

ת"פ 34576/10/16 - מדינת ישראל נגד מחמד עבידיה, שאול קדשני

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד

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

בפני כבוד השופטת מיכל ברנט
בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

1. מחמד עבידיה
2. שאול קדשני

הנאשמים

הכרעת דין

בעניינו של נאשם 1

כללי

1. כנגד הנאשם 1 הוגש ביום 27.10.16 כתב אישום המייחס לו עבירות הריגה ונהיגה בקלות ראש ו/או ברשלנות, 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 עובדות כתב האישום, ביום 1.6.16 עובר לשעה 14:25, בכביש 431 בקילומטר 11 לכיוון מערב (להלן: "הכביש"), נהג הנאשם 1 במשאית וולבו פול טריילר, מ.ר. 63-803-31 (להלן: "משאית הוולבו"), אליה היה מחובר נגרר במשקל 32,000 ק"ג (להלן: "הנגרר").

תנאי הכביש היו באותה עת כדלקמן:

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

ב. בכיוון נסיעת נאשם 1 פנייה ימינה לכביש 4 בכיוון דרום (להלן: "הפנייה").

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

ד. כביש אספלט יבש, מזג אוויר נאה, ראות טובה.

הנאשם 1, אשר התכוון לנסוע לכיוון דרום, החמיץ את הפניה. בעקבות זאת, עצר הנאשם 1 את משאית הוולבו מיד לאחר הפניה, כאשר משאית הוולבו והנגרר עומדים במלואם על השוליים הימניים בכביש.

בנסיבות אלו, החליט הנאשם 1 לנסוע לאחור ולחזור עד לנקודה בה יוכל לפנות בפנייה אותה החמיץ. לשם כך ביצע הנאשם 1 תמרונים על הכביש, אשר כללו נסיעה איטית (מהירות של 6.5 קמ"ש ומטה) וקצרה (מרחקים עמוד 1

שאינם עולים לכדי 10 מ') קדימה ואחורה (להלן: "התמרונים").

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

במהלך התמרונים, חלפו בכביש, בסמוך למשאית הוולבו, כ-33 כלי רכב שונים, לרבות משאיות ואוטובוס, אשר בעקבות החסימה נאלצו לעבור מן הנתיב הימני בכביש לנתיב האמצעי.

אותה עת, נהג הנאשם 2 במשאית דאף מ.ר. 77-467-13 (להלן: "משאית הדאף"), בנתיב הימני בכביש במהירות 86.9 קמ"ש לפחות. לצדו של נאשם 2 ישב דוד ימין (להלן: "המנוח").

בשלב זה, בשעה 14:26 או בסמוך לכך, הגיע הנאשם 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 מהתאונה נהרג המנוח במקום.

כמו כן, כתוצאה מהתאונה נגרמו לנאשם 2 שברים רבים בעצמות הפנים, לרבות שברים בארובות העין ובעצמות האף, שבר באגן, פגיעה טראומתית בגלגל העין, המטומות ועוד. הנאשם 2 נזקק לניתוחים, לרבות קיבוע באמצעות לוחיות טיטניום של ארובות העין. הנאשם 2 היה מאושפז בבית החולים "שיבא" עד ליום 24.6.16.

עוד כתוצאה מהתאונה נגרם למשאית הדאף, נזק קשה והרסני בחזית כדלקמן: מעיכה לאחור בצד ימין של תא הנהג, גג המשאית נמערך לאחור, צינורות נקרעו, פגיעה בפגוש, תא הנהג יצא מהמקום, ארגז הרכב התכופף לאחור בצד ימין, נגרמה פגיעה בארגז המשא אשר כופף לאחור ונגזר, נופצו שמשות תא הנהג ונגרמו נזקים לנגרר.

במעשיו האמורים לעיל, לרבות נסיעה לאחור על כביש מהיר וביצוע החסימה כשהוא נוהג במשאית גדולה אליה מחובר נגרר המגביל את שדה הראייה שלו לאחור וכן את יכולות התמרון שלו, הואשם הנאשם 1 כי נטל סיכון בלתי סביר בדבר האפשרות של קרות תאונה קטלנית מתוך תקווה להצליח למנעה ובכך גרם למותו של המנוח, כמו גם לתאונת דרכים בה נחבל הנאשם 2 וניזוקה משאית הדאף.

3. הנאשם 2 הואשם בכתב האישום בעבירות גרם מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א-191, ובעבירת נהיגה בדרך בקלות ראש ו/או ברשלנות, עבירה לפי תקנה 62(2) ביחד עם 38(3) לתקנות התעבורה, והודה והורשע בעבירות האמורות במסגרת הסדר טיעון.

4. הנאשם 1 הודה בנהיגה ברכב במועד התרחשות התאונה, אולם כפר באחריות לתאונה ולתוצאותיה. לטענתו לא היתה חסימה של הנתיב הימני, לא היתה נסיעה לאחור בעת התאונה כי אם הרכב היה בעצירה, שדה הראייה לא היה מוגבל וגם לא יכולות התמרון שלו. הנאשם 1 כפר בכך שנטל סיכון בלתי סביר וגרם למות המנוח, לחבלות של הנאשם 2 ולנזקים הנטענים. עוד טען הנאשם 1 לקיומם של כשלים ראייתיים, כאשר לפיו, לא מוצו פעולות החקירה על ידי המשטרה. עוד נטען לאכיפה בדרנית בהעמדתו לדין של הנאשם 1 בגין עבירת הריגה ולא בעבירת גרם מוות ברשלנות.

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

6. במסגרת פרשת ההגנה העידו הנאשם ובוחן תנועה מטעמו.

פרשת התביעה

דיסק מצלמות אבטחה - תיעוד התאונה

7. באמצעות מר אייל פרידגוט, מנהל משמרת בבקרה בכביש 431, הוגשו מזכר (ת/16) ודיסק (ת/17) שצולם בשעה שהתרחשה תאונת הדרכים. בחקירתו הנגדית הבהיר העד, כי כשמגיע שוטר הם צורבים את הדיסק בנוכחותו, מוציאים את הדיסק, מחתימים על טופס הוצאת מדיה ושומרים את הסרטון גם בדיסק הקשיח שלהם לצמיתות, וכך עשה אף הפעם.

העד שלל שתוכנת המחשב מבצעת שינויים בתמונות (מכווצת או מרחיבה פריימים), ואישר כי קיימים אמצעי הגנה של נתיבי 431 לשמירת החומר הדיגיטלי שמאוכסן ברשותם. העד מסר שהוא לא קיבל צו או בקשה לקבלת מידע מאת גוף ציבורי עובר למסירת הדיסק האמור.

8. מעיון בדו"ח צפייה שנערך ע"י רס"ב סייג (ת/6) עולה כי בשעה 14:22:50 חלפה משאית הוולבו את הפנייה לכביש 4 לדרום, וכי נמדדו שש נסיעות לאחור עד לתאונה:

א. 14:23:24 נסיעה ראשונה לאחור - במהלכה המשאית ברובה היתה בשול וחלק קטן מהמשאית היה בנתיב ימין.

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

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

ד. 14:24:39 נסיעה רביעית לאחור - במהלכה בלט החלק האחורי של הנגרר מעל לשני שלישי בנתיב ימין.

ה. 14:25:30 נסיעה חמישית לאחור - במהלכה המשאית בכללותה (גורר ונגרר) היו בנתיב ימין, חלק קטן מדופן שמאל היה בשול ימין (חלק מזערי).

ו. 14:26:09 נסיעה שישית לאחור, במהלכה קרתה התאונה, המשאית היתה כשני שלישי בנתיב ימין.

מהנסיעה השלישית לאחור ועד להתנגשות, חסמה המשאית שני שלישי מנתיב ימין. תועדו לא פחות מ-33 כלי רכב, ביניהם 5 משאיות ואוטובוס, שביצעו סטייה שמאלה בעקבות נסיעת המשאית לאחור.

9. מעיון בדו"ח צפייה שנערך ע"י רפ"ק צביקה מוזס (ת/24) עולה כי בשעה 14:26:09 נסעה משאית הוולבו לאחור, ומשעה 14:26:15 ועד 14:26:18 משאית הוולבו היתה בעצירה ובכלל זה ברגע ההתנגשות. בנקודת זמן זו חסמה משאית הוולבו יותר ממחצית מהנתיב הימני.

רפ"ק מוזס אישר בחקירתו הנגדית שכלי רכב אחרים סטו מהנתיב ונמנעו מגרימת תאונה, וכי הנאשם 2 לא סטה מהנתיב ואף היה בהאצה.

10. באמצעות רס"ב אליעזר סייג, בוחן תנועה, הוגשו ללא התנגדות ב"כ הנאשם 1 דו"ח בוחן (סומן ת/4), אמרותיו של הנאשם (ת/1-3), לוח תצלומים (ת/5), דו"ח צפייה במצלמות אבטחה (ת/6), הקפאת תצלומים מניסוי שדה ראייה (ת/7), תרשים תאונת דרכים (ת/8), סקיצות (ת/9), מזכרים (ת/10-13) וצילומי דסקיות הטכוגרף של שתי המשאיות (ת/14-15).

11. מעיין בדו"ח בוחן שנערך ע"י רס"ב סייג (ת/4) עולה כי ההודעה אודות דבר התאונה התקבלה ביום 1.6.16 בשעה 14:40, והבוחן הגיע למקום בשעה 15:10. בשעת המבחן מזג האוויר היה נאה, ראות טובה, שעת יום, כביש אספלט סלול ותקין, כביש דו סיטרי 3 נתיבים למערב ונתיב פנייה ימינה לכיוון כביש 4 לדרום, מהירות מותרת במקום התאונה 100 קמ"ש. ביום 8.6.17 נערך ניסוי שדה ראייה, צילומי וידאו ודו"ח הקפאת תמונות מניסוי שדה הראייה. מכיוון נסיעת 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 האחורית של הנגרר נפתחה מעט. פגיעה בחלק העליון של הארגז האחורי בצד שמאל עם שפשופים. פגיעה בייצור נגרר שמתחבר למשא כיפוף קשה ביצול בחיבור לוו הגרירה. במשאית הוולבו פגיעה קלה בחלק האחורי בוו גרירה שהוזז מעט ממקומו. במשאית הדאף נזק קשה והרסני בחזית, מעיכה קשה מלפנים לאחור בצד ימין של הקבינה, גג המשא מעוך לאחור, צינורות נקרעו, פגיעה קשה והרסנית בחזית כתוצאה מפגיעה בנגרר, פגיעה בפגוש הרכב, בקבינה החלק הקדמי יצא מהמקום וארגז הרכב מכופף לאחור בצד ימין, פגיעה קשה מאוד בדופן ימין של הקבינה, פגיעה במשטח ארגז משא שכופף לאחור ונגזר בסמוך לקבינה בחלק הקדמי בצד ימין וכתוצאה מהידחפות הקבינה בצד ימין לאחור ניפוץ שמשות הקבינה.

מבדיקת משאית הוולבו בנסיעה, הגה מגיב, מעביר תנועה ודוושת הבלם תקינה. את משאית הדאף לא ניתן היה לבדוק לאור הנזק אולם מפענוח דיסקת הטכוגרף נצפו בלימות רבות עובר לתאונה ולכן נשללה אפשרות לכשל במערכת הבלימה.

ממצאי הבדיקה:

פיזור רב של שברי זכוכיות, חלקי רכב ופולסטיקים בין כלי הרכב ובסמוך לכלי הרכב, המעיד על אזור אימפקט בין כלי הרכב. כן התקבל סרטון ממצלמות כביש 431 בו ניתן להבחין בהתרחשות התאונה, ונערך פענוח דיסקת טכוגרף למשאית הדאף לפיו המשאית היתה בהאצה עובר להתנגשות. לא נמצאו סימני צמיגים לפני מקום ההתנגשות.

מסקנות הבוחן על פי הממצאים, חומר הראיות וצלום הווידאו של התאונה הן כי משאית הוולבו 6380331 ועליה רתום נגרר 9006378 שנסעה בכביש 431 למערב, עברה את הפנייה לכביש 4 לדרום ונעמדה בשול ימין, מרחק קצר אחרי תחילת מעקה ההפרדה. בסרטון מצלמות האבטחה ניתן לראות את ניסיונות הנסיעה לאחור ולאחר מכן את התאונה. לאחר שנעצר בשול ימין אחרי הפנייה, החל נהג המשאית ב-6 ניסיונות נסיעה לאחור בזמן כולל של מעל 3 דקות, במהלכן חסם את נתיב ימין בחלקו. בעת ניסיון הנסיעה ר השישי לאחור,

נעמדה משאית הוולבו בנתיב ימין ברובו, הגיעה משאית דאף בנסיעה למערב ופגעה בחזית צד ימין בחלק האחורי של הנגרר בצד שמאל. מדובר בנזק הרסני וקשה מאוד לחזית הדאף שכתוצאה מכך נזרקה לאחור עקב ההתנגשות הקשה במשאית עמוסה במטען כבד מאוד.

על פי פענוח דיסקת הטכוגרף, מהירות משאית הדאף עובר לתאונה היתה לא פחות מ-86.9 קמ"ש, משאית הדאף היתה בהאצה רצופה ללא האטה לפני ובסמוך לתאונה, דבר המעיד על חוסר התייחסות נהג הדאף למשאית החונה/הנוסעת לאחור בנתיב ימין והמשך נסיעתו לפני תוך לחיצה על דוושת ההאצה. על פי שחזור התחמקות שנערך ודו"ח צפייה, מדובר בתאונה נמנעת שבה יכול היה נהג הדאף למנוע התאונה, נהג הדאף יכול לפי השחזור שנערך לחמוק לצד שמאל, לא היתה מגבלה של מרחק לסטות שמאלה ולא היתה מגבלה של כלי רכב שנסעו משמאלו.

גם בבלימת חירום נהג משאית הדאף היה יכול למנוע את התאונה ולהיעצר מרחק רב לפני מקום ההתנגשות. מדו"ח צפייה שנערך, לא פחות מ-33 כלי רכב, מתוכם 5 משאיות ואוטובוס, עברו בכביש 431 וסטו שמאלה בעת ניסיונות הנסיעה לאחור של משאית הוולבו. מכך ניתן להסיק שנהגי כלי הרכב הנ"ל כן התייחסו והגיבו לתנועת משאית הוולבו והחלו את הסטייה שמאלה ממרחק רב. נהג משאית הדאף נהג בנתיב ימין מבלי לנסות לסטות שמאלה על מנת להתחמק מהתאונה.

לפני התאונה קיימת עקומה קלה, ואם הנהג היה נרדם אזי היה סוטה מנתיב ימין בעת נסיעה בעקומה, אך כל זה לא קרה והנהג שמר על מסלול נסיעתו בתוך הנתיב מבלי לסטות, דבר המעיד על כך שלא נרדם והיה עקבי בנסיעה. באפשרות נהג משאית הוולבו שעבר את הפנייה לכביש 4 לדרום להמשיך בנסיעה מרחק קצר יחסית למחלף משה דיין ומשם לפנות לכיוון אשדוד.

12. בחקירתו הנגדית שלל רס"ב סייג את האפשרות שנהג הדאף סטה לשול הימני, הוא ציין במפורש שהוא שמר על נתיב ימני ורואים שכל הקבינה מעוכה, לכן לא ראה חשיבות למדידה נוספת של מיקומי הפגיעות (פרוטוקול מיום 6.6.17 עמ' 21 ש' 20-32, עמ' 22 ש' 1-32).

13. מעיון במסמך הקפאת תצלומים מצילומי הווידאו שנערכו במהלך ניסוי שדה הראיה בכביש 431 שנערך ע"י רס"ב סייג (ת/7), עולה כי שדה הראיה של נהג משאית הדאף נפתח לעבר המשאית החונה בהיותו במרחק 160 מ'.

פענוח דסקיות טכוגרף

14. מבדיקת דיסקת הטכוגרף של משאית הוולבו (מ.ר. 6380331), שנערכה ע"י רפ"ק מוזס (ת/25), עולה כי מהלך הנסיעה האחרון נרשם על ידי מחט המהירות בשעה 14:25. המשאית נסעה במהירות של 88.1 קמ"ש ולאחר מכן בלמה עד לעצירה מלאה. כן צוין, כי נסיעה במהירות שפחותה מ-6.5 קמ"ש אינה נרשמת ברישומי מחט המהירות.

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

הנסיעות לאחור ולפנים. על כן, לא ניתן לקבוע על סמך דיסקת הטכוגרף האם בעת ההתנגשות המשאית היתה בעצירה, בנסיעה לאחור או בנסיעה לפנים.

15. מבדיקת דיסקת הטכוגרף של משאית הדאף (מ.ר. 7746713) שנערכה ע"י רפ"ק מוזס (ת/26) עולה כי מהירות המשאית עובר להתנגשות היתה 86.9 קמ"ש, וכי המשאית היתה בהאצה רצופה ואיטית ממהירות 33.9 קמ"ש, מבלי לבצע כל ניסיון לבלימה טרם ההתנגשות.

16. רפ"ק מוזס אישר בחקירתו הנגדית שלא ניתן ללמוד מהטכוגרף אם היתה תנועה קדימה או אחורה או שהמשאית היתה בעצירה מוחלטת בזמן ההתנגשות.

הזזת כלי הרכב לאחר התאונה

17. באמצעות רס"ל ישראל שניר, הוגש דו"ח פעולה ת/20, ממנו עולה כי לאחר הדיווח על התאונה, הגיע למקום בנהיגה מבצעית והחל לבצע חסימות בכביש. העד מסר בחקירתו הנגדית כי תפקידו באירוע הסתכם בוויסות התנועה בכביש והמתנה לבדיקת הבוחנים במקום. העד הבהיר כי לא הזיז את המשאיות ולא ראה שהזיז את המשאית. לדבריו הגיע לזירה שלישי או רביעי, אחרי מפקד השלוחה ומפקד מתנ"א.

18. כן הוגש לתיק החקירה בהסכמה מזכרה של רס"ל עדן פנחס ת/23, ממנו עולה כי בעקבות דיווח אודות התאונה היא הגיעה למקום בנסיעה מבצעית, במקום היה עומס רב וכן אמבולנסים וניידות. היא חסמה את הכביש ולאחר שפינו את ההרוג ואת הפצוע הקשה, היא הכוינה את כלי הרכב בנסיעה מהמקום בשטח הפרדה השמאלי בלבד. הנאשם 1 עוכב והשוטר ניב גנים היה צמוד אליו כל זמן סידור הזירה, ואילו נהג המשאית השנייה פונה מהמקום במצב קשה. הבוחן אליעזר הגיע לזירה, שי כהן הזיז את המשאית הראשונה (משאית הוולבו) לשול ימין רחב ובטוח והמשאית היתה במצב נסיעה. הנהג עלה ולקח אותה בנסיעה מהמקום בליווי אבטחה של ניידת. משאית שנייה נגררה ע"י גרר משטרתי.

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

19. בחקירתו הנגדית מסר רס"ב סייג, כי הסקיצה נערכה על פי מצב כלי הרכב עת הגיע למקום, כאשר הוא לא הזיז את כלי הרכב (פרוטוקול מיום 6.6.17 עמ' 16 ש' 11-31). כן מסר, כי התמונה שהוצגה נ/1 צולמה לאחר שמשאית הוולבו הוזזה מהזירה, עת אנשי זק"א הגיעו לסרוק את הזירה (עמ' 18 ש' 1-10). בהמשך, לשאלות הסגורית, מסר כי יתכן מצב שמזיזים "מטר שתיים על מנת לחלץ", וזה הגיוני. כשהוא הגיע לזירה, המשאיות היו צמודות וכך הוא צילם.

20. מפקח מתן קליש אישר כי הנאשם 1 נפסל מנהלית לאחר שהואשם בנהיגה בחוסר זהירות (ת/18), וכי הנאשם 2 הואשם בעבירת גרימת תאונת דרכים וגרימת מוות ברשלנות.

הודעת הנאשם 1 במשטרה מיום 1.6.16 באזהרה בגין עבירות של גרימת תאונת דרכים קטלנית, גרימת מוות ברשלנות, נהיגה בקלות ראש, נסיעה לאחור בכביש מהיר, גרימת חבלה של ממש לאדם

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

היה עליו להגיע לנמל אשדוד ולפרוק שם את האבנים. הוא עשה את הנסיעה בקו זה שמונה ימים, ובכל יום נסע פעמיים או שלוש. בסה"כ נסע בדרך הזו 10 פעמים. במועד התאונה היתה הנסיעה נסיעתו השלישית באותו יום בקו זה, הוא עבר את הירידה לכביש אשדוד ונעצר בשול לאחר כ-20 מטר. הוא היה בעצירה כשחלק מהמשאית בשול הימני וחלקה בנתיב ימני, הוא חשב מה לעשות כיוון שהוא לא מכיר דרך אחרת להגיע לנמל וחשב שבמהירות יסע לאחור. הוא חיכה שתתפנה הדרך, הסתכל במראות ונהג כ-3 מ' לאחור. רק לאחר מכן הבין שהמרחק שעליו לחזור לאחור גדול יותר. כשראה שיש מכוניות, הוא עצר ורצה לנסוע קדימה לראות איפה לעשות סיבוב פרסה ואז היתה מכה חזקה בחלק האחורי ואחרי המכה הוא ירד מהמשאית לראות מה קרה. הנאשם 1 שלל שימוש בטלפון הנייד בזמן התאונה.

הודעת הנאשם 1 במשטרה מיום 2.6.16 באזהרה בגין עבירות גרימת תאונת דרכים קטלנית, גרימת מוות ברשלנות, נהיגה בקלות ראש, נסיעה לאחור בכביש מהיר, גרימת חבלה של ממש לאדם

22. הנאשם 1 עומת עם תיעוד התאונה בצילום הווידאו, הביע צער על מה שקרה, ואמר שכשהתרחשה התאונה הוא היה במצב עמידה וכלי רכב רבים עברו ללא בעיה, בעוד שהנאשם 2 פגע בו מבלי שאפילו בלם.

הודעת הנאשם 1 במשטרה מיום 6.6.16 באזהרה בגין עבירות הריגה, גרימת תאונת דרכים קטלנית, גרימת חבלה של ממש לאדם ונזק לרכוש, נסיעה לאחור בכביש מהיר ללא צורך

23. הנאשם 1 נשאל האם לא חשב שבזמן הנסיעה שלו קדימה ואחורה בכביש מהיר מישהו עלול לפגוע בו, והשיב כך:

"את האמת אני בצד ימין אמצע ושוליים ואני רואה מכוניות שעברו אותי אולי 50 מכוניות וזה לא אוטו קטן שלי זה משאית ענקית כולם רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותי..." (עמ' 2 ש' 10-11).

כמו כן הוסיף כי הפעיל איתות חירום, וכי לא היתה לו כל כוונה להרוג.

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

לחזור אחורנית ולפנות ימינה. הוא לא הכיר את הכביש ולא ידע שיש מחלף נוסף בהמשך. הוא לא הצליח לנסוע אחורנית בעקבות תנועה ערה של מכוניות, עצר למשך 3 דקות, בזמן התאונה הוא היה בעמידה ולא בנסיעה לאחור, והוא הפעיל איתות חירום. הוא לא ציפה למה שקרה ולא רצה בכך.

בחקירתו הנגדית אישר הנאשם 1 שהמשאית היתה עמוסה באבנים מהמחצבה, אישר שהיה לו מרחק עצירה של כ-20 מ' לאחר הפנייה, ושיש שטח מת מאחורי המשאית (פרוטוקול מיום 10.7.17 עמ' 24 ש' 1-4, 8-17, 21-24, עמ' 25 ש' 1). הנאשם 1 אישר שלא יכול היה לרדת מהמשאית בכביש ושלא היה לו מכוון לנסיעה לאחור (עמ' 24 ש' 20, עמ' 25 ש' 10). עוד אישר כי ההחלטה לנסוע לאחור בכביש מהיר, בהתחשב בנתונים האמורים, אינה סבירה, וחזר ואמר שהוא עשה טעות (עמ' 25 ש' 26). הנאשם אישר שמה שרואים בסרטון ובתמונות מתאר את התאונה כהווייתה (עמ' 27 ש' 24-26).

חוו"ד מומחה מטעם ההגנה

25. מטעם ההגנה הוגשה חוות דעת של בן עזרי משה, קצין בוחנים מחוזי באגף התנועה של מחוז ירושלים, אשר פרש מתפקידו בשנת 2008. חוות הדעת מבוססת על תיק החקירה, סרטון התאונה, סרטוני שחזור התאונה וצילומים. בחוות הדעת מצוין כי אין מחלוקת על ניסויי שדה הראיה שנערכו על ידי הבוחנים, כי שדה ראייה של 160 מ' קדימה אפשר לנאשם 2 להבחין במשאית 1 חונה. כן נטען שאין מחלוקת על ניתוח התאונה ועל פיענוח דיסקת הטכוגרף של משאית 2 ולפיו היתה בתאוצה עובר להתנגשות. אין מחלוקת כי למעלה מ-33 כלי רכב פרטיים, משאיות ואוטובוסים חלפו על פני משאית הוולבו מבלי להתנגש בה, וכי התאונה מצד הנאשם 2 היתה נמנעת אילו היה שם ליבו לדרך.

המחלוקת היא על סעיף 14ט בדו"ח השחזור של הבוחן, אשר שלל את האפשרות שהנאשם 2 נרדם בנהיגה. כיוון שבסרטון נצפתה סטייה של משאית הדאף מצד שמאל של נתיב הנסיעה לצידו הימני, ויתכן שאף חדרה לשול הימני לפני ההתנגשות. סטייה ימינה כאמור יכולה להיות תוצאה של הירדמות, של הירדמות המשולבת בתנאי הדרך (שיפוע בכביש או לחץ אוויר נמוך בגלגל קדמי ימני, נפילת ראש נהג ימינה ומשיכת הגה), או בשל חוסר תשומת לב בשל שימוש בטלפון סלולרי, ברדיו או בשיחה עם הנוסע מימין תוך כדי מבט ימינה.

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

סימני דחיפה לא סומנו בתרשים ואין התייחסות אליהם בדו"ח. מסימני הדחיפה עולה שהנגרר עמד ברובו על השול הימני וחסם רק שליש מנתיב הנסיעה הימני (נתיב נסיעה הוא 3.7 מ' ומסימן הדחיפה השמאלי עד לקו המקווקו יש למעלה מ-2 מ' פנויים).

עוד נטען, כי מכך שמשאית הדאף נעצרה כשהיא עומדת כולה על הנתיב הימני לאחר שנהדפה לאחור בזמן ההתנגשות, כמו גם מהנזק בחזית המשאית, עולה שהיא חדרה לשול הימני עם צידה הימני עשירות שניה לפני ההתנגשות.

לא נמדד שיפוע כביש צידי ולא לחץ אוויר 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 משקפיים בשעת הנהיגה. משאית הדאף לא נבדקה מכנית ולא ניתן לשלול ליקוי מכני פתאומי במערכות הרכב.

בחקירתו הנגדית מסר העד, כי הוא אינו חולק על אחריותו של הנאשם 1 בתאונה, ועל רשלנותו, אולם כיוון בחוות הדעת לכך שרשלנותו של הנאשם 2 גדולה יותר מזו של הנאשם 1, ולכך שלא היה מקום להעמידו לדין בגין עבירת הריגה. העד אישר בחקירתו הנגדית כי לנאשם 1 היה שטח מת בשדה הראייה ושבנסיעה לאחור עליו להיעזר במכוון.

סיכומי ב"כ הצדדים

26. ב"כ המאשימה עמד על כך שאין בתיק מחלוקת עובדתית ממשית, הנאשם 1 מודה באשמה בתאונה, אינו חולק על תיעוד התאונה (ת/17), והמחלוקת היא בעיקרה משפטית. הנאשם 1 הודה שנסע בפוט טריילר עם נגרר עמוס באבנים, והחליט לנסוע לאחור בכביש בו המהירות היא עד 110 קמ"ש, וזאת ללא מכוון אחורי, החל בתמרונים כשהוא בולט לתוך הנתיב הימני ואין נפקא מינה בכך שברגע התאונה היה בעמידה ולא בנסיעה לאחור. הנאשם 1 יצר סיכון משמעותי ובלתי סביר בהחלטה מודעת, ומכאן ההבדל בינו לבין הנאשם 2, וחוו"ד המומחה שהוגשה מטעם הנאשם 1 אינה מלמדת אחרת.

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

27. ב"כ הנאשם 1 בסיכומיה טענה כי האחריות לתאונה ולתוצאותיה רובצת על הנאשם 2, אשר לא שינה התנהגותו והמשיך בתאוצה עד שהתנגש במשאית הוולבו בה נהג הנאשם 1, אשר ברגע ההתנגשות היתה במצב של עמידה. היות המשאית במצב של עמידה נלמדת מפענוח דסקיות הטכוגרף ומעדויות של המפענח רפ"ק מוזס בנושא.

נטען, כי לא הוכח ששדה הראייה לאחור היה מוגבל; לא קיימת חובה על פי תקנה 45 לתקנות התעבורה להסתייע במכוון בעת נסיעה לאחור; רכבו של הנאשם 1 הוזז לתוך נתיב הנסיעה לאחר ההתנגשות; משאית הוולבו הוזזה פעמיים, פעם אחת על ידי הנאשם 1 וזאת על מנת לחלץ את נוסעי משאית הדאף, ופעם שנייה על ידי השוטר שי כהן כעולה ממזכרה של השוטר פנחס עדן (ת/23). הבוחן סייג שעומת עם נתונים אלה אישר כי לעתים 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 נטען כי יש לפסול את המסקנה בדבר חסימת הנתיב על ידי משאית הוולבו.

עוד נטען שאין להתבסס בקביעת מיקומו של הרכב על מצלמות הבקרה של נתיב 431, מהטעם שמדובר בדרך "שאינה אמינה, אינה מדעית, אינה מדויקת" וכי ישנה השפעה למרחק הצילום וזווית הצילום. נטען כי דיסק הסרטון אינו מהווה ראיה קבילה שכן לא הוגש על פי סדר הדין ולא על פי פקודת הראיות.

נטען כי במעשיו של הנאשם המתבטאים בעצירתו בשולי הכביש, תוך הדלקת איתות חירום, ללא שהיה דבר

שהסתיר אותו מכלי רכב נוסעים, מקום שהבחין בכלי רכב שהצליחו לעבור נתיב על מנת להתרחק ממנו, לא היה כדי להוות סיכון בלתי סביר והוא לא העלה בדעתו שעצירתו במקום תגרום לתאונה בה ימצא אדם את מותו. אין מעשיו שונים מעצירה מכוונת של ניידת תנועה או עצירה של רכב תקול. לאלה מצטרפת התנהגותו של הנאשם 2, שיש בה לאיין את אחריותו של הנאשם 1 לתאונה עד כדי זיכוי מכל אשמה. התאונה היתה נמנעת אם הנאשם 1 היה מתחמק מהמשאית או בולם בלימת חירום, זאת אף לדעת בוחני התנועה מטעם המאשימה. כתימוכין לטענתה הפנתה לגמ"ר 7595-06-16 מדינת ישראל נגד חיים ביטון, שם הואשם נהג אוטובוס בעבירת גרימת מוות ברשלנות לאחר שהתנגש במשאית תקועה בצד הכביש שבלטה לתוך נתיב הנסיעה וגרם למותם של 6 נוסעים. נהג המשאית לא הואשם בעבירה, לאחר שצוין כי נקט באמצעי זהירות (הדלקת איתות חירום).

בשולי סיכומיה ביקשה ב"כ הנאשם 1 לזכות את הנאשם 1 מחמת הגנה מן הצדק לנוכח אכיפה בררנית וחוסר שוויון בינו לבין סעיפי האישום שיוחסו לנאשם 2, וכתמיכה בטענה זו ביקשה ב"כ הנאשם 1 להפנות לכך שתשובת הבוחן סייג לשאלה מה היתה המלצתו ביחס להעמדה לדין של הנאשם 1 היתה כי מדובר בתרשומת פנימית שאינה נמצאת בחומר החקירה.

לטענת ב"כ הנאשם 1 מדובר במסמך שלא נתבקשה בגינו תעודת חיסיון ויש בכך להסתיר מסמך מהותי מתיק החקירה, כהמלצת הבוחנים התייחסה לנאשם 2 בלבד. אף בעת השימוע בטרם החלטה על פסילה מנהלית נמסר לנאשם 1 שהוא חשוד בנהיגה בחוסר זהירות בלבד. נטען כי הנאשם 1 היה פאסיבי בהתנהגותו "כל שעשה הוא שנעצר בצד הכביש כי הוא לא מכיר את הדרך, ומצא עצמו מועמד לדין בגין הריגה".

דין והכרעה

קביעת הממצאים העובדתיים

28. אין מחלוקת כי ביום 1.6.16 נהג הנאשם 1 בכביש 431 לכיוון מערב במשאית וולבו אליה היה מחובר נגרר עמוס במשקל 32,000 ק"ג. הנאשם 1 אישר כי במועד האמור ביצע נסיעות חוזרות ונשנות ממחצבה הסמוכה למודיעין לנמל אשדוד והעמיס לשם כך את משאיתו באבנים. אין מחלוקת כי בכביש האמור מהירות הנסיעה המותרת היא 100 קמ"ש.

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

30. דו"ח הבוחן סייג הסתמך על ממצאי הזירה שהיו כפי שהבחין בה עת הגיע למקום. ניסיונה של ב"כ הנאשם 1 לטעון כי כלי הרכב הוזזו מהמקום עובר להגעת הבוחן לזירת התאונה לא עלה יפה, כיוון שממזכרה של רס"ל עדן פנחס ומעדותה לפני עלה שרק לאחר שהגיע הבוחן לזירה היזז שי כהן את משאית הוולבו לשול ימין רחב ובטוח, וכי לאחר מכן הנאשם 1 נהג במשאית בליווי אבטחת ניידת, בעוד שמשאית הדאף נגררה מהמקום על ידי גרר משטרתי. התרשמתי כי תשובת הבוחן ולפיה יתכנו מקרים בהם מזיזים את כלי הרכב

מרחק קטן על מנת לחלץ פצועים אינה רלבנטית למקרה דנן ולא הוכחה וממילא לא הובאו עדים נוספים שמסרו גרסה אחרת בהקשר זה. מעבר לכך, מקום האימפקט תועד על ידי הבוחן באמצעות פיזור שבירי זכוכיות וחלקי רכב, ומומחה ההגנה לא חלק על כך.

31. בנוסף לממצאי הבוחן, מצלמות האבטחה של נתיבי 431 תיעדו את השתלשלות האירועים המתוארת, והוגשו לבית המשפט באמצעות מנהל משמרת בקרה בכביש 431, מר אייל פרידגוט, אשר מסר כי הוא צרב את הדיסק בנוכחות שוטר, וכי העתק הסרטון נשמר גם במשרדי החברה, כן מסר העד כי ננקטים אמצעי הגנה לשמירת החומר המצוי ברשותם וכי לא נערכים שינויים בקובץ התיעוד. ב"כ הנאשם 1 לא התנגדה להגשת הדיסק האמור, אולם חקרה עד זה אודות קיומו של צו לקבלת החומר וציינה בסיכומיה כי הדיסק אינו מהווה ראיה קבילה כיוון שלא הוגש על פי סדרי הדין ולא על פי פקודת הראיות. אף כי על פי סדרי הדין היה מקום להעלות את הטענות האמורות במעמד הדיון עצמו עובר לקבלת המוצג על ידי, אציין כי טענותיה של ב"כ הנאשם 1 אינן מבוססות על דבר ואינן מנומקות.

התיעוד נשמר באמצעים מקובלים, לא נערכו בו שינויים, והוא הוגש כדין על ידי מי שערך אותו. יתרה מכך, הנאשם 1 אישר בעדותו לפני כי ההתרחשויות המתוארות בסרטון מתארות כדבעי את התרחשות האירועים, ואף מומחה ההגנה הסתמך על הסרטון בחוות דעתו. על כן, טענות ב"כ הנאשם 1 ביחס לקבילות הסרטון ואמינות תכנו נדחות על ידי.

32. מצפייה בסרטון עולה תמונה מצמררת. התרחשות התאונה תועדה רגע אחר רגע, ומלמדת על גרסתו המצמצמת של הנאשם 1 אודות מעשיו אשר הובילו לתאונה הקטלנית. הנאשם 1 עצר את משאיתו בשול הדרך ונסע 6 נסיעות נפרדות לאחור, כאשר בכל אחת מהן הלכה וגדלה מידת בליטתו בנתיב הימני עצמו עד כדי חסימה של שני שלישים מהנתיב הימני. מהלך הנסיעות האמורות נמשך כ-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 ובהם משאיות ואוטובוס נאלצו לסטות מהנתיב הימני לנתיב שמאלי יותר על מנת להימנע מהתנגשות במשאית. הנאשם 1 היה ער ומודע להתרחשות האמורה ואף מסר בחקירתו במשטרה כך: "את האמת אני בצד ימין אמצע ושוליים ואני רואה מכוניות שעברו אותי אולי 50 מכוניות וזה לא אוטו קטן שלי זה משאית ענקית כולם רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותי" (הודעה מיום 6.6.16 עמ' 2 ש' 10-11). הנסיעה האחרונה לאחור עובר לתאונה היתה בשעה 14:26:09. משאית הוולבו היתה כשני שלישי בנתיב ימין. הנאשם סיים את הנסיעה לאחור בשעה 14:26:15 ועמד על הנתיב עד השעה 14:26:18. ברגע זה התרחשה התאונה, כאשר משאית הדאף בה נהג הנאשם 2 פגעה במשאית הוולבו בעוצמה.

רכב פרטי ומשאית נוספת שנסעו מאחורי משאית הדאף התחמקו ברגע האחרון ממעורבות בתאונה כאשר סטו עם רכביהם במהירות לנתיבים השמאליים, אשר בנס היו פנויים.

אם כן, לאחר 3 דקות של תמרונים מסוכנים ובלתי מתקבלים על הדעת לאחור, של משאית עם נגרר, בכביש מהיר ובמצב של שדה ראייה מוגבל אף על פי הודאת הנאשם 1 ומומחה ההגנה מטעמו, עמדה משאית הוולבו משך כ-3 שניות בנתיב הימני כשהיא חוסמת שני שלישים מתוכו, ואז התרחשה התאונה.

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

בכך שהדליק את איתות החירום או שעמד בזמן התאונה ולא נסע לאחור 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 לפניו, וכי מדובר בתאונה "נמנעת", אינה פוטרת את הנאשם 1 מאחריות לגרימת התאונה, כיוון שמשמעות הדבר בכביש מהיר היא מהירות תגובה של כ-6 שניות.

אין נסיבות המקרה דומות לסיטואציה אליה ביקשו הנאשם 1 ובאת כוחו להשוות (דוגמת **גמ"ר 16-06-7595**), של רכב שנקלע למצוקה ו/או לבעיה מכנית ועצר את רכבו בשול בצד הדרך, עצירה שאף היא נדרשת להיות זהירה ובמידת הניתן בשול, ללא חסימת נתיב, תוך הצבת משולש אזהרה, ולמשך זמן קצר ככל שניתן.

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

אשר לסימני הפגיעה במשאית הדאף, ישנה התייחסות מפורטת בדו"ח הבוחן סייג, ובכלל זה "נזק קשה והרסני בחזית", "פגיעה קשה מאוד בדופן ימין קבינה", ואף בממצאי הבוחן צוין כי משאית הדאף פגעה בחזית צד ימין בחלק האחורי נגרר צד שמאל. מכאן כי אין מחלוקת שהפגיעה היתה בחלק הימני הקדמי של משאית הדאף. אשר לשאלת הסטייה לשול, מקובלת עליו ביחס לטענות אלה תשובת הבוחן ולפיה הדברים אינם מקבלים ביטוי בתיעוד התאונה, ואף שהיה מקום למדוד את סימני הדחיפה, הרי שבפועל ניתן לראות בצילום היטב את מיקום משאית הדאף בנתיב וביחס לקווקוו הנתיב עובר לתאונה, ועל כן אני דוחה את הטענה ולפיה היתה סטייה מנתיב הנסיעה.

ניתוח משפטי - יסודות עבירת ההריגה

34. על סמך הממצאים העובדתיים האמורים מצאתי כי התקיים היסוד העובדתי הנדרש לעבירת ההריגה, הוא גרימת המוות.

35. טענת הנאשם 1 כי האחריות לתאונה היא על כתפיו של הנאשם 2 בשל נהיגתו הרשלנית שקולה 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 המוות נגרם כתוצאה מכשל במעקה בטיחות, ולא כתוצאה מנהיגתו הרשלנית. במקרה זה נקבע כי מעשיו של המערער היוו מספר עבירות המצטרפות לכדי מסוכנות כפולה ומכופלת, אשר כל בר דעת היה מבין את הפוטנציאל הקטלני הגלום בהן, וכי "התערבותו" של הכשל במעקה אין בה כדי לשנות מצפיותה של התוצאה הקטלנית ולנתק את הקשר הסיבתי בינה ובין מעשי המערער. אמנם אין להמעיט מחומרתו של כשל זה, ויש לצפות כי האחראים לו נתנו על כך את

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

(עיינו עוד לשאלת קיומו של "גורם זר מתערב" שביכולתו לנתק קשר סיבתי משפטי בתאונת דרכים ע"פ 6026/11 טמטאווי נ' מדינת ישראל, פסקה 39 (24.8.2015); ע"פ 140/10 חלילה נ' מדינת ישראל, פסקאות 77-75 (10.3.2011); ע"פ 8827/01 שטרייזנט נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(5) 506, 518-520 (2003) (להלן: עניין שטרייזנט); ע"פ 84/85 ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ(3) 141, 155-157 (1986).)

36. ומכאן לענייננו. 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 שלמות, בשש הזדמנויות שונות, בניגוד לכיוון הנסיעה, ללא שדה ראייה מלא וללא מכוון, תוך הפרעה לתנועה ונסיעה בחוסר זהירות (חסימת נתיב נסיעה ועמידה בכביש מהיר), וכל אלה על ידי משאית כפולה עמוסה במטען של 30 טונות, בכביש מהיר. ברי לכל בר דעת כי התוצאה המסתברת ממעשים אלה היא תאונה קטלנית, אשר אין ולא יכול להיות כל ספק כי לולא התנהגות זו לא היתה נגרמת התאונה ולא היה נגרם מותו של המנוח. על כן, על אף שעמדו לרשותו של הנאשם 2 כ-6 שניות למנוע את התאונה ולהציל את חייו של המנוח, הרי שאין בעובדה שלא עשה כן כדי לשנות מהקביעה ולפיה מותו של המנוח הינו תוצאה צפויה של מעשיו של הנאשם 1.

37. לצד הקביעה האמורה עליי להידרש ליסוד הנפשי הנדרש לצד היסוד העובדתי, המודעות - על שלוש אפשרויותיה: האדישות, הפזיזות וקלות הדעת.

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

"לא פעם, ובייחוד בנסיבות של עבירות תעבורה, דק הוא הגבול בין הריגתו של אדם מתוך מחשבה פלילית מסוג פזיזות ברמה של קלות דעת לבין גרימת מותו של אדם ברשלנות (ע"פ 2376/12 הינדאוי נ' מדינת ישראל, פסקה 21 (23.6.2013) (להלן: עניין הינדאוי); עניין זילברמן, פסקה 12; ע"פ 3158/00 מגדיש נ' מדינת ישראל, פ"ד נד(5) 80, 87-88 (2000) (להלן: עניין מגדיש)). ההבחנה בין שתי העבירות מבוססת על מודעותו, או היעדר מודעותו, של הנאשם לאפשרות שמעשיו יביאו לתוצאה הקטלנית. עבירה של גרימת מוות ברשלנות עוסקת, על פי רוב, "במצב שבו לא התכוון הנאשם, ואף לא צפה, כי תוצאת מעשיו או מחדליו תהיה קטלנית" (ע"פ 6811/01 אחמד נ' מדינת ישראל, פ"ד נז(1) 26, 32 (2002)). לעומת זאת, כאשר עסקינן בעבירת הריגה, מבחינת המודעות נדרש כי העושה יהיה מודע לאפשרות התרחשותה של התוצאה הקטלנית (עניין מגדיש, בעמ' 86). כך, אף אם לא רצה או קיווה שזו תתרחש - אך נטל סיכון בלתי סביר להתרחשותה (עניין זילברמן, פסקה 13).

45. בהיעדר יכולת לבחון כליות ולב תדיר מסיק בית המשפט את קיומה של מודעות כאמור באמצעות הסתמכות על חזקות עובדתיות. חזקה אחת גורסת כי אדם מודע למשמעות התנהגותו ולתוצאות הטבעיות שלה. לפי חזקה שנייה, התנהגות העולה כדי התרשלנות רבתי מלמדת על קלות דעת ביחס לתוצאה הצפויה (עניין זילברמן, פסקאות 13-14). בעניין של תאונת דרכים נקבע כי במקרים שבהם מתגלה סטייה חמורה

מהתנהגות סבירה של נהג, יכול ששתי החזקות העובדתיות תשתלבנה לכדי חזקה שלפיה התקיים היסוד הנפשי הנדרש לעבירת ההריגה (שם, פסקה 14; עניין שטרייזנט, בעמ' 524; עניין מגדיש, בעמ' 96; לביקורת על קיומן של החזקות העובדתיות לצורך הוכחת היסוד הנפשי בפלילים ראו עניין הינדאוי, פסקה 24).

39. בענייננו ניתן ללמוד כי הנאשם 1 היה מודע לכך שמעשיו מהווים סכנת חיים והיה קל דעת בנוגע לכך על פי התנהגותו ודבריו. העובדה שהנאשם 1 נסע לאחור ותיקן את נסיעתו קדימה ואחורה שש פעמים מצביעה על כך שהיה מודע לסיכון בנסיעה רציפה לאחור בכביש מהיר. לא רק מעשיו מלמדים על כך אלא גם דבריו, לפיהם התקשה בנסיעה לאחור עקב התנועה הרבה בכביש, כי הבחין בכלי רכב שעברו אותו, הוא "משאית ענקית כולם רואים את זה וחשבתי שכולם יעברו אותי", וגם מדבריו לפיהם הערכת המרחק שעליו לנסוע לאחור לא היתה נכונה, וכי החליט להמשיך ולנסוע קדימה ברגעים שקדמו לתאונה. מהערכתו כי כלי רכב "יעברו" אותו, ניתן ללמוד גם אודות "קלות הדעת" הנדרשת לביסוס היסוד הנפשי. לנאשם 1 היה ברור כי באופן נהיגתו - נסיעה לאחור ולפנים ובעמידתו בצורה שחוסמת משמעותית נתיב נסיעה בכביש מהיר - קיימת האפשרות שכלי רכב יפגע בו, וכי במצב זה, כלי הרכב יפגע קשות מפאת גודל משאיתו, ועל כן קיווה כי כל מי שיבחין בו ינסה לעבור אותו.

40. משכך, התמלא בנאשם 1 היסוד הנפשי הנדרש להרשעה בעבירת ההריגה.

בשולי הדברים:

41. בקשתה של הסנגורית לזכות את הנאשם 1 מחמת "הגנה מן הצדק" נדחית. מבחינה עובדתית ומשפטית ישנה אבחנה מוצדקת בין חלקו של הנאשם 2 בתאונה לבין חלקו של הנאשם 1, ואיני מוצאת כי נפל כל פגם בהחלטה להעמיד לדין את הנאשמים בגין עבירות שונות כפי שנעשה.

סוף דבר:

42. משמצאתי כי מתמלאים בעניינו היסודות העובדתי והנפשי הנדרשים בעבירת ההריגה אני מרשיעה את הנאשם 1 בביצוע עבירת הריגה, עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין. כמו כן, הוכחה אחריותו של הנאשם 1 לגרימת תאונת דרכים בה נפצע אדם ונגרם נזק לרכוש, ועל כן הנני מרשיעה 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 עתאמלה-מהנא.