



עפ"ג (באר שבע) 5218-03-14 - מדינת ישראל נ' קאיד אבו קוידר

עפ"ג (באר-שבע) 5218-03-14 - מדינת ישראל נ' קאיד אבו קוידר מחוזי באר-שבע

עפ"ג (באר-שבע) 5218-03-14

עפ"ג (באר-שבע) 16654-03-14

מדינת ישראל

ע"י ב"כ עו"ד ואדים סיגל, פמ"ד

נגד

קאיד אבו קוידר

ע"י ב"כ עו"ד עלי אלקרינאוי

בית המשפט המחוזי בבאר-שבע

[31.12.2014]

בפני: כב' ס. הנשיא השופטת ר. יפה-כ"ץ, אב"ד

כב' השופטת י. רז-לוי

כב' השופט י. עדן

והמשיבה שכנגד:

ערעור על גמ"ר של בימ"ש השלום לתעבורה באשקלון

בפני כב' השופט ש. לייבו

בת.פ. 2257-10-12 מיום 23/1/14

פסק-דין

השופט י. עדן:

הערעור והערעור שכנגד

1. זהו ערעור המדינה (להלן: "המערערת" או "המשיבה") על גזר הדין, וערעור שכנגד שהגיש הנאשם (להלן: "המערער"

או "המשיב") על הכרעת הדין ועל גזר הדין, של בימ"ש השלום לתעבורה באשקלון [כב' השופט שמעון לייבו] בגמ"ר

2257-10-12, במסגרתו הורשע המערער, לאחר ניהול הליך הוכחות, בעבירה של גרימת מוות בנהיגה רשלנית לפי סעיף

64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], ונגזר עליו עונש של 6 חודשי מאסר בעבודות שירות, 6 חודשי מאסר על תנאי, פסילת

רישיון לתקופה של 14 שנים, קנס בסך 1,800 ₪, ופיצוי למשפחת המנוח בסך 5,000 ₪.

על פי כתב האישום, בתאריך 3.8.2012 בשעת לילה מאוחרת נהג המערער במשאית, בכביש דו סטרי בעל נתיב נסיעה

לכל כיוון, אשר בין שני נתיביו מפריד קו הפרדה רצוף. בשלב מסוים החל המערער בפנייה ימינה אל דרך עפר, תוך כדי

פנייתו חצתה משאיתו את קו ההפרדה הרצוף אשר בין שני הנתיבים, וחסמה את נתיב הנסיעה של רכב פרטי אשר נהג לא

הספיק לעצור את רכבו, התנגש עם חזית הרכב בחלק האחורי של משאית המערער, וכתוצאה מהתאונה נהרג במקום נהג

הרכב המעורב. (להלן: "התאונה").



המערער עותרת בערעורה כנגד קולת העונש שהוטל על המערער, והערעור שכנגד הינו כנגד הכרעת הדין ובו עותר המערער לזיכוי, וכנגד גזר הדין, בו טוען המערער כי העונש שהוטל עליו חמור, לרבות ברכיבי הפסילה והפיצוי. הדין בערעור ובערעור שכנגד אוחד ופסק דין זה ענינו בשניהם.

הכרעת הדין של בימ"ש קמא והמחלוקת

2. ביחס להכרעת הדין, המחלוקת בין הצדדים הינה בשאלה האם במהלך פניית המערער ימינה אל דרך העפר, סטה הוא עם המשאית שמאלה, חצה את קו ההפרדה הלבן, נכנס לנתיב הנגדי, ובכך גרם ברשלנותו לתאונה ולתוצאתה, או כטענת המערער הוא לא חצה את קו ההפרדה, האט לצורך ירידה אל דרך העפר, ולא היה בידו למנוע את התאונה המצערת. אין מחלוקת של ממש בדבר אופן קרות התאונה. הרכב הפרטי פגע בצד האחורי השמאלי של המשאית, כך שהקורה האחורית אשר במשאית, בחלקה השמאלי, פגעה בזכוכית הרכב הפרטי בצד הנהג, ובמנוח. פגיעה זו של הקורה האחורית של המשאית בחלק השמאלי של הרכב הפרטי, בזכוכית ובמנוח, היא אשר גרמה למותו.

השאלה הינה היכן אירע המפגש בין שני כלי הרכב, האם בנתיב נסיעת המערער כטענתו או בתוך הנתיב הנגדי כטענת המשיבה, ואין מחלוקת של ממש על מעורבות המערער בתאונה, תוצאתה הטראגית ותנאי השטח.

יש לציין כי כלי הרכב הוזזו מהמקום בו היו בתום התאונה, לאור הצורך בחילוץ. מכאן שלמיקומם הסופי עת נערכו הבדיקות על ידי בוחן התנועה, אין משמעות אשר ממנה ניתן להסיק ממצאים ביחס למקום המדויק של התאונה.

בפני בית המשפט קמא העידו, בין היתר, בוחן תנועה מטעם המשיבה והוגשו בין היתר, הדוח שערך (ת/6), תמונות, תרשימים ומזכרים שערך, ומומחה ההגנה אשר הוגשה חוות דעתו (נ/5).

בוחן התנועה הגיע למקום האירוע כשעה לאחר התאונה, אסף ממצאים, ועל פי הדוח שערך (ת/6), התרשימים ועדותו, קיימים במרכז הנתיב הנגדי נסיעת המערער, הוא נתיב נסיעת הרכב הפרטי, "חריצים + מריחת צמיג קדמי שמאלי של רכב ב' המעידים על מקום האימפקט".

לגישת בוחן התנועה, מקום מפגש שני כלי הרכב היה 1.9 מטר מקו ההפרדה הלבן, בתוך נתיב הנסיעה של הרכב הפרטי. מסקנתו זו נובעת מכך שסימן המריחה האמור הינו במרחק 1.4 מטר מקו ההפרדה, ומקום הפגיעה של הקורה האחורית של המשאית ברכב הפרטי הינו בעומק של 0.5 מטר לתוך הרכב הפרטי.



הבוחן ערך שיחזור של התאונה, במסגרתו ביצע שלושה ניסויים - האחד כאשר פניית המשאית ימינה נעשית כשהיא בסמוך לקו הצהוב מימין ואז אין כלל בליטה לנתיב הנגדי; השני כאשר פניית המשאית נעשית כשהיא צמודה לקו ההפרדה הרצוף בין שני הנתיבים ואז יש בליטה של 0.2 מטר לנתיב הנגדי, וכאשר הגלגל הימני הקדמי יורד לשטח החולי ישנה בליטה של 0.4 מטר לנתיב הנגדי; והשלישי "כאשר מביאים את המשאית למקום החריצים בכביש בנתיב הנגדי, יש לסטות עם המשאית עד לאמצע הנתיב הנגדי, תוך מעבר על קו ההפרדה, ובעת הפניה ימינה לשטח החולי, הפינה האחורית שמאלית של משטח ההעמסה, מגיעה לנקודת המגע עם הרכב שהגיע מכיוון קרית גת, ואז הבליטה שנמדדה לכיוון הנגדי הייתה 1.4 מטר".

מסקנות בוחן התנועה הינן כי תוך כדי הפניה ימינה נהג המשאית סטה שמאלה לנתיב הנגדי, תוך חציית קו ההפרדה הרצוף, ובעת ביצוע הפניה ימינה בלט החלק האחורי שמאלי של המשאית לנתיב הנגדי, ואז הרכב הפרטי שהגיע בנתיב הנגדי התנגש במשאית בפינתה האחורית שמאלית.

מנגד, מומחה ההגנה סבור כי "ממצאי בדיקתי מלמדים כי הבוחן יחס סימני אימפקט שגויים ומוטעים הן בפרטית והן במשאית ביחס לכביש מהם הסיק כי התאונה הייתה בנתיב נסיעת הפרטית". לגישתו - לא נערכה בדיקת התאמת נזק במצב של הרמת החלק האחורי של המשאית כתוצאה מירידתה מעבר לשול הימני עם גלגלי הקדמיים; הבוחן לא התייחס לעדות הכבאי לפיה היה צורך להזיז את המשאית לצורך חילוץ; ממצאי בדיקתו שוללים כי סימן המריחה בנתיב בכיוון נסיעת הרכב הפרטי הינו מקום האימפקט; ביחס לשאלה המרכזית מסקנתו היא כי "בעת האימפקט חלקה הארי של המשאית היה מעבר לשול ובשטח הנמוך, מצב שגרם להתרוממות קצה אחורי של ארגז המשאית וזאת בעת שהמשאית נמצאת בנתיב הימני וללא חריגה של חלק אחורי שלה לנתיב הנגדי בעת האימפקט". המומחה טוען כי סימן המריחה הינו סימן בלימה, וכי השערת הבוחן אינה מתיישבת עם המיקום הסופי של המשאית (פרו' מיום 20.10.13 עמ' 58).

כאן יש להתייחס למחלוקת זו בין המומחים ולאבחנה בין שני סוגי הסימנים, סימן בלימה וסימן מריחה. אין מחלוקת בין המומחים באשר לטיבו של כל סימן כאמור ולממצאים אשר מוצאים בו. על פי הבוחן, סימן בלימה נוצר עקב נסיון בלימה, וסימן מריחה נוצר עקב כך שהצמיג מקבל לחיצה וכתוצאה מכך הוא נמרח. ההבדל בסימנים, ואין על כך מחלוקת, הינו בכך שבמקרה של סימן בלימה רואים את סימן בצמיג "עם כל רוחב הסוליה שלו" (פרו' 27.6.13 עמ' 24 שו' 13). מומחה ההגנה נשאל ביחס למסקנתו כי מדובר בסימן בלימה, גם על ידי בית המשפט (פרו' מיום 20.10.14 עמ' 63-64), ותשובתו הייתה: "אני אומר כי זה סימן בלימה, ישנם סימנים ברורים של שני צידי הצמיד (צ"ל הצמיג), לשאלת בית המשפט בכל הנוגע לכך כי התמונה אינה מציגה בתחילתה את המאפיין הזה, אני אומר כי הבוחן היה צריך לתת את התשובה לזה" (פרו' מיום 20.10.14 עמ' 64 שו' 1-3).

בית המשפט קמא אימץ את ממצאי התביעה וקבע כי עמדה בנטל המוטל עליה. לאור טענות התביעה בסיכומיה, אשר נטען כי הן משלימות במידת מה את ממצאי הבוחן, בחן בית המשפט קמא את הממצאים האובייקטיביים, וקבע כי הם מתאימים לעמדת התביעה. נקבע כי הסימן האמור הינו סימן מריחה בהתאם למחקרים מדעיים אשר הוגשו, לאור דברי בוחן התנועה בעדותו, וכן לאור דברים שנאמרו על ידי מומחה ההגנה, לפיהם בסימן בלימה רואים את כלל הצמיג על היקפו לאורך כל הדרך. נקבע כי מופע המריחה מתאים לקרות התאונה, בו המוט האחורי של המשאית נכנס באופן ישיר מעל מכסה המנוע ועד שחדר את הזכוכית לכיוון המנוח.



בית המשפט קמא לא קיבל את גרסת המערער לפיה פנה ימינה באופן רגיל ולא בצורה חדה, וביחס לעד הגנה אשר הובא על ידי המערער, לא מצא מקום ליתן אמון בעדותו.

עוד הוסיף בית המשפט קמא כי ניתן היה "להשתית הכרעת דין על הודיית הנאשם במשטרה או על בסיס ראשית הודיה שניתנה" לאור דברי הנאשם בהודעתו לפיהם "... אבל הזנב במשאית בלט בנתיב של זה ובנתיב שלו ובגלל זה התאונה", אולם קבע כי לאור כך שכתב האישום מתבסס על סימנים אובייקטיביים, אין להסתמך על הודייה זו לכשעצמה, אלא יש לבחון את הממצאים בשטח ואת התאמתם לאופן קרות האירוע.

לאחר בחינת הממצאים העובדתיים וטענות ההגנה, לרבות טענות מומחה ההגנה, קבע בית המשפט קמא כי התאונה נגרמה בשל רשלנות המערער בחציית קו הפרדה לבן.

גזר הדין של בימ"ש קמא

3. בקביעת מתחם העונש ההולם, התייחס ביהמ"ש קמא לערכים המוגנים בהם פגע המערער, למדיניות הענישה, לנסיבות הקשורות במשפחת המנוח ולהיקף הרשלנות.

נקבע כי במקרה זה מידת הרשלנות אינה ברף גבוה, וניתן להסתפק בעונש של עבודות שירות ברף העליון, ורכיב פסילה הנע בין 5 ל - 15 שנים.

לאחר שבחן את נסיבותיו האישיות והמשפחתיות של הנאשם, את העבר התעבורתי ואת היעדר עבר פלילי, הטיל בית המשפט קמא על המערער את העונשים המפורטים לעיל.

טענות המערער/המשיב

4. ביחס להכרעת הדין - נטען כי עדות בוחן התנועה [ע.ת. 1] נגועה בחסרים רבים; הוא נשאל והשיב כי לא בדק את החריצים שנמצאו על הכביש בזירת האירוע; לא ביצע מדידות בשטח לבדיקה ביחס למיקום כלי הרכב אשר הוזזו; עדותו מובילה למסקנה השערית בלבד אודות נסיבות התאונה; וביהמ"ש קמא שגה עת ראה לנכון לשים עצמו כחוקר התאונה ולהשלים את החסר בראיות התביעה.

נטען כי שגה ביהמ"ש קמא כאשר לא נתן משקל ראוי למיקום הסופי של רכב המנוח; המסקנה שסימני החריצה נוצרו מאפשרות של דחיקת רכב המנוח מטה נעדרת אחיזה בחומר הראיות כמו גם בממצאי הבוחן המשטרה; לא ניתן משקל למחדלי חקירה של הבוחן המשטרה; ענין מרכז הכובד אליו התייחס בית המשפט קמא לא עלה בממצאי הבוחן; ושגה ביהמ"ש קמא משלא נתן משקל לממצאי הבוחן מטעם ההגנה.

לענין העונש - נטען כי שגה ביהמ"ש קמא כאשר הטיל עונש חמור הכולל 6 חודשי עבודות שירות, לצד פסילה ממושכת של 14 שנים ופיצוי כספי, כאשר למערער עבר תעבורתי מועט, ונקבע בהכרעת הדין כי מדובר ברף רשלנות נמוך ביותר ובנסיבות משפחתיות לא פשוטות, ולא ניתן לנסיבות מקלות אלו משקל של ממש בעת קביעת העונש, בעיקר עונש הפסילה אשר חורג לחומרה.

טענות המערער/המשיבה



5. ביחס להכרעת הדין - נטען כי יש לדחות את הערעור; הכרעת הדין מבוססת היטב ומתבססת על ממצאים שנמצאו בזירת האירוע; ויש לאמץ את קביעות בית המשפט קמא.

ב"כ המשיבה הפנה לכך שהבוחן מצא כי סימן המריחה נעשה על ידי הגלגל הקדמי השמאלי של הרכב הפרטי, וסימני החריצה על ידי גחון הרכב, זאת הואיל וחזית הרכב הפרטי נדחפה אל מתחת למוט האחורי של המשאית.

נטען כי המשאית בלטה בנתיב הנגדי לכדי 1.9 מטר שזה יותר ממחצית הנתיב, וזאת הואיל והסימן של המריחה הינו 1.4 מטר מקו ההפרדה הלבן, והמוט נכנס כדי כ - 50 ס"מ פנימה; כי הקביעה בדבר הבליטה של 1.9 מטר לתוך הנתיב הנגדי הינה הקביעה המרכזית בתיק; וכי הבוחן ראה את סימני המריחה במו עיניו והסביר כי מדובר בסימנים טריים, אשר מתיישבים עם התרחשות התאונה; והחסימה של הנתיב היא רשלנות קשה ולכל הפחות לא נמוכה.

ביחס לגזר הדין - נטען כי ביהמ"ש קמא שגה עת קבע מתחם הנע בין 6 חודשי עבודות שירות ל-30 חודשי מאסר. (יש לציין כי בית המשפט קמא לא קבע במפורש כאמור, אלא ציין בסעיף 23 לגזר הדין כי זהו טווח הענישה שנקבע בפסיקת בית המשפט העליון, וביחס למתחם העונש בתיק זה הקביעה הינה בסעיף 26 לגזר הדין, לפיה ניתן להסתפק בעונש של עבודות שירות ברף העליון, וככל הנראה זו ההתייחסות למתחם העונש ההולם בתיק זה).

נטען כי לא ניתן משקל ראוי לקריטריונים שנקבעו בתיקון 113 לחוק העונשין, בעיקר בהתייחס לערכים המוגנים אשר נפגעו ולנסיבות קרות העבירה, ונוכח הנזק בדמות מותו של אדם עת המערער חסם את נתיב התחבורה של המנוח, וכי אין מדובר בפעולה רשלנית ברף נמוך.

נטען כי הטלת ענישה כה מקלה שמורה למקרים חריגים ביותר עם נסיבות חריגות, ואין זה המקרה בענייננו, וכי בית המשפט קמא עצמו לא קבע כי מדובר ברף רשלנות נמוך, ולא ניתן משקל ראוי למכלול ההתנהגויות של המשיב אשר הובילו לתאונה הקטלנית.

הודגש כי לא רק מידת הסטייה שמאלה היא החשובה, אלא עד כמה המשיב חסם את נתיב הנסיעה הנגדי עם משאיתו, כלי רכב בעל מימדים גדולים, ונוצר מצב שבו במהלך הפניה החדה ימינה, השלוחה האחורית של המשאית חסמה מחצית מנתיב הנסיעה הנגדי, ולאור כל האמור וחציית קו הפרדה רצוף מבלי לוודא כי אין תנועה ממול, בכביש חשוך, הרשלנות לא היתה קלה ורגעית אלא משמעותית.

עוד נטען כי התוצאה העונשית של גזר הדין אינה מתיישבת עם הפסיקה שצוטטה על ידי בית המשפט קמא ואשר דווקא ביקשה להחמיר בעבירות של גרימת מוות ברשלנות, וכי הקלה עונשית תיעשה רק בנסיבות חריגות ביותר, אשר לא מתקיימות בענייננו, במיוחד אל מול עברו התעבורתי של המערער.



דיון והכרעה

6. לאחר עיון בהכרעת הדין, בגזר הדין, בראיות אשר היו בפני בית המשפט קמא, בהודעות הערעור על נספחיהן ושמיעת טענות הצדדים, באתי למסקנה כי יש לדחות את הערעור שכנגד ביחס להכרעת הדין וגזר הדין, ולקבל את ערעור המערער על קולת העונש, באופן שיוטל על המשיב מאסר בפועל כמפורט להלן. אתיחס תחילה לערעור על הכרעת הדין.

עיקר טענות המערער כנגד הכרעת הדין מתייחס למסקנות בית המשפט קמא אודות ממצאים אשר נבחנו בזירת האירוע ע"י הבוחן המשטרתי, ממצאים אשר נקבע כי מובילים הם למסקנה אודות אופן התרחשות התאונה ורשלנות המערער. בבחינת הממצאים העובדתיים אשר נאספו על ידי הבוחן המשטרתי כשעה לאחר התאונה, מובילה בבירור למסקנה אליה הגיע הבוחן המשטרתי, ולפיה המערער חצה בנוהגו במשאית את קו ההפרדה הרצוף אל תוך הנתיב הנגדי, בעת ביצוע הפניה ימינה בלט חלקה האחורי של המשאית אל תוך הנתיב הנגדי, ובכך גרם המערער לתאונה ולתוצאתה הטרקית. הבוחן ביצע שיחזור בשטח, במסגרתו נערך ניסוי לגבי שלושה תרחישים כמפורט לעיל, ומצא כי זה המתיישב עם הממצאים בשטח, ובפרט סימן המריחה של הגלגל הקדמי השמאלי של הרכב הפרטי אשר נמצא 1.4 מטר לתוך הנתיב הנגדי, ומעיד על כך שבמקום זה הקורה האחורית של המשאית גרמה למעיכה אשר הביאה למריחת הצמיג, הוא התרחיש השלישי, כי המשאית חצתה את קו ההפרדה הלבן, ומקום המפגש של שני כלי הרכב היה עמוק בתוך הנתיב הנגדי, מעבר לאמצעו. רוחב הנתיב הינו 3.4 מטר, והבליטה אל הנתיב היתה 1.9 מטר.

דוח הבוחן המשטרתי ברור, ונשען על הממצאים בשטח ולא על השערה או הנחה כללית. מסקנת הבוחן נשענת על הסימנים הברורים אשר על הכביש, בנתיב הנסיעה הנגדי לנתיב נסיעת המערער. בדוח הבוחן (ת/6) נכתב מפורשות כי במרכז נתיב הנסיעה של הרכב הפרטי נמצאו חריצים וסימן מריחת צמיג קדמי שמאלי של הרכב הפרטי "המעידים על מקום האימפקט".

הבוחן המשטרתי נחקר אודות החריצים שמצא בכביש ואודות סימן המריחה, בנתיב הנגדי לנתיב נסיעת המערער. הבוחן חוזר ואומר כי מדובר בחריצים ובסימן טריים - (פרו' 27.6.14 עמ' 25 שו' 16-7 ועמ' 26 שו' 78) - "...החריצים בכביש היו טריים מאוד וגם הסימן...".

הבוחן הגיע למקום כשעה לאחר שאירעה התאונה, הוא חזה בסימן המריחה ובחריצים ומסיק מסקנותיו באופן ישיר ממיקומם, תכונותיהם וטיבם. את מיקום החריצים בכביש מנמק הוא במיקום של סימן המריחה וכי מדובר בחריצים אשר נגרמו מגחון הרכב הפרטי אשר נלחץ מטה על ידי הקורה האחורית של המשאית. המסקנה-ברורה, ונשענת באופן מוצק על הממצאים הטרקים בשטח, אשר הבוחן חזה בהם כשעה לאחר התאונה.



אמנם כלי הרכב כבר הוזזו והופרדו, לצורך חילוץ, וזאת על ידי מכבי האש שהגיעו למקום קודם, אולם אין בכך כדי לשנות מאומה מאפשרות ההגעה למסקנות הבוחן על סמך הממצאים שמצא. יתירה מכך, בעובדה שכלי הרכב הוזזו, ועל כך אין מחלוקת, יש כדי לשלול שלל טענות ומסקנות המנסות להסתמך על מיקומם של כלי הרכב, שהרי מיקום אחרון זה לא היה המיקום בתום האירוע, אלא זהו המיקום לאחר ההפרדה וההזזה של כלי הרכב על ידי כוחות ההצלה.

מסקנת הבוחן המשטרתי כי הסימן הינו סימן מריחה ולא סימן בלימה, גם היא מבוססת על טיבו של הסימן ותכונותיו, ואין אלא לקבל את מסקנתו. אמירתו הכללית של מומחה ההגנה כנגד מסקנה זו אינה נסמכת על ראיות, וכפי שמצוטט לעיל הוא אינו מסביר כיצד זה התמונה (תמונה 21 שצילם הבוחן - תמונת סימני המריחה) אינה מציגה את המאפיין אשר הוא עצמו טוען שצריך להיות כאשר מדובר בסימן בלימה, דהיינו "סימנים ברורים של שני צידי הצמיד (צ"ל הצמיג)". הבוחן מפרט בעדותו בבית המשפט את מסקנותיו ואת הישענותו על ממצאיו בשטח - ר' פרו' 27.6.13 עמ' 24 שו' 7 עד עמ' 25 שו' 7):

"ש. מה ההבדל בין מריחת צמיג לסימן בלימה

ת. סימן בלימה משאיר כשהגלגל נעול משאיר את טביעת הסוליה, אמור להשאיר זה סימן בלימה. מריחת צמיג - כשהצמיג מקבל לחיצה כלשהי והוא נמרח. הוא יכול גם להשאיר סימנים במקרים מסויימים של טביעת הסוליה שלו. מה שאני ראיתי במקום התאונה זה מריחת צמיג.

ש. תצייר (אין) איך נראה סימן חיכוך של הצמיג ומריחת צמיג

ת. ההבדל בסימן בלימה שהגלגל עצמו נעול, במריחה הצמיג מקבל במשהו פתאומי נלחץ או שנתקע במשהו. אם היה סימן בלימה הייתי רואה את הטביעה של הצמיג עם כל רוחב הסוליה שלו, במקום התאונה ראיתי רק חלק קטן צר, לא רואה את כל הסוליה של הצמיג. ההבדל בין מריחה לבלימה - בבלימה מדובר במופע של סימן הצמיג הסוליה של הצמיג לשיעור גדול יותר זאת לאור הנעילה וכן גם רואים את כלל רוחב הצמיג בשונה ממריחה בו המופע יכול להיות אותו מופע אבל בשיעור קטן יותר ולא לאורך כל הסוליה.

...

ש. מפנה לתצלום מס' 20 מיום 3.8.2012 מה הסימן הקיים על הכביש
ת. זה מריחת צמיג

ש. מפנה להגדלה אותה ערכתי בתצלום 20, זה סימן מריחה

ת. תצלום 20 מדובר במריחת צמיג. במריחת צמיג ניתן במקרים מסויימים לראות את החריצים של הצמיג. במקרה כאן זה מריחת צמיג מהלחיצה ומדובר במריחה חלקית של הצמיג.

ש. מפנה לתמונה מס' 21 - זה סימן בלימה

ת. גם מקרה זה הוא מריחה.

ש. אתה אומר שאותו סימן מריחה בתמונה 20 ו- 21 זה אותו סימן

ת. כן

ש. למה צילמת פעמיים



ת. להבהרה
ש. לאיזה צמיג זה שייך (במקור קיימת טעות סופר)
ת. קדמי שמאלי של הרכב הפרטי
ש. אתה אומר שזה מריחת שמאלית קדמי שמאלי למה קבעת ככה, לפי מדידות, איך זה נקבע
ת. אם זה ימני היית רואה את הנזק במכסה המנוע הרבה יותר פנימה
ש. זו מסקנה שלך
ת. החריצים בכביש הם בנתיב הנסיעה של הרכב הפרטי, כל הממצאים הם לכיוון מערב למזרח זה מראה לך שהלחיצה
היתה בצד השמאלי אם זה היה קדמי ימני היינו רואים את כל מכסה המנוע פגוע...".
מהאמור לעיל עולה כי בוחן התנועה הגיע למסקנתו לאור שילוב נתונים אשר מצא הוא בשטח - הסימן, מיקומו, טיבו,
ואופן הפגיעה ברכב הפרטי.
התמונות - 20 ו- 21 אשר הן של הסימן אשר נמצא על הכביש מתיישבות היטב עם דבריו ומסקנותיו.
התמונות של הרכב הפרטי, ובפרט תמונה מס' 8 מראות בבירור כי הפגיעה ברכב הפרטי אכן היתה בצידו השמאלי, וניתן
לראות בבירור את הפגיעה על גבי החלק השמאלי של מכסה המנוע. פגיעה זו הינה פגיעת הקורה האחורית של המשאית,
אשר כמסקנת הבוחן הביאה לתוצאה של סימן המריחה של הצמיג על הכביש. הבוחן משתית מסקנתו כי סימן המריחה
הינו של הצמיג הקדמי השמאלי של הרכב הפרטי על מקום הפגיעה של הקורה ברכב הפרטי - בצד השמאלי, ואין אלא
לקבוע כי מסקנתו מושתתת היטב על הממצאים המתועדים מהשטח.
בית המשפט קמא מצא לנכון ליתן חשיבות לאמירת הבוחן בחקירתו הנגדית ביחס לאפשרות של מעבר לנתיב הנגדי עם כל
הגלגלים, הוסיף כי מוצא הוא לנכון לבחון בעצמו את המסקנות מהממצאים העובדתיים לאור טענות שהועלו בקשר לכך
שטיעוני ב"כ המאשימה הם למעשה השלמה שנעשתה על ידו למה שנאמר על ידי הבוחן, וציין כי "צודק ב"כ הנאשם כי
טענות התביעה בסיכומיה משלימות במידת מה את ממצאי הבוחן בעוד זה לא פירטם במפורש בכל הנוגע למסקנות כאלה
ואחרות, בשונה ממצאים עובדתיים שליקט", וכי המיקום הסופי של כלי הרכב אינו חלק מובנה מממצאי התאונה ואופן
התרחשותה (עמ' 95 להכרעת הדין).
לטעמי, לא היה מקום למסקנה האמורה ביחס לאי פירוט מסקנות הבוחן. דוח הבוחן מפורט, ומסקנותיו המפורטות
מעוגנות בממצאים העובדתיים בהם חזה כשעה לאחר התאונה, ובאלו העולים מהניסויים אשר ערך בשטח. העובדה שב"כ
המאשימה הוסיף על דברי הבוחן, אין בה כדי להשליך על דוח הבוחן המנומק, ואשר בחקירתו הנגדית של הבוחן לא היה
מאומה אשר יטיל ספק בהיות מסקנותיו מבוססות על הממצאים בשטח.



מצאתי לנכון להתייחס לאמור הואיל ובית המשפט קמא מצא לנכון לבחון גם בעצמו את הממצאים העובדתיים, לאור מסקנותיו דלעיל. ניתן היה להסתמך על דוח הבוחן ועדותו גם ללא צורך להיזקקות לניתוח עצמאי כאמור. לכן, לא מצאתי כי יש הכרח, לצרכי הכרעה בתיק זה, לבדוק ולהכריע בשאלה אם ראוי היה שביהמ"ש יערוך ניתוח עצמאי לממצאים. מסקנת בוחן התנועה, כי לא מדובר בסימני בלימה של הרכב הפרטי, מעוגנת בכך שלו היה מדובר בסימני בלימה, הם היו אמורים להיות אחידים באופן הופעתם על גבי המסלול, ומכאן מסקנתו כי מדובר בסימנים שהינם סימני מריחה וזאת בשל לחץ שהופעל על הצמיג, לאור מנגנון התאונה כפי שפורט לעיל. המסקנה של הבוחן הינה כי סימן המריחה הינו של הצמיג הקדמי השמאלי של הרכב הפרטי, מסקנה שכאמור לא רק שיש לקבל, אלא שמתיישבת היא גם עם עמדת מומחה ההגנה ביחס להבדל בין סימן זה לסימני בלימה. מכאן שמסקנת הבוחן המשטרתי בדבר מקום הפגיעה הינה מסקנה מבוססת, הנשענת על ממצא אובייקטיבי.

סימן המריחה הינו 1.40 מטר בתוך נתיב הנסיעה הנגדי, ועל כן מסקנתו העצמאית של ביהמ"ש קמא ומסקנות הבוחן כי המדובר בסימנים שמקורם בגלגל השמאלי של רכבו של המנוח, מתיישבות עם הממצאים כאמור, באופן חד משמעי ומעל לספק סביר.

ב"כ המערער טען רבות אודות מחדלי חקירה והיעדר ניסויים אשר יכול והיה בהם כדי לפענח באופן חד משמעי ואבסולוטי לטענתו, את אופן קרות התאונה. נטען בעיקר אודות מחדלי חקירה בבירור ופיענוח סימני החריצים אשר נמצאו בכביש. גם אם היה מקום לקבל טענה כי סימני החריצים לא נבחנו לעומקם, יש לחדד כי מדובר באי בחינת סימני החריצים בלבד, ולא באי בחינת מכלול הזירה לרבות חריצים וסימני מריחה, אולם נוכח ההסבר הקשור במיקום החריצים והתיישבותם עם המרחק מסימן המריחה, הרי שאין בעייתיות במחדלים נטענים כאמור, ואין בכך כדי לגרוע ממסקנותיו של בימ"ש קמא בעניין זה.

ביהמ"ש קמא קבע כי אין לקבל את גרסת הנאשם כי פנה פנייתו באופן מבוקר ולא חד, כאשר ממצאי הטכוגרף מביאים למסקנה בדבר נסיעה רציפה במהירות של 11 קמ"ש, כאשר שלב הפניה נעשה בשלב מאוחר ביותר. ממצאים אלו אינם מתיישבים עם טענות המערער כי נסע במהירות הרגילה לדרך והאט כ 50-60 מטר לפני הפגיעה, שכן ממצאי הטכוגרף מעידים שהמערער נסע כברת דרך לא קצרה במהירות נמוכה מאוד של כ 11 קמ"ש, דבר התומך בכך שלא הכיר את השטח ולמעשה חיפש לאורך הדרך מקום מתאים כדי לרדת מהכביש. מכל מקום, ההכרעה בדבר מקום קרות התאונה ומקום מפגש שני כלי הרכב מבוססת בעיקרה על סימני המריחה והחריצים שנמצאו ונראו בשטח על ידי הבוחן מיד בסמוך לאחר קרות התאונה, ומיקומם של אלו, של בסיסם הגיע למסקנה כי זהו מקום המפגש בין שני כלי הרכב. מכל האמור המסקנה ההגיונית היחידה, כפועל יוצא מהממצאים האובייקטיביים אשר בוחן התנועה מצא כשהופיע כשעה לאחר קרות התאונה, הינה כי המפגש בין שני כלי הרכב אירע בתוככי נתיב הנסיעה הנגדי לכיוון נסיעת משאית המערער, וכי מדובר בחדירה של כ 1.9 מטר לפחות על נתיב הנסיעה הנגדי, ומכאן המסקנה הינה כי המערער ברשלנותו גרם למות המנוח, ויש לדחות את הערעור על הכרעת הדין. הערעורים על גזר הדין



7. באשר לערעורים הנוגעים על גזר הדין, ערעור המדינה על קולת העונש וערעור המערער על חומרתו, מוצא אני כי יש לקבל את ערעור המערער על קולת העונש אשר הוטל על המשיב, ו לדחות את ערעור המערער בענין זה. העונש הכולל של מאסר על דרך עבודות שירות אינו עונש ראוי והולם נוכח חומרת העבירה על רקע מידת רשלנות המשיב, ותוצאתה הקשה. ענישה זו אינה משקפת את הצורך המהותי במתן משקל של ממש לשמירה על הערך המוגן של קדושת חיי האדם שנפגעו.

שיקולי הענישה בעבירות גרם מוות ברשלנות בתאונת דרכים הינם תוצאת שקלול מספר עניינים מרכזיים: התאונה ותוצאותיה, מידת רשלנות הנאשם, ונסיבותיו האישיות.

עבירת גרם מוות ברשלנות תוך שימוש ברכב הינה עבירה המחייבת ענישה חמורה, וזאת כחלק מהצורך להתמודד עם תאונות הדרכים, ועם החלק הקשה ביותר בהן - בו מקופחים חיי אדם.

הלכה היא כי בעבירות אלו יש להטיל ענישה מחמירה, לרבות מאסר, ואולם לצד זאת נבחנות נסיבות התאונה, מידת הרשלנות כמו גם נסיבות הנאשם.

לדגש ולמשקל אשר יש לתת לעיקרון קדושת החיים ולמשמעות הוראת המינימום אשר בענישה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה, ר' רע"פ 2996/13 4845/13 6926/13 טטיאנה נייאזוב ואח' נ' מדינת ישראל (13.8.2014), שם נדחו שלוש בקשות רשות ערעור בשלושה מקרים של גרם מוות ברשלנות בהם הוטלו עונשים של 7, 6 ו- 8 חודשי מאסר בפועל, ונפסק ע"י בית המשפט העליון:

"... בנסיבות אלה של אבדן חיים, לעובדת מותם של הקרבנות ולקדושת חייהם נודעת חשיבות רבה בענישה; עוד משכבר הימים כתב מ"מ הנשיא זילברג (ע"פ 211/66 שפירא נ' היועץ המשפטי לממשלה, פ"ד כ(3) 375, 382 (1966)) דברים אלה שלא פג טעמים:

"לי נראה כי הוראת המינימום האמורה בסעיף 64 של פקודת התעבורה (נוסח חדש) באה לטעת בלב האזרח יחס של הכרת כבוד מיוחדת בפני קדושת החיים, ולכן משהוכחה רשלנותו של הפוגע הממית שומה עלינו להטיל עליו עונש מאסר, חוץ אם אשמתו היא כקליפת השום ממש - דבר שלא אירע במקרה שלפנינו".

על כן ההתחשבות בנסיבות האישיות לפטור ממאסר בפועל תהא במקרים חריגים, וכמובן תוך הבאה בחשבון של מידת הרשלנות בכל מקרה ספציפי).

...

גם בנידון דין המבקשים כולם אנשים נורמטיביים, אנשי משפחה, ובעלי נסיבות אישיות לא פשוטות, אם בשל המצב המשפחתי הכרוך בילדי נייאזוב ונריאן ואם בשל העבר המשפחתי הקשה של אוזן. חרף זאת לא ראינו להיעתר לבקשות לגופן. החובה לשמור על חוקי התנועה היא בחינת "ונשמרתם מאד לנפשותיכם" (דברים ד', ט"ו), שמירה לא רק על חיו של אדם עצמו אלא גם על חיי הזולת. בית משפט זה חזר ושנה את המדיניות השיפוטית בכגון דא".

בכל המקרים האמורים בערעורים דלעיל מדובר היה במי אשר נידונו למאסר בפועל למרות נסיבות אישיות מורכבות, למרות היותם נורמטיביים, ולמרות שלאחד בעיות בריאות, האחת אם חד הורית, ולגבי האחרת קיימת בעיה בטיפול האב לבדו בבנותיהם, תוך שבית המשפט העליון קובע כי אלא בנסיבות חריגות, העונש הראוי בעבירת גרם מוות ברשלנות הינו מאסר בפועל.



ר' רע"פ 04/4261 יעקב פארין נ' מדינת ישראל, פד' נט (3) 440, עמוד 450-451, בו התייחס בית המשפט העליון לכך שהרשעה בעבירת גרם מוות ברשלנות מחייבת השתתפות עונש חמור הכולל גם מאסר בפועל, אם כי כלל זה אינו חלוט, ושיקולי צדק יביאו להקלה, ובנסיבות חריגות יכול ויוטלו עבודות שירות:

"מקובל עלינו כי בקביעת העונש בעבירות כגון גרם מוות ברשלנות אין מנוס מלשקף את החומרה הרבה הטמונה בעבריינות הכביש - שקורבנותיה רבים. אכן, ענישה חמורה היא מרכיב שאין בלתו בהתמודדות הקשה עם תופעת תאונות הדרכים שפשתה במקומותינו, וברגיל מחייבת הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות השתתפות עונש חמור, הכולל הורדת הנהג מן הכביש לתקופה ארוכה ומאסר בפועל. עם זאת אין זהו כלל חלוט, ויש ששיקולים של צדק יעמידו עילה להתערבות ולהקלה בעונש.

נהיגתו הרשלנית של המערער גרמה לתוצאה טראגית - קיפוח חייהם של שני אנשים ופציעה של אחרים, מקצתם קשה. המציאות מלמדת כי לעתים חוסר תשומת לב או התרשלנות רגעית עלולים להסתיים באסון כבד. במקרים כאלו, אף כי יש בהם כדי לבסס הרשעה בעבירה של גרם מוות ברשלנות, עשוי בית-המשפט, בנסיבות חריגות, להימנע מהטלת עונש של מאסר בפועל ולהסתפק בעונש של פסילת רישיון לזמן ארוך ומאסר לריצוי בעבודות שירות (ראו למשל רע"פ 4732/02 סורפין (לביא) נ' מדינת ישראל (להלן - פרשת סורפין [1])).

בע"פ 2365/07 נדון המערער ל - 9 חדשי מאסר בגין גרימת מותו של רוכב אופנוע כאשר מכוניתו סטתה שמאלה ונכנסה למסלול הנסיעה הנגדי, ונפסק:

"אין בידינו לקבל את הערעור. אכן, רבות הן מעלותיו של המערער, אולם לצדן כמו גם לצדן של נסיבותיו המקלות, ניצבת בפנינו דמותו של הקורבן - אדם צעיר, סטודנט, שהיה בדרכו למבחן, כאשר רכבו של המערער פגע בו, וקיפד את פתיל חייו. זהו אובדן נורא שנגרם בעטיו של אדם צעיר, אמנם לא בכוונת מכוון, אולם עקב רשלנות ברמה גבוהה ביותר. מקרה זה, שאת האסון שהיה כרוך בו ניתן היה למנוע בנקל, הוא עדות מצמררת לתרומתו המכרעת של הגורם האנושי לקטל הנמשך בדרכים. אותם נהגים דוגמת המערער שבפנינו, לו רק הקפידו לקיים את מצוותם של דיני התעבורה, ולא רק להלכה אלא גם למעשה, יכלו למנוע את מותם של רבים ואת פציעתם של רבבות אחרים הנושאים על גופם את פגעי התאונות שנים רבות, לעתים עד ליומם האחרון עלי אדמות. לפיכך, וגם אם הלב דואב על כליאתו של המערער, דואב הוא שבעתים על אובדן החיים שגרם, ומכאן מסקנתנו כי דינו של הערער להדחות" (ע"פ 07/2365 אמיר דוד פרץ נ' מדינת ישראל (13.3.2007))

בע"פ 7655/09 התייחס בית המשפט העליון לכללים המנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים כדלקמן:

"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונות דרכים קטלניות ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך-כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".



(ע"פ 09/6755 ארז אלמוג נ' מדינת ישראל (16.11.2009)

בחינת מידת הרשלנות והאירועים אשר הביאו לתאונה הקטלנית, הינם כאמור חלק מהשיקולים בהחלטה בדבר רכיבי הענישה הראויים, ובעניין זה ר' רע"פ 4261/07 דלעיל בו התייחס בית המשפט העליון ל "חוסר תשומת לב או התרשלות רגעית".

הכלל המצוטט לעיל (ראה ע"פ 6755/09 לעיל) לפיו בשל אופייה המיוחד של העבירה וביצועה השכיח על ידי אנשים נורמטיביים, כי נסיבותיו האישיות של נאשם אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות, אינו כלל המציב מחסום מפני בחינת נסיבותיו האישיות של הנאשם, ובית המשפט העליון, במקרים בעלי נסיבות מיוחדות, מביא את הנסיבות האישיות ככאלו אשר משקלן מטה את הכף לעיתים להטלת מאסר על דרך עבודות שירות.

ראה ע"פ 1319/09 שם במקרה של משאית אשר פגעה בהולך רגל בעודו חוצה במעבר חציה, נפסק כי בשל נסיבותיו האישיות של המערער יש להטיל עליו עונש מאסר אשר יבוצע על דרך עבודות שירות.

"לגישתי, מתקיימות כאן אותן נסיבות חריגות ומיוחדות, שבהן מוטב להטיל על המערער עונש מאסר על דרך של עבודות שירות. נסיבותיו האישיות של המערער, כפי שהן משתקפות מתסקירי שירות המבחן בעניינו, הן קשות ומכבידות ביותר" (ע"פ 09/1319 משה כהן נ' מדינת ישראל (13.5.2009)

מנגד, ברע"פ 2955/12 פלונית נ' מדינת ישראל (26.6.2012) נדחתה בקשת רשות הערעור על פסק דין בו הופחת עונש המבקשת ל - 8 חודשי מאסר בפועל, לאחר שהורשעה בגרימת מוות ברשלנות בנהיגתה ונפסק:

"לצד בחינת נסיבותיה של המבקשת, יש לזכור כי השיקולים המתווים את שיקול דעתם של בתי משפט בעת קביעת העונש הראוי לעבירות תנועה בעלות תוצאות קטלניות, אינם מתמקדים רק בנאשם. על בית המשפט לשקול מערכת שיקולים

רחבה יותר, הכוללת גם את בחינת תוצאות התאונה והאינטרס החברתי שבענישה"

מצאתי לנכון להרחיב במובאות דלעיל, הואיל ועסקינן במכלול שיקולים המתמודדים על הבכורה בעבירות אלו, ובמסגרתם מקום בעל משקל של ממש יש לעיקרון קדושת החיים. יחד עם זאת, עיקרון האינדיבידואליות בענישה מוצא את מקומו גם בעבירות חמורות של גרם מוות ברשלנות. הענישה היא לעולם אינדיבידואלית, אין להטיל עונשים לפי תעריפים ויש לבחון

בכל מקרה את העונש ההולם לכל נאשם בהתחשב במכלול הנסיבות הסובבות את מעשה העבירה ובשים לב לנסיבותיו האישיות (ר' ע"פ 5106/99 סעידי אבו-ניג'מה נ' מדינת ישראל נד (1) 350, 354-356). מכל האמור, לצד בחינת נסיבות

התאונה, תוצאותיה ומידת אשמו ורשלנותו של המשיב, יש לבחון גם את נסיבותיו האישיות, אך אלו לא בהכרח יביאו לתוצאה המונעת הטלת מאסר בפועל.



8. לאחר בחינת מכלול הנסיבות האמורות בענייננו, אינני מוצא כי היה מקום לענישה המקלה כפי שהוטלה על המערער. מדובר בענישה אשר לטעמי, חורגת ממסגרת הענישה הראויה בעבירות תנועה שבעטיין קיפחו קורבנות את חייהם, ובנסיבות אשר מתוארות לעיל של רשלנות המשיב והתוצאה בעקבותיה, יש מקום להטלת ענישה בדמות מאסר מאחורי סורג וברז, בשים לב לדרגת הרשלנות במקרה זה, כאשר נהיגת משאית בשעת לילה מאוחרת תוך כניסה אל הנתיב הנגדי תוך חציית קו הפרדה רצוף, הינה בבחינת רשלנות חמורה. רק אם היתה הרשלנות ברף נמוך של ממש, היה מקום להימנע מענישה שכזו, ובענייננו אין מדובר בטעות שנובעת מאבדן שליטה רגעי.

המשיב נכנס אל הנתיב הנגדי תוך חציית קו הפרדה לבן. המשיב נכנס עם המשאית לעומקו של הנתיב הנגדי, והעמיד בסיכון של ממש את הנוסעים בנתיב הנגדי, סיכון אשר התממש במלוא חומרתו ובמלוא התוצאה הקשה ביותר האפשרית. מצב דברים זה מחייב ענישה הכוללת מאסר בפועל. בקביעת משכו של המאסר יובאו נסיבותיו האישיות של המשיב, כאמור לעיל, ואשר נטענו ע"י ב"כ המשיב, אולם יש מקום למאסר בפועל אשר יביא לידי ביטוי הן את הרשלנות וחומרתה, והן את התוצאה הקשה והטרגית, והצורך במתן משקל משמעותי לעיקרון קדושת החיים, ובצורך להקפיד על שמירתם.

לאור החומרה של הרשלנות, הרי לו דעתי תשמע, יש מקום להחמיר בעונש של המשיב ולהטיל עליו מאסר בפועל למשך 9 חודשים, כאשר אחד השיקולים במשכו של המאסר הינו העובדה שהדין כעת הינו בערכאת הערעור, אשר אין היא נוהגת למצות את הדין.

אשר לטענות המערער כנגד על רכיב הפסילה, אינני מוצא כי מדובר בפסילה למשך זמן שאינו סביר, אין מדובר בפסילה לצמיתות, אשר לטעמי, זה גם לא היה בבחינת ענישה בלתי סבירה. כך גם אינני מוצא ממש בטענות כנגד רכיב הפיצוי אשר הסכום אשר נקבע בו אינו חריג בגובהו.

9. אשר על כן, אמליץ לחברותי לדחות את ערעור המערער על הכרעת הדין וגזר הדין, בעפ"ג 14-03-16654, ולקבל את ערעור המערער בעפ"ג 14-03-5218 על קולת העונש באופן שחלף המאסר על דרך עבודות שירות, יוטל על המשיב מאסר בפועל למשך 9 חודשים, וכל שאר רכיבי גזר הדין ישארו בתוקפם.

יואל עדן, שופט
ס. הנשיא ר. יפה-כ"ץ:
מסכימה.



השופטת רויטל יפה-כ"ץ
ס.נשיא

השופטת י. רז-לוי:
מסכימה.

יעל רז-לוי, שופטת

אשר על כן הוחלט כאמור בחוות דעתו של כב' השופט עדן לדחות את ערעור המערער/המשיב שכנגד על הכרעת הדין ועל גזר הדין ולקבל את ערעור המדינה על קולת העונש באופן שיוטל על המשיב עונש מאסר בפועל של 9 חודשים, חלף העונש שהוטל בבימ"ש קמא.
המשיב יתייצב לתחילת ריצוי עונשו בתאריך 25/01/15 עד השעה 08:00 בכלא "דקל".
מומלץ למשיב לפנות לשב"ס לצורך מיון מוקדם.
ניתן היום, ט' טבת תשע"ה, 31 דצמבר 2014, במעמד הצדדים.

יואל עדן, שופט

יעל רז-לוי, שופטת

ס. הנשיא, רויטל יפה-
כ"ץ
אב"ד