות טובות, שעת יום, כביש אספלט סלול ותיקן, כביש דו סיטרי 3 נתיבים למערב ונתייב פנימה ימינה לכיוון כביש 4 לדרום, מהירות מותרת במקום התאונה 100 קמ"ש. ביום 8.6.17 נערך ניסוי שדה ראייה, צילומי וידאו ודו"ח הקפהת תמונות מניסוי שדה הראייה. מכיוון נשעית משאית הדאף לכיוון משאית הוולבו נמדד שדה ראייה של 182 מ'.

בחלקו האחורי של הנגרר פגיעה בדופן האחורי בצד שמאל ובחלק האחורי. בגלגל האחורי השמאלי ללא אויר שיצא מהחישוק, פגיעה בחישוק הגלגל שכופף, וקרע בדופן הצמיד. הדלת האחורי של הנגרר נפתחה מעט. פגיעה בחלק העליון של הארגז האחורי בצד שמאל עם שפשופים. פגיעה בייצור גנרטר שמתחבר למשא כיפוף קשה ביצול בחיבור לוו הגרירה. במשאית הוולבו פגיעה קלה בחלק האחורי בו גרירה שהוזע מעט ממקומו. במשאית הדאף נזק קשה והרסני בחזית, מעיפה קשה מלפנים לאחור בצד ימין של הקבינה, גג המשא מעורר לאחור, צינורות נקרעו, פגעה קשה והרסנית בחזית כתוצאה מפגיעה בנגרר, פגעה בפגוש הרכב, בקבינה החלק הקדמי יצא מהמקום וארגז הרכב מכופף לאחור בצד ימין, פגעה קשה מאוד בדופן ימין של הקבינה, פגעה במשטח ארגז משא שכופף לאחור ונגזר בסמוך לקבינה בחלק הקדמי בצד ימין וכתוצאה מההידחות הקבינה בצד ימין לאחור ניפור שמשות הקבינה.

בדיקות משאית הוולבו בנסעה, הגה מגיב, מעביר תנועה ודוחשת הבלם תקינה. את משאית הדאף לא ניתן היה לבדוק לאור הנזק אולם מפענו דיסקט הטכוגרפ נצפו בלימוט רבות עובר לתאונה ולכן נשללה אפשרות לכשל במערכת הבלימה.

ממצאי הבדיקה:

פייזור רב של שרבי זכוכיות, חלקו רכב ופלסטיקים בין כלי הרכב ובסמוך לכלי הרכב, המעיד על אזור אימפרקט בין כלי הרכב. כן התקבל סרטון מצולמות כביש 431 בו ניתן להבחן בהתרחשות התאונה, ונערך פענו דיסקט טכוגרפ למשאית הדאף לפיו המשאית הייתה באיצה עובר להתרחשות. לא נמצא סימני צמיגים לפני מקום ההתנגשות.

מסקנות הבדיקה על פי הממצאים, חומר הראיות וצלום הוידאו של התאונה הן כי משאית הוולבו 1380331 ועליה רתום גנרטור 9006378 שנסעה בכביש 431 למערב, עברה את הפניה לכביש 4 לדרום וنعمדה בשול ימין, מרחק קצר אחורי תחילת מעקה ההפרדה. בסרטון מצולמות האבטחה ניתן לראות את ניסיונות הנסעה לאחר ולאחר מכון את התאונה. לאחר שנעצר בשול ימין אחרי הפניה, החל נהג המשאית ב-6 ניסיונות נסעה לאחר זמן כולל של מעל 3 דקות, במהלך חסם את נתיב ימין בחלקו. בעת ניסיון הנסעה ר השישי לאחר,

נעמדה משאית הולבו בנתיב ימין ברובו, הגעה משאית דאף בנסיעה למערב ופגעה בחזית צד ימין בחלק האחורי של הנגרר הצד שמאל. מדובר בנזק הרסני וקשה מאוד לחזית הדאף שכטוצאה מכך נזקקה לאחר עקב התנגשות הקשה במשאית עמוסה במטוסן כבד מאוד.

על פי פענוח דיסקט הטכוגרפ, מהירות משאית הדאף עובר לתאונה הייתה לא פחות מ-86.9 קמ"ש, משאית הדאף הייתה בהאצה רצופה ללא האטה לפני ובสมוך לתאונה, דבר המעיד על חוסר התיחסות נהג הדאף למשאית החונה/הננסעת לאחרו בנתיב ימין והמשך נסיעתו פנים תוך לחיצה על דושת ההאצה. על פי שחזור התחמקות שנערך ודוח צפיה, מדובר בתאונה נמנעת שבה יכול היה נהג הדאף למנוע התאונה, נהג הדאף יכול לפחותור שנערך לחמון לצד שמאל, לא היה מגבלת של מרחק לסתות שמאלה ולא היה מגבלת של כל רכב שנסעו משמallo.

גם בבלימת חירום נהג משאית הדאף היה יכול למנוע את התאונה ולהיעזר מרחק רב לפני מקום התנגשות. מדובר צפיה שנערך, לא פחות מ-33 כלי רכב, מתוכם 5 משאיות ואוטובוס, עברו בכביש 431 וסטו שמאלה בעת ניסיונות הנסעה לאחרו של משאית הולבו. מכך ניתן להסיק שנגאי כלי הרכב הנ"ל כן התיחסו והגיבו לתנועת משאית הולבו והחלו את הסטייה שמאלה למרחק רב. נהג משאית הדאף נהג בנתיב ימין מבלי לנסות לסתות שמאלה על מנת להתחמק מהתאונה.

לפני התאונה קיימת עקומה קלה, ואם הנהג היה נרדם אזי היה סוטה מנתיב ימין בעת נסעה בעקומה, אך כל זה לא קרה והנהג שמר על מסלול נסיעתו בתוך הנתיב מבלי לסתות, דבר המעיד על כך שלא נרדם והוא עקייב נסעה. באפשרות נהג משאית הולבו שעבר את הפניה לכביש 4 לדרום להמשיך בנסעה למרחק קצר יחסית למחלף משה דין ושם לפנות לכיוון אשדוד.

12. בחקירה הנגדית שלל رس"ב סייג את האפשרות שנג הדאף סטה לשול הימני, הוא ציין במפורש שהוא שמר על נתיב ימני ורואים שככל הקבינה מעוכה, لكن לא ראה חשיבות למדידה נוספת של מיקומי הפגיעה (פרוטוקול מיום 6.6.17 עמ' 21 ש' 20-32, עמ' 22 ש' 1-32).

13. מעיוון במסמך הקפהת תצלומים מצילומי הוידאו שנערכו במהלך ניסוי שדה הראייה בכביש 431 שנערך ע"י رس"ב סייג (ת/7), עולה כי שדה הראייה של נהג משאית הדאף נפתח לעבר המשאית החונה בהיותו למרחק 160 מ'.

פענוח דסקיות טכוגרפ

14. מבדיקת דיסקט הטכוגרפ של משאית הולבו (מ.ר. 6380331), שנערכה ע"י רפ"ק מוזס (ת/25), עולה כי מהלך הנסעה האחرون נרשם על ידי מחת המהירות בשעה 14:25. המשאית נסעה במהירות של 1.88.1 קמ"ש ולאחר מכן בלהה עד לעצירה מלאה. כן צוין, כי נסעה במהירות שפוחטה מ-5.5 קמ"ש אינה נרשמת ברישומי מחת המהירות.

רישומי מחת העבודה נמשכו כ-3 דקות לאחר מכן, וניתן לקבוע בסבירות גבוהה כי הם נרשמו בזמן ניסיונות הנהג לנסוע לאחר ולפנים מספר פעמים, אולם לא ניתן לקבוע על סמך רישומי מחת העבודה את מספר

הניסיונות לאחר ולפניהם. על כן, לא ניתן לקבוע על סמך דיסקמת הטכוגרפ אם בעת ההתגשות המשאית הייתה בעצירה, בנסיעה לאחר או בנסיעה לפנים.

15. מבחן דיסקמת הטכוגרפ של משאית הדאף (מ.ר. 37746713) שנערכה ע"י רפ"ק מוז (ת/26) עולה כי מהירות המשאית עובי להתקשות הייתה 86.9 קמ"ש, וכי המשאית הייתה בהאצה רצופה ואיטית ממיהירות 33.9 קמ"ש, מבליל לבצע כל ניסיון לבילמה טרם ההתקשות.

16. רפ"ק מוז אישר בחקירה הנגדית שלא ניתן ללמידה מהטכוגרפ אם הייתה תנועה קדימה או אחרת או שהמשאית הייתה בעצירה מוחלטת בזמן ההתקשות.

הזיהת כלי הרכב לאחר התאונה

17. באמצעות רס"ל ישראל שנייר, הוגש דוח פועלה ת/20, ממנו עולה כי לאחר הדיווח על התאונה, הגיע למקום בנהיגת מבצעית והחל לבצע חסימות בכביש. העד מסר בחקירה הנגדית כי תפקido באירוע הסתכם בויסות התנועה בכביש והמתנה לבדיקה הבוחנים במקום. העד הבahir כי לא הזיז את המשאיות ולא ראה שהזיזו את המשאית. לדבריו הגיעו לזרה שלישי או רביעי, אחרי מפקד השלווה ומפקד מתן"א.

18. כן הוגש לתיק החקירה בהסכם מזכרה של רס"ל עדן פנחים ת/23, ממנו עולה כי בעקבות דיווח אודוט התאונה היא הגיעו למקום בנסיעה מבצעית, במקום היה עומס רב וכן אמבולנסים וニידות. היא חסמה את הכביש ולאחר שפינו את החרוג ואת הפטזע הקשה, היא הכוינה את כלי הרכב בנסיעה מהמקום בשטח הפרדה השמאלי בלבד. הנאשם 1 עוכב והשוטר ניב גנים היה צמוד אליו כל זמן סיור הזרה, ואילו הנג המשאית השנייה פונה מהמקום במצב קשה. הבחן אליעזר הגיע לזרה, שי כהן הזיז את המשאית הראשונה (משאית הוולבו) לשול ימין רחב ובתווך והמשאית הייתה במצב נסיעה. הנג עלה ולקח אותה בנסיעה מהמקום בלבדיו אבטחה של נידת. משאית שנייה נגררה ע"י גורר משטרתי.

بعدותה הבהירה רס"ל פנחים כי כהן היא חברת הגירה של המשטרה, וכי אינה יכולה לומר כמה זמן עבר מאז שהגיע הבחן ועד ששי כהן הזיז את המשאית (פרוטוקול מיום 10.7.17 עמ' 13 ש' 16-23).

19. בחקירה הנגדית מסר רס"ב סייג, כי הסקיצה נערכה על פי מצבי כלי הרכב עת הגיע למקום, כאשר הוא לא הזיז את כלי הרכב (פרוטוקול מיום 6.6.17 עמ' 16 ש' 31-11). כן מסר, כי התמונה שהזבגה נ/1 צולמה לאחר שימוש הוולבו הווה מהזירה, עת אנשי זק"א הגיעו לסרוק את הזרה (עמ' 18 ש' 10-1). בהמשך, לשאלות הסגנורית, מסר כי יתכן מצב שמצוין "מטר שתים על מנת לחצ'", זהה הגינוי. כשהוא הגיע לזרה, המשאיות היו צמודות וכך הוא צילם.

20. מפקח מtan קליש אישר כי הנאשם 1 נפלט מנהלית לאחר שהואשם בנהיגת בחוסר זהירות (ת/18), וכי הנאשם 2 הואשם בעבירות גרים תאונת דרכים וגרימת מוות בירושלים.

פרשת ההגנה

הודעת הנאשם 1 במשפטה מיום 1.6.16 באזהרה בגין עבירות של גרים תאונת דרכים קטלנית, גרים מוות ברשלנות נהיגה בקלות ראש, נסעה לאחר ככיבש מהיר, גרים חבלה של ממש לאדם

21. הנאשם 1 מסר כי עובד בחברת משאיות "אלבוסם הובלות וחפירות בע"מ", הוא משתמש נהג משאית פול טריילר משך שנה ו-9 חודשים, ומוביל בכל הארץ עפר וחצץ. בשעות הבוקר הוא היה במחזבה בסמוך למודיעין והעミニו את המשאית והנגרר באבניים.

היה עליו להגיע לנמל אשדוד ולפרק שם את האבניים. הוא עשה את הנסעה בכוונה ימים, ובכל יום נסע פעמיים או שלוש. בסה"כ נסע בדרך זה 10 פעמים. במועד התאונה הייתה הנסעה נסיעתו השלישי באותו יום בכוונה זה, הוא עבר את הירידה לכਬש אשדוד ונעצר בשול לאחר כ-20 מטר. הוא היה בעצרה כשחלק מהמשאית בשול הימני וחלקה בנטיב ימני, הוא חשב מה לעשות כיוון שהוא לא מכיר דרך אחרת להגיע לנמל וחשב שבמהירות יסע לאחר. הוא חיכה שתתפנה הדריך, הסתכל במראות וניגן כ-3 מ' לאחר. רק לאחר מכן הבין שהמרחיק שעליו לחזור לאחר גדול יותר. כשהראה שיש מכוניות, הוא עצר ורצה לנסוע קדימה לראות אם ה�性ות סיבוב פרסה אז היה מכחה חזקה בחלק האחורי ואחרי המכחה הוא ירד מהמשאית לראות מה קרה. הנאשם 1 שלל שימוש טלפוןנייד בזמן התאונה.

הודעת הנאשם 1 במשפטה מיום 2.6.16 באזהרה בגין עבירות גרים תאונת דרכים קטלנית, גרים מוות ברשלנות נהיגה בקלות ראש, נסעה לאחר ככיבש מהיר, גרים חבלה של ממש לאדם

22. הנאשם 1 עומת עם תיעוד התאונה בצילום הוידאו, הביע עצר על מה שקרה, ואמר שכשהתרחשה התאונה הוא היה במצב עמידה וכלי רכב רבים עברו ללא בעיה, בעודו שהנתגלה 2 פגע בו מבלי שאפיין בלם.

הודעת הנאשם 1 במשפטה מיום 6.6.16 באזהרה בגין עבירות הריגת גרים תאונת דרכים קטלנית, גרים חבלה של ממש לאדם ונזק לרכוש, נסעה לאחר ככיבש מהיר ללא צורך

23. הנאשם 1 נשאל האם לא חשב שזמן הנסעה שלו קדימה ואחריה ככיבש מהיר מישחו עלול לפגוע בו, והשיב כך:

"את האמת אני מצד ימין אמצע ושוליים ואני רואה מכוניות שעברו אותו أولי 50 מכוניות וזה לא אותו קטן שלו זה משאית ענקית כולם רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותו..." (עמ' 2 ש' 11-10).

כמו כן הוסיף כי הפעיל איתות חרום, וכי לא הייתה לו כל כוונה להרוג.

עדותו של הנאשם 1

24. הנאשם 1 מסר בעדותו לפני כי במועד האירוע פספס את הפניה לכיוון כביש 4, עצר מצד ימין כי רצה

לחזר אחוריות ולפנות ימינה. הוא לא הכיר את הכביש ולא ידע שיש מחלף נוסף בהמשך. הוא לא הצליח לנסוע אחוריות בעקבות תנועה עריה של מכוניות, עבר למשך 3 דקות, בזמן התאונה הוא היה בעמידה ולא בנסעה לאחר, והוא הפעיל אותן חירות. הוא לא ציפה למה שקרה ולא רצה בכך.

בחקירהו הנגדית אישר הנאשם 1 שהמשאית הייתה עמוסה באبنיהם מהמחוצה, אישר שהיה לו מרחוק עצירה של כ-20 מ' לאחר הפניה, ושיש שטח מת מאחוריו המשאית (פרוטוקול מיום 10.7.17 עמ' 24 ש' 1-4, 8-24, 21-24, עמ' 25 ש' 1). הנאשם 1 אישר שלא יכול היה לרדת מהמשאית בכביש ושלא היה לו מכוון לנסעה לאחר (עמ' 24 ש' 20, עמ' 25 ש' 10). עוד אישר כי החלטה לנסוע לאחר כביש מהיר, בהתחשב בתנאים האמורים, אינה סבירה, וחזר ואמר שהוא עשה טעות (עמ' 25 ש' 26). הנאשם אישר שהוא שוראים בסרטון ובתמונה מתאר את התאונה כהוותית (עמ' 27 ש' 24-26).

חו"ד מומחה מטעם ההגנה

25. מטעם ההגנה הוגשה חוות דעת של בן עזרי משה, קצין בוחנים מחוזי בגין התנועה של מוחז ירושלים, אשר פרש מתפקידו בשנת 2008. חוות הדעת מבוססת על תיק החקירה, סרטיון התאונה, סרטוני שחזור התאונה וצלומים. בחוות הדעת מצוין כי אין מחלוקת על ניסוי שדה הראייה שנערכו על ידי הבוחנים, כי שדה ראייה של 160 מ' קדימה אפשר לנאמן 2 להבחן במשאית 1 חונה. כן נטען שאין מחלוקת על ניתוח התאונה ועל פיענוח דיסקט הטכוגרפ של משאית 2 ולפיו הייתה בתאוצה עובר להתנגשות. אין מחלוקת כי לעלה מ-33 כל' רכב פרטיים, משאיות ואוטובוסים חלפו על פני משאית הוולבו מבלי להתנגש בה, וכי התאונה מצד הנאשם 2 הייתה נמנעת אילו היה שם ליבו לדרך.

المחלוקת היא על סעיף 14 ט בדו"ח השחזר של הבוחן, אשר שלל את האפשרות שהנאם 2 נרדם בנהיגה. כיוון שבسرטון נצפתה סטייה של משאית הדאף מצד שמאל של נתיב הנסעה לצידו הימני, ויתכן שאף חדרה לשול הימני לפני ההתנגשות. סטייה ימינה כאמור יכולה להיות תוצאה של הירדמות, של הירדמות המשולבת בתנאי הדרך (SHIPUP בכביש או לחץ אוור נמוך בגלגול קדמי ימני, נפילת ראש נהג ימינה ומשיכת הגה), או בשל חוסר תשומת לב בשל שימוש טלפון סלולרי, ברדי או בשיחה עם הנושא מימין תוך כדי מבט ימינה.

כן נטען, כי בוחן התנועה לא מدد כמה מטרים מחזית משאית הדאף פגעו בחלק האחורי של הנגרר, ולא ניתן לשול את האפשרות שהיא חדרה לשול הימני בזמן ההתנגשות.

סימני דחיפה לא סומנו בתרשים ואין התייחסות אליהם בדו"ח. מסימני הדחיפה עולה שהngrר עמד ברובו על השול הימני וחסם רק שלישי מנתיב הנסעה הימני (נתיב נסעה הוא 3.7 מ' ומסימן הדחיפה השמאלי עד לקו המקווקו יש לעלה מ-2 מ' פנוים).

עוד נטען, כי מכך שימוש הדאף נעצרה כשהיא עומדת ככלה על הנתיב הימני לאחר שנהדרה לאחר בזמן ההתנגשות, כמו גם מהנזק בחזית המשאית, עולה שהיא חדרה לשול הימני עם צידה הימני עשריות שנייה לפני ההתנגשות.

לא נמדד שיפוע כביש צידי ולא לחץ אוור בגלגלי משאית 2. לא נערכה בדיקת שיחות יוצאות ונכנסות לטלפון

של הנאשם 2 (טענה שנזנחה לאחר שהסתבר כי נערכה בדיקה כאמור), לא נחקר קצין הבטיחות של חברתו ביחס לשעות העבודה והמנוחה של הנהג, לא נערכה בדיקת סמים/אלכוהול, לא נבדק אם הנאשם 2 הרכיב משקפים בשעת הנהיגה. משאית הדאף לא נבדקה מכנית ולא ניתן לשלול ליקוי מכני פתאומי במערכות הרכב.

בחקירהו הנגדית מסר העד, כי הוא אינו חולק על אחוריותו של הנאשם 1 בתאונת, ועל רשותנו, אולם כיוון בחומר הדעת לכך שרשנותו של הנאשם 2 גדולה יותר מזו של הנאשם 1, ולכך שלא היה מקום להעמידו לדין בגין עבירות הריגת העד אישר בחקירהו הנגדית כי לנائب 1 היה שטח מת בשדה הראיה ושבנסעה לאחר עליון להיעזר במכונית.

סיכום ב"כ הצדדים

26. ב"כ המאשימה עמד על כך שאין בתיק מחולקת עובדתית ממשית, הנאשם 1 מודה באשמה בתאונת, אינם חולק על תיעוד התאונת (ת/17), והמחליקת היא בעיקרה משפטית. הנאשם 1 הודה שנסע בפוטו טריילר עם נגרר עמוס באבניהם, והחליט לנסוע לאחר מכן בכביש בו מהירותו היא עד 110 קמ"ש, וזאת ללא מכוון אחרוי, החל בתמרונים כשהוא בולט לתוך הנטייה ימינו ואין נפקא מינה בכך שברגע התאונת היה בעמידה ולא בנסיעה לאחר. הנאשם 1 יצר סיכון משמעותי ובלתי סביר בהחלטה מודעת, ומכאן ההבדל בין הנאשם 2, וחוו"ד המומחה שהוגשה מטעם הנאשם 1 אינה מלמדת אחרת.

ב"כ המאשימה הפנה לע"פ 3158/00 מגינиш נ' מדינת ישראל ביחס למודעות לסיכון קונקרטי הנוצר על פי נסיבות המקרה, לע"פ 8191/08 ג'באר נ' מדינת ישראל ביחס לנטיית סיכון בלתי סביר, לת"פ (ו-ם) 1006/05 מדינת ישראל נ' רביבו ביחס לאחריות נהג משאית בעת נסיעה לאחר.

27. ב"כ הנאשם 1 בסיכום טענה כי האחריות לתאונת ולתווצאותה רווחת על הנאשם 2, אשר לא שינה התנהגותו והמשיך בתאוצה עד שהתנגש במשאית הוולבו בה נהג הנאשם 1, אשר ברגע ההתנגשות הייתה במצב של עמידה. הייתה המשאית במצב של עמידה נלמדת מפענוח דסקיות הטכוגרפ ומעדותו של המפענחו רפ"ק מוזס בנושא.

נטען, כי לא הוכח ששדה הראיה לאחר היה מוגבל; לא קיימת חובה על פי תקנה 45 לתקנות התעבורה להסתיע במקרה בעת נסעה לאחר; רכבו של הנאשם 1 הוזע לתוך נתיב הנסעה לאחר ההתנגשות; משאיתו הולבו הוזעה פעמיים, פעם אחת על ידי הנאשם 1 וזאת על מנת לחוץ את נסעי משאית הדאף, ופעם שנייה על ידי השוטר שי כהן כעולה מזכירה של השוטרת פנחס עדן (ת/23). הבוחן סייר שעומת עם נתונים אלה אישר כי לעיתים מזיזים מעט את הרכב, וכשעומת עם סימני דחיפה על הכביש שלא סומנו על ידו מסר שלא ראה אותם מאחר והמשאית ככל הנראה הסתירה אותם. מטעם זה ניתן כי יש לפסול את המסקנה בדבר חסימת הנטייה על ידי משאית הוולבו.

עוד נטען שאין להתבסס בקביעת מקומו של הרכב על מצלמות הבקרה של נתיב 431, מהטעם שמדובר בדרך "שאיינה אמינה, אינה מדעית, אינה מדוקת" וכי ישנה השפעה למרחק הצלום וחווית הצלום. נטען כיDisk הסרטון אינו מהווה ראייה קבילה שכן לא הוגש על פי סדר הדין ולא על פי פקודות הראיות.

נטען כי במעשהיו של הנאשם המתבטאים בעצרתו בשולי הכביש, תוך הדלקת איתות חרום, ללא שהוא דבר

שהסתיר אותו מכלי רכב נסועים, מקום שהבחן בcoli רכב שהצליחו לעبور נתיב על מנת להתרחק ממנו, לא היה כדי להוות סיכון בלתי סביר והוא לא העלה בדעתו שעצירתו במקום תגרום לתאונת בה ימצא אדם את מותו. אין מעשייו מעצירה מכוננת של ניידת תנועה או עצירה של רכב תקול. לאלה מצטרפת התנהוגותו של הנאשם 2, שיש בה לאין את אחוריותו של הנאשם 1 לתאונת עד כדי זיכוי מכל אשמה. התאונת הייתה נמנעת אם הנאשם 1 היה מתחמק מהמשאית או בולם בLIMITת חירותם, זאת אף לדעת בוחני התנועה מטעם המשימה. כתימוכין לטענתה הפנתה לגמ"ר 7595-06-16 מדינת ישראל נגד חיים ביטון, שם הואשם נהג אוטובוס בעבירה גרימת מוות ברשלנות לאחר שהתנגש במשאית תקועה בצד הכביש שבeltaה לtower נתיב הנסעה וגרם למותם של 6 נסועים. נהג המשאית לא הואשם בעבירה, לאחר שצוין כי נקט באמצעי זהירות (הדלקת איתות חירותם).

בשוליו סיכומיה ביקשה ב"כ הנאשם 1 לזכות את הנאשם 1 מחמת הגנה מן הצדך לנוכח אכיפה ברורית וחוסר שווון בין סעיפי האישום שייחסו לנאשם 2, וכתמכה בטענה זו ביקשה ב"כ הנאשם 1 להפנות לכך שתשובת הבוחן סייג לשאלת מה הייתה המלצהו ביחס להעמדה לדין של הנאשם 1 הייתה כי מדובר בתרשומת פנימית שאינה נמצאת בחומר החקירה.

לטענת ב"כ הנאשם 1 מדובר במסמך שלא נתקבשה בגין תעוזת חיסין ויש בכך להסתיר מסמך מהותי מתיק החקירה, כהמלצת הבוחנים התייחסה לנאשם 2 בלבד. אף בעת השימוש בטרם החלטה על פסילה מנהלית נמסר לנאשם 1 שהוא חשוד בנהיגה בחוסר זהירות בלבד. נטען כי הנאשם 1 היה פאסיבי בתנהוגותו "כל שעשה הוא שנעוצר בצד הכביש כי הוא לא מכיר את הדרכ, ומצא עצמו מועמד לדין בגין הריגה".

דין והכרעה

קביעת הממצאים העובדיים

28. אין מחלוקת כי ביום 1.6.16 נהג הנאשם 1 בכביש 431 לכיוון מערב במשאית ולבו אליו היה מחובר נגרר עמוס במשקל 32,000 ק"ג. הנאשם 1 אישר כי במועד האמור ביצע נסיעות חוזרות ונשנות ממצבה הסמוכה למודיעין לנמל אשדוד והעmis לשם כך את משאיתו באבניים. אין מחלוקת כי בכביש האמור מהירות הנסעה המותרת היא 100 קמ"ש.

29. בסמוך לשעה 14:22:50 החלפה משאית הוולבו את הפניה ימינה לכביש 4 לכיוון דרום, ועל כן עצר הנאשם 1 את משאיתו בשול הימני והפעיל איתות חירותם. הנאשם 1 הודה בעדותו לפני כי בעקבות השתלשלות האירועים המתוארת הוא עצר את משאיתו כ-20 מ' לאחר הפניה, ניסה לנסוע לאחריו על מנת לפנות ימינה לכיוון אשדוד אולם לא הצליח לעשות כן עקב תנועת מכוניות ערבה, ועל כן לטענתו היה במצב של עמידה בעת קרות התאונה. כן אישר הנאשם 1 כי יש שטח מת מאחורי המשאית, שלא היה לו מכוון לנסעה לאחריו, וכי ההחלטה לנסוע לאחריו בהתחשב בנסיבות האמורים אינה סבירה.

30. זו"ח הבוחן סייג הסטמך על ממצאי הזרה שהיו כפי שהבחן בה עת הגיע למקום. ניסויו של ב"כ הנאשם 1 לטעון כי coli הרכיב הזהו מהמקום עובר להגעת הבוחן לזרת התאונה לא עלה יפה, כיון שמדובר של רס"ל עדן פנחס וمعدותה לפני עליה שrank לאחר שהגיע הבוחן לזרה היזז שי כהן את משאית הוולבו לשול ימין רחב ובתווך, וכי לאחר מכן הנאשם 1 נהג במשאית בליווי אבטחת ניידת, בעודו משאית הדאף נגררה מהמקום על ידי גורר משטרתי. התרשמתי כי תשובה הבוחן ולפיה יתכונו מקרים בהם מזיחים את coli הרכיב

מרחק קטן על מנת לחוץ פצועים אינה רלבנטית למקורה דין ולא הוכחה ומילא לא הובאו עדים נוספים שמסרו גרסה אחרת בהקשר זה. מעבר לכך, מקום האימפקט תועד על ידי הבוחן באמצעות פיזור שברי זכוכיות וחלקי רכב, ומומחה ההגנה לא חלק על כן.

31. בנוסף לממצאי הבוחן, מצלמות האבטחה של נתיבי 431 תיעדו את השתלשלות האירוע המתווארת, והוגשו לבית המשפט באמצעות מנהל משמרת בקרה בכביש 431, מר אייל פרידגוט, אשר מסר כי הוא צרב את הדיסק בנווכחות שוטר, וכי העתק הסרטון נשמר גם במשרדי החברה, כן מסר העד כי ננקטים אמצעי הגנה לשמר החומר המציג ברשותם וכי לא נערכו שינויים בקובץ התיעוד. ב"כ הנאשם 1 לא התגנזה להגשת הדיסק האמור, אולם חקרה עד זה אודות קיוומו של צו לקבלת החומר וכיינה בסיכוןיה כי הדיסק אינו מהווה ראייה קבילה כיוון שלא הוגש על פי סדרי הדין ולא על פי פקודת הראות. אף כי על פי סדרי הדין היה מקום להעלות את הטענות האמורות במעמד הדין עצמו עבור לקבלת המוצג על ידי, אצין כי טענותיה של ב"כ הנאשם 1 אינן מבוססות על דבר ואין מנומקות.

התיעוד נשמר באמצעות מקובלים, לא נערכו בו שינויים, והוא הוגש כדין על ידי מי שעריך אותו. יתרה מכך, הנאשם 1 אישר בעדותו לפני כי התרחשויות המתווארות בסרטון מתארות כבמי את התרחשויות האירועים, ואף מומחה ההגנה הסתמכה על הסרטון בחווות דעתו. על כן, טענות ב"כ הנאשם 1 ביחס לקבילות הסרטון ואמינותו תכננו נדחות על ידי.

32. מצפיה הסרטון עולה תמונה מצמררת. התרחשות התאונה תועדה רגע אחר רגע, ומלמדת על גרטתו המצמצמת של הנאשם 1 אודות מעשי אשר הובילו לתאונה הקטלנית. הנאשם 1 עצר את משאיתו בשול הדרק ונסע 6 נסיעות נפרדות לאחר מכן, כאשר בכל אחת מהן הלכה וגדלה מידת בליטתו בנתיב הימני עצמו עד כדי חסימה של שני שלישים מהנתיב הימני. מהלך הנסיעות האמורות נמשך 2-3 דקות, כאשר בכ-2 דקות מתוכן בלטה המשאית בנתיב הנסיעה הימני והיוותה הפרעה וסיכון לתנועה. סכנה זו אף באה לידי ביטוי בכך שכ-33 כלי רכב וביהם משאיות ואוטובוס נאלצו לסתות מהנתיב הימני לנטיב שמאל יותר על מנת להימנע מהתנגשות במשאית. הנאשם 1 היה ער ומודע להתרחשות האמורה ואף מסר בחקירהו במשטרת כך: "את האמת אני בצד ימין אמצע ושוליים ואני רואה מכוניות שעברו אותי" (הodata מיום 6.6.16 עמ' 2 שי קטן שלו זה משאית ענקית כול רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותי) (הodata מיום 14:26:09:09). המשאית הולבו הייתה כשני שליש בנתיב ימין. הנאשם סיים את הנסיעה לאחר שעלה בשעה 14:26:15 ועמד על הנטיב עד השעה 14:26:18. ברגע זה התרחשה התאונה, כאשר משאית הדף בה ניגר הנאשם 2 פגעה במשאית הולבו בעוצמה.

רכב פרטיו ומשאית נוספת שנסעו מאחוריו משאית הדף התחמקו ברגע האחרון ממעורבות בתאונה כאשר סטו עם רכבייהם במהירות לנективים השמאליים, אשר בסיס היו פנויים.

אם כן, לאחר 3 דקות של תמרונים מסוכנים ובלתי מתקלבים על הדעת לאחר מכן, של משאית עם גגרר, בכביש מהיר ובמצב של שדה ראייה מוגבל אף על פי הودאת הנאשם 1 ומומחה ההגנה מטעמו, עמדה משאית הולבו משך כ- 3 שניות בנתיב הימני כשהיא חוסמת שני שלישים מתוכו, אז התרחשה התאונה.

רצף פעולות זה של הנאשם 1 עולה כדי התרשלות רבתית, הנאשם 1 גרם למכשול חמור ובלתי סביר בדרך, ואין

בכך שהדליך את איותות החירום או שעמד בזמן התאונה ולא נסע לאחר כדי לשנות ממסקנה זו. אף הנאשם 1 הבין כי מעשיו אלה אינם סבירים ועמדת ב"כ הנאשם 1 ולפיה יש לזכותו מכל אשמה ומעורבות בתאונה אינה מתקבלת על הדעת.

אף הטענה שיש על פי ניסוי שדה הראייה 160 מטר פתוח לפנים, וכי מדובר בתאונה "גמנעת", אינה פותרת את הנאשם 1 מאחריות לגרימת התאונה, כיוון שמשמעות הדבר בכביש מהיר היא מהירות תגובה של כ-6 שניות.

אין נסיבות המקרה דומות לסתואציהالية ביקשו הנאשם 1 ובאות כוחו להשווות (דוגמת **גמ"ר 16-06-7595**), של רכב שנקלע למצוקה /או לבעה מכנית ועצר את רכבו בשול הצד הדרק, עצירה שאף היא נדרשת להיות זהירה ובמידת הנitin בשול, ללא חסימת נתיב, תוך הצבת משולש אזהרה, ולמשך זמן קצר ככל שנייתן.

33. טענה נוספת של ב"כ הנאשם 1 אשר הועלתה על ידי מר משה בן עזרי, בוחן תנואה מטעמה, היא שלא נמדד על ידי הבחן שטח הפגיעה בחזית משאית הדאף, וכי מסימני הדחיפה שלא סומנו בתרשים עולה שהנגרר חסם רק שליש מנתיב הנסיעה הימני בעת התאונה, וכי משאית הדאף חדרה (במקום אחר צוין כי "יתכן שחדרה") עם צידה הימני לשול הימני עבר להתגשות (סימן להירדמות הנגה או לחוסר תשומת לב מסיבה אחרת).

אשר לסימני הפגיעה במשאית הדאף, ישנה התייחסות מפורטת בדו"ח הבחן סייג, ובכלל זה "נזק קשה והרסני בחזית", "פגיעה קשה מאוד בדופן ימין קבינה", ואף במצאי הבחן צוין כי משאית הדאף פגעה בחזית צד ימין בחלק האחורי נגרר צד שמאל. מכאן כי אין מחלוקת שהפגיעה הייתה בחלק הימני הקדמי של משאית הדאף. אשר לשאלת הסטייה לשול, מקובלת עלי' ביחס לטענות אלה תשובה הובוחן ולפיה הדברים אינם מקבלים ביטוי בתיעוד התאונה, ואף שהיא מקום למדוד את סימני הדחיפה, הרי שבפועל ניתן לראות בצלום היבט את מקום משאית הדאף בננתיב וביחס לקווקזו הנתיב עבר לתאונה, ועל כן אני דוחה את הטענה ולפיה הייתה סטייה מנתיב הנסעה.

ניתוח משפטי - יסודות עבירות ההריגת

34. על סמך הממצאים העובדיים האמורים מצאתי כי התקיים יסוד העובדתי הנדרש לעבירות ההריגת, הוא גריםמת המוות.

35. טענת הנאשם 1 כי האחוריות לתאונה היא על כתפיו של הנאשם 2 בשל נהיגתו הרשלנית שકולה לטענה של "גורם זר מתערב", המנתק את הקשר הסיבתי בין מעשיו של הנאשם 1 לבין קרות התאונה.

סוגיה זו נדונה בע"פ 467/09 **זילברמן נ' מדינת ישראל**, שם טען המערער כי המות נגרם כתוצאה מכשל במעקה בטיחות, ולא כתוצאה מנהיגתו הרשלנית. במקרים זה נקבע כי מעשיו של המערער היו מספר עבירות המציגות לכך מסוכנות כפולה ומכופלת, אשר כל בר דעת היה מבין את הפוטנציאלי הקטלני הגלום בהן, וכי "התערבותו" של הכספי במעקה אין בה כדי לשנות מצפויותה של התוצאה הקטלנית ולנתק את הקשר הסיבתי בין ובין מעשי המערער. אמונם אין להמעיט מחומרתו של כשל זה, ויש לצפות כי האחראים לו נתמו על כך את

הדין. אולם אין בכך כדי לשנות מהויתה של התוצאה תולדה ישירה של מעשי המערער, אשר אלמלא הם לא הייתה תוצאה זו מתרחשת. בדומה אין בכך כדי לשנות מחייבת נורמטיבית לפיה מותו של המנוח הינו תוצאה צפואה של נהיגתו הפרועה והעבריינית של המערער" (פסקה 18 בפסק דין של כבוד הש' ג'ובראן).

(ע"נו עוד לשאלת קיומו של "גורם זר מערב" שביכולתו לנתק קשר סיבתי משפטי בתאונת דרכים ע"פ 6026/11 טמطاוי נ' מדינת ישראל, פסקה 39 (24.8.2015); ע"פ 140/140 חילילה נ' מדינת ישראל, פסקאות 77-75 (10.3.2011); ע"פ 8827/01 שטריזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נ(5) 506, 520-518 (2003) (להלן: עניין שטריזנט); ע"פ 84/85 ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141, 155-157 (1986)).

36. ומכאן לעניינו. הנאשם 1 החליט לחזור למחלף אותו עבר (אי ציות לתמרור ד-14), ולשם כך ביצע עבירות מרובות, ובהן נהיגה לאחור שלא לצורך, תוך סיכון עוברי דרך, במשך 3 דקות שלموت, בשש הזדמנויות שונות, בנגדו לכיוון הנסיעה, ללא שדה ראייה מלא ולא מכוון, תוך הפרעה לתנועה ונסעה בחוסר זהירות (חסימת נתיב נסעה ועמידה בכביש מהיר), וכל אלה על ידי משאיות כפולת עומסה במתען של 30 טונות, בכביש מהיר. ברז לכל בר דעת כי התוצאה המסתברת ממעשים אלה היא תאונה קטלנית, אשר אין ולא יכול להיות כל ספק כי לולא התנהוגות זו לא הייתה נגרמת התאונה ולא היה נגרם מותו של המנוח. על כן, על אף שעמדו לרשותו של הנאשם 2 כ-6 שניות למנוע את התאונה ולהציג את חייו של המנוח, הרז שאין בעובדה שלא עשה כן כדי לשנות מהחייבת ולפיה מותו של המנוח הינו תוצאה צפואה של מעשיו של הנאשם 1.

37. לצד הקביעת האמורה לעלי"י להידרש ליסוד הנפשי הנדרש לצד היסוד העובדתי, המודעות - על שלוש אפשרויותיה: האדישות, הפזיות וקלות הדעת.

38. בע"פ 2566,2676/14 **אדוארד גלפונד נ' מדינת ישראל**, פסק כבוד השופט פוגלמן:

"לא פעם, וביחד בנסיבות של עבירות תעבורה,דק הוא הגבול בין הריגתו של אדם מתוך מחשבה פלילתית מסווג פיזיות ברמה של קלות דעת לבין גרימת מותו של אדם בירושלים (ע"פ 2376/23 הינדאוי נ' מדינת ישראל, פסקה 21 (23.6.2013) (להלן: עניין הינדאוי); עניין זילברמן, פסקה 12; ע"פ 3158/00 מגידייש נ' מדינת ישראל, פ"ד נ(5) 80, 87-88 (2000) (להלן: עניין מגידייש)). ההבחנה בין שתי העבירות מבוססת על מודעותו, או היעדר מודעותו, של הנאשם לאפשרות שמעשו יביאו לתוצאה הקטלנית. עבירה של גרימת מוות ברשלנות עסקת, על פי רוב, "במצב שבו לא התקoon הנאם, ואף לא צפה, כי תוצאה מעשו או מחדלו תהיה קטלנית" (ע"פ 6811/01 אחמד נ' מדינת ישראל, פ"ד נ(1) 26, 32 (2002)). לעומת זאת, כאשר עסקין בעבירת הריגה, מבחינת המודעות נדרש כי העשה יהיה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית (עניין מגידייש, בעמ' 86). אך, אף אם לא רצה או קיווה שזו תתרחש - אך נטל סיכון בלתי סביר להתרחשותה (עניין זילברמן, פסקה 13).

45. בהיעדר יכולת לבחון כלות ולב תדי מסיק בית המשפט את קיומה של מודעות כאמור באמצעות הסתמכות על חזקות עובדיות. חזקה אחת גורסת כי אדם מודע לנסיבות התנהוגות ולתוצאות הטבעיות שלה. לפי חזקה שנייה, התנהוגות העולה כדי התרשלות רבתה מלמדת על קלות דעת ביחס לתוצאה הצפואה (uneiין זילברמן, פסקאות 13-14). בעניין של תאונות דרכים נקבע כי במקרים שבהם מתגלה סטייה חמורה

מהתנהגות סבירה של נаг, יכול ששתי החזקות העובדיות תשתלבנה לכדי חזקה שלפיה התקיים היסוד הנפשי הנדרש לעבירות הרגה (שם, פסקה 14; עניין שטריזנט, בעמ' 524; עניין מגידיש, בעמ' 96; לביקורת על קיומן של החזקות העובדיות לצורך הוכחת היסוד הנפשי בפלילים ראו עניין הינדאוי, פסקה 24)".

39. בעניינו ניתן ללמידה כי הנאשם 1 היה מודע לכך שמעשי מהווים סכנת חיים והיה קל דעת בוגר לכך על פי התנהגותו ודבריו. העובדה שהנ帀 1 נסע לאחר ותיקן את נסיעתו קדימה ואחרורה שש פעמים מציבעה על כך שהוא מודע לסיכון בנסעה רציפה לאחר בכיש מהיר. לא רק מעשי מלחדים על כך אלא גם בדבריו, לפיהם התקשה בנסעה לאחר עקב התנועה הרבה בכביש, כי הבחן בכל רכב שעברו אותו, הוא "משאית ענקית כולם רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותו", וגם בדבריו לפיהם הערכת המרחק שעליו לנסוע לאחר לא הייתה נכון, וכי החליט להמשיך ולנסוע קדימה בריגעים שקדמו לתאונה. מהערכתו כי כל רכב "יעברו" אותו, ניתן ללמידה גם אודות "קלות הדעת" הנדרשת לביסוס היסוד הנפשי. הנאשם 1 היה ברור כי באופן נהגו - נסעה לאחר ולפניהם ובמידתו בצורה שחוותה משמעותית נתיב נסעה בכביש מהיר - קיימת האפשרות שכלי רכב יפגע בו, וכי במצב זה, כלי הרכב יפגע קשות מפאת גודל משאותו, ועל כן קיומה כי כל מי שיבחין בו ינסה לעبور אותו.

40. משכך, התמלא הנאשם 1 היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירות הרגה.

בשולוי הדברים:

41. בקשהה של הסגנורית לזכות את הנאשם 1 מחתמת "הגנה מן הצדק" נדחתה. מבחינה עובדתית ומשפטית ישנה אבחנה מוצדקת בין חלקו של הנאשם 2 בתאונה לבין חלקו של הנאשם 1, ואני מוצאת כי נפל כל גם בבחירה להעמיד לדין את הנאים בגין עבירות שונות כפי שנעשה.

סוף דבר:

42. משמצאת כי מתמלאים בעניינו היסודות העובדי והנפשי הנדרשים בעבירות הרגה אני מרושעה את הנאשם 1 בביצוע עבירות הרגה, עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין. כמו כן, הוכחה אחריותו של הנאשם 1 לגרימת תאונת דרכים בה נפגע אדם ונגרם נזק לרכוש, ועל כן הנהני מרושעה את הנאשם 1 בעבירות לפי סעיף 62(2) ביחד עם סעיף 38(3) לתקנות התעבורה.

ניתנה היום, י"ג תשרי תשע"ח, 03 אוקטובר 2017, במעמד ב"כ המאשימה עו"ד לוס, הנאשם וב"כ עו"ד תחריר עתאמה-מהנה.