

גמ"ר 554/10/21 - מדינת ישראל נגד יאסר סייד

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

גמ"ר 554-10-21 מדינת ישראל נ' סייד
תיק חיצוני: 485701/2021

בפני המאשימה	כבוד השופטת שני שטרן
נגד הנאשם	מדינת ישראל באמצעות פרקליטות מחוז תל אביב ע"י ב"כ עו"ד אביב בר אור
	יאסר סייד באמצעות ב"כ עו"ד רינת בנתורה ועו"ד אלי כהן

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו גרימת מוות בנהיגה רשלנית.

למקרא כתב האישום עולה כי ביום 12.7.21, שעה 15:30, נהג הנאשם מחפרון אופני (להלן: "המחפרון") בשדרות קק"ל, בתל אביב, מכיוון מערב למזרח. הנאשם נהג בנתיב האמצעי מתוך שלושה, המופרדים בקו מקווקו, כאשר הימני ביותר הינו נתיב תחבורה ציבורית.

אותה העת, רכב בן מור ז"ל (להלן: "המנוח"), על אופנוע, בנתיב התחבורה הציבורית, בכיוון נסיעת הנאשם, מימין לו ואחריו בכביש.

במהלך נהיגתו של הנאשם, סטה לפתע ימינה, אל נתיב התחבורה הציבורית, תוך שהוא חוסם את נתיב נסיעת המנוח. כתוצאה מכך, התנגש המנוח בחלקו האחורי של המחפרון.

המנוח פונה למרכז הרפואי ע"ש איכילוב, כשהוא סובל מנזק רב מערכתי ומונשם. עם הגיעו למרכז הרפואי, נפטר מפצעיו, סמוך לשעה 15:55.

כתב האישום מייחס לנאשם נהיגה רשלנית מהטעם שנהג בקלות ראש, ברשלנות ובחוסר תשומת לב לחיי אדם, לא התאים אופן נהיגתו לתנאי הדרך, סטה ימינה מנתיב נסיעתו, אל נתיב התחבורה הציבורית, באופן פתאומי וללא הפעלת אורות איתות, ללא שהביט במראת הצד וללא שהפנה מבטו ימינה לאחור וזאת, על אף ששדה הראייה היה פתוח לאחור למרחק 145 מטרים.

(יובהר, כי בהתאם לעדות בוחן התנועה, הנתיב הימני- הינו נתיב המיועד לתחבורה ציבורית, שהיה בשלבי בניה ועדיין לא

שימש ככזה במועד התאונה. למען הנוחות, ייקרא 'נתיב התחבורה הציבורית', או 'הנתיב הימני').

הנאשם כפר באמצעות באי כוחו ונשמעו ראיות הצדדים.

פרשת התביעה

מטעמה של המאשימה העידו מספר עדים והוגשו באמצעותם מוצגים שסומנו.

ע/ת-5 - בוחן תאונות הדרכים, מר יריב ליכטנשטיין. (יקרא להלן: "הבוחן" או "הבוחן המשטרתי") העיד. בחקירה הראשית הוקרן סרטון שצולם במצלמת רמזור שהוצבה על ידי עיריית תל אביב. הסרטון צרוב על גבי **ת/2** ומתועדת בו התאונה. (להלן "הסרטון").

הבוחן הצביע על כלי הרכב המעורבים ותיאר את המתרחש.

במונה 01:21 נצפה המנוח, מסיים פניה ימינה ומשתלב בנתיב הימני מבין שלושה נתיבים. המנוח חולף על החצים הצהובים המסומנים על הכביש (העד ציין כי נתיב התחבורה הציבורית היה בשלבי בנייה). העד תיאר שניתן להבחין במחפרון, כשהוא בצבע צהוב, גדול יותר מהרכבים האחרים, נוסע בנתיב האמצעי. התנועה עומדת או מתנהלת באיטיות, לפני צומת מרומזר. המנוח רכב בנתיב הימני, שהיה פנוי מכלי רכב וכשהתקרב למחפרון, המחפרון סוטה לנתיבו של המנוח וחוסם דרכו. הבוחן ציין כי מראות המחפרון אפשרו שדה ראיה לאחור בצורה טובה מאוד. לבסוף, תיאר הבוחן את ניסוי שדה הראיה שבוצע, במסגרתו קבע 145 מטרים שדה ראיה לנאשם, אחורנית, עד קו הצומת. (**ת/10**).

באמצעות הבוחן הוגש דו"ח בוחן שקובע כי התאונה נגרמה בעקבות סטיית הנאשם לנתיבו של המנוח וחסמת דרכו. (**ת/7**).

בחקירה נגדית, לאחר שהשיב לשאלות רבות בעניין דרך העתקת הסרטון, מועד הגעתו ופרוצדורות נוספות, השיב כי לא קשר המחפרון בהגעתו למקום התאונה כיוון שהוזז על ידי הנאשם קודם להגעתו למקום התאונה. כמו כן, האופנוע הוזז על ידי אחרים. (ש' 12, עמ' 102 לפרוטוקול מיום 2.5.22).

בנוגע לניסוי שדה הראיה השיב כי לקח אופנוע שאינו חריג במידותיו, שכן המטרה היתה מבט לכיוון שדה ראיה כללי למקום התאונה מכלי הרכב (ש' 20-27, עמ' 103 לפרוטוקול מיום 2.5.22), ציין כי אין חשיבות לסוג האופנוע בנוגע לכיוון שדה הראיה.

הבוחן השיב כי מה שמכונה על ידי ההגנה ככניסת המנוח לכביש ב'קשת רחבה' אינו רלוונטי לניסוי שדה הראיה, כיוון שהחלק הרלוונטי הינו מהרגע שהתמקם המנוח באמצע הנתיב הימני ועד רגע הפגיעה, לכך התייחס בניסוי. (ש' 1-4, עמ' 67 לפרוטוקול מיום 18.5.23).

הבוחן הסביר כיצד חיפש מצלמות בסמוך למקום התאונה וביצע 'קשירה' של המחפרון בהתאם להצבעת הנהג.

בנוגע למיקום המחפרון בתאונה השיב הבוחן כי הנאשם נחקר בזירה, הצביע ומיקם בעצמו את המחפרון כפי שהיה, ללא הכוונה חיצונית. לדבריו, הממצאים הנוספים היוו חיזוק לקביעת המיקום. (ש' 10-5, עמ' 115 לפרוטוקול מיום 2.5.22). בהמשך חזר וציין כי המחפרון הועמד ביום התאונה על פי הצבעת הנהג על מיקומו עובר לתאונה טרם הסטייה, בנתיב הנסיעה שלו. (ש' 23-22, עמ' 61 לפרוטוקול מיום 18.5.22).

הבוחן נחקר ארוכות בנוגע לממצאים שנמצאו על גבי הכביש. לשיטת המאשימה סימן שריטה באורך 4.8 מ' מלווה במריחת צמיג מעידים על החלקת האופנוע בעקבות הפגיעה במחפרון, שריטה באורך 7.4 מ' המובילה ומסתיימת בכתם דם- מעידים על איבוד שליטה והחלקה ומקום עצירת האופנוע. במהלך החקירה ציין כי מה שסומן כ(4)- סימן מריחת צמיג ב **ת/23**, הינו שגגה ברישום על גבי הסקיצה.

ע/ת-6 עדת ראיה, סיפרה כי הכל קרה מצד ימין שלה, בזמן שנהגה ישר. היו מימינה וקצת לפניה, במרחק של כשני מטרים. העידה כי ראתה את האופנוע מגיע ומתנגש במחפרון.

ע/ת-7 סייר משטרתי, שהגיע ראשון לזירת התאונה, תשאל נוכחים ואת הנאשם. (ייקרא להלן: "**הסייר**"). באמצעותו הוגשו **ת/26, ת/27**, דו"ח פעולה וסרטון, מהם נלמדת אמרתו של מר מחמוד קייס, שרכב בנתיב אחרי המנוח והיה עד לתאונה. (מר קייס לא הוזמן להעיד על ידי מי מהצדדים).

פרשת ההגנה

מטעמה של ההגנה העידו שוטרים שהוזמנו לבקשת הסניגורית. בין היתר, העידו בנוגע לכך שלא נערכו נתיחה שלאחר המוות ובדיקות נוספות במנוח, לבקשת משפחתו.

הנאשם העיד.

התיזה אותה ביקשה ההגנה להציג הינה כי הנאשם נהג בנתיב האמצעי כשחלקו של המחפרון בלט לתוך נתיב התחבורה הציבורית והמנוח הוא זה שהתנגש לתוך המחפרון.

בחקירה ראשית העיד הנאשם שנסע לכיוון מזרח. בזמן הנסיעה שמע מכה, הרגיש משהו ומייד פנה ימנה ועצר בנתיב ימין. (ש' 1-2, עמ' 138 לפרוטוקול מיום 16.2.23).

לשאלה היכן נסע השיב: "בין הנתיבים. האמצעיים".

לשאלה האם אותת השיב- אני המשכתי ישר. לא צריך לאותת. (ש' 5, עמ' 140 לפרוטוקול מיום 16.2.23).

בחקירה נגדית, הנאשם חזר ואישר שלא ראה את המנוח עד לרגע שהרגיש משהו. לשאלות התובע השיב כי נסע בנתיב האמצעי. בין הנתיבים. (ש' 25, עמ' 142 לפרוטוקול מיום 16.2.23).

לשאלות רבות, אשר הטיחו בנאשם את אמרותיו ופעולותיו הקודמות, השיב בהתחמקות: "אני לא יודע.. לא זוכר".

מטעמה של ההגנה העיד בוחן מומחה, מר רועי שפיגלר, שערך חוות דעת. (ייקרא להלן: "מומחה ההגנה").

מסקנותיו של מומחה ההגנה הינן כי העובדות המופיעות בכתב האישום אינן תואמות את אופן נהיגת הנאשם ונסיבות התאונה.

מומחה ההגנה רתם את דבריה של עדת הראיה- עת/6 למסקנותיו.

מומחה ההגנה ציין כי לא נקבעה נקודת האימפקט, שהינה ממצא קריטי לשחזור התאונה וקביעת חסימת נתיב נסיעת המנוח. כמו כן לא נקבעה מהירות המנוח והשפעתה על עוצמת הפגיעה והנזקים, לא ביצע התאמת נזקים ועוד.

ציין שהבוחן המשטרתי שגה בקביעה שהתקיים מגע בין חזית האופנוע למחפרון. הפנה לסימנים צהובים והראה שאינם צבע אלא מדבקה.

לשיטתו, לא ניתן לקבוע מהסרטון היכן מקום המגע המדויק, זווית מגע ולא ניתן לקבוע האם סטיית המחפרון היתה קודם או לאחר המגע.

בס' 85 לחוות דעתו קובע בוחן ההגנה שגם אם סטה הנאשם ימינה לפני המגע, הרי שהמנוח כבר היה ב'שטח המת' של המחפרון ומשכך אין אחריות לנאשם.

בוחן ההגנה קבע תנועה במהירות של 25-44 קמ"ש ובמהירות כזו לנאשם אין סיבה לעקוף את התנועה.

עוד קבע בוחן ההגנה כי ניסוי שדה הראיה נעשה שלא בהתאם למצב הזירה במצב הקרוב ביותר למועד התאונה.

דין והכרעה

מיקום המחפרון קודם לתאונה

אני מקבלת קביעת הבוחן וקובעת כממצא עובדתי כי קודם להתרחשות התאונה נסע המחפרון, כשהוא נהוג על ידי הנאשם, כשכולו בתוך הנתיב האמצעי.

בת/27 שהוא סרטון ממצלמת הגוף של הסייר **ע/7**, מסר הנאשם גרסתו הראשונית לאירוע וענה בצורה ברורה לסייר כי נהג בנתיב האמצעי: "נראה לי בלבן" (מונה 03:03). יובהר, כי נתיב התחבורה הציבורית מסומן בצבע צהוב.

תמונה 9 מתוך **ת/20א** הינה מקום העמדת המחפרון, על ידי הנאשם, כבר ביום התאונה.

בתמונות 7,9 מתוך **ת/20א** נראה המחפרון, כשהוא בנתיב האמצעי, כולו, ולא עומד על הקו המקווקו המסמן את המעבר לנתיב התחבורה הציבורית. כאמור, בהתאם להצבעת הנאשם.

בתמונות אלו נצפה המחפרון במקביל למעוינים הצבועים צהוב, המסומנים על גבי הנתיב, בדומה לתמונות 4,5,6, בת/17- תמונות מוקפאות מסרטון התאונה.

אני מקבלת קביעת הבוחן בנוגע לממצאים על גבי הכביש. סימן המריחה המלווה בשריטה ממקם את המגע בין המעורבים ומיקום התאונה בנתיב התחבורה הציבורית. הממצאים נצפים בבירור בת/20ב'- דיסק תמונות סטילס, כמו גם בסרטון שצילם הבוחן וסומן **ת/21א**. המריחה המלווה בשריטה מסתיימת ובסמוך אליה מתחילה השריטה המובילה לשברים, כתם הדם וחפצי המנוח.

בוחן ההגנה גם הוא לא חלק על הממצאים, למעט לכיתוב השגוי בת/23.

ההגנה לא סיפקה כל ראיות המלמדות על סטיית המנוח שמאלה לכיוון המחפרון (ככל ועמד בנתיב האמצעי, בהתאם לתזזה), או סיבה מדוע יתנגש המנוח במחפרון.

בסרטון שצולם ביום התאונה, בו הוצב המחפרון בנתיב האמצעי נראה המחפרון בבירור כשהוא במרכז הנתיב ונותרו שוליים משני צידיו, חרף היותו כלי רכב גדול, הנתיב מספק די מקום למחפרון. אין סיבה נראית לעין לפיה ינהג הנאשם כשהמחפרון בסטיה לנתיב התחבורה הציבורית. (מכל מקום, גם סטיה שכזו מהווה התרשלות ונהיגה בניגוד ל'כלל הדרכ').

טענת ההגנה לפיה המחפרון לא הוזז הינה שגויה ומטעה

בסרטון המתעד התאונה (ת/2) נצפה המחפרון כשהוא ממשיך לנסוע, לאחר הפגיעה במנוח.

הנאשם עצמו סיפר לסייר שלאחר הפגיעה המשיך לנסוע עד למקום העצירה (ת/27).

מכאן, שהנאשם לא נעצר מייד במקום התאונה ומשהוא עצמו מעיד כי המשיך לנסוע, הרי שלא ניתן ללמוד ממקום עצירתו הסופית על מיקום נקודת האימפקט.

האופנוע הוזז בכדי לטפל במנוח. כך נמסר לסייר בשטח. (ת/27).

כמו כן, בהגיעו של הבוחן מצולם האופנוע כשהוא עומד על המדרכה (ת/21א).

שדה הראיה

אני קובעת כממצא עובדתי כי המנוח היה בשדה ראיה של הנאשם לפני ובעת שהחל לסטות לנתיב התחבורה הציבורית.

קיבלתי מסקנות הבוחן בניסוי שדה הראיה וקובעת כי המנוח היה בשדה הראיה של הנאשם, עת החל לבצע את הסטייה לנתיב התחבורה הציבורית.

קיבלתי קביעת הבוחן בנוגע לאי ההתחשבות במה שכונה על ידי ההגנה ככניסת המנוח לנתיב ב'קשת רחבה', אשר בעטייה לא היה בשדה הראיה. עת ביצע המנוח את אותה 'הקשת', אשר היתה השתלבותו תוך פניה ימינה, עוד היה רחוק מאוד מהנאשם, שטרם החל בפניה. משכך, דרך פנייתו של המנוח לנתיב אינה רלוונטית ואין בה בכדי להשפיע על הימצאותו בשדה הראיה של הנאשם.

בביצוע ניסוי שדה ראיה מרחוק, מקום בו השתמש הבוחן באופנוע, אין לטעמי חשיבות לסוג האופנוע. ודאי לא מקום בו העיד שהשתמש באופנוע באותן המידות בערך. כמו כן, ניסוי שדה הראיה נערך, כראוי, כאשר עליו יושב רוכב, המדמה את המנוח בעת התאונה.

ממילא, הנאשם חזר על גרסתו כי לא הסתכל במראה ולא הביט מאחורי כתפו.

קביעת הבוחן בנוגע לשדה ראיה של 145 מטרים עד הצומת, בו ניתן היה להבחין במנוח (ובמר קייס) לא נסתרה.

משך כל 145 המטרים היה שדה ראיה פתוח לנאשם, ללא הפרעות. המנוח נהג בנתיב התחבורה הציבורית זמן מה טרם שהחל הנאשם לסטות ימינה ומשכך, לא יכולה להיות מחלוקת על כך שהמנוח היה בשדה הראיה של הנאשם עת החל בסטייה לנתיב התחבורה הציבורית.

הנאשם יכול וצריך היה להבחין בכל משתמשי דרך משך 145 המטרים ומשכך יכול היה להבחין במנוח, בכל שלב שהתשלב המנוח בנתיב התחבורה הציבורית.

אופן התרחשות התאונה

מנגנון התאונה נשוא כתב האישום, הינו פשוט וברור, והתאונה מתועדת בצורה ברורה ומפורשת בסרטון שסומן ת/2.

הנאשם, כשהוא נוהג מחפרון, השתלב בנתיב האמצעי מתוך שלושה, כאשר התנועה מתנהלת יחסית בעצלתיים. המנוח רכב, במרכזו של הנתיב הימני, המסומן כנתיב תחבורה ציבורית, ואולם טרם נקבע ככזה.

לפתע, מבלי לאותת, וכשהמנוח ומר קייס קרובים אליו, החל הנאשם לבצע מעבר לנתיב הימני.

אותה פעולה המכונה בכתב האישום ועל ידי הצדדים כ'סטיה מנתיב', הינה למעשה, מעבר או השתלבות בנתיב הימני בו רכב המנוח.

ההגנה, ביקשה לסווג ה'סטיה', כסטיה מינורית של חלקי המחפרון מהקו המסומן על הכביש תוך כדי נסיעתו ישר. ואולם, צפיה בלתי אמצעית וללא כל אמצעי הגדלה, בת/2- סרטון התאונה, מגלה, כי הנאשם החל במעבר חד לנתיב הימני, פגע במנוח והמשיך בנסיעה ימינה, עד שנעצר סמוך לאבני השפה.

לא ניתן לקבל גרסת הנאשם לפיה רק לאחר שהרגיש שעלה על משהו סטה ימינה כיוון שהסרטון מלמד אחרת.

למען הסר ספק, על אף שהמחפרון נצפה בצורה ברורה ובלתי אמצעית, פונה ימינה, הגישה המאשימה תמונות שהוגדלו מתוך הסרטון וסומנו ת/31. בתמונות אלו נראה המחפרון כאשר הוא סוטה ימינה, לתוך נתיב התחבורה הציבורית, לפני הפגיעה, כשהמנוח ומר קייס רוכבים בו.

הנאשם עצמו, הודה כי נסע בנתיב הימני טרם הסטיה, כפי שיפורט בהמשך.

דבריה של עדת הראיה עת/6 מתיישבים עם סטיית המחפרון לנתיב התחבורה הציבורית, שכן היא סיפרה שהכל התרחש לפניו ומימין לה. דבריה לגבי התנגשות המנוח בכף המחפרון, מתיישבים עם היותו של המחפרון בסטיה ימינה.

גרסת הנאשם

גרסתו של הנאשם מתפתחת ומשתנה בהתאם לקו הגנתו.

מלכתחילה, מסר לסייר גרסה מופרכת, לפיה בעת שנהג בנתיב האמצעי, ביקש המנוח לעקוף אותו מימין ונכנס לו מתחת לגלגל והכף. לא ברור, מדוע המנוח, שגם לפי גרסת הנאשם, רכב בנתיב התחבורה הציבורית, ירצה לעקוף את הנאשם בנתיבו, כאשר נתיב התחבורה הציבורית פנוי.

אומר, בזהירות, כי גרסה זו נמסרה לאחר שהנאשם צולם כשהוא משוחח עם מספר אנשים וביניהם מר מוחמד קייס שמסר גרסה זהה לסייר. (ת/27), (גרסתו של מר קייס לא הובאה בפני בית המשפט ומשכך, לא ניתן לה משקל). הנאשם לא חזר על גרסה זו שוב.

לבוחן התנועה מסר **ביום התאונה- 12.7.21**: "נסעתי בנתיב האמצעי לכיוון ישר, הייתי באמצע הנתיב". (ש' 21-22, עמ' 3, ת/4).

כאמור, גם לסייר המשטרתי מסר שנסע בנתיב האמצעי (ת/27).

בהמשך, גרסתו מתחילה להתפתח, באופן שמשרת את הגנתו, ואולם אינה יציבה:

ביום 18.7.21 מסר בחקירתו כי: "אני נוסע בנתיב שלי ישר ולא יודע איך הנהג אופנוע נכנס בי", "אולי אני סטייתי קצת והייתי בולט לנתיב ימני". "אני מסתכל במראות תמיד. אני לא ראיתי אותו ורק הרגשתי שעליתי על משהו ישר עצרתי" ולאחר מכן: "אני זוכר שהסתכלתי ולא היה שם אף אחד" (ש' 6,38,39,40 לעמ' 2 ת/5).

לשאלת החוקר: "באיזה שלב הסתכלת.. לפני שהתחלת לפנות ימינה. האם התחלת בכלל?" השיב הנאשם: "אני לא זוכר באיזה שלב הסתכלתי." (ש' 25, ת/6)

בהמשך טוען שלא זוכר ולבסוף: "אם אני סטייתי אז הסתכלתי במראה". (ש' 47, ת/6)

קביעת הבוחן לפיה הנאשם נסע בנתיב האמצעי ואז החל לסטות לימין מתיישבת עם אמרת הנאשם לסייר **עמ' 7**, כי ביקש לעקוף: "אני הייתי חצי חצי למה רציתי כאילו לעקוף". (ת/27). הנה כי כן, גרסתו הראשונית, הספונטנית והלא מסוננת של הנאשם, כוללת רצון לעקיפת התנועה האיטית בנתיבו, וכפועל יוצא מכך, סטייה- מעבר לנתיב הימני. ברגע הפגיעה במנוח- היה הנאשם בנתיב הימני ויכול כי התכוון לכך באמרה 'חצי חצי'.

בעדותו בבית המשפט, נשאל הנאשם, במפורש, על ידי התובע: "כשאתה אומר הייתי בין הנתיבים, אתה אומר שהיית בין הנתיב הכי ימני, להכי שמאלי? זה אומר הייתי באמצע?" ולכך השיב: "כן". (ש' 30, עמ' 146 לפרוטוקול מיום 16.2.23).

בהמשך לשאלה האם היה בולט השיב: "על הקו הצהוב" (ש' 13, עמ' 147 לפרוטוקול מיום 16.2.23).

כאשר עומת עם אמירתו לסייר: 'רציתי לעקוף' השיב: "לא רציתי לעקוף". ואולם, לא ידע להסביר אמירה זו לסייר.

הנאשם לא ידע להסביר את תשובותיו לבוחן בנוגע להעמדת המחפרון בניסוי שדה הראיה.

הנאשם לא ידע להסביר, מדוע אחרי הרגיש שעלה על משהו, כשהוא בנתיב האמצעי בולט לימני, פנה ימינה עד לשפת המדרכה בנתיב התחבורה הציבורית.

הנאשם לא סיפק גרסה אחת רציפה ומפורטת.

כאמור, הנאשם החל בחזרה על מה ששמע מהעוברים ושבים ומוחמד קייס (ואף הודה בחקירה הנגדית כי סיפר לסייר 'מה ששמע' -ש' 22, עמ' 177 לפרוטוקול מיום 16.2.23), בהמשך, הצביע ואמר בפירוש כי נסע בנתיב האמצעי ורצה לעקוף. לאחר מכן החל לשנות גרסאות: 'בין הנתיב האמצעי', 'בולט לנתיב הימני', 'חצי חצי' וכשהטיחו בו גרסאות קודמות התחמק ב'לא יודע, לא זוכר'.

גרסתו של הנאשם לפיה סטה רק לאחר שהרגיש שעלה על משהו, אין סבירה ואינה הגיונית.

הנאשם נצפה כשהוא נוסע בנסיעה רציפה, לרבות הפגיעה במנוח, ללא עצירה, עד שהגיע לאבני השפה בקצה נתיב התחבורה הציבורית.

כמו כן, סביר כי אדם שהרגיש שפגע במשהו ומבקש לעצור, עוצר מיידית, ולא עובר נתיב וממשיך לנסוע עד לקצה הנתיב, תוך שהוא מסתכן בפגיעה נוספת.

גרסתו של הנאשם, כפי שפורטה לעיל, משתנה, מתפתחת באופן המשרת את הגנתו, אינה מספקת תשובות לשאלות רבות וכוללת סתירות פנימיות. נדמה כי בכל פעם שנשאל שאלה שהתשובה עליה לא תואמת את קו הגנתו השיב בצורה מתחמקת כגון 'לא זוכר'.

אינני מקבלת גרסתו הכבושה של הנאשם, לפיה נהג כל הדרך כשהוא בולט על נתיב התחבורה הציבורית. גרסה זו נסתרת באופן ברור מצפיה בלתי אמצעית בסרטון המתעד התאונה ואינה אמינה עלי.

גרסתו של הנאשם, כפי שנמסרה לבוחן ובבית המשפט, אינה תואמת את שהתרחש, משתנה, מתפחת ואינה אמינה.

אני קובעת, כממצא עובדתי, כי הנאשם נהג בנתיב האמצעי, והחל בסטייה- מעבר לנתיב התחבורה הציבורית. בכך, חסם את דרכו של המנוח, אשר נאלץ להתנגש במחפרון.

מומחה ההגנה

עם כל הכבוד הראוי, הרי שאני דוחה את רובן המוחלט של קביעות ומסקנות בוחן ההגנה וזאת כפי שיפורט להלן:

חוות דעתו עוסקת ברובה, בהצגת קשיים בעבודת הבוחן המשטרתי. ואולם, חוות הדעת אינה מספקת תיזה חלופית

לאופן התרחשות התאונה.

למעשה, בוֹחַן ההגנה לא ערך עבודת בוחנות בתיק זה, למעט מדידות המחפרון, חישוב מהירות תיאורטי והעלאת השערות שאינן סבירות, לשון המעטה.

חוות דעתו סותרת עדויות שהובאו בפני בית המשפט, לרבות את עדות הנאשם עצמו.

בנוגע לניסוי שדה ראיה והצבת המחפרון בנתיב האמצעי מומחה ההגנה חולק על המומחה המשטרתי ולטעמו, צריך היה להציב את המחפרון כשחציו בנתיב התחבורה הציבורית. ברם, כאמור, **הצבה זאת חוטאת לגרסתו של הנאשם עצמו**, לפי נהג בנתיב האמצעי, כמו גם להצבה שבוצעו על ידו במהלך ניסוי שדה הראיה, כמו גם לנצפה בסרטון.

יתירה מזאת, ההצבה נעשתה בהתאם להצבעתו של הנאשם. כמו כן, בסרטון שצולם על ידי הבוחן המשטרתי ת/21א, מוצב המחפרון בנתיב האמצעי, הנאשם נצפה בסרטון, בקרבת המחפרון ולא טוען כי המחפרון מוצב שלא במקום.

עוד, בסרטון המתעד את ניסוי שדה הראיה (ת/14), כאשר המחפרון מוצב בנתיב האמצעי נשאל הנאשם האם כך היה מוצב המחפרון והוא משיב "אני לא זוכר". תשובת הנאשם, אינה החלטית, וככל הנראה נתנה באופן שישרת את הגנתו. מכל מקום, הנאשם אינו טוען, בשום שלב, כי המחפרון הוצב לא במקום הנכון.

התחמקות הנאשם מליתן תשובה אינה מביאה להתעלמות ממסקנות הניסוי, שכאמור, נעשה בהתאם להצבעתו הקודמת ולנצפה בסרטון המתעד התאונה.

בשולי הדברים אציין, כי הצבת המחפרון בנתיב האמצעי, בעקבות הצבעת הנאשם נעשתה מייד לאחר התאונה. במועד זה, לא נשללה התיאוריה שהעלו מר קייס והנאשם בפני הסייר עת/7. כלומר, המחפרון הוצב בהתאם לעדות הנאשם ובהתאם לגרסתיו. לא היתה סיבה להציבו במרכז נתיב התחבורה הציבורית.

עוד טען מומחה ההגנה, כי ניסוי שדה הראיה מתייחס למיקומו של המנוח במרכז נתיב התחבורה הציבורית. ואולם, צפיה בתמונה מס' 6 בת/20א מתוך ניסוי שדה הראיה מגלה כי במראת הצד נצפה נתיב התחבורה הציבורית למלוא רוחבו.

בעניין האפשרות כי מראת הצד הוזזה ממועד התאונה ועד למועד ניסוי שדה הראיה- הרי שהנאשם לא תיקן הבוחן לגבי מיקומו. כמו כן, בהודעה שמסר באותו היום נשאל בפירוש האם מיקום מראת הצד תאם את יום התאונה והשיב: "כן. בערך. אני לא נגעתי בה מיום התאונה". (ש' 19,20 ת/6).

יובהר, כי מומחה ההגנה לא ערך ניסוי שדה ראיה מטעמו ולא סתר מסקנות הבוחן המשטרתי באופן ענייני.

סעיף 36 לחוות דעתו של מומחה ההגנה קובע כי המנוח עוקף טור רכבים משמאלו ומשכך, מהירותו היתה גבוהה

ממהירות כלי הרכב משמאלו. לטעמו של מומחה ההגנה ההתנגשות באחורי המחפרון היתה מביאה להתנתקות הרכב מהאופנוע מיידית ונשכב במקום האימפקט. לא ברור מנין הגיע המומחה למסקנה זו שלא גובתה בנימוק.

מומחה ההגנה קובע כי הנאשם נהג במהירות של 25-44 קמ"ש. זאת, בניגוד מוחלט לעדות הנאשם עצמו. בחקירתו במשטרה ביום התאונה השיב: אולי 25-30 קמ"ש. (ש' 14, עמ' 3, ת/4). לא ברורה קביעת הטווח של עד 44 קמ"ש, מלבד היותה משרתת את קו ההגנה בצורה טובה יותר.

עוד ציין מומחה ההגנה, כי עת התנועה מתנהלת במהירות של 25-44 קמ"ש, הרי שלנאשם אין כל צורך לבצע עקיפה. ואולם, קביעה זו, שוב, סותרת את דברי הנאשם עצמו שאמר מייד לאחר התאונה שביקש לעקוף.

מומחה ההגנה קובע כי לא היה מגע בין כלי הרכב ולמעשה בסעיף 78 לחוות דעתו מעלה אפשרות לפיה המנוח איבד שליטה, מסיבה לא ברורה טרם ההתנגשות במחפרון. אפשרות פרועה זו, לא נתמכה בכל ממצא ואף סותרת את עדותה של עדת הראיה (ע/ת6) שתארה כי המנוח נהג ישר והתנגש במחפרון. (ש' 1, 30, עמ' 155 לפרוטוקול מיום 18.5.22).

מומחה ההגנה מפנה לסימון מריחת הצמיג השגוי של הבוחן המשטרתי ואולם, הבוחן המשטרתי, הודה בחקירה הנגדית כי שגה בכיתוב על גבי ת/23. בנוגע ליתר הממצאים - לא חלק עליו.

בוחן ההגנה ביצע מדידות למחפרון, על קרקע אשר לדבריו, מפולסת. ברם, המדידות נערכו על קרקע חולית, שסימני צמיגים גדולים ברורים עליה. הפלס שמצולם בתמונות מלמד על הצבתו של הפלס בצורה מיושרת ולא על עמידתו של המחפרון בצורה מיושרת. (ר' תמונות בעמ' 90-93, נ/10).

השאלה האם היה מגע בין כלי הרכב אינה רלוונטית לצורך בחינת האשמה בתיק. לא יכולה להיות מחלוקת כי התרחשה התנגשות בין המחפרון למנוח. השאלה האם המחפרון פגע בחלקו הקדמי או הצדי של האופנוע או בגופו של המנוח פחות מהותית להבנת מנגנון התאונה, ודאי לא מקום בו הנאשם סטה בחדות.

אני מקבלת את דברי הבוחן המשטרתי בנוגע לחוסר הטעם בביצוע התאמת נזקים בעקבות מצבו של המחפרון.

מומחה ההגנה מתייחס לדבריה של עדת הראיה, באופן שהוא לוקח חלק ממשפט ומשתמש בו בדרך שגויה, מנותקת מהקשר המתאימה לתיאוריה שהעלה. המומחה קובע שהעידה כי גוף המנוח נכנס במחפרון. ואולם, העדה העידה כי האופנוע התנגש במחפרון. בהמשך העידה כי גופו של המנוח נכנס לתוך הכף.

חוות דעתו, מסקנותיו ועדותו של מומחה ההגנה אינן מקובלות עלי, לא סתרו את עדות הבוחן המשטרתי, שהעיד בצורה אמינה ומבוססת ראיות.

השאלה המשפטית

גרימת מוות ברשלנות

בבואו של בית המשפט להכריע דינו של נאשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות, עליו לבחון מספר תנאים מצטברים:

קיומה של חובת זהירות - מושגית וקונקרטית.

הפרת חובת הזהירות - התרשלות.

גרימת נזק.

קשר סיבתי בין ההתרשלות לנזק.

על המאשימה להוכיח כי קיימת חובת זהירות מושגית וקונקרטית בין הנאשם לבין מי שנפגע, הנאשם התרשל, וחובת הזהירות הופרה, קיומו של קשר סיבתי בין התרשלות הנאשם לתוצאותיה של התאונה.

חובת זהירות

על הנאשם, חלה חובת זהירות מושגית, ככל מי שנוהג בכביש. הזהירות הינה כלפי שאר משתמשי הדרך. ההגנה לא כפרה בחובה זו.

על הנאשם שנהג רכב עבודה כבד, חלה חובת זהירות מוגברת כלפי שאר משתמשי הדרך וזאת מעצם הנזקים העשויים להגרם נוכח משקלו, גודלו ומרכבו המיוחד של המחפרון.

בעניין חובת זהירות מוגברת ר' עפ"ת 31064-07-12 אפרים פרצי גורצקי נ' מדינת ישראל.

לשון תקנה 40 לתקנות התעבורה

(א) לא יסטה נוהג רכב מנתיב נסיעתו אם עלול הדבר לגרום להפרעה או לסיכון.

(ב) בכביש שאינו חד-סטרי המחולק לשלושה או לחמישה נתיבים לא ינהג אדם רכב בנתיב

המרכזי אלא כשהוא עוקף רכב אחר, או כשהוא מתכוון לפנות שמאלה, או כשהנתיב

יוחד על ידי תמרור רק לתנועה בכיוון שהוא נוסע בו.

(ג) נוהג רכב בכביש כאמור בתקנת משנה (ב) לא יעבור לנתיב הנמצא משמאל לנתיב המרכזי.

לשון תקנה 41 לתקנות התעבורה

נוהג רכב לא יפנה ימינה או שמאלה תוך כדי נסיעה או כשהוא מתחיל לנסוע ולא יסטה

מקו נסיעתו, אלא במהירות סבירה ובמידה שהוא יכול לעשות זאת בבטחה בלי להפריע

את התנועה ובלי לסכן אדם או רכוש.

התקנות דלעיל מקימות חובת זהירות קונקרטיית על הנאשם.

על הנאשם, שהחל לסטות ימינה לצורך עקיפה (כגרסתו הראשונית) או לכל הפחות לצורה מעבר לנתיב התחבורה הציבורית, היה לוודא כי הנתיב אליו הוא מבקש לסטות פנוי.

לצורך כך, היה עליו להסתכל במראות ולהפנות ראשו לאחור, לוודא כי ה'שטח המת' של המראה פנוי.

נהג אחר מן היישוב יכול וצריך היה לצפות את התרחשות התאונה ותוצאותיה לו סטה לנתיב מבלי לוודא שהוא פנוי. משכך, קיימת גם חובת הזהירות הקונקרטיית.

רשלנותו של הנאשם

הנאשם, שהעיד שתמיד הוא מסתכל במראה, הכחיש כי הסתכל במראה ולכל הפחות אמר שאינו זוכר אם הסתכל במראה. הנאשם הודה שלא הפנה גופו או ראשו לאחור על מנת לוודא כי הנתיב הימני פנוי.

הנאשם, שהחל בסטייה, או פניה, מבלי שנקט האמצעים הדרושים לבצעה בשלמות וללא חסימת הנתיב, לא הסתכל במראה ולא סובב ראשו, נהג ברשלנות, חסם דרכו של המנוח וכתוצאה מכך, התרחשה התאונה.

צפיה בסרטון המתעד התאונה מגלה את רשלנותו של הנאשם, שלא נעצר במקום, אלא המשיך במעבר הנתיב עד שעצר רכבו בסמוך ובמקביל לאבני השפה בנתיב התחבורה הציבורית.

רשלנותו של הנאשם מתחדדת לנוכח העובדה כי בנתיב התחבורה הציבורית לא רכב המנוח לבדו, אלא בסמוך אליו נסע אופנוע נוסף, רכוב על ידי מחמוד קייס, שגם הוא נצפה בשדה הראיה של הנאשם.

הנאשם נטל סיכון בלתי סביר עת סטה-עבר נתיב, ללא שהסתכל במראות ומעבר לכתפו על מנת לוודא שנתיב התחבורה הציבורית פנוי.

נוכח שדה הראיה הרחב של הנאשם, 145 מטרים, (ולפחות 90), היה עליו לראות את המנוח ומר קייס והיה עליו להיות מודע לאפשרות גרימת התאונה בעקבות הסטייה הפתאומית. היה על הנאשם, שהינו נהג מקצועי, לצפות את התרחשות התאונה ותוצאותיה, ודאי מקום בו הוא נוהג רכב כבד.

הקשר הסיבתי

במסגרת פרשת ההגנה הוצגו שאלות לעדים בעניין שחרור הגופה ללא נתיחה שלאחר המוות וללא עריכת בדיקות כגון נטילת נוזלי גוף, CT וטוקסיקולוגיה.

כמו כן, הוצגו לעדים שאלות בנוגע לתכולת ארגז האופנוע ורכושו של המנוח, כגון סיגריות ועוד.

אכן, יכולה להיות חשיבות לביצוע בדיקות למנוח. יחד עם זאת, מקום בו רשלנותו של הנאשם היא גבוהה ורגעית, לא היתה כל פעולה שיכול היה המנוח לבצע על מנת למנוע את התאונה.

ההגנה לא העלתה תרחישים חלופיים ודרכים בהם יכול היה המנוח למנוע את התאונה (למעט התיזה לפיה הוא התנגש בנאשם, כיוון שהמחפרון בלט מעט לנתיב התחבורה הציבורית).

יוער, כי המנוח נצפה בסרטון, נוהג, משך שניות ארוכות, באופן יציב ומדרך נהיגתו בסרטון לא עולה כל חשש לנהיגה שעלולה היתה לגרום לתאונה, או לנתק את הקשר הסיבתי שבין מעשה הנאשם לתאונה.

ההגנה לא חלקה על הקשר הסיבתי בין התאונה למותו של המנוח. יחד עם זאת, ס' 83 למסקנותיו של מומחה ההגנה מעלה אפשרות לפיה מהירות נהיגתו של המנוח השפיעה על התוצאה.

שמעתי דבריה של עדת הראיה בעניין מהירות נהיגת המנוח. יחד עם זאת, יש לקחת בחשבון את העובדה כי המנוח נהג כשהנתיב לפניו פנוי לחלוטין. כאמור מצפיה בסרטון נהיגתו נראית רציפה ויציבה. מכל מקום, סטיתו הפתאומית והממושכת של הנאשם, עם כלי רכב כבד עשוי פלדה, היא זו שהביאה לתוצאה ההרסנית.

בנסיבות אלו, אני קובעת כי קיים קשר סיבתי בין רשלנותו של הנאשם, שהיה חב בזהירות מוגברת, להתרחשות התאונה ולתוצאותיה.

מחדלי חקירה

ההגנה טענה למספר מחדלי חקירה.

לטעמו של בוחן ההגנה היה לבצע הצבעה במקום התאונה עם עדת הראיה וזאת, על מנת לנסות ולמקם המעורבים ולקבל תמונה ברורה יותר היכן התרחשה התאונה ולקבוע נקודת אימפקט. לא בוצעו קשירה וסימון של הממצאים והמנח הסופי של המעורבים ועוד.

לטעמה של ההגנה, בהיעדר נקודת אימפקט, אין אפשרות לבסס קביעות הבוחן ולמקם כלי הרכב בעת המגע ביניהם.

כמו כן, לשיטת ההגנה, היה צורך להשתמש בשירותי מומחה לפענוח וידאו, על מנת לחדד ולהגדיל את הסרטון, ועריכת חישובים נוספים.

יש להבחין בין מחדלי חקירה לאי-מיצוי הליכי חקירה. אין להתמקד רק בשאלה האם אפשר וראוי היה לנקוט בצעדי חקירה נוספים, אלא בשאלה אם ישנן די ראיות המוכיחות את האישום מעבר לספק סביר (**יעקב קדמי** על ראיות - הדין בראי הפסיקה חלק רביעי 1984-1985 (2009)).

בעניין מחדלי חקירה נאמר: "הלכה היא כי מחדלי חקירה אינם מובילים לזיכוי הנאשם, מקום בו חרף קיומם הונחה תשתית ראייתית מספקת להוכחת אשמת הנאשם בעבירות שיוחסו לו. בעת בדיקת טענה בדבר מחדלי חקירה יש לבחון האם המחדלים הנטענים חמורים במידה המעוררת חשש שהגנת הנאשם קופחה כיוון שהתקשה להתמודד כראוי עם חומר הראיות העומד נגדו או להוכיח את גרסתו. בדיקה זו נעשית תוך שקלול המחדלים הנטענים על רקע התשתית הראייתית שהונחה לפני בית המשפט" (ע"פ 7049/20 **אלטורה נ' מדינת ישראל**).

אכן, עבודת הבוחנות בתיק אינה מושלמת. המאשימה יכולה היתה לבצע פעולות חקירה נוספות, או לבצע את החקירה בצורה מפורטת יותר (כגון, התייחסות מדויקת של למועד כניסת המנוח לשדה ראיתו של הנאשם). יחד עם זאת, בבואו של בית המשפט להכריע דינו של נאשם, עליו לבחון דיות הראיות הקיימות בתיק. יש לבחון האם במארג הראיות שהובא בפניו יש די בכדי להביא להרשעה, ולא להתמקד בחוסרים ופעולות נוספות שניתן היה לבצע.

במקרה דנן, גם ללא קביעת נקודת אימפקט מדויקת, הרי שלאור הראיות הקיימות בתיק, אני קובעת כי הוצגה בפני תמונה הכוללת את כל הפרטים הצריכים על מנת להבין את מנגנון התאונה ותוצאותיה.

ובעניין זה כבר נקבע כי: "אין זה נדיר כי המסכת הראייתית הפרושה לפני בית-המשפט תלקה בחללים מסוימים או בפרשיות סתומות. תפקידו של בית-המשפט אינו ליצור תמונה המגלה את פרטי המקרה בשלמותם, כי אם להכריע אם על-אף קיומם של אותם חללים ניתן לקשור את הנאשם למעשה המיוחס לו ולהרשיעו בפלילים" (ע"פ 993/00 **נור נ' מדינת ישראל**), עוד בנושא זה ר' ע"פ 125/50 **יעקובוביץ נ' היועץ המשפטי**, ע"פ 3372/11 **משה קצב נ' מדינת ישראל**, ת"פ 48741-12-12 **מדינת ישראל נ' פלוני**.

בשולי הדברים אתייחס לבקשות שהועלו בסיום הבאת הראיות. ראשית, בקשת המאשימה להגשת סרטון שצולם על ידי מר קייס. כאמור, מר קייס לא זומן לעדות. הצדדים בחרו שלא לזמנו ומשכך, לא ניתן לקבל הסרטון.

כפועל יוצא מאי העדתו, לא יוכל מוחה ההגנה להסתמך על תמונה מתוך הסרטון אותה כלל בחוות דעתו. לו רצה להשתמש בתמונה כדין- היה על ההגנה לזמן מר קייס לעדות. משכך, לא נתתי משקל לתמונה בעמ' 38 לחוות דעת מומחה ההגנה ולמסקנות הנובעות מהשימוש בה.

בעניין הבקשה להגשת סרטון המתעד מומחה ההגנה כשהוא בוחן את האופנוע במגרש המשטרתי, הרי שגם היא נדחית.

מטרת ההגשה היתה הזמת עדותו. ועריכת בוחנות מטעם בית המשפט באמצעות הסרטון. ממילא, רוב מסקנותיו של מומחה ההגנה נדחו באופן ענייני ואין צורך בו.

לסיכום

בראיות שהציגה המאשימה בפני, אשר במרכזן ראיות אובייקטיביות, לרבות סרטונים ובעיקר סרטון המתעד את התאונה בזמן אמת ובצורה ברורה, עדות ראייה ואמרותיו של הנאשם עצמו, אשר אינן מותרות מקום לספק בנוגע למקום התרחשות התאונה, עמדה המאשימה בנטל הוכחת האישום ברמה הנדרשת במשפט פלילי.

הוכח בפני כי הנאשם, נהג מחפרון, בשדרות קק"ל בתל אביב, ממערב למזרח, בנתיב האמצעי מתוך שלושה. לפתע, סטה הנאשם ימינה, לתוך נתיב תחבורה ציבורית, חסם דרכו של האופנוע, השניים התנגשו. כתוצאה מכך, קופחו חייו של המנוח, מר בן מור ז"ל.

על יסוד כל האמור לעיל, אני מרשיעה את הנאשם במיוחס לו בכתב האישום, גרימת מוות ברשלנות, בניגוד לסעיף 64 לפקודת התעבורה, תשכ"א-1964.

ניתנה היום, ב' אב תשפ"ג, 20 יולי 2023, בנוכחות הצדדים.