



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים פלייים

ע"פ 140/10

ע"פ 355/10

בפני :  
כבוד השופט א' גרוניס  
כבוד השופטת מ' נאור  
כבוד השופט נ' הנדל

המערער ב-ע"פ 140/10 : פיסל חלילה

המערערים ב-ע"פ 355/10 :  
1. אחמד חלילה  
2. חליל חלילה  
3. שאוקי חלילה

נ ג ד

המשיבה ב-ע"פ 140/10 וב-ע"פ  
מדינת ישראל : 355/10

ערעור על הכרעת דינו וגזר דינו של בית המשפט המחוזי  
בנצרת ב-ת"פ 1119/06 מיום 13.12.2009 שניתנו על ידי  
כבוד השופטת נ' מוניץ

תאריך הישיבה : כ"ה בסיון התש"ע (7.6.2010)

בשם המערער ב-ע"פ 140/10 : עו"ד ג'בר ג'ברין

בשם המערערים ב-ע"פ  
עו"ד יוסף שרקאוי : 355/10

בשם המשיבה ב-ע"פ 140/10  
עו"ד יעל שרף : 355/10 וב-ע"פ

### פסק-דין

השופטת מ' נאור:

בפנינו שני ערעורים על פסק הדין של בית המשפט המחוזי בנצרת (השופטת  
נחמה מוניץ). כתב האישום ייחס למערערים, פיסל בן אחמד חלילה (להלן: "מערער

1, "פיטל", אחמד בן שריף חליליה (להלן: "מערער 2", "אחמד"), חליל בן אחמד חליליה (להלן: "מערער 3", "חליל") ושאוּקי בן אחמד חליליה (להלן: "מערער 4", "שאוּקי"), את העבירות הבאות:

1. הריגה – עבירה לפי סעיף 298 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 (להלן: "החוק").
2. גרימת חבלה לאדם ולרכוש ברשלנות – עבירה לפי סעיפים 62 (2) ו-38 (2) (3) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961 (להלן: "פקודת התעבורה").
3. הסעת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה"), וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
4. אי תקינות בלמים של רכב – עבירה לפי תקנה 333 א' לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.

למערער 1 יוחסו גם העבירות הבאות:

1. מעשה פזיזות תוך נהיגת רכב – עבירה לפי סעיף 338 (1) לחוק העונשין.
2. נהיגת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 27 (א) ו-(ג) לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. סטייה מנתיב נסיעה – עבירה לפי תקנה 40 (א) לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.

למערערים 2, 3, ו-4 יוחסו גם העבירות הבאות:

1. הסעה ברכב מסוכן – עבירה לפי סעיף 343 לחוק העונשין.
2. חובת הממונה על דבר שיש בו סכנה – עבירה לפי סעיף 326 לחוק העונשין.

1. בכתב האישום נטען, כי במועד הרלוונטי היה המערער 2 הבעלים של רכב עבודה, משאבת בטון (להלן: "רכב עבודה" או "הרכב"). המערער 2, הינו קבלן ומנהל עסק מורשה לעבודות בנייה. רכב העבודה הנ"ל שימש אותו בעבודתו, ומתוקף תפקידו היה אחראי לתחזוקת הרכב ולתקינותו.

2. המערערים 1, 3 ו-4 הינם בניו של המערער 2, ועבדו באותו הזמן בעסקו. המערערים 3 ו-4, בהנחייתו של המערער 2, טיפלו בתחזוקה השוטפת של רכב העבודה, אשר כללה ביצוע תיקונים במערכות הבטיחותיות ובתקלות, זאת על אף שאינם מכוונאים מורשים, לא עברו כל קורס או הכשרה מקצועית לטיפול בכלי רכב, ואינם מיומנים בכך. בנוסף, ביצעו את עבודות התחזוקה והתיקונים של רכב העבודה ברחוב, במקום החנייה בצמוד למקום מגוריהם, ולא במוסך מורשה כמתחייב, וכן לא על ידי מכוונאים ואנשי מקצוע שהוכשרו לכך, ובכלל זאת שימוש בציוד ו/או מכשור

מתאים. כנטען בכתב האישום, בעקבות מעשים ומחדלים אלה, הוסע רכב העבודה בכבישים על אף שהמערכות בו וחלקיו לא היו תקינים. כך גם נוצרו ליקויים חמורים במערכת הבלימה – וביתר דיוק, בתופי הבלימה שבשני גלגליו הקדמיים של הרכב, שהיו סדוקים בכל היקפם ורוחבם. ליקויים אלו גרמו לסיכון בטיחותי ממשי ופגמו בפעילות מערכת הבלימה.

3. המערער 1, שימש במועד הרלוונטי נהג של רכב העבודה. נטען, כי הלה ידע על תחזוקת הרכב הלקויה, בעיות הבטיחות ובפרט בעיות במערכת הבלימה, על כן לא השתמש במנגנון הבלימה הרגיל, וכשרצה להאט ולבלום, נהג להפעיל רק את אגוז הברקס ולהוריד הילוכים.

4. כפי הנטען בכתב האישום, ביום 02.02.06 סמוך לשעה 18:30, נהג המערער 1 את רכב העבודה בכביש 75 (להלן: "הכביש"), מכיוון רמת ישי לנהלל. באותו זמן נהג בכיוון הנגדי שרון אוחנה (להלן: "המנוח"), ברכב פרטי מסוג פורד פיאסטה (להלן: "הפורד"). בקילומטר ה- 28.4 של הכביש, סטה המערער 1 עם רכב העבודה שמאלה אל הנתיב הנגדי והתנגש עם חזית רכבו בחזית הפורד, בהמשך התדרדר הרכב אל השדה מעבר לשוליים השמאליים וגרר עמו את רכב הפורד. כתוצאה מהתאונה נהרג המנוח, המערער 1 נפצע קל, וניזוקו כלי הרכב המעורבים בתאונה. בזמן התאונה מזג האוויר היה נאה, ראות לילה טובה והכביש היה תקין ויבש.

בית המשפט המחוזי

5. לאחר שבחן את המסכת העובדתית, ואת הראיות והעדויות, קבע בית המשפט, כי נהיגתו הרשלנית של המערער 1 ברכב העבודה, בשילוב ליקויים בטיחותיים חמורים, כתוצאה מתחזוקה לקויה ורשלנית, באשמת המערערים כולם, הם שגרמו לתאונה ולתוצאותיה. המערער 1 ידע, כך קבע בית המשפט, כי הטיפול ברכב אינו על-פי דין, וחרף זאת, נהג ברכב כאשר מערכת הבלימה לקויה. בכך נטל על עצמו את הסיכון שתארע התאונה ויגרמו נזקים לגוף ולרכוש.

6. עוד נקבע, כי המערערים 1, 2, 3 ו-4 גרמו, במעשיהם ובמחדליהם האסורים, למותו של המנוח ולתוצאותיה הנוספות של התאונה.

7. המערער 1, טען כי התאונה הייתה בלתי נמנעת, והיא נגרמה בשל רכב אחר אשר ביצע עקיפה מסוכנת, בגינה נאלץ לבלום את רכבו ולסטות שמאלה. המערערים

2-4, טענו כי לא היה קשר בין הממצאים בסרן הקדמי של הרכב לתאונה, וכי התיקונים ברכב עובר לתאונה לא יצרו סיכון בטיחותי.

8. מטעם התביעה העידו חמישה עדים; המערערים העידו כולם להגנתם, וכך נשמעו מטעמם שני מומחים – מר דורון פת, מומחה מטעם המערער 1, ומר דב גל מומחה מטעם המערערים 2, 3 ו-4. וכך קבע בית המשפט ביחס לעדויות השונות:

עד תביעה מס' 1 - רס"ר יוסי אליהו, בוחן התנועה (להלן: "הבוחן")

9. בעיקרם של דברים, קבע הבוחן בבירור ובאופן חד משמעי, כי לדעתו מצב הבלמים הוא שגרם לסטיית הרכב שמאלה, וזאת, בנוסף להתנהגות הנהג שתרמה לכך. להתרשמותו של בית המשפט, מסר הבוחן עדות מפורטת, ארוכה ומקצועית מאוד - ללא כל סתירות. לפיכך, מצא בית המשפט המחוזי את עדותו אמינה וכנה. הבוחן הסביר את הממצאים והמסקנות המפורטים בדו"ח שמסר (ת/4), בסקיצת תאור התאונה (ת/1) ובתצלומים שהגיש (ת/2 ו-ת/3). מעדותו עלו הנקודות הבאות:

[א] הבוחן הצביע על מספר ליקויים שנמצאו ברכב, המפורטים בת/4, ת/3, ת/13 ו-ת/21 – רפידות הבלם והתופים בגלגלים הקדמיים נמצאו שחוקים. הפרשי כוח הבלימה בגלגלים הקדמיים נמצאו בלתי תקינים.

[ב] בדיקת הבלמים לימדה על הפגמים במערכת הבלימה, שאינם תוצאה מהתאונה ושלא נגרמו בזמן גרירת הרכב למוסך. כפי שהסביר הבוחן, מדובר בנזק ממושך, שאינו נגרם באירוע חד פעמי, כמו גרירה או פגיעה, אלא כתוצאה מנזק מצטבר.

עד תביעה מס' 4 - מוסטפא אמין מוסטפא (להלן: "מוסטפא")

10. מעדותו של מוסטפא, כמו גם מהמסקנה הנלמדת גם מ-ת/21, ת/3 ו-ת/4, ומעדות הבוחן, עולה כי הפגם במערכת הבלימה נוצר כתוצאה של שחיקת הבלמים משימוש רב פעמי ברכב. מוסטפא אישר את ממצאי הבדיקה שפורטו ב-ת/21, לפיהם מערכת הבלימה אינה תקינה, ועדותו לא נסתרה. משכך, קבע בית המשפט, כי יש לקבל את מסקנות הבדיקה, לפיהן מערכת הבלימה ברכב הייתה בלתי תקינה עת נבדקה, וזאת לא בשל התאונה.

11. אף לגבי עדותו של העד חוטבא, קבע בית המשפט כי היא לא נסתרה, אלא אף מחוזקת ועולה בקנה אחד עם עדות עדי התביעה האחרים, ועל כן יש לאמצה במלואה. חוטבא מחזק את דבריו של הבוחן אליהו, כי ממצאי הבדיקה שנערכה לרכב (ת/13), מעידים על שחיקה מאסיבית של רפידות הבלמים.

מערער 1

12. בית המשפט המחוזי עמד על גרסאותיהם של המערערים: מגרסת המערער 1, בהודעתו במשטרה ת/6, שהייתה הגרסה הספונטנית הראשונה שמסר לאחר התאונה, עולה, כי אם לא היה לוחץ על הברקס וסוטה שמאלה עם רכבו, היה מתנגש ברכב שלפניו, ומכאן שלא היה קיים מרחק של ממש בינו לבין הרכב שלפניו, בזמן הרלוונטי. על פי גרסתו, רכב הונדה (להלן: "ההונדה"), עקף את המערער 1 ונכנס לפניו בצורה מסוכנת, ומבלי לשמור מרחק כנדרש. בעת שרכב ההונדה עקף אותו ועוד רכב לפניו, הבחין בסכנה ועל כן האט את מהירות נסיעתו, באמצעות אגזוז הברקס, והורידה ל-70 קמ"ש. בהודעה מאוחרת יותר, מיום 05.02.06 (ת/7), סתר המערער 1 את הודעתו הראשונית וטען, כי איבד שליטה ברכב עת בלם, בשל הרכב שנכנס לפניו. בית המשפט המחוזי לא מצא בדברי המערער הסבר לסתירה שבין שתי ההודעות. על פי קביעת בית המשפט, "שיפוץ" גרסתו הראשונה שניתנה בהודעתו ת/6, בעת מתן גרסתו ב-ת/7, נועדה ליצור מצג כאילו התאונה ארעה שלא בשליטתו. מדברים אלו למד בית המשפט כי מחד, ביקש המערער לתלות את סיבת התאונה במערכת הבלימה, אשר אילצה אותו לסטות שמאלה, ומאידך, אישר קיומו של ליקוי בבלמים, ואולם טען כי לא יכול היה לדעת על ליקוי זה הואיל ואינו משתמש במערכת הבלימה, אלא באגזוז הברקס. מסקנת בית המשפט המחוזי הייתה אפוא, כי המערער מנסה בכל דרך לנתק עצמו מאחריות לתאונה:

"תשובותיו מגמתיות ואינן מתיישבות עם ההיגיון. הגרסה ה"חדשה" בדבר הליקוי במערכת הבלמים אשר גרמה לתאונה, אינה אלא ניסיון להרחיק ולשלול מעורבותו באירוע. יוזכר שוב כי קיימת סתירה בין דבריו בהודעותיו לפיהם אילולא היה מסיט את ההגה שמאלה, היה מתנגש ברכב שלפניו, לבין גרסתו בדבר איבוד השליטה."

עוד קבע בית המשפט, כי די בעצם הלחיצה על הבלם באופן רצוף ומייד, כפי שהעיד המערער 1 שבלם עת התאונה, כדי לתמוך בטענה, שהמערער לא שמר על מרחק

מספיק מהרכב שלפניו, וכן, כי על אף שברור כי אי תקינות הבלמים תרמה מאוד לתאונה, הרי שממכלול הראיות עולה, כי גורם זה אינו מבטל, כשלעצמו, את היות המערער גורם לתאונה, בכך שלא שמר מרחק מספיק או בכך שלא בלם מיד כשהבחין בסכנת העקיפה של רכב ההונדה. בית המשפט הדגיש, כי על פי דברי המערער 1, גם אם הבלם היה תקין, הוא לא היה מצליח להשתלט על הרכב ולעצור, משום שאז היה פוגע ברכב שלפניו. כמו כן קבע בית המשפט, כי אחריותו של המערער 1, בראותו כי רכב ההונדה עוקף בפס לבן ובצומת, להוריד את המהירות למהירות שתוכל למנוע את הרעה הצפויה, ולא אך מ-80 קמ"ש ל-70 קמ"ש, כפי שעשה בפועל. אין זאת, קבע בית המשפט, כי אם נהיגה פזיזה ולא ראויה בנסיבות שנוצרו בכביש, קל וחומר משהעיד כי אינו סומך על דוושת הבלם. בית המשפט מצא את המערער 1 כבלתי עקבי בגרסאות אותן מסר, ועמד בפירוט על הסתירות העובדתיות. לא זו אף זו, בית המשפט קבע, כי אף אם אכן האט המערער לאחר העקיפה הראשונה, הרי שגם אז לא נזהר מספיק והיה עליו להאט הרבה יותר מכפי שהאט, ולהיות מוכן לעצירה מיידית ופתאומית, בשל הסכנה שצפה, כדבריו. לפי שלא עשה כן, נהג המערער 1 בפזיזות. ניסיונו של המערער 1 להציג את התאונה כבלתי נמנעת, נמצא על ידי בית המשפט לא משכנע:

"כשבחינת הראיות כמכלול מצביעות על כך שלא נהג בהתאם וכמתחייב מנסיבות שנוצרו בכביש, אלא נהג בקלות דעת וברשלנות."

מעובדת היותו של המערער 1 הנהג הקבוע ברכב, קבע בית המשפט, כי ברור שהמערער 1, ידע או צריך היה לדעת על הבעיה במערכת הבלמים, כפי שידע על תיקון המשאבה, ועל טיפול הכנה לטסט ולנהיגת חורף. בית המשפט הוסיף והדגיש, כי כיוון שהמערער 1, היה משתמש קבוע ברכב, הוא הראשון שיודע ומרגיש ליקויים ובעיות בו, גם אם מדובר רק בחשש או חשד בלבד, או בבעיות מינוריות. על כן לא קיבל בית המשפט את גרסתו של המערער 1, לפיה לא ידע שהרכב לא נמסר לטיפול במוסך או טופל על ידי אחריו.

לסיכום עדותו של המערער 1 קבע בית המשפט המחוזי כי:

"עדותו של המערער מגמתית, רצופה בסתירות ונועדה לשרת את הגרסה לפיה מדובר בתאונה בלתי נמנעת. גרסה זו אינה משכנעת, אין לה אחיזה בראיות, ונסתרה מעצמה."

13. בעיקרם של דברים, אימץ המומחה מטעם המערער 1, דורון פת, את הדו"ח שהגיש הבוחן. בית המשפט מצא כי המומחה מחזק את טענת המאשימה, כי השחיקה

הממושכת בכלמים היא הגורם לתאונה, גם אם אינה הגורם הבלעדי. בעניין זה קבע בית המשפט, כי ממכלול הראיות עולה, שהמערער 1 השתמש בכלם החירום בזמן נהיגתו ועל כן צריך היה להרגיש את הפגמים שבכלמים עוד לפני התאונה. שאיפתו של המומחה מטעם המערער לרצות את שולחו, באה לידי ביטוי בכך שאימץ את גרסת המערער המאוחרת, לפיה "נסחב" עם הרכב שמאלה. לפיכך, קבע בית המשפט, כי אין ממש בחוות הדעת של המומחה מטעם המערער.

## מערער 2

14. בעדותו בפני בית המשפט המחוזי, כמו גם בהודעתו (ת/20) הרחיק עצמו המערער 2 מכל קשר לטיפול ברכב, אחריות אשר הייתה לדבריו מוטלת על יתר המערערים, אשר טענתו, גם הם, ביצעו תיקונים פעוטים בלבד ברכב. בדבריו אלו, ניסה המערער 2 אף להרחיק את יתר המערערים מאחריות לטיפול במערכות מורכבות ברכב, דוגמת מערכת הבלמים. אלא שבית המשפט קבע, כי דבריו אלה סותרים את גרסתו בכללותה, ואת טענתו הגורפת במשטרה (ת/20) לחוסר מעורבות. מאידך, קבע בית המשפט כי ניתן לקבל גרסתו, כי לא היה מעורב בתחום הטיפול ברכב, וכי תפקידו הסתכם רק בתשלום הטסט, הרישיון והביטוח. עוד קבע בית המשפט, כי המערער 2 לא ידע מה מהות התיקונים המבוצעים ברכב בחצר הבית, ועל כן עדותו בנקודה זו, כמו גם בשאלה מי מבין המערערים ביצע עבודות תחזוקה – אינן אמינות.

## מערער 3

15. בית המשפט מצא את עדות המערער 3 כלא אמינה, מאחר ופעמים רבות נתפס בסתירות ובשינוי גרסא. המערער, כך קבע בית המשפט, "סידר" את עזרתו לביצוע התיקונים, כך שתמצה ברכישת חלפים בלבד. הוסיף וקבע בית המשפט, כי בהודעותיו אישר המערער 3, כי הוא ואחיו מבצעים תיקונים וטיפולים לרכב בחצר ביתם, ולא במוסך מורשה. על פי הודעותיהם, קבע בית המשפט כי הוחלפו חלקים במערכת הבלימה על ידי המערער 4, ובידיעתו ובעזרתו של המערער 3, בחצר ביתם ולא על ידי מוסך מורשה. טיפולים אלו נעשו באחריותם, הם קבעו אימתי צריך לבצע טיפול ברכב ועל שום מה, בלא הסמכה לכך.

## מערער 4

16. המערער 4, לא נהג ברכב בעת התאונה והוא הורשע בכך שתיקן את מערכת הבלימה, מבלי שהוסמך לכך, ובשל כך שהבלמים לא הוחלפו, ולפיכך ביום התאונה

לא היו תקינים. בהודעתו (ת/9), מיום 9.2.2006, אישר המערער 4 את עובדות כתב האישום, שייחסו לו את תיקון הרכב ללא הסמכה. הוא אישר כי הוא נעדר הסמכה של מכונאי, וטען, כי נוהג לתקן את הרכב בביתו משיקולים כלכליים וכי הוא יודע לעשות כן. בית המשפט סבר כי בהתנהגותו – החלפת חלקים בבלמים רק מתוך צפייה באחר עושה כן – נטל על עצמו המערער 4 אחריות מודעת וסיכון רב.

חוות דעת מומחה מטעם המערערים 2, 3 ו-4

17. המערערים 2, 3 ו-4 הגישו חוות דעת של המומחה מטעמם, מר דב גל (נ/3). חוות הדעת נסמכת על חומר החקירה שבתיק המשטרה, כתב האישום, פרוטוקול הדיון בבית המשפט (עמ' 64-1), הכולל עדותם של הבוחן אליהו, אמין מוסטפא, וליד חוטבא, וכן עדותם של המערער 1 והמומחה מטעמו – מר דורון פת, בנוסף לחוות הדעת מטעמו. המומחה נפגש עם המערערים בשתי הזדמנויות. בית המשפט קבע, כי אין בעדות זו של המומחה כדי לתרום למערערים תרומה ממשית. המומחה אינו בעל הכשרה כמכונאי ובחוות דעתו הוא מתיימר להיות מומחה בתחום המכונאות ולהסביר פגמים מכאניים שנמצאו לאחר בדיקה מעמיקה. לפיכך, קבע בית המשפט, כי חוות דעתו איננה מקצועית ואין לקבלה.

18. בית המשפט המחוזי הגיע למסקנות הבאות:

א. המערער 1 לא נהג בהתאם לנסיבות המתחייבות מעקיפת רכב ההונדה – לא האט את מהירות נסיעתו די כדי להיות מוכן לבלימה ועצירה, מבלי לפגוע ברכב שלפניו ומבלי צורך לסטות לנתיב הנגדי.

”העובדה כי נאלץ לבלום בלימת פתע שאם לא כן היה מתנגש ברכב שלפניו, השינויים בגרסתו בכל הנוגע לשלב בו עקף אותו רכב ההונדה והשלב בו הוריד מהירות, וכן סטיית הרכב בצורה חדה שמאלה, כל אלה מלמדים כי לא נסע בהתאם לנסיבות הכביש, לא שמר מרחק מספיק מהרכב שלפניו, לא האט מהירות נסיעתו ולא נסע הרבה פחות מ-70 קמ”ש בשל הסכנה אותה צפה מהרכב העוקף – ההונדה.”

ב. שינויי הגרסאות מצד המערער 1 – תחילה אמר שהסיט את הרכב שמאלה, ולאחר מכן (ת/8 ועדותו), אמר כי נמשך שמאלה עם הרכב בשל פגם בבלמים



- כל אלה אינם אלא ניסיונות של המערער 1 להרחיק עצמו מאחריות ומעורבות בתאונה.
- ג. הליקויים במערכת הבלימה בגלגלים הקדמיים של הרכב הינם גורם נוסף לתאונה.
- ד. מכלול הראיות מצביעות על כך, כי יכולה להיות יותר מסיבה אחת לתאונה, והעובדה כי הבלמים נמצאו פגומים, אינה מאיינת התנהגות פסולה של המערער 1.
- ה. הטיפולים ברכב, לרבות תיקוני כל הבלמים בגלגלים, ובכלל זאת החלפת הפרפרים בבלמי הגלגלים, נערכו בחצר ביתם של המערערים ולא במוסך מורשה, זאת, כאשר המערערים אינם מכוונאים מורשים והינם נעדרי הסמכה לתיקון וטיפול ברכבים. המערערים כולם מאשרים זאת בדבריהם.
19. בשאלת מידת מעורבותם של כל אחד מהמערערים בטיפול בבלמים, וידיעתם אודות הליקוי הטכני שגרם לתאונה הגיע בית המשפט למסקנות כדלקמן:
- א. הכחשתו של המערער 1 את ידיעתו אודות עצם הטיפול בבלמים לא נמצאה אמינה. המסקנה מעדותו והסתירות שבה, היא כי המערער 1 ידע על כך שהמערער 4 החליף את הפרפרים בבלמים. מסקנה זו מוצאת חיזוק בדברי המערער 1, לפיהם אישר כי המערערים 3 ו-4 הם אלה אשר מטפלים ברכב בחצר הבית. ביחס לידיעת המערער 1 אודות הליקוי הטכני בבלמים, קבע בית המשפט, כי לא ניתן לקבוע מעבר לכל ספק סביר, שהמערער 1 ידע על התקלה בבלמים הקדמיים, ואולם, אין מסקנה זו מלמדת על כך שלא הייתה עליו חובה לנהוג ברכב תקין.
- ב. לגבי המערער 2, הבעלים של העסק, קבע בית המשפט, כי גם אם לא ידע במפורט על כל טיפול וטיפול, הרי שידע כי הרכב מטופל בחצר הבית על ידי בניו. המסקנה היא איפוא, כי המערער 2 ידע אודות הטיפול ברכב שלא במוסך מורשה, על ידי מי מיתר המערערים.
- ג. בעניין המערער 3, קבע בית המשפט חד משמעית, כי הלה ידע ונטל חלק בטיפולים אלו. יחד עם זאת, לא ניתן לומר מעבר לכל ספק סביר, כי המערער 3 נטל חלק פיזי בהחלפת הפרפרים ו/או כי ידע על הפגמים במערכת הבלימה של הרכב.
- ד. בעניינו של המערער 4, המסקנה היא כי טיפל ותיקן את הרכב, ובפרט חלקים שונים במערכת הבלימה, אף שהוא נעדר הכשרה מכוונאית. יחד עם זאת, גם

לגביו, לא הוכח מעבר לכל ספק סביר כי ידע על הליקויים במערכת הבלימה הקדמית של הרכב לפני התאונה.

20. לאור כל האמור בעניינו של המערער 1, קבע בית המשפט המחוזי כי הלה נהג במהירות שאיננה המהירות הסבירה בהתאם לתנאי הדרך, כפי שנוצרו במועד התאונה. מיד לאחר שהבחין ברכב ההונדה, שביצע עקיפה מסוכנת, היה עליו להוריד את מהירות נסיעתו אל מתחת ל-70 קמ"ש, וזאת מיד לאחר שסונוור על ידי הרכב שבא מהכיוון הנגדי, ועוד לפני שרכב ההונדה יצא לעקיפה שנייה. כמו כן קבע בית המשפט, המערער 1 נהג ללא תשומת לב מספקת לתנועה ולנסיבות, בפרט שעה שנהג ברכב כבד, שעצירתו בפתאומיות קשה. ואולם, קבע בית המשפט, לא הוכח מעבר לכל ספק סביר, שהמערער 1 ידע על הליקויים שבמערכת הבלימה הקדמית, וכן לא הוכח מעבר לכל ספק סביר, כי בגין ליקויים אלו נהג להשתמש באגזוז הברקס ובתיבת ההילוכים. כל שהוכח הוא כי המערער 1 ידע שהמערערים 3 ו-4 מטפלים ברכב בלא שיש להם הסמכה. אולם כאמור, לא הוכח כי ידע על התקלה שהיוותה הגורם לתאונה. בית המשפט קבע, לפיכך, כי התנהגותו של המערער 1 הינה בלא צל של ספק התנהגות רשלנית, אולם אינה מגיעה כדי רשלנות רבתי, במובן זה שאינה סוטה סטייה ניכרת ומשמעותית מרמת הזהירות הסבירה, ולא ניתן להסיק מן הראיות, כי המערער 1 נטל על עצמו, בידיעה ברורה, סיכון שלא יוכל לשלוט ברכב אשר יסטה שמאלה. רוצה לומר, לא התגבשו במערער 1 היסוד העובדתי והנפשי הנדרשים בעבירת ההריגה. ואולם, התנהגותו של המערער 1 סתתה מרמת הזהירות, הנדרשת ממנו כנהג רכב כבד, ומכאן שהינה התנהגות רשלנית. על כן, זיכה בית המשפט את המערער 1 מעבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק, והרשיע אותו בעבירה של גרם מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק, יחד עם סעיף 64 לפקודת התעבורה.

21. כן, הרשיע בית המשפט את המערער 1 בעבירות הבאות:

- א. גרימת חבלה לאדם ולרכוש ברשלנות – עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38 לפקודת התעבורה.
- ב. הסעת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה, וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
- ג. אי תקינות בלמים של רכב – עבירה לפי תקנה 333 א לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.

- ד. עבירות של מעשה פזיזות תוך נהיגת רכב – עבירה לפי סעיף 338(1) לחוק.
- ה. נהיגת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 27(א), (ב) ו-(ג) לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
- ו. סטייה מנתיב נסיעה – עבירה לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
22. במסגרת השיקולים לעונש בחן בית המשפט את עברו התעבורתי של המערער 1, הכולל מספר לא מבוטל של עבירות נהיגה ברכב לא תקין. מאידך, נתן בית המשפט משקל לעובדה שהמערער 1 הוא אב ל-4 וכי מקור פרנסתו של המערער 1, קרי נהיגתו – נגדע.
23. לפיכך דן בית המשפט את המערער 1 לעונשים הבאים:
- א. 13 חודשי מאסר בפועל בניכוי ימי המעצר.
- ב. 18 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים מיום שחרורו והתנאי יחול על העבירות של גרימת מוות ברשלנות וכן נהיגה בזמן פסילה.
- ג. קנס בסך 10,000 ש"ח או 40 ימי מאסר.
- ד. פסילת רישיון נהיגה למשך 9 שנים בניכוי 90 ימי הפסילה המנהלית.
24. בעניינו של המערער 2 קבע בית המשפט, כי אף התנהגותו הנה התנהגות רשלנית, הסוטה מרמת הזהירות הנדרשת ממנו כבעלים הממונה על הרכב, אולם אינה עולה כדי רשלנות רבתי.
- המערער 2 לא הקפיד על תקינות תחזוקת הרכב וטיפול בו כדין וכנדרש, חרף היותו בעלי העסק והרכב, ואפשר למערער 4 לטפל בכל ענייני תחזוקת הרכב, לרבות תיקונים ממשיים בו, מבלי שזה האחרון היה מוסמך לכך. יצוין, כי אין מחלוקת שהמערער 2 לא היה מעורב בתיקון והטיפול השוטפים של הרכב. נקבע, כי מחדל זה הוא למעשה הבסיס לאשמתו של מערער 2, מקום שהיה עליו, כממונה וכבעלים, להקפיד על תחזוקה תקינה כחוק של הרכב. על המערער 2 היה לצפות את הסיכון לחיי

אדם ולמנוע מימוש. לפיכך, זיכה בית המשפט את המערער 2 מעבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק, והרשיע אותו בעבירה של גרם מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק.

25. בנוסף, מתוך כלל הראיות והמסקנות שלעיל, הרשיע בית המשפט את המערער 2 הן בעבירות הבאות:

1. גרימת חבלה לאדם ולרכוש ברשלנות – עבירה לפי סעיפים 62 (2) ו-38 (2)(3) לפקודת התעבורה.
2. הסעת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה, וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. אי תקינות בלמים של רכב – עבירה לפי תקנה 333 א לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
4. הסעה ברכב מסוכן – עבירה לפי סעיף 343 לחוק, וחובת הממונה על דבר שיש בו סכנה – עבירה לפי סעיף 326 לחוק.
5. חובת הממונה על דבר שיש בו סכנה – עבירה לפי סעיף 362 לחוק.

26. במסגרת שיקולי הענישה הזכיר בית המשפט, כי עברו התעבורתי של המערער 2 אינו מכביד. כמו כן, ציין, כי המערער הינו אדם נורמטיבי, חסר כל עבר פלילי, פרט לעבירות תעבורה, וכן הינו מבוגר, אשר הסיכון לציבור מהמשך התנהגותו הרשלנית הינו מועט, בפרט לאור העובדה כי במסגרת הענישה יפסל רישיון הנהיגה שלו. הוסיף ונתן בית המשפט את הדעת על חלקו הקטן של המערער 2 בביצוע העבירות ותוצאתן, ובשל כך קבע, כי יש לחרוג מכלל אחידות העונש ולהטיל על המערער 2 את העונשים הבאים:

- א. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים והתנאי יחול על העבירות של גרימת מוות ברשלנות ונהיגה בזמן פסילה וכן על העבירה של הסעת רכב לא תקין.
- ב. 5 שנות פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה.
- ג. קנס בסך 7000 ש"ח או 30 ימי מאסר.

27. בעניינו של המערער 3, קבע בית המשפט, כי הלה ידע ונטל חלק בטיפול הליקוי בבלמים, אף שהודה כי הוא נעדר כל הכשרה מקצועית לביצוע התיקון ברכב. לא זו אף זו, גם אם פעולתו הקונקרטית, כחודשיים עובר לתאונה בטיפול הבלמים האחוריים ברכב הסתכמה אך ברכישת החלפים (נ/2), הרי שהטיפול הליקוי בבלמים והעדר טיפול במוסך מורשה כדין וכנדרש, הם שהביאו למצבם הפגום, אשר בסופו של יום היווה אחד הגורמים לתאונה ולמותו של המנוח. נקבע כי התנהגותו של המערער 3 הנה רשלנית, כאשר גם לגביו קבע בית המשפט כי לא ניתן לומר, שהתנהגותו מהווה סטייה כה גסה מרמת ההתנהגות הנדרשת, ובכך אינה מבססת את היסוד העובדתי של עבירת ההריגה אשר יוחסה לו. המסקנה אם כן הייתה, כי המערער 3 לא היה מודע לטיב מעשיו ולתוצאות המעשה, מקום בו אדם מן הישוב יכול וצריך היה להיות מודע להם, ולא צפה את הסיכון לחיי אדם, מקום בו היה עליו לצפות את הסיכון. לפיכך, זיכה בית המשפט גם אותו מעבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק, והרשיע אותו בעבירה של גרם מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק.

28. כמו כן, הורשע המערער 3 בעבירות כדלקמן:

1. גרימת חבלה לאדם ולרכוש ברשלנות – עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(2)(3) לפקודת התעבורה.
2. הסעת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה, וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
3. אי תקינות בלמים של רכב – עבירה לפי תקנה 333 א לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
4. הסעה ברכב מסוכן – עבירה לפי סעיף 343 לחוק.
5. חובת הממונה על דבר שיש בו סכנה – עבירה לפי סעיף 326 לחוק העונשין.

29. במסגרת שיקולי הענישה ציין בית המשפט את עברו התעבורתי של המערער 3, אשר לחובתו 20 עבירות תעבורה, שבחלקן עבירות בטיחותיות, והסיק כי המערער אינו מקפיד על נהיגה בטוחה וזהירה. מאידך, לטובתו נזקף כי הוא נוהג מנהג נורמטיבי בחייו.

30. בית המשפט דן את המערער 3 לעונשים הבאים:

- א. 6 חודשי מאסר אשר ירוצו בעבודות שירות אם ימליץ על כך הממונה.
- ב. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים התנאי יחול על העבירה של גרם מוות ברשלנות, נהיגה ללא רישיון נהיגה.
- ג. המערער ישלם קנס בסך 10,000 ש"ח או 40 ימי מאסר.
- ד. פסילת רישיון נהיגה למשך 5 שנים.
31. בעניינו של המערער 4 קבע בית המשפט אחריות ישירה לטיפול ותיקון הרכב. כמו המערער 3, אף המערער 4 הודה בתחזוקה וטיפול ברכב שלא במוסך מורשה, אלא בחצר ביתם וללא הכשרה מקצועית. בין היתר, החליף בעצמו את הבלמים האחוריים, כך לטענתו, כחודשיים לפני התאונה ונהג לעשות טיפולים אלה לכל הרכב באופן שגורתי. על אף התרשלות של המערער 4 וקיומו של הקשר הסיבתי, כפי שקבע בית המשפט, בין הטיפול שלא כדין במערכת הבלימה באופן שוטף ושגורתי, לבין הפגם במערכת הבלימה הקדמית והתאונה, לא הוכח מעבר לכל ספק סביר, כי המערער 4 ידע באופן קונקרטי על הליקויים במערכת הבלימה הקדמית. בית המשפט קבע, כי התרשלותו של המערער 4 אינה עולה כדי סטייה כה גסה מנורמת ההתנהגות הראויה, וכי ניכר כי הלה נעדר ערנות ומודעות לסיכון בהתנהגותו, בזמן שהאדם הסביר היה יכול וצריך לצפות אפשרות התקיימות הסיכון ותוצאתו. לפיכך, זיכה בית המשפט גם את המערער 4 מעבירת ההריגה לפי סעיף 298 לחוק, והרשיע אותו בעבירה של גרם מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק.
32. כמו כן, לאור מכלול הראיות והמסקנות שהובאו לעיל, הרשיע בית המשפט את המערער 4 גם בעבירות הבאות:
1. גרימת חבלה לאדם ולרכוש ברשלנות – עבירה לפי סעיפים 62(2) ו-38(2)(3) לפקודת התעבורה.
  2. הסעת רכב לא תקין – עבירה לפי תקנה 306 לתקנות התעבורה, וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
  3. אי תקינות בלמים של רכב – עבירה לפי תקנה 333 א לתקנות התעבורה וסעיף 68 לפקודת התעבורה.
  4. הסעה ברכב מסוכן – עבירה לפי סעיף 343 לחוק.
  5. חובת הממונה על דבר שיש בו סכנה – עבירה לפי סעיף 326 לחוק.

33. במסגרת שיקולי הענישה ציין בית המשפט את עברו התעבורתי השלילי, כמו גם את עברו הפלילי האלים, והדגיש כי המערער 4 אינו מקפיד על מצוות החוק. יחד עם זאת, בשל העובדה שהמערערים הם משפחה אחת, אשר מקור פרנסתם נגדע, וכן בשל הקביעה כי חלקו של המערער 4 קטן מזה של המערער 1, דן בית המשפט את המערער 4 לעונשים הבאים:

א. 6 חודשי מאסר אשר ירוצו בעבודות שירות אם ימליץ על כך הממונה.

ב. 12 חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים התנאי יחול על העבירה של גרם מוות ברשלנות, נהיגה ללא רישיון נהיגה.

ג. המערער ישלם קנס בסך 10,000 ש"ח או 40 ימי מאסר.

ד. פסילת רישיון נהיגה למשך 5 שנים.

טענות הצדדים בע"פ 355/10

34. בין טענות המערער 1 לטענות המערערים 2-4 קיים מתח מובנה, ולכן הוגשו ערעורים נפרדים. המערערים בע"פ 355/10 (המערערים 2-4) טוענים כי החלפת הפרפרים בסרנים האחוריים ברכב, כחודש לפני התאונה, לא יצרה סיכון בטיחותי, וכן, כי לא קיים קשר סיבתי בין החלפת הפרפרים בסרנים האחוריים של הרכב, לבין הממצאים בדבר כשלים מכאניים בסרן הקדמי.

35. לטענת המערערים, רכבם עבר טסט שנתי בראשית חודש מאי 2005, וכן בבדיקות שבוצעו לרכב טרם המבחן השנתי, במוסך קצרין (נ/4), עלה כי מערכת הבלמים הייתה תקינה.

36. באשר למערער 2 (להלן: אחמד), אבי המשפחה, ומעורבותו בכל הקשור לעובדות כתב האישום, נטען, כי אינו מעורב כלל בכל הנעשה ברכב לרבות אחזקתו ותיקונו, מלבד היותו בעלים רשום של הרכב והבעלים של העסק המשפחתי. לכל היותר, נטען, מטפל אחמד בתשלום אגרת רישיון, דואג כי קיים לרכב ביטוח מתאים בתוקף, ומשלם עבור תחזוקת הרכב על מנת להבטיח כי הרכב תקין.

37. לשיטת המערערים, שגה בית המשפט המחוזי בקביעתו, כי התאונה נגרמה עקב כשל מכאני וכן בשל אופן נהיגתו של הנהג, המערער בע"פ 140/10 (פ"ט). לטענתם,

אין הקביעות יכולות לדור בכפיפה אחת. כך, אם הייתה פעולה רצונית של פיסל, כפי שקבע בית משפט המחוזי, אזי הכשל המכאני, שנקבע כי היה קיים ברכב, אינו יכול להוות גורם לתאונה, והקשר הסיבתי בין הכשל המכאני לתוצאת התאונה ניתק על ידי נהיגתו הרשלנית של פיסל.

38. מוסיפים המערערים וטוענים, כי קביעת בית המשפט, שהתאונה נגרמה הן בשל כשל מכאני והן בשל נהיגה רשלנית של המערער 1, שגויה. לשיטתם, אם הייתה פעולה רצונית של הנהג (סטייה מנתיב, אי שמירת מרחק ומהירות), כפי שקבע בית המשפט, אזי הכשל המכאני, לא יכול להוות גורם לתאונה, שכן הקשר הסיבתי בין הכשל לבין התוצאה הסופית, נותק על ידי הפעולה הפיזית של נהג הרכב. אם כן, לשיטתם, סטיית הנהג מהווה "גורם זר מתערב".

39. לטענת המערערים, כלל לא הוכח כי הליקוי המכאני, שלטענתם לא היה קיים עובר לתאונה, הינו הגורם לה.

40. כמו כן, טוענים המערערים, לא היה עליהם לצפות את הכשל המכאני שהתגלה במערכת הבלימה, לפי שלא היתה להם כל אינדיקציה לכך. לשיטתם, לא היה האדם הסביר חושד, בסיטואציה זהה, כי קיים סיכון בטיחותי ברכב, על כן, לא היה עליהם לצפות את התוצאה הקטלנית, ולפיכך לא מתקיים בהם היסוד הנפשי של רשלנות.

41. עוד לטענת המערערים, הם סיפקו "הסבר נאות מצדם לפעולותיהם", לפיכך לא היה מקום לקבוע כי הייתה רשלנות מצידם. לאור האמור, מבקשים המערערים 4-2 מבית המשפט לבטל את הכרעת הדין, ולזכותם זיכוי מוחלט, ולחילופין בלבד, לזכותם מחמת הספק. לחילופי חילופין, מתבקש בית המשפט להקל בעונשיהם של שלושת המערערים. זאת, בהתבסס על היותם בני משפחה אחת וכן בשל העובדה שלא היו מעורבים פיזית בתאונה.

42. המערערים טוענים, כי העונש שהוטל עליהם חורג מרמת הענישה המקובלת, בשים לב לנסיבותיהם האישיות ובהיותם בני משפחה אחת. עוד לטענתם, אף שלא היו מעורבים פיזית בתאונה, הוטלו עליהם עונשים דומים לעונשים שהטילו בתי המשפט על נהגים שהורשעו בגרימת מוות ברשלנות.

43. כמו כן טוענים המערערים, כי פסילה בת 5 שנים של רישיון הנהיגה שלהם אינה מידתית, לפי שפרנסתם תלויה בדבר. לשיטתם, כלל לא היה צריך להטיל עליהם פסילת



רישיון, ולחילופין, על תקופת השליה להיות מינימאלית, ולחודשים בודדים. אשר על כן, מבקשים המערערים 2-4 כי בית המשפט יבטל את פסילת רישיונות הנהיגה, וכן כי יקצר תקופת מאסרם של המערערים 3 ו-4.

44. לטענת המשיבה, התנהלותם של המערערים בכל הקשור להחזקת הרכב, אינה עולה בקנה אחד עם חובת הזהירות המתבקשת, כשמדובר בטיפול במערכת הבלמים של רכב עבודה כבד. המשיבה מציינת את תקנה 273 ב לתקנות, המחייבת בדיקת מערכת בלמים של רכב כבד באמצעות מוסך מורשה כל חצי שנה, לכל היותר. מכך למדה המשיבה, כי המחוקק התווה סטנדרט טיפול ספציפי כאשר מדובר במערכת בלמים של רכב כבד, וזאת מעבר לחובה לוודא את תקינות הרכב בכל עת, על פי תקנה 306 לתקנות. מכאן, שלשיטת המשיבה, הדין מחזק את חובת הזהירות המובנת ממילא, וככל שמדובר במערכת בלמים של רכב כבד קיימת חובת זהירות מיוחדת.

45. מוסיפה המשיבה, כי המערערים, על פי עדותם, לא עמדו בסטנדרט הזהירות המתבקש בכל הקשור לאחזקת רכב כבד, וכן לא עמדו בדרישתו המפורשת של החוק. לשיטת המשיבה, אין מחלוקת כי מאז מאי 2005, 9 חודשים לפני התאונה, לא נבדק הרכב במוסך מורשה. די בעובדה זו כשלעצמה, טוענת המשיבה, כדי לקבוע שהמערערים הפרו את חובת הזהירות המוטלת עליהם בתור בעלים ומחזיקים של רכב כבד.

46. לשיטת המשיבה, אילו היו המערערים עומדים בחובת הזהירות ודרישות הדין המוטלות עליהם, ומערכת הבלימה הייתה נבדקת על ידי מוסך מורשה כל ששה חודשים, אזי הדעת נותנת, שהרכב לא היה מגיע למצב בו שחיקת הבלמים כה מאסיבית, קל וחומר כאשר חודש וחצי עובר לתאונה, בדצמבר 2005, הורגשה בעיה בבלמים. הוסיפה המשיבה והדגישה, כי בית המשפט המחוזי התייחס מפורשת לקשר הסיבתי בין הטיפול הלקוי בבלמים ואי עמידה בחובת הזהירות, לבין התאונה הקטלנית (בעמוד 149 להכרעת הדין).

47. כנגד הטענה בדבר ניתוק הקשר הסיבתי, בשל התנהגות הנהג, מציינת המשיבה את קביעת בית המשפט, כי שני הגורמים לתאונה הינם גורמים מצטברים, אשר כל אחד מהם הביא לקרות התאונה כפי שהתרחשה. על כן, טוענת המשיבה, התנהגותו הרשלנית של הנהג, בכך שלא האט די הצורך ולא שמר מרחק מספיק, אינה מנתקת את הקשר הסיבתי בין הטיפול הלקוי בבלמים, לו אחראים המערערים 2-4, לבין התאונה. חרף התנהגותו הרשלנית של הנהג, לו היו הבלמים תקינים, כך נטען, יכול היה

המערער 1 לבלום בלימת חירום, מבלי שהמשאית הייתה סוטה סטייה כה חדה לשול השמאלי. אמנם, רשלנותו של הנהג הביאה לצורך בבלימת חירום, אולם משעלה צורך זה, לא עלה בידו לבלום בלימת חירום, נוכח הליקויי בבלמים. המשיכה מפנה לעניין זה, לסעיף 309(5) לחוק העונשין, אשר מבטל למעשה את הצורך בכך שהמחדל שהביא למוות יהיה הגורם היחיד או המיידני לו.

48. לעניין היסוד הנפשי טוענת המשיבה, כי מי שלוקח על עצמו את האחריות לטיפול בבלמים של רכב כבד, ולא מביא אותו לבדיקה על פי דרישת החוק, הרי שהיה עליו לדעת שמערכת הבלמים אינה מתוחזקת כראוי, ופשיטא שהדבר עשוי ועלול להוביל לתאונה קטלנית. לשיטת המשיבה, המערערים צריכים היו לדעת שנהג יעשה שימוש בבלמים במהלך השימוש ברכב, לפי שזוהי פעולה בסיסית בנהיגה. לטענת המשיבה, משמעותם של בלמים פגומים ברורה ומובנת לכל אדם מן היישוב וכן הסיכון שנוצר לתאונה קטלנית הוא מובהק.

49. בעניין העבירות האחרות בהן הורשעו המערערים, טוענת המשיבה כי בעוד שחלקן נובעות מרשלנותם, כפי שנטען לעיל, יתרתן הינן עבירות על פי תקנות התעבורה, אשר נקבע כי הן עבירות של "אחריות קפידה". הללו דורשות את הוכחת היסוד העובדתי בלבד, אשר ממילא הוכח, לשיטת המשיבה, בראיות שהובאו בפני בית המשפט המחוזי.

50. לטענת המשיבה, רשלנותם של המערערים הנה רשלנות בדרגה גבוהה; אף כי היו אחראים לרכב כבד המשמש כמשאבת בטון, ומטיבו עלול להעמיד את המשתמשים בו ואת משתמשי הדרך האחרים בסכנה גדולה, נמנעו המערערים, כדי לחסוך בעלויות כספיות, מלבצע את הטיפולים הנדרשים על פי חוק ועל פי חובת הזהירות המוטלת עליהם כאחראים לרכב כבד. המערערים טיפלו בעצמם ברכב, אף שהיו נעדרי הכשרה, ולא בדקו את הרכב במוסך מורשה, כמתחייב. אף על פי כן, לטענת המשיבה, תוך איזון עם שיקולים מקלים, הביא בית המשפט לידי ביטוי את מידת מעורבותו הנכונה של כל אחד מהמערערים. כך, התחשב בית המשפט בגילו המבוגר של אחמד, אבי המשפחה וכן בעברו הנורמטיבי, וגילם את הפחתת הסיכון לציבור מרשלנות עתידית, בפסילת רישונו ל-5 שנים.

51. לגבי המערערים 3 ו-4 טענה המשיבה, כי בית המשפט פירט את עברם הפלילי והתעבורתי והדגיש את הצורך בהרתעת האחראים על רכב כבד. יחד עם זאת, שקל בית המשפט לקולא את עובדת היותם מפרנסי המשפחה וכן כי מקור פרנסתם נגדע בשל

הטלת עונשי הפסילה, כמו גם את עובדת היות חלקם בעבירות פחות מזה של המערער 1, שנהג ברכב. לשיטת המשיבה הגיע בית המשפט לאיזון ראוי בין מידת חלקם של המערערים ברשלנות ובתוצאתה הטראגית ובין שיקולים לקולא.

לאור האמור, מבקשת המשיבה מבית המשפט לדחות את הערעור ולהותיר את הרשעתם של המערערים על כנה, וכן לא להקל בעונש שהוטל עליהם.

טענות המערער בע"פ 140/10

52. המערער בע"פ 140/10 טוען, כי טעה בית המשפט משקבע, כי הסטייה שמאלה עם הרכב הייתה סטייה רצונית, ולא כתוצאה מהליקויים במערכת הבלמים. הלה טוען, כי הבוחן המשטרתי שהעיד מטעם המשיבה, קבע באופן חד משמעי, כי סטיית הרכב שמאלה, שהובילה לתאונה, ארעה עקב ליקויים בבלמים – דהיינו עקב מצבו המכאני של הרכב.

53. חוזר ומדגיש המערער 1, כי הפנייה שמאלה לא הייתה רצונית, אלא כי "האוטו הלך שמאלה", וכי אין לייחס חשיבות לשוניית להתבטאויותיו השונות כגון: "אחרי שלקחתי שמאלה". כוונתו האמיתית, לטענתו, הייתה כפי שבוטאה באמירתו הספונטנית הראשונה, בהודעתו הראשונה מיום 2.2.2006, ומהותה היא, כי הרכב הוא שפנה באופן בלתי נשלט לשמאל. הוסיף וטען, שאמירתו, כי לקח את ההגה שמאלה, נובעת מחוסר מודעות להבדל בין המינוח הפסיבי: "האוטו לקח שמאלה" לבין זה האקטיבי: "לקחתי שמאלה", זאת על רקע קשיי השפה והצורך לתרגם מילולית מערבית לעברית.

54. המערער 1 טען, כי לא ניתן לקבוע שהסטייה הייתה גם רצונית וגם טכנית, ואין נפקא מינה לרצונו של המערער, שכן בכל מקרה של בלימת חירום האוטו היה סוטה שמאלה, אף ללא סטייה רצונית מצדו. ממשוך המערער וטוען, כי אין נפקא מינה לעובדה כי הסיט את ההגה שמאלה, לפי קביעת בית המשפט המחוזי, שכן לכאורה בכל מקרה של בלימת חירום הרכב היה סוטה שמאלה, על פי קביעת מומחי התביעה וההגנה, לטענתו. כך גם טוען המערער 1, בהינתן שני גורמים לתאונה, יש להעדיף את האפשרות הפועלת לטובתו.

55. מוסיף וטוען המערער 1, כי שגה בית המשפט בקביעה שהוא לא שמר מרחק ולא בלם מיד כשהבחין בסכנת העקיפה של רכב ההונדה. לשיטת המערער, רכב

ההונדה הלבן, שלטענתו עקף אותו ומיד יצא שוב לעקיפה נוספת, צמצם את המרווח ששמר באופן משמעותי. לטענתו, יציאת ההונדה לעקיפה נוספת, גרמה לבלימה של הרכב שלפניו ובנוסף לבלימת ההונדה עצמה – נשמט יסוד אי שמירת המרחק. כמו כן, טוען, כי העובדה שבלם בלימת חירום, תחת בלימה לסירוגין, אינה מעידה בהכרח על אי שמירת מרחק.

56. לשיטת המערער, ממילא אין חשיבות למהירות נהיגתו או לשמירת מרחק, שכן כך או כך, מכיוון שבלם בלימת חירום היה סוטה לכיוון הנגדי ומתנגש ברכב שבא ממולו.

57. עוד טוען המערער, כי למעשה הפחית את מהירות הרכב באמצעות בלם העזר למהירות של 70 קמ"ש, ומכאן שנקט באמצעי זהירות, עד כמה שניתן היה, בנסיבות אליהן נקלע. לשיטתו, עד ליציאת רכב ההונדה לעקיפה שנייה לא היה כל צורך בבלימת חירום, ודי היה, בנסיבות העניין, בהפחתת המהירות ע"י בלימה לסירוגין. המערער טוען, כי איפשר לרכב ההונדה העוקף להשתלב לפני רכבו שלו, מבלי שעלה בדעתו כי ההונדה תצא מיד לכשתשתלב לעקיפה נוספת. לשיטתו, בלם והאט כדי להגיב נכונה לנהיגתו הבלתי זהירה של נהג ההונדה, ואולם לא צפה מהלך, קיצוני לשיטתו, של יציאה מיידית לעקיפה נוספת. לטענתו, רשאי היה להניח, כי ההונדה לא תצא לעקיפה נוספת לאחר שהשתלבה.

58. לטענת המערער, אין קשר בין חוסר זהירותו, הבאה לידי ביטוי במהירות נסיעתו ואי שמירת מרחק מהרכב שלפניו, לבין אירוע התאונה, שהינו תולדה ישירה, לשיטתו, של סטיית הרכב שמאלה בעקבות איבוד השליטה על הרכב. לעניין זה המערער טוען, כי הכשל בבלמים מנתק את הקשר הסיבתי בין תגובתו והתנהגותו לבין התוצאה הקטלנית שארעה בעקבות ליקוי זה.

59. לטענת המערער, טעה בית המשפט משקבע כי הוא הנוהג היחידי ברכב, חרף העובדה שאף יתר המערערים, לרבות מערער 4, נוהגים ברכב, נוסף לעוד נהג שכיר, לטענתו, והכל בהתאם לקצב העבודה. לשיטתו, עדות המערער 4, כי יומיים עובר לתאונה נהג ברכב נשוא התאונה – מחזקת את דבריו.

60. לחילופין טוען המערער, כי העונש שהושת עליו מופרז בחומרתו. בנסיבות העניין טוען הוא, כי הליקוי המכאני בבלמים מהווה אשם תורם משמעותי, שנטל לפחות 50% בהליך התרחשות התאונה. המערער מוסיף וטוען, כי ההתייחסות אליו

כאל הנאשם העיקרי, משום שבלם את בלימת החירום שהובילה לאיבוד השליטה, יסודה בטעות, ומן הדין להחיל את עקרון אחידות הענישה, למרות שהוא עצמו סבור כי ההיפך הוא הנכון, וכי התנהגותו מתגמדת לעומת הליקוי המכאני בכלמי הרכב. המערער טוען כי פסילת רישיון הנהיגה שלו לזמן ממושך תוביל לאיבוד פרנסת משפחתו באופן מוחלט. מוסיף המערער, כי זהו מאסרו הראשון וכי עברו הפלילי נקי.

61. לאור כל האמור, מבקש המערער לקבל את הערעור ולהורות על זיכוי מכל ההאשמות המיוחסות לו, למעט נהיגת רכב לא תקין, בה הוא מודה, ולחילופין להורות על ביטול עונש המאסר בפועל וקיצור תקופת הפסילה בפועל, ולחילופי חילופין לקצר תקופת המאסר בפועל כך שירוצה בעבודות שירות.

#### דיון והכרעה

62. המערערים הורשעו בגרימת מותו ברשלנות של שרון אוחנה ז"ל בתאונת דרכים ובעבירות נוספות, על פי פקודת התעבורה ותקנות התעבורה. בית המשפט המחוזי קבע, כי לתאונה שני גורמים מצטברים והם – נהיגתו הרשלנית של המערער 1 והליקויים החמורים במערכת הבלמים. כן קבע בית המשפט, כי המערערים 2-4, בהיותם בעלים ומחזיקים של הרכב הכבד, לא עמדו בחובות הזהירות ובדרישות החוק לאחזקת רכב כבד, כגון זה שברשותם. תחת זאת, הם טיפלו במערכת הבלימה של הרכב בחצר ביתם, מבלי שהוכשרו לכך, וכי הרכב לא נבדק על ידי מוסך מורשה כחוק. העדר הטיפול על פי דין הוביל למצבם הליקוי של הבלמים, אשר בנוסף על נהיגתו הרשלנית של המערער 1, היווה גורם לתאונה הקטלנית.

63. עיון בטענות המערערים מעלה, כי עניין לנו עם ערעור הנסוב בעיקרו על הכרעות בשאלות של עובדה. בפני המערערים משוכה שאינה קלה. פסק דינו של בית המשפט המחוזי מושתת על ממצאים שבעובדה, אותם קבע על בסיס התרשמותו הבלתי אמצעית מהעדים, והאמינות והעקביות אותן ייחס לבוחן המשטרתית. בהקשר זה, יש לחזור ולהזכיר, כי בית המשפט של ערעור ממעט להתערב בממצאי עובדה ומהימנות, בשל היתרון הנתון, ככלל, לערכאה הדיונית, להתרשם באופן ישיר ובלתי אמצעי מן העדים המופיעים בפניה (ראו ע"פ 6124/05 בן נתן נ' מדינת ישראל (לא פורסם), 2.3.2006); ע"פ 6890/04 מדינת ישראל נ' בלאוטוב (לא פורסם, 13.9.2005); ע"פ 1258/03 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד נח(6) 625, 632-634 (2004); ע"פ 2485/00 פלוני נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(2) 918, 924 (2001)). חריגים הם המקרים בהם בית משפט של

ערעור ישים עצמו בנעליה של הערכאה הדיונית, ואינני סבורה שבמקרה שבפנינו יהיה נכון להתערב ולשנות מקביעותיו העובדתיות של בית המשפט המחוזי.

64. על-פי ממצאיו של בית המשפט המחוזי, במערכת הבלימה של הרכב נתגלו ליקויים חמורים, ואלה פגמו בשליטת הנהג על הרכב. ליקויים אלה לא עמדו לבדם, הואיל ואליהם נלוותה נהיגתו הרשלנית של המערער 1, אשר לא האט את מהירות נסיעתו, חרף קרבתו לרכב שלפניו וחרף עקיפתו על ידי רכב ההונדה – עד שהיה נאלץ לבלום בלימת פתע, כדי שלא לפגוע ברכב שנסע לפניו. מעשה אחרון זה, בצרוף הליקויים שנתגלו במערכת הבלימה, הם שגרמו לסטיית הרכב לנתיב הנגדי, ולפגיעה הקטלנית שגרמה למותו של המנוח.

65. עבירת הרשלנות משמעה, הפרת חובת הזהירות המוטלת מכוח דין, והיא ביטוי להלך נפש של אי ראיית הנולד, מקום שאדם סביר בנעלי המערער היה רואה אותו.

המערער 1

66. כאמור, ממצאי הערכאה הדיונית ביחס לנהיגתו של המערער 1 היו, כי נהג במהירות גבוהה מכדי שאיפשרו לו הנסיבות, וכן כי לא שמר על מרחק סביר מהרכב שלפניו.

67. אף לאחר שהאזנו לטיעונו של בא כוח המערער 1, ושכנו ועיינו בכל החומר שהונח בפנינו, ובכלל זה הודעת הערעור הכתובה, תיק המוצגים, דו"ח הבוחן והודעות המערער – לא מצאנו עילה להתערבותנו במסקנותיה של הערכאה הראשונה, באשר לנהיגתו הרשלנית של המערער. אין לקבל את טיעונו של בא כוח המערער, שהתאונה הייתה בלתי נמנעת, גם נוכח הליקוי במערכת הבלימה, שהוכח כי היה קיים עובר לתאונה. נהג הנוסע בכביש מחויב לנהוג על פי כללי הדרך וכפי שתנאי הדרך מחייבים אותו. המערער, מאידך, לא נתן דעתו למרחק מהרכב שלפניו, לא התאים מהירותו לתנאי הכביש, לא האט די הצורך או בלם בהדרגתיות, במקום שבו צפויה הייתה סכנה. במצב דברים זה, אין הוא יכול לטעון שהתאונה הייתה בלתי נמנעת.

68. ועוד: הערכאה הדיונית קבעה, כי המערער 1 ידע כי הרכב מטופל בידי אחרו בחצר ביתם, וכי אינו מטופל במוסך מורשה, כמתחייב מתקנה 273ב לתקנות התעבורה. אמנם, בית המשפט לא קבע מעבר לכל ספק סביר כי המערערים ידעו על הפגם הקונקרטי במערכת הבלימה, ואולם בנסיבות המקרה – היותו של המערער 1 מחזיק

ברכב ונהגו הקבוע – אדם סביר יכול וצריך היה לדעת את החשש הממשי העולה מהתנהלות כגון דא.

בעניין הקשר הסיבתי ארחיב לאחר הדיון בעניינם של המערערים 2-4.

המערערים 2-4

69. המערער 2 הינו הבעלים של העסק והבעלים של הרכב. חרף זאת, לא הקפיד על תקינות תחזוקת הרכב והטיפול בו כדין וכנדרש, ותחת זאת אפשר למערער 4 לטפל בכל ענייני תחזוקת הרכב, לרבות תיקונים ממשיים בו, ללא שהיה מוסמך לכך. משכך, ברור כי למערער 2 חובת זהירות, וכי בהתנהגותו הרשלנית, וליתר דיוק, במחדליו, הפר את חובותיו. הפרתן של חובות אלו, ולכל הפחות אי הקפדה על מילויין – טיפול ברכב ובמרכת הבלמים בפרט, במוסך מורשה כדין – תרמו למצבם הלקוי של הבלמים, אשר היווה גורם בין הגורמים לתאונה, ולמותו של שרון אוחנה ז"ל.

70. המערער 3 ידע על הטיפול הלקוי בבלמים ונטל בכך חלק. המסקנה לגביו היא, כי יחד עם המערער 4, תיקן את הרכב וטיפל בו כעניין שבשגרה, בחצר הבית וללא כל הכשרה של מכונאי. הטיפול הלקוי בבלמים, העדר טיפול במוסך מורשה כדין וכנדרש, הם שהביאו למצבם הפגום, אשר בסופו של יום היווה אחד הגורמים לתאונה ולמותו של המנוח.

71. למערער 4 אחריות ישירה לטיפול ותיקון הרכב. כמו המערער 3, אף הוא הודה בתחזוקה וטיפול שלא במוסך מורשה, אלא בחצר ביתם וללא הכשרה מקצועית. בין היתר, החליף בעצמו את הבלמים האחוריים, כך לטענתו, כחודשיים לפני התאונה ונהג לעשות טיפולים אלה לכל הרכב באופן שגרתי.

72. לאור האמור לעיל, דעתי, כדעת הערכאה הדיונית היא, כי המערערים 2-4 היו צריכים לצפות את הסיכון לחיי אדם ממעשיהם ומחדליהם, ולמנוע את מימושו של סיכון זה. משכך, התנהגותם של המערערים 2-4 התנהגות רשלנית היא.

73. טענתם המרכזית של המערערים, זה בכה וזה בכה, הינה לניתוק קשר סיבתי; המערער 1 טען לניתוקו בשל הפגם המכאני, שנקבע כי קיים היה ברכב עובר לתאונה, ואילו המערערים 2-4, מצדם, טענו כי נהיגתו הרשלנית של המערער 1 היא היא הסיבה בלעדית אין, ואילולי היא הייתה התאונה נמנעת.

74. אין לקבל את הטענה בדבר ניתוק הקשר הסיבתי, לא מצד המערער 1 ולא מצד המערערים 2-4. כידוע, אין רשלנותו של אחד בהכרח מבטלת את הקשר הסיבתי לתוצאות רשלנותו של האחר, אם הגורם הרשלני הראשוני יכול היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות השני (ראו ע"פ 478/72 מאיר פנקס נ' מדינת ישראל, פ"ד כז(2) 617, (1973)), על כן, אין המערער 1 מחד, והמערערים 2-4 מנגד, פטורים מאחריות מעשיהם. יפים לעניין זה דברי השופט זוסמן בעניין פנקס שלעיל (אף שהרשלנות המתווספת הייתה שם של המנוח עצמו), בעמ' 626:

"הכל נקבע לפי מבחן הצפיות הראויה. אך כשאתה דן בשניים שעשו יחדיו מעשה של רשלנות רבתי, על כרחך אתה אומר שקשר השותפות שביניהם מחייב כל אחד מן השניים לחזות מראש אותה מידת הרשלנות, אפילו היא חמורה, בה הוא עצמו נהג. לשון אחרת, כאשר הרשלן האחד אשם ברשלנות רבתי, אין רשלנות רבתי של האחר באה לו כהפתעה. מטרתם המשותפת שלמענה התחברו השניים ופעלו בצוותא מביאה מעשהו של האחר בגדר הצפוי; הדבר אינו יכול להיות מבחינתו מעשה בלתי-רגיל, יוצא דופן. והואיל והמערער עצמו נהג ברשלנות רבתי, הקשר הסיבתי נמשך - או, לשון אחר, החבות לתוצאה קיימת - גם כשמצטרפת אותה מידה של רשלנות הקרבן אל רשלנות המערער."

75. המערער 1 והמערערים 2-4 עבדו במשותף בעסק של אבי המשפחה, המערער 2. ארבעת המערערים ידעו אודות הטיפול ברכב - שלא היה על פי דין. לכך מצטרפת ומתווספת נהיגתו הרשלנית של המערער 1; המערער 1 יכול וצריך היה לחזות כי על רקע הטיפול שאינו כדין ברכב, עשויה נהיגתו להוביל לתוצאה הרת האסון.

מאידך, המערערים 2-4 צריכים היו לצפות את האפשרות של נהיגה רשלנית מצד כל מי שינהג ברכב, ועל כן נהיגתו של המערער 1 אינה מהווה "גורם מתערב זר"



כפי שטענו. דרך התרחשות התוצאה הרת האסון היתה צפויה גם למערער 1 וגם משיבים 2-4:

76. סעיף 309(5) לחוק העונשין קובע:

309. בכל אחד מן המקרים המנויים להלן יראו אדם כאילו גרם למותו של אדם אחר, אף אם מעשהו או מחדלו לא היו הגורם התכוף ולא היו הגורם היחיד למותו של האחר:

...

(5) מעשהו או מחדלו לא היה גורם מוות, אילולא נצטרף עמו מעשה או מחדל של האדם שנהרג או של אדם אחר.

ההוראה שבסעיף 309(5) מבטאת את הכלל הקובע, כי מקום שמעשהו של אדם אינו מהווה גורם יחידי למוות, וכי המוות לא היה נגרם אלמלא הצטרף אליו גורם אחר – בכל זאת רואים את מעשהו של הראשון כנושא באחריות לגרם המוות (ראה ע"פ 9956/05 שי נ' מדינת ישראל, עמ' 27 ואסמכתאות שם (טרם פורסם, 4.11.2009); ע"פ 119/93 לורנט נ' מדינת ישראל, מח(4) 1, עמ' 38 (1994); ע"פ 4188/93 לוי נ' מדינת ישראל, מט(1) 539, עמ' 555 (1995); ע"פ 9815/07 רון נ' מדינת ישראל, עמ' 66 (טרם פורסם, 26.11.2008); ע"פ 180/61 ד"ר אלפרט נ' היועץ המשפטי לממשלה, טז 1420 (1962); ע"פ 35/63 גרצייאני נ' היועץ המשפטי לממשלה, יז 2691 (1963); ע"פ 70/64 סטרול נ' היועץ המשפטי לממשלה, יח(3) 399 (1964); ע"פ 402/75 אלגביש נ' מדינת ישראל, ל(2) 572 (1976); ע"פ 418/77 ברדריאן נ' מדינת ישראל, לב(3) 3 (1998); ע"פ 511/91 אשקר נ' מדינת ישראל, מו(2) 48, עמ' 50 (1992)) והכל בתנאי שמעשהו של הראשון היווה גורם ממשי לתוצאת המוות (ראה עניין סטרול; וכך עניין ברדריאן).

77. עוד בעניין סטרול (בעמ' 398) נקבע, כי את משמעות המונח "נתלוו" (כלשון העבירה אז בפח"פ; כיום "נצטרף" בסעיף 309(5) לחוק העונשין), ניתן לפרש בכל משמעויותיו האפשריות כגון "להוסיף, להשלים ולהתווסף". הווה אומר, לרבות פעולות העוקבות זו לזו, ולא דווקא על-פי משמעותה הצרה של המילה, שלפיה היא באה לתאר רק פעולות בו זמניות; כך או כך, הפעולה המזיקה הראשונה של טיפול ברכב שלא על פי דין, שהובילה להתגבשות הפגמים במערכת הבלימה, המשיכה לפעול את פעולתה (אי תקינות הבלמים), עת נהג המערער 1 ברשלנות. בדין קבע בית

המשפט כי מתקיים קשר סיבתי לתוצאה, הן לגבי המערער 1 והן לגבי המערערים 2-4. בשינוי הנוסח מ"נתלוו" ל"נצטרף" אין כדי לשנות מן הפרשנות האמורה.

עונשי המערערים

78. באשר לעונשי המערערים, לאחר שמיעת טיעוני הצדדים, לא מצאנו לנכון להתערב באיזון שערך בית המשפט המחוזי, ולא סברנו כי העונשים שהוטלו על המערערים 1, 2, 3 ו-4 חורגים מהראוי בנסיבות העניין. בנסיבות המקרה, וכן לאור הודעתם של המערערים, כי בחירתם לטפל ברכב בעצמם, ומחוץ לביתם, מדעת היא ונובעת משיקולים כלכליים גרידא, אני סבורה כי העונשים שניתנו, ובכלל זאת עונשי המאסר בפועל, הולמים את נסיבות העבירות השונות ובפרט גרימת מוות ברשלנות, וכי ודאי אין המדובר בעונשים חמורים יתר על המידה.

79. בעניין אחד ניתן ללכת לקראת המערערים. הממונה על עבודות השירות, אליו מועבר עניינם של המערערים 3 ו-4, מתבקש לחוות דעתו, תוך 15 ימים, בעניין מקום ביצוע עבודות השירות, ובעניין האפשרות, כי השניים ירצו את עבודות השירות בזה אחר זה, כדי שלא לפגוע יתר על המידה בהכנסת המשפחה, כאשר פניו של המערער 1 למאסר.

80. הערעורים נדחים.

ש ו פ ט

השופט א' גרוניט:

אני מסכים.

ש ו פ ט

השופט נ' הנדל:

אני מסכים.

שופט

הוחלט כאמור בפסק דינה של השופטת מ' נאור.

ניתן היום, ד' אדר ב, תשע"א (10.3.2011).

שופט

שופטת

שופט