

גמ"ר 7789/04/15 - מדינת ישראל, פרקליטות מחוז דרום נגד יואל פלקוביץ

בית משפט השלום לתעבורה בבאר שבע

גמ"ר 7789-04-15 פרקליטות מחוז דרום שלוחת לכיש נ' פלקוביץ
בפני כבוד השופט אלון אופיר

בעניין: מדינת ישראל
פרקליטות מחוז דרום
ע"י ב"כ עו"ד בוכניק

נגד
יואל פלקוביץ
ע"י ב"כ עו"ד אורון

הכרעת דין

ביום 9.4.14 ברחוב שקד במושב אמונים מצא אדם צעיר כבן 20 את מותו בתאונה.

דוד זבאן ז"ל היה שמו.

מותו של דוד ז"ל נגרם לאחר שאופנוע בו נהג התנגש בכלי רכב מסוג טרקטור אליו הייתה רתומה מכונה נגררת מסוג מקצרה.

אין חולק כי מותו של דוד נגרם כתוצאה מפגיעת גופו במקצרה אשר הייתה רתומה לטרקטור.

בטרקטור נהג הנאשם שהיה בלתי מורשה לנהיגה בכלי רכב מסוג זה (הנאשם אחז כדין ברישיון נהיגה מדרגה B בלבד לרכב פרטי עד 4 טון).

השאלה אשר תוכרע בהכרעת דין זו היא:

האם הנאשם הוא אשר גרם במעשה או במחדל רשלני להתרחשות התאונה ?

רקע כללי -

1. כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של גרימת מוות ברשלנות בניגוד לסעיף 64 בפקודת

עמוד 1

התעבורה, התשכ"א- 1961 (להלן: "הפקודה") בצירוף סעיף 40 בפקודה; ונהיגה ללא רישיון נהיגה תקף בניגוד לסעיף 10 (א) לפקודה.

2. בעובדות כתב האישום טענה המדינה כי ביום 09.04.14, בשעה 20:30 לערך, נהג הנאשם כלי רכב מסוג טרקטור חקלאי וגרר באמצעותו מכונה נגררת חקלאית מסוג מקצרה, ברחוב שקד במושב אמונים מכיוון מערב לכיוון מזרח.

באותה העת ובכיוון ההפוך לכיוון נסיעת הנאשם, ממזרח למערב, נהג זבאן דוד ז"ל (להלן: "המנוח") בכלי רכב מסוג אופנוע.

התאונה התרחשה בשעת חשכה, אך תאורת הרחוב פעלה באופן תקין במקום.

לטענת המדינה, הנאשם נהג בטרקטור וגרר את המקצרה במרכז הכביש. בשל כך, יצר הוא מצב בו הקצה השמאלי של המקצרה היה במרחק של כ-0.60 מטר בלבד מהמדרכה השמאלית המוגבהת (הכיוונים הם מנקודת ראות הנאשם עת ישב בטרקטור). המדינה טוענת כי בחירת הנאשם לנהוג באופן המתואר לעיל היא אשר גרמה לתאונה: המדינה טוענת כי נתיב הנסיעה המקורי של המנוח היה ברוחב של 3.10 מטר וכתוצאה מחסימת נתיבו ע"י הנאשם נותר למנוח מעבר צר ברוחב של כ-60 סנטימטר בלבד שהוא צר מרוחב כידון האופנוע.

בהמשך נטען כי תוך כדי נסיעה, הנאשם לא הבחין באופנוע המגיע ממולו, חסם את נתיב נסיעתו ובשל כך, המנוח התנגש עם חזית האופנוע בחלקה השמאלי של המקצרה כ-0.65 מטר מהדופן השמאלית. (להלן - התאונה)

כתוצאה מהתאונה, נגרמו לרוכב האופנוע חבלות גוף קשות אשר גרמו למותו זמן קצר לאחר מכן.

3. מטעם התביעה העידו: רס"מ יצחק מויאל - שימש כבוחן תנועה את"ן מרחב לכיש (ע.ת/1); רב פקד אלכס מוגילביץ' - קצין בוחנים את"ן מרחב לכיש (ע.ת/2); מר טל בניטה - עד ראייה (ע.ת/3); מר משה קמרי - עד ראייה (ע.ת/4); מר עידו שמר - בעל הפיצרייה בה המנוח היה מועסק (ע.ת/5); גב' נטע כץ - עדת ראייה (ע.ת/6); מר שגיא פנחס - עד ראייה (ע.ת/7).

מטעם ההגנה העיד הנאשם - מר יואל פלקוביץ' (ע.ה/1); וכן מר גדי וייסמן - מומחה לחקר תאונות דרכים מטעם ההגנה.

כמו כן, הוגשו בהסכמה המסמכים הבאים: מזכרו של העד בוסקילה יגאל [ת/21 (א)], דו"ח מד"א (ת/26); הודעת פטירה (ת/27); ממצאי בדיקה (ת/28).

עמוד 2

4. בתשובתו לכתב האישום, הודה הנאשם בסעיפים: 1,2,3,9 וכפר בסעיפים: 4-8 ו-10. באשר לסעיף 1 בכתב האישום - הוסיף ב"כ הנאשם כי **לאחר התאונה**, עבר הנאשם את מבחני הרישוי לנהיגת טרקטור וביום המשפט הוא מורשה לנהיגת כלי רכב זה. בנוסף, הודיע ב"כ הנאשם כי הוא מוותר על חקירתם הנגדית של עדי התביעה 3 ו-4, ומוותר בהתאמה על עדי התביעה: 10,11,12,13,17.

פרשת התביעה - תקציר:

ע.ת/1: רס"מ יצחק מויאל, בוחן התאונה מרחב לכיש.

הוגשו מטעמו: הודעת נהג תחת אזהרה מיום 10.04.14 שעה 19:03, שלושה עמודים (ת/1); הודעת נהג תחת אזהרה מיום 10.04.14 שעה 00:59, ארבעה עמודים (ת/2); דו"ח בוחן הכולל חמישה עמודים (ת/3); סקיצת זירת תאונה (ת/4); נספח מדידות (ת/5); דו"ח נזקים (ת/6); דו"ח פעולה מיום 05.06.14 שעה 22:30 (ת/7); דו"ח הובלה והצבעה מיום 10.04.14 (ת/8); דו"ח זכ"ד מיום 14.04.14 שעה 15:50 (ת/9); דו"ח זכ"ד מיום 13.04.14 שעה 12:30 (ת/10); דו"ח פעולה מיום 09.04.14 שעה 20:21 (ת/11); מזכר מיום 10.04.14 שכותרתו "צילום קולי/חזותי" (ת/12); לוח תצלומים מיום 05.07.14 המכיל 12 תצלומים (ת/13); לוח תצלומים מיום 09.04.14 המכיל 66 תצלומים (ת/14); לוח תצלומים מיום 13.04.14 הכולל 42 תצלומים (ת/15); לוח תצלומים מיום 14.04.14 הכולל 8 תצלומים (ת/16); תרשים זירת תאונה (ת/17); דיסק הכולל סרטו עדות (ת/18); דיסק נוסף הכולל סרטון עדות הנושא ספרה 2 בירוק (ת/19); דיסק הובלה והצבעה (ת/20).

בחקירתו הראשית פירט העד את הממצאים שאסף ותעד בזירת התאונה:

"מה שראיתי בזירת התאונה זה טרקטור אשר גורר מאחוריו מקצרה, כאשר רוחב המקצרה הוא 4.4 מטר, כאשר רוחב המקצרה חוסם את מלוא הכביש, כאשר רוחבו של הכביש 6.2 מטר, מה שמצאתי בזירה, את הדופן השמאלי של המקצרה, כאשר היא נמצאת במרחק של 0.6 מטר מהמדרכה, זאת אומרת, ה-0.6 מטר, אם מכיוון נסיעת רוכב אופנוע, זה המרחק שבו נמצאת המקצרה ביחס למדרכה, במרחק הזה, בהתאם למרחק של האופנוע, במצב כזה אין מצב לא של רכב, לא של אופנוע ולא של כלי אחר שיכול לעבור במרחק הזה... מצאתי בזירה "אימפקט", כאשר האימפקט, מדובר בסימן חריץ כתוצאה מהחיכוך של דופן שמאל הרגלית של האופנוע שהתחכך בכביש וגרם לחריצה של אורך, של 1.8 מטר, תחילת החריץ החלה במרחק מהמדרכה בכיוון נסיעת האופנוע, במרחק של 1.2 מטר ומסתיים במיקום הסופי של המקצרה, זאת אומרת...הדופן של המקצרה במרחק של 0.6 מטר מהמדרכה...בנוסף לכך, באזור סימן ה"אימפקט", באזור החריץ, גם נמצא כתם דם של המנוח ושברי פלסטיק של האופנוע כתוצאה מההתנגשות, שנמצאו בזירה. בנוסף, בדקנו שדה ראיה במספר מצבים, יש לציין שכשהגעתי לזירה בטרקטור ישנה תאורה שמאירה את המקצרה, כשהגעתי לזירה התאורה לא פעלה אבל בדקנו גם את שדה הראיה כאשר התאורה כן עובדת וכן פועלת ומצאנו לראות שם שבמצב שהתאורה כן דולקת יש שדה ראיה שיכול היה להבחין רוכב האופנוע במקצרה במרחק של 100 מטר. זו בדיקה שנעשתה לאחר מכן ולא ביום התאונה"

(פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 9 שורות 23-3).

לגבי סימן החריץ הוסיף העד: "שמצאנו סימן חריץ באורך של 1.8, שהוא מתחיל במרחק של 1.2 מהמדרכה, כאשר סוף החריץ מסתיים במקום ההתנגשות במקצרה, מצאנו חצי עיגול במקצרה, זה מקום ההתנגשות של חזית האופנוע בחזית המקצרה"(פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 9 שורות 33-30).

בחקירה הנגדית - נשאל לגבי שדה הראייה? לכך השיב: "היו שתי מדידות שם, מדידה אחת כאשר, כפי שאני ציינתי לפני כן, בחלקו האחורי של הטרקטור ישנה תאורה שמאירה לכיוון המקצרה למצב שהתאורה לא מוארת כאשר הפנסים כבויים למרחק של... מ- 50 מטר ניתן להבחין במקצרה כשהיא לא מוארת. במצב שהתאורה כן פועלת וכן מאירה את המקצרה אז ניתן להבחין במרחק של 100 מטר"(פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 10 שורות 12-8).

העד אישר כי המנח של המקצרה כפי שמופיע במרכז של ת/4 (תרשים זירת התאונה), הוא המנח שמצא בזירת התאונה עת הגיע אליה.

ע.ת 1 אישר כי לנאשם יש שליטה ביכולת צידוד המקצרה ימינה ושמאלה.

העד הוסיף: "לוקח זמן כדי לצודד את המקצרה, זה לא בתוך שניות, כדי לצודד ולשחק עם המקצרה קדימה ואחורה יש מצב של תנועה של הטרקטור, הטרקטור צריך להיות בתנועה כדי לשחק איתה אחורה וקדימה. לעניין הצידוד ימינה ושמאלה, ניתן לצודד אותו אבל יש זמן מסוים שלוקח למקצרה לשחק ימינה ושמאלה" (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 12 שורות 18-14).

לטענת העד, במצב שנמצאה המקצרה כפי שהייתה כאשר הגיע לזירה, רכב פרטי לא יכול לחלוף על פני הטרקטור מהנתיב הנגדי. לפני התאונה יתכן מצב בו הנאשם הזיז את המקצרה ואפשר לרכב לעבור.

לשאלת בית המשפט - האם המשטרה בעת חקירת האירוע, עשתה שחזור שבדק את גרסת הנאשם? השיב העד: לא, אולם הייתה פעולת שחזור עם הנאשם ומומחה ההגנה.

ע.ת 1 נשאל על ידי ההגנה: כיצד קבע הוא את נקודת האימפקט? לכך השיב: "בזירת התאונה ביצענו התאמת נזקים ובהתאמת נזקים מצאנו את הנזק שנוצר לרגלית, מצאנו שהנזק תואם לנזק שנגרם לאופנוע וגם למקצרה, בהתאמת נזקים מצאנו שזה החריץ שנוצר כתוצאה מההתנגשות, שזה "האימפקט"(פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 15 שורות 8-5).

לשאלה - האם מצאת סימן כלשהו על רגלית הקטנוע כמו גרימי אספלט מהחריץ, על מנת שנוכל

לקבוע כי אכן החריץ הזה, שנמצא בכביש, הוא מהקטנוע הזה עקב האירוע? לכך השיב כי היה שפשוף ברגלית. העד שלל את האפשרות כי החריץ היה קיים לפני התאונה.

לטענת ההגנה לפיה רוכב הקטנוע אשר נסע בנתיב פנוי, אחרי הרכב הפרטי, איבד שליטה על הקטנוע טרם הפגיעה, תוך שסטה שמאלה וכך השאיר את החריץ לפני הפגיעה השיב הבוחן ע.ת 1: **"מצב של שפשוף הרגלית, איבוד שליטה של רוכב אופנוע, החריץ יכול להיות בכל סיטואציה, כזאת או אחרת, לפני ההתנגשות, יכול להיות"** (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 15 שורות 45-46). אך מנגד, שלל את טענת ההגנה לפיה החריץ נוצר מאירוע אחר, לשיטתו החריץ טרי והוא נגרם כתוצאה מהתאונה עצמה ולא ממשהו אחר.

ההגנה העלתה את אפשרות לאופן התרחשות התאונה כלהלן: **"ניקח אפשרות, הקטנוע מאבד שליטה, סוטה שמאלה אל המקצרה, שמלכתחילה לא הפריעה לו, פוגע ונופל על הכביש ואז הנאשם, שרוצה לחלץ את המנוח, גרר עם המקצרה גם את הקטנוע וכך נשאר חריץ לאחר הפגיעה, האם אפשרות כזאת היא בחזקת דבר אפשרי? לכך השיב העד: "לא חושב ואני אסביר את עצמי, החריץ שהתחיל, כפי שציינתי, התחילה של החריץ במרחק של 1.2 מטר מהמדרכה, הוא התחיל והוא מסתיים במצב הסופי שלה, של המקצרה, אם היה מצב כזה, כפי שטען הסנגור, היינו אמורים לראות סימנים...אסופים, כלומר, של המקצרה אל האופנוע, קדימה יותר או אחורה יותר אבל במקרה שלנו זה לא מסתדר, זה לא מתיישב מה שמעלה הסנגור ומסיבה אחת, החריץ התחיל במרחק מסוים ומסתיים בדיוק באותה נקודה, ה"אימפקט", שבו המקצרה הייתה, בסופו של דבר, באותו מצב"** (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 16 שורות 5-16).

העד אישר כי המקום היה מואר על ידי פנסי רחוב.

העד אישר כי לא בדק את האפשרות לפיה רוכב הקטנוע דיבר במכשיר טלפון נייד בעת התאונה.

בנוגע לקסדה ציין העד ע.ת 1: **"לא הייתה קשורה כפי שצריך אבל אנחנו מסיקים מכך, מהעדות של העד, שיכול להיות מצב שהקסדה לא הייתה קשורה כפי שהיה צריך להיקשר על פי חוק, עם הרצועות, כנראה שהייתה פשוט מונחת על הראש וללא קשירה הרמטית"** (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 19 שורות 6-9).

העד שלל את הגרסה שהעלתה ההגנה לפיה, הקסדה הייתה על האופנוע בזמן הנסיעה ולא על ראשו של המנוח ובזמן התאונה עפה מהקטנוע. לשיטת העד: **"אני מתבסס על פי עדותו של אותו עד, שאמר שהקסדה עפה מעבר למקצרה, כלומר לצד השני של המקצרה, מה שאני מסיק מכך זה שכן היא הייתה על ראשו כי אם, מה שמעלה טענתו של הסנגור, כביכול היא הייתה אמורה לא לעבור את המקצרה, אלא, באזור איפה שנמצאים כל הממצאים שהיו בזירת התאונה, יכול להיות מצב**

שהקסדה הייתה באזור של האופנוע אבל לא אחרי המקצרה, מה שמחזק אותנו זה שהקסדה הייתה על ראשו אבל היא עפה לצד השני של המקצרה" (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 19 שורות 18-24).

העד נשאל מדוע הוא מייחס את כתם השמן שנמצא בזירה לאופנוע? לכך השיב: **"כתוצאה ממצבו הסופי של האופנוע, שהיה על צדו השמאלי, מה שמלמד אותנו ואני מסיק מכך שנשפך ממנו שמן" (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 20 שורות 36-42).**

לשאלה מדוע כתם השמן נמצא במרחק מהאופנוע? השיב העד: **"נכון, בוודאי. לאחר ההתנגשות, כנראה, כדי לחלץ את הרוכב פשוט הזיזו את האופנוע למדרכה, עכשיו, השמן אכן כן שייך לאופנוע בעקבות התאמת הנזקים שביצענו שם, מצאנו שכתם השמן התלבש על המיקום של האופנוע והשמן הזה היה טרי, זה שהזיזו את האופנוע מזירת התאונה למדרכה זה לא אומר שהתאונה הייתה שם, אלא, פשוט לצורך חילוץ הוזז האופנוע למדרכה" (פרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 21 שורות 1-8).**

העד אישר כי רוכב הקטנוע לא בלם כלל, שכן לא נמצאו ממצאים של בלימה במקום.

העד מסר כי כאשר הגיע לזירת האירוע הפנס שהיה מותקן על גב הטרקטור לא היה במצב תאורה.

ע.ת/2: רב פקד אלכס מוגילביץ' - קצין בוחנים.

הוגשו מטעמו: סקיצה שערך העד (ת/21); לוח תצלומים מיום 10.07.14 (ת/22); מזכר שערך העד ביום 10.04.14 (ת/23); דיסק סרט וידאו מספר 162860/14 (ת/24) ומזכרו של העד יגאל בוסקילה אשר התקבל בהסכמת הצדדים (ת/25).

העד מסר בעדותו כי בזמן התאונה הוא היה הגורם הממונה בתיק.

להלן אופן התרחשות התאונה כפי שתיאר העד: **"לפי התרשמותי מן התמונות שערכתי וביקור בזירת התאונה והסרטה של הזירה אני מעריך שהקטנוע הגיע מהכיוון הנגדי לטרקטור. ייתכן שהוא לא הבחין בזמן הנכון בציוד החקלאי שנמצא מאחורי הטרקטור, עבר את חזית הטרקטור מהדופן הימני, מהצד הימני, בנתיב נסיעה של הקטנוע וכשהתגלה לו כל הציוד החקלאי שמחובר לטרקטור אשר חוסם את המעבר, לא נשאר לו הרבה ברירות, ייתכן שהוא נכנס לבלימה או הטייה, וכך החליק והשאיר סימני החלקה עד הפגיעה בציוד החקלאי" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 11 שורות 22-34).**

ההגנה בחרה שלא לחקור עד זה חקירה נגדית ולמעשה עדותו הראשית של ע.ת 2 התקבלה כראייה מטעם המדינה ללא ערעור של ההגנה הנובע מחקירה נגדית.

ע.ת/3: טל בניטה - עד ראייה.

העד תיאר את השתלשלות האירועים כדלקמן: "...אני ועמית חבר שלי הלכנו לכיוון מערב . חלף על פנינו טרקטור עם המחרשה, מאחורי המחרשה והטרקטור היה עוד רכב. לאחר משהו כמו עשרים שניות, חצי דקה מהרגע שחלף על פנינו הטרקטור נשמע סוג של התנגשות, הסתובבו מהר לאחור ושמנו לב עף עצם כלשהו לכיוון שלנו. התקרבונו טיפה וראינו שזה קסדה. המרחק בינינו לבין הטרקטור שפגע באופנוע היה בסביבות ה-30 מטרים אני חושב. כשקלטנו שזה קסדה רצנו מהר לאירוע. לאחר כמה דקות התחילו להתאסף אנשים ושמנו לב שככל הנראה הנער היה מתחת למחרשה ולא ברור כמה זה פגע בו. אז מישהו זרק לאזור להרים את המחרשה ושהנהג ייסע טיפה אחורה כדי לראות אולי זה מוחץ אותו או משהו. זה מה שעשינו. הייתי נוכח בהרמה. עזרתי" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 15 שורות 1-10).

לשאלה - מה ראית בתחילת התנועה עוד לפני ההתנגשות? השיב העד: "...אז ראיתי טרקטור שנוסע על הנתיב הימני לכיוון מזרח. מחוברת אליו מחרשה. ככל הנראה המחרשה בנוסף לנתיב שלה תפסה עוד משהו כמו חצי, רבע נתיב נגדי" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 15 שורות 20-22).

לשאלה - האם ראית רכב שמלווה את תנועת הטרקטור? השיב העד: "היה מאחורי הטרקטור עוד רכב. אני לא יודע אם הוא...." (התשובה נקטעה בשאלה אחרת. פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 15 שורות 23-25).

בהמשך כאשר נשאל - מה אתה יכול לפרט לנו או להוסיף לנו בנושא חסימת הכביש? השיב העד: "אני יכול להגיד שככל הנראה אם היה בא אוטו מהכיוון הנגדי הוא היה צריך לעלות על המדרכה כנראה כדי לעבור" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 15 שורות 30-33).

נשאל העד - מה היה מיקום זרוע המקצרה לאחר ההתנגשות? לכך השיב: "המצב הסופי, המחרשה הייתה מונחת על גלגלים, כנראה סוג של...לא יודע, משהוא שמתחבר מאחורי הטרקטור, היא הייתה באוויר" בהמשך לשאלה מה הגובה שהייתה באוויר? השיב: "קח בחשבון שאם אני זוכר נכון המנוח היה יחד עם האופנוע בין המחרשה לכביש" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 16 שורות 28-33).

לשאלה: האם ראית באיזשהו שלב כלשהו רכב שמגיע מהנתיב הנגדי לכיוון תנועת הטרקטור ומצליח לעבור את הנתיב החולף על פני הטרקטור והמקצרה? השיב העד: "לא עברה שום מכונית" (פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 16 שורות 36-40).

בחקירה הנגדית - כשעומת מול אמירתו במשטרה כשנשאל האם ראה רכב שמגיע מהנתיב הנגדי, ולכך השיב "לא חושב", תיקן את תשובתו בבית המשפט וציין "לא במאה אחוז".

לגבי הקסדה של המנוח נשאל העד - האם יש לו הסבר לכך שהקסדה לא נפגעה? השיב העד: "אין לי הסבר. אני רק יודע ששמענו את הפגיעה וישר הסתובבנו, לא ראינו את הקסדה עפה באוויר עשרות מטרים. ראינו אותה פשוט נזרקת לפנינו מאיזה 5,10 מטר לכיוון הרצפה מולנו"(פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 18 שורות 23-26).

לשאלה האם הטרקטור נסע עם אורות דלוקים? השיב: "כן. הוא נסע עם אורות קדמיים והיה תלוי עם הטרקטור איזה פרוז'קטור"(פרוטוקול מיום 23.03.16 עמוד 18 שורות 31-34).

העד אישר כי אמר במשטרה שהוא ועוד מספר אנשים, הרימו את הצד השמאלי של המחרשה כלפי מעלה על מנת לחלץ את רוכב הקטנוע ונהג הטרקטור הסיע את הטרקטור ברוורס.

ע.ת/4: משה קמרי, עד ראייה (לאחר התרחשות התאונה).

לשאלה מה ראה? השיב: "כשהגעתי למקום אני ראיתי טרקטור עם עצירה שעומד עם כל הזרקורים הכל דלוק, ועם מכוניות ואמבולנס במקום. באתי ואני ראיתי שמישהו מוטל שמה על הרצפה גם כן, וזהו"(פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 28 שורות 4-6).

לשאלה מה היה מיקום המקצרה ביחס לכביש? השיב: "המיקום היה בצד ימין של הדרך, זאת אומרת, לכיוון הנסיעה עם המקצרה. המרחק אני באתי וראיתי המרחק היה למעבר היה בערך עוד מטר, לפי ראות עיניי"(פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 28 שורות 7-10).

לשאלת בית המשפט - האם הייתה חסימה של הנתבי האחר? השיב העד כי הייתה חסימה חלקית. בהמשך עדותו ציין: "מה שאני ראיתי הכלי עמד כאילו חסם חצי נתיב בתנועה הנגדית" (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 30 שורה 7). לחידוד התשובה, הוסיף בהמשך "שלושת רבעי מהכביש כמעט" (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 32 שורה 30).

לשאלה - האם המקצרה הייתה מצודדת (פתוחה)? השיב העד: "לא ישר, כי גם הטרקטור לא עמד ישר, הוא היה הטרקטור היה נוטה לימין הכביש יותר.....היא הייתה מצודדת באלכסון. כן" (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 33 שורות 5-8).

כשנשאל העד לגבי תאורת המקצרה? השיב: "למקצרה לא הייתה תאורה היקפית אבל על הטרקטורים היו פרוג'קטורים שמאירים על המקצרה" (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 33 שורות 27-28).

לשאלה - כשהגעת לזירת האירוע באיזה מצב הייתה המקצרה מבחינת המיקום שלה? "איך שאני ראיתי

את המקצרה היא הייתה מצודדת, לא במצב של נסיעה על הכביש....הטרקטור היה אה, בצד ימין של הכביש" (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 34 שורות 7-10).

לגבי מיקום המקצרה, מסר העד כי הייתה באוויר.

בהמשך סיפר כיצד, עלה על הטרקטור, דומם אותו, כיבה את האורות והוריד את המקצרה ארצה.

העד ציין כי ברווח שנוצר בין המקצרה למדרכה ממול, יכול לעבור כל רכב דו גלגלי, ורכב יכול לעבור רק אם היה עולה על המדרכה.

בחקירה הנגדית, אישר העד בפני הסנגור כי אורות הטרקטור דלקו כולם לפני שכיבה אותם. עוד אישר כי הייתה תאורה חזקה של הלוגן שמאירה את כל המקצרה.

העד העיד כי תוך שניות ניתן לבצע צידוד במקצרה.

לשאלה - האם שמעת איזה שהיא התייחסות מבין האנשים שנכחו שם, לרכב פרטי שעבר? (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 39 שורות 1-8).

ת: זה מה שדיברו שמה. כן.

ש: דהיינו?

ת: רכב לפני שקרתה התאונה שעבר שמה רכב.

ש: מי אמר את זה?

ת: היה שמה מישהו מהמושב, אחד החבר'ה מאחד המושבים שמה שהוא אומר שהוא ראה שעבר, והיו שם עוד שני בחורים שאמרו שעבר גם רכב הם גם אמרו.

ש: עכשיו, זה שאמר שהוא ראה מה הוא אמר בדיוק? תנסה לשחזר מה הוא אמר?

ת: הוא טען שאני עברתי כמה דקות לפני כן ואני ראיתי שרכב עבר מפה.

ש: כלומר, הרכב עבר,

ת: זאת אומרת הוא הלך והוא חזר. כשהוא חזר הוא ראה את ההמולה, אז הוא אמר לי בצורה כזאת כשאני עברתי מפה לפני רגע היה טרקטור ואני עברתי.

ש: אני לא הבנתי. הוא אמר שהיה רכב שעבר ומיד אחריו עבר האופנוע?

ת: לא. הוא לא אמר שעבר אחריו, הוא אמר אני עברתי מפה לפני כן.

העד ציין כי אותו אדם חזר עם רכב מסוג מזדה 323.

בחקירה החוזרת נשאל העד על ידי ב"כ המאשימה: במסגרת החקירה הנגדית השבת לחברי ששוחחת עם אדם מסוים לגבי רכב שהצליח לחלוף? לכך השיב: **"אני לא שוחחתי, הוא עמד הוא אמר הוא מלמל כזה, הוא אמר את זה במלמול אני הרגע עברתי פה ולא היה כלום ולא קרה כלום"** (פרוטוקול מיום 25.05.16 עמוד 42 שורות 13-16).

ע.ת/5: עידו שמר (המעסיק של המנוח).

בחקירה הראשית: העד אישר כי המנוח הועסק אצלו כשליח פיצה.

העד ציין כי המנוח יצא לבצע את משימותיו כאשר הקסדה על ראשו, והוא עצמו ראה את הקסדה על ראשו. המנוח סגר לטענתו את הקסדה "רגיל".

העד אישר כי הוא מנחה את עובדיו לשים קסדה על הראש.

בחקירה הנגדית, העיד העד כי האופנוע שנסע עליו המנוח הוא שלו, ולא היה לאופנוע ביטוח המוגדר כ"ביטוח חובה".

העד ציין כי המנוח דיבר אתו בטלפון לפני הגעתו לעבודה, ולא לפני התאונה.

ע.ת/6: הגב' נטע כץ

הוגשה מטעמה עדותה במשטרה במקום עדות ראשית (ת/29).

העדה הגיעה למקום התאונה, לאחר התרחשותה.

במשטרה נשאלה: כשהגעת למקצרה לטרקטור היכן היה האופנוע ביחס למקצרה:

השיבה: **"האופנוע היה מתחת למקצרה עם הקדימה שלו בתוך המקצרה שוכב על דופן שמאל שלו"** (ת/29 שורות 22-25).

בחקירה הנגדית נשאלה על ידי הסנגור - אם שמעה אנשים מדברים על רכב שעבר לפני הקטנוע? לכך השיבה - לא.

ע.ת/7: מר שגיא פנחס

הגיע לזירת התאונה לאחר התרחשותה.

העד תיאר את שראה בזירת התאונה באופן הבא: **"כמו שאני אמרתי. נסעתי בסביבות השעה שמונה ברחוב מכיוון מזרח לכיוון מערב. כשלפתע אני ראיתי את הטרקטור ורוכב אני לא יודע מה זה אופנוע או טוסטוס על הכביש שרוע מתחת למחרשה, הטוסטוס היה מתחת למחרשה. עצרתי בצד ירדתי, והתקשרתי למד"א להודיע על האירוע הזה. אני ראיתי את הנאשם ליד רוכב האופנוע, הוא אמר לי גם לקרוא למד"א"** (פרוטוקול מיום 26.06.16 עמוד 55 שורות 17-22).

העד תיאר את המיקומים של הטרקטור והמקצרה כדלהלן: **"הטרקטור היה בנתיב הנגדי שלי בצד שמאל....מחרשה הייתה בצד שמאל של הטרקטור בולטת על הנתיב שלי"**(פרוטוקול מיום 23.05.16 עמוד 55 שורות 25-27).

העד שלל את האפשרות שרכב יכול היה לעבור את המקצרה ולהמשיך הלאה. (עמ' 56 שורה 8).

ביחס לרכב מסוג אופנוע השיב העד כי אינו יודע האם יכול היה לעבור. (עמ' 57 ש' 15)

לשאלה - באיזה מצב הייתה המחרשה, באוויר או בקרקע? השיב העד: **"אני לא יודע אני חושב שהיא הייתה באוויר"** (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 57 שורות 26-28).

העד מסר כי בהגיעו למקום התאונה, ראה את האופנוע נוטה על הצד והרוכב שרוע על הכביש, מתחתיו. כמו כן, ראה את הנאשם ליד רוכב האופנוע והקסדה הייתה מעבר למחרשה על הכביש.

בחקירה הנגדית - ציין העד כי בטרקטור דלקה תאורה בחזית. (עמ' 60 החל משורה 15).

למעט נושא זה לא נחקר העד בחקירה נגדית.

6. סקירת פרשת ההגנה:

ע.ה/1 - הנאשם: הוגש סרטון שחזור מיום 02.02.15 - (ת/30).

הנאשם תיאר את השתלשלות האירועים וזו גרסתו: "ב-9/4 קצרתי את השדה שנמצא מעבר לבית שלי, סיימתי לקצור את השדה וחזרתי לכביש, פניתי ימינה, עליתי על הכביש, נסעתי 30 מטר. לאחר מכן אני ראיתי שמגיע רכב מולי ולאחריו מגיע אופנוע, את שניהם אני ראיתי. לקחתי את הטרקטור כמה שאני יכול יותר ימינה וגם את המקצרה צודדתי אותה כמה שיותר ימינה, את המקצרה אני יכול לצודד על ידי ידית בתוך הטרקטור. אני ראיתי שרכב קטן עובר, כשהוא עבר, בשלב הזה הסתכלתי ימינה לכיוון המקצרה לראות שהגלגל שלה, כי הגלגל נמצא יותר פנימה בתוך המקצרה, נמצא כמה שיותר ימינה על השול. בשלב הזה אני שמעתי את הטוסטוס ובום בשיא המהירות הסתובבתי ככה ובאותו רגע ירדתי למטה ואני ראיתי את המנוח שרוע למטה" (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 63 שורות 1-5).

בהמשך עדותו תיאר הנאשם את הפעולות שעשה על מנת לסייע למנוח:

" בשלב הזה אני שמעתי את הטוסטוס ובום בשיא המהירות הסתובבתי ככה ובאותו רגע ירדתי למטה ואני ראיתי את המנוח שרוע למטה. הגיעו לשמה אנשים, והכלי במצב נסיעה שנסעתי שמדברים כלפי מעלה או למטה מדברים רק על הסכין, הגלגלים של המקצרה נמצאים תמיד על הכביש. אני ידעתי שאם הטרקטור יקבל מסיבה כלשהי בעיה הידראולית שהמקצרה יכולה לרדת למטה אני לא רציתי שייגרם יותר נזק חס וחלילה או לפגוע, היו שמה שני אנשים, אני ביקשתי מהם שיחזיקו עם הידיים את המקצרה כדי שאני אוכל לקחת אותה אחרת כדי שיהיה אפשר להוציא, שלא יהיה נזק, שאפשר יהיה להגיע לטפל בו. אז שני עוברי אורח שעברו שמה במקום אני נסעתי אחורה והמקצרה לפני שנסעתי היא הייתה מצודדת ימינה לכיוון השוליים היא הייתה כבר בזווית, כשנסעתי אחורה היא חזרה חזרה, השארתי אותה שיהיה מקום לעבור. אני ירדתי למטה אני ראיתי שהמנוח יש לו, היה לו דם בפה והיה לו קשה לנשום, הכנסתי את היד להוציא לו כמה שיותר דם כדי שהוא יוכל לנשום כדי ש - המינימום רציתי להזיז בכלל אמרו לי אל תיגע עד שמד"א לא מגיעים לשם, לא הסכימו שניגע בזה. לאט - לאט התאספו אנשים והייתה שמה המולה והגיעו אמבולנסים ואני ראיתי שהאבא מגיע ובוכה שלא נוגעים בו, לא נוגעים בו. " (עמ' 63 החל משורה 3)

לגבי הרכב שראה הנאשם עובר לתאונה סיפר: "אני ראיתי אותו וגם אני ראיתי את האופנוע אחריו, טוסטוס. הסתכלתי ימינה על מנת להזיז את המקצרה במצב הכי, אני יודע את המקצרה את הרוחב שלה, אז צודדתי אותה הכי הרבה כשהיא בזווית כשהגלגל שלה נמצא על השוליים אני יודע שהנתיב מהצד השני פנוי, הרכב עבר בשלב הזה, אני עוד הסתכלתי, אני לא הייתי בטוח שהמקצרה בצד ימין והכביש פתוח, הרכב עבר ואני שמעתי את האופנוע בנסיעה" (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 64 שורות 3-7).

בחקירתו הנגדית, אישר הנאשם כי במועד התאונה לא היה לו רישיון נהיגה לנהיגת הטרקטור, והוסיף כי חשב שרישיון הרכב "תופס" על טרקטור. לטענתו ביצע מבחן רישוי לטרקטור וביטח אותו בביטוח חובה ומקיף.

הנאשם אישר כי במועד התאונה, לא היה כל רכב שליווה אותו במהלך הנסיעה.

הנאשם נשאל על ידי ב"כ המאשימה - זה נכון שבמועד התרחשות התאונה, לא נעזרת בשילוט וגם לא הייתה תאורה היקפית במקצרה עצמה? לכך השיב הנאשם: "על המקצרה עצמה היה משולש מאיר, על

המקצרה עצמה תאורה עם פרוג'קטורים שהאירה את כולם בבירור.....אז כמו שאני אומר על המקצרה היה משולש אזהרה שראו אותו מרחוק, מחזיר אור. הטרקטור האיר על המקצרה עם תאורה חזקה שמאירה את כולה לכל רוחבה. גם האירה אותה וגם היא האירה אם אני הייתי רוצה גם את השדה מסביב בבירור" (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 65 שורות , 21-24 2-5).

הנאשם אישר שלא היה ברשותו אישור תנועה על הכביש הספציפי והוא "בסך הכל חצה את הכביש הספציפי הזה אל השדה שנמצא מעבר לבית".

בחקירתו במשטרה - ציין הנאשם כי "ראה את האופנוע" (ראה ת/1 שורות 4-5), בת/2 שורות 4-5: ציין הנאשם כי הבחין בקטנוע שהגיע מולו ישירות לתוך צד שמאל.

בעדותו בבית המשפט שינה הנאשם באופן מסויים את גרסתו ומסר כי "שמע את התאונה": **"מה שהסברתי למויאל בוחן התאונה הסברתי לו כל פעם אותו דבר, הבחנתי ברכב שעבר, באותו זמן הסתכלתי ימינה למקצרה וזה עניין של שניות אני שמעתי את האופנוע מגיע בפול גז ואחרי הבום הסתובבתי והבחנתי באופנוע"** (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 68 שורות 29-32).

לשאלה - איך עדותו של טל בניטה לפיה, לא עבר רכב במקום מתיישבת עם גרסתו לפיה, עבר רכב לפני התאונה? לכך השיב הנאשם: **"היה רכב לפני האופנוע שהוא גרם לי להזיז את המקצרה עד הסוף, גם את האופנוע אני ראיתי. היה רכב שעבר. מה שהעד אמר ומה שהעד זוכר אני לא יכול להגיד לו להיכנס לתוך המילים שלו או להיכנס לתוך הזיכרון שלו"** (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 75 שורות 1-3)

לגבי צבע הרכב שעבר, מסר הנאשם כי הרכב היה שחור או כחול כהה, הרכב היה בצבע כהה וקטן. הנאשם הופנה לדברים שמסר בהודעתו השנייה ת/2 עמוד 2 החל משורה 5, מהם ניתן ללמוד לשיטת התביעה כי הנאשם חסם את נתיב נסיעתו של האופנוע. כשנשאל מה עמדתו על כך? השיב: **"שלפני התאונה ברגע שלפני הפגיעה אני לא חסמתי את הנתיב של האופנוע והרכב עבר. מה גרם לו לסטות שמאלה? אני לא יודע"** (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 78 שורות 1-11). בבית המשפט, העלה הנאשם לראשונה את הגרסה או האפשרות לפיה, המנוח איבד שליטה וסטה. בחקירתו במשטרה לא נמצאה כל התייחסות של הנאשם לעניין הסטייה. הנאשם ציין במפורש כי הבחין בקטנוע מגיע ישירות אליו לתוך הצד השמאלי של המקצרה.

הנאשם תיאר שוב את הפעולות שביצע לצורך חילוץ המנוח כדלקמן: **" המקצרה הכוונה להרים את המקצרה יש את הגלגלים של המקצרה והמקצרה נמצאת תמיד על הגלגלים שלה, יש את המקצרה של הסכינים שקוצרים להרים את המקצרה, המקצרה היתה במצב מורם, כשאני אומר להרים את המקצרה הכוונה שלי היתה שטל בניטה ומי שהיה איתו ייתנו קונטרה למעלה כדי שאני אזוז שלא אעשה נזק לרוכב"** (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 78 שורות 23-27).

בעדותו במשטרה ציין הנאשם כי לא שם לב למגבלות המצויינות ברישיון הנהיגה שלו, בעדותו בבית המשפט הוסיף כי היה חשוב לו שיהיה טסט וביטוחים לטרקטור.

כשנשאל - מדוע באותו יום נסע על הכביש הזה ללא רישיון, ללא אישור תנועה, ללא רכב מלווה? השיב הנאשם: **".....אני לא חשבתי שצריך ליווי לקטע שכזה קטן לעבור לכיוון השדה"** (פרוטוקול מיום

26.05.16 עמוד 81 שורות 11-14).

לטענת הנאשם תנועת האופנוע הייתה מידית אחרי הרכב שעבר.

בחקירה החוזרת נשאל הנאשם על ידי סנגורו: אם הרכב עבר לשיטתך והאופנוע עבר אחריו אז תסביר לנו בבקשה כיצד האופנוע לא הצליח לעבור כמו שהרכב עבר? לכך השיב הנאשם: ".....**המצב היחידי שאני משער, אני לא יודע איך כי אני לא ראיתי את הפגיעה עצמה, אני לא יודע באותה שנייה עצמה למה, אבל כשהרוכב כנראה רצה לפני זה לתכנן עקיפה של הרכב ויצא ככה ולכן הוא נכנס לתוך המחרשה**"(פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 83 שורות 7-3). אדגיש כי אמירה זו של הנאשם לפיה המנוח אולי ניסה לבצע עקיפה של הרכב, מעולם לא הועלתה על ידי הנאשם לפני כן במשטרה אלא רק בבית המשפט.

לשאלת בית המשפט: אתה יכול אם אתה רוצה למצב את המקצרה בצורה כזאת שהיא תהיה בעצם מאחורי הטרקטור, שהיא לא תבלוט בעצם בכלל? אני מבין נכון? השיב הנאשם: "**היא יכולה לנסוע ישר אחרי הטרקטור כשמצב נסיעה, אבל ברגע שהיא עדיין היא יותר רחבה מהטרקטור המקצרה, ברגע שאתה רוצה לפנות נתיב, לפנות מקום לרכב לעבור אז אני מצודד אותה ימינה, היא מקבלת זווית ימינה אז היא נוסעת ככה**" (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 85 שורות 28-31).

עוד נשאל - בכמה היא תבלוט במצב המקסימלי שאני רוצה להקטין את הבליטה למינימום האפשרי, בכמה היא תבלוט? השיב: "**מטר למטר בערך**" (פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 86 שורות 20-18).

לשאלת בית המשפט - מדוע הוא לא עושה את פעולת קיפול המקצרה לפני מעבר של רכב /אופנוע? השיב הנאשם: "**זה לא מתקפל, זה נשאר באותו גודל, זה דבר ראשון. דבר שני, כשאני נוסע בכביש יש מצד ימין של הנתיב יש פחי אשפה, יש שלטים, יש חלק יש אחד שהחניה שלו יוצאת הצד, אז אני דואג שהמקצרה שיהיה לי נתיב ביטחון מצד שמאל שלה שהיא נוסעת חופשית, ברגע שאני רואה רכב מאותה נקודה אני עוצר בצד ומצודד אותה**"(פרוטוקול מיום 26.05.16 עמוד 87 שורות 20-16).

ע.ה/2: מומחה מטעם ההגנה.

הוגשו מטעמו: חוות דעת מומחה+דיסק (נ/1).

מחוות דעתו של המומחה עולות הניקודות הבאות:

1. מומחה ההגנה חולק על דעתו של בוחן המשטרה בנוגע לסימן החריצה ממנו נגזר מיקום האימפקט שבין האופנוע למקצרה.
2. מומחה ההגנה חולק על ממצא כתם השמן אשר לדעת בוחן המשטרה מצביע על מיקום האופנוע בזמן ההתנגשות.
3. לטענת ע.ה/2 בוחן המשטרה אינו יכול לשלול את טענת הנאשם כי לפני התאונה חלף רכב בכיוון מול כיוון נסיעת הנאשם, רכב אשר חלף בין המקצרה והמדרכה שמנגד.

4. לטענת מומחה ההגנה גרסת הנאשם לגבי התאונה לא נבדקה בשחזור עם הנאשם.
5. לטענתו בזירת התאונה נמצא כתם שמן שלא נקשר למדרכה אלא לכפפות ולממצאים אחרים מולם "קשירת מיקום" אינה אפשרית.
6. בסרט "תמרון המקצרה" (נספח לנ/1) ניתן לראות במפורש כי לנהג הטרקטור יש יכולת תמרון מוחלטת מתוך תא הנהג וניתן להזיז בזמן קצר את המקצרה.

המומחה ציין את עיקרי הדברים בחוות דעתו כדלקמן: "חוות הדעת שלי באה לנתח את גרסת הנאשם, לפיה הוא ראה את הרכב שהופיע ממול, רכב אלמוני, ראה את האפנוע, עצר הזיז את המקצרה ימינה, מבחינתו, פינה את נתיב הנסיעה הנגדי, תוך כדי שהרכב הזה עובר, זה בשורה כללית הגרסה שלו, אירעה התאונה. אני בדקתי את הגרסה שלו תוך כדי ביצוע שחזור במקום, שהרי כתב האישום וכל חומר המשטרה מתייחס לכך שהמקצרה חסמה את כל הכביש, פרט ל-60 ס"מ האחרונים, ולגרסתו, זה המצב שהוא הזיז את המקצרה לאחר מכן ולפי שדה הראיה, שנמדד על ידי הבוחן, אני מאשר אותו וגם אני בדקתי, זהו שדה ראייה, לנאשם 120 מטר לפניו, למנוח 100 מטר לפניו, שלפי מה שחישבתי בזמן הזה ולפי הממצאים, המנוח לא עשה שום ניסיון לבלום ולעצור כי לא נמצאו במקום סימני בלימה ובזמן התאונה או עובר לתאונה. לפי גרסת הנאשם, נתיב הנסיעה הנגדי היה פנוי ואם התאונה התרחשה, כנראה וסביר, שהרוכב איבד את השליטה ברכב. באופנוע, שפתאום הוא רואה את המקצרה לפניו, הוא היה, כנראה, גם בנתיב הנגדי תוך, כנראה ניסיון לעקוף את הרכב שנסע לפניו." (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 98 שורות 1-14).

בסרט השחזור, ביקש מומחה ההגנה מהנאשם לשים את המקצרה במצב של התאונה ולהראות איך הזיז אותה. לטענת המומחה, רכב עובר ואפילו עבר אוטובוס שאותו לא הספיק לצלם.

לגבי החריץ ציין המומחה: "החריץ, יכול להיות שנגרם מהאופנוע כי נמצא סימן על האופנוע, על הרגלית של האופנוע, החריץ נגרם, אני לא יודע אם הוא נגרם לפני התאונה או אחרי התאונה, את זה גם השוטרים קבעו, החוקרים אמרו, שניהם" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 108 שורות 2-4).

לגבי כתם שמן ציין המומחה: "אני אומר שיכולה להיות סבירות, אני גר, גם כן, במושב וכתמי שמן עושים טרקטורים ועושים כלים חקלאיים, יכול להיות שכתם השמן נוצר ממשוה אחר לפני התאונה, זה לא סביר, לא סביר, אני לא אומר מוחלט, לא סביר שבמקום, שהוא שכב אחרי התאונה, יש כתם, אחר כך מישהו הזיז את האופנוע למדרכה מספר מטרים ואין שום טפטוף ושום סימן והאופנוע שוכב על המדרכה.....האופנוע שוכב במקום.....על המדרכה במרחק מהתאונה ואין שום כתם שמן שם" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 108 שורות 9-14).

ב"כ המאשימה הפנה את המומחה לכך שכל הממצאים המרוכזים באזור אחד, מצביעים על האימפקט בין

האופנוע למקצרה והדבר לא מתיישר עם התמונה שמוצגת בחוות דעתו. לכך השיב: "כתם הדם מסומן ב-1 בתצהיר, הוא נמצא בנתיב נסיעת הנאשם, כתם השמן, התייחסתי לזה, הוא לא מלמד אותנו דבר וחצי דבר, לדעתי, וגם כתם הדם, מה מצביע כתם הדם? על אחד משני הדברים או שני הדברים גם ביחד, או ששם נפל המנוח מיד אחרי התאונה או ששם הוא זז כדי לטפל בו על ידי גורמי מד"א, שבאו אחר כך, הרי אנחנו יודעים שדם, מבן אדם, לא נוזל מיד עם הפגיעה, הוא יכול להגיע אחר כך מהפה, מהאוזניים או מלא יודע ולכן, יכול להיות ששם הוא טופל ולכן, כתם דם וכתם שמן ודברים כאלה לא מלמדים שום דבר על התאונה, מה עוד, שבכלל נמצא בנתיב נסיעת הנאשם" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 110 שורות 8-14).

ע.ת 2 חלק על קשירת חלק מהממצאים לכפפות, לשיטתו יש לקשור אותם לדבר יציב, לחפץ שהוא לא בר הזזה כמו עמוד תאורה, עמוד חשמל, גדר ולא לכפפות.

המומחה התבקש להסביר מדוע לא ברור כיוון סימן החריץ שקבע הבוחן, לכך השיב: "אדוני, מיותר להגיד, אני לא הייתי שם, לצערי, אני מקבל מקצין משטרה, שהוא אחראי על הבוחנים, ומבוחן, שחקר את התאונה, שניהם היו בזירה, שאומרים שהם לא יכולים לקבוע את כיוון החריץ, בתמונה 18 אני לא רואה שום חריץ, בקושי, לא יודע, אולי יש שם סימנים על האספלט, בתמונה 39, התאמת נזקים, זה אומר שאני לא יודע איפה זה התבצע, התאמת נזקים בדרך כלל מתבצעת אחרי התאונה, לוקחים את שני כל הרכבים ושמים אותם אחד מול השני, יכול להתבצע במקום ויכול להתבצע במקום אחר.....אני רואה כאן, בתמונה 39, אני רואה שבהתאמת נזקים....., אז איך הוא השאיר חריץ בנקודת הפגיעה? כדי להשאיר חריץ, כדי להשאיר חריץ הוא צריך לבוא במגע עם האספלט, ברגע שהוא עומד אז הוא לא בא, להפך, זה מאשש את הטענה שלי, שהחריץ הזה נגרם אחר כך, תזוזת האופנוע, הזזה מכאן לכאן, הביאו אותו למדרכה" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 115 שורות 1-10).

המומחה אישר כי איבוד שליטה על אופנוע יכול להיגרם כתוצאה מגורם הפתעה, כדוגמת גוף חוסם שנגלה אליו.

המומחה נשאל ע"י ב"כ המאשימה - מה הוא אומר על הטענה, שהרוכב הופתע ולא הספיק לבלום ועקב כך, לא נותרו סימני בלימה? לכך השיב: "הגישה שלי, שהרוכב, המנוח, לצערי אני נאלץ להגיד את זה, נסע מאה מטר לקראת הטרקטור, לא בלם, לא ניסה לעשות דבר, אלא, הופתע רק במטרים הבודדים שלפני המקצרה, כאשר הוא נמצא, לגישתי, בנתיב הנגדי של הטרקטור, שהרי, לגרסת הנאשם, הוא הספיק להזיז את המקצרה לתוך הנתיב שלו ובזמן התאונה המקצרה לא חסמה את הנתיב הנגדי. לא סביר שרוכב, סביר מן הישוב, ינהג מאה מטר, ירכב על האופנוע מאה מטר בצורה חופשית ויימצא דווקא לאבד את השליטה במטרים הבודדים לפני המקצרה" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 118 שורות 15-20).

כשעומת עם גרסת העד טל בניטה לפיה, המקצרה הוזזה טיפה אחורה בעוד שבת/30 רואים תמרון מסיבי של

המקצרה, השיב המומחה, כי אינו יודע איך להתייחס לדברים שכן להרים מקצרה זה לא טיפה.

לשיטת המומחה, עדותו של טל בניטה אינה סותרת את גרסת הנאשם.

לטענת המומחה, גרסת הנאשם, לגבי מיקום המקצרה בעת ההתנגשות, אינה שוללת את כל הממצאים ולזה הבוחנים מסכימים.

לשאלת בית המשפט - אם אופנוע פוגע במקצרה במצב שהוא עם הצמיגים על הכביש בצורה רגילה ולאחר הפגיעה האופנוע נופל על האספלט, האם זה לא, לשיטתך, הזמן הכי סביר, שבו מתווסף החריץ? לכך השיב המומחה: **"יכול להיות, יכול להיות אבל גם מנפילה, החריץ נוצר מתנועה על פני האספלט (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 123 שורות 19-24). בהמשך הוסיף: "...תלוי באיזו עוצמה הוא נפל לאספלט, יכול להיות שהוא נפל ואחר כך גררו אותו, כי הרי בן אדם לא יכול להרים אופנוע, כנראה שהוא גרר אותו כדי לפנות את הכביש, אין לי מושג, איש לא יודע, עובדה שהאופנוע נמצא במקום אחר" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 124 שורות 1-4).**

לגישת המאשימה לפיה, טל בניטה הוא העד היחיד שראה מצב דברים עובר להתרחשות התאונה וראה את החסימה בכביש, הגיב המומחה: **"טל בניטה ראה את המקצרה חוסמת את הנתיב הנגדי ברגע שהוא חלף על פניה בכיוון הנגדי לנסיעת הטרקטור, הוא חלף אחרי זמן מסויים, שאנחנו לא יודעים לקבוע אותו, זה יכול להיות זמן ארוך, גם 10 ו-15 שניות זה הרבה זמן, אז קרתה התאונה ובשלב הזה, הנאשם הספיק לפנות את הכביש, זאת אומרת, מה שאומר טל בניטה לא בא לשלול את מה שהנאשם אמר" (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 128 שורות 4-8).**

המומחה אישר כי המקצרה עובר לתאונה חסמה את הנתיב הנגדי, אולם משהגיע רכב הטרקטור "תוך שנייה" ירד מהכביש ופינה את הנתיב. עוד הוסיף המומחה כי המקצרה ניתנת לתמרון אולם אם נכנסים ימינה תוך כדי נסיעה יש דברים שמפריעים כגון פחי האשפה של השכנים וכדומה.

לשאלה - מדוע הוא מניח כי המנוח נסע במהירות 50 קמ"ש? השיב המומחה כי לא ניתן לדעת מה המהירות ולכן "הולכים" לפי המהירות המותרת בכביש.

לטענת ב"כ המאשימה, הנאשם היה צריך להיעזר ברכב מלווה, לכך השיב המומחה: במקרה זה הוא מחוייב סתמי ברכב מלווה, אך מה ההגדרה של רכב מלווה, את זה לא מצא.

תמצית סיכומי המדינה:

לטענת ב"כ המדינה גרסת ההגנה אינה מתיישבת עם הממצאים שנמצאו בזירת התאונה, כמובא להלן:

- א. הנאשם נהג בטרקטור ללא רישיון נהיגה בהיותו בלתי מורשה לנהוג בכלי רכב זה וחסם את נתיב נסיעתו של המנוח. הנאשם לא פעל להתקנת שילוט והתקנת תאורה בעוצמת נראות של 150 מטרים לפחות זאת כדי שניתן יהיה לראות את המקצרה. הנאשם גרר את המקצרה מבלי שקיבל היתר הובלה, התנועה בכביש הייתה ללא היתר ואישור תנועה, הנאשם גרר את המקצרה ללא רכב מלווה - הוראות החיקוק הרלבנטיות: סעיפים 85 (ג) (1) (2) (3), 85 (ז), 279 (ג) ו- 508 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.
- ב. בניגוד לעמדת ההגנה, אין לרשלנות תורמת מצד המנוח כדי לנתק את אחריותו של הנאשם במישור הפלילי ואין בה כדי לשמש הגנה מפני הרשעה (מפנה לע"פ 1904/03 אוזאנה נגד מ"י, רע"פ 7468/07 מרים לוקשינסקי נגד מ"י, דנ"פ 983/02 בוריס יעקובוב נגד מ"י).
- ג. לענין הקסדה של המנוח - ההגנה טוענת לרשלנות המנוח בכך שהקסדה לא הייתה על ראשו בעת תאונה. לטענת ב"כ המאשימה בתי משפט דחו את טענת ההגנה לרשלנות תורמת מצד המנוח (מפנה לעפ"ת 40981-11-13 מרק רוטשילד נגד מ"י). מה עוד שבמקרה שלפנינו המנוח נפגע לא רק בראשו אלא פגיעות רב מערכתיות.
- ד. הנאשם יצר את הסיכון כך שגם במידה והייתה יכולת תמרון לרוכב האופנוע להגיב, מה שלא היה קיים במקרה זה, עדיין רכיב הרשלנות המרכזי צריך להיוותר על כנו ביחס לנאשם כי בסופו של יום צריך לבחון מי גורם ויוצר הסיכון.
- ה. הממצאים שנמצאו בזירת התאונה בעיקרם חריצת הכביש, כתם הדם, כפפות, כתם השמן וחלקי הפלסטיות המצביעים על מיקום האימפקט - מתיישבים עם תזת המאשימה שלצד כל הפרת החובות המהותיות, היה פה גם אלמנט של חסימת נתיב האופנוע. העד טל בניטה להבדיל מעדים אחרים ראה את הטרקטור עובר לתאונה ומסר שהייתה חסימה של הנתיב. לפי עדותו על מנת לעבור את המקצרה נדרשת עלייה של המגיע ממול על המדרכה בצד שכנגד.
- ו. סימן החריץ המצביע על נקודת האימפקט - בוחן המשטרה מפרט כי מקורו באופנוע שלמעשה בא במגע עם האספלט ותחילתו במרחק של 1.2 מטרים מהמדרכה בכיוון נסיעת המנוח.
- ז. ההגנה טענה כי נהג הקטנוע איבד שליטה, סטה שמאלה אל המקצרה, פגע בה ונפל על הכביש ואז הנאשם גרר את הקטנוע עם המקצרה על מנת לחלץ את המנוח וכך נוצר סימן החריץ. תזה שהבוחן המשטרתי שלל ושלא הועלתה מעולם על ידי הנאשם או מומחה ההגנה. יתרה מזאת, הנאשם בהודעותיו אומר פעמיים כי הוא שמע את התאונה ופעמיים אומר ראיתי את התאונה.
- ח. כתם הדם והשמן שנמצאו בזירה בנוסף לסימן החריץ על רקע התאמת הנזקים, מצביעים על חסימת נתיב נסיעת המנוח שכן כולם נמצאו באותו המקום בזירה.
- ט. העד טל בניטה - מסר כי המקצרה הוזזה מעט ("טיפה" לדבריו), דהיינו התמרון היה מזערי וזאת להבדיל מסרטון ההגנה המראה על תמרון מסיבי של המקצרה מקצה לקצה. אף הנאשם מסר כי ביצע תמרון של מטר. אולם זה לא אותו תמרון אשר רואים בת/20 ובת/30 - מדובר בתמרון מסיבי

יותר על גבול הקצה של נתיב הטרקטור - ולכן זה לא מתיישב עם גרסת הנאשם.

י. הנאשם טען כי לפני האופנוע היה רכב שהצליח לחלוף ולעבור - הנאשם מדבר על מידיות, מיד אחרי שהרכב עבר, הנאשם הבחין בקטנוע שישר הגיע אליו ישירות לתוך צד שמאל של המקצרה וללא סטייה - אין במשפט זה שום אינדיקציה לאיבוד שליטה של הקטנוע כפי שטען הסגור. מה עוד, שהנאשם לראשונה בבית המשפט העלה את סוגיית גוון הרכב שחלף. העדים שהגיעו אחרי התאונה העידו כי הייתה חסימה של הנתיב הנגדי על ידי המקצרה.

תמצית סיכומי ההגנה:

לטענת ההגנה - אין מקום להרשיע את הנאשם בגרימת מוות ברשלנות אלא בעבירה של נהיגה בטרקטור ללא רישיון נהיגה המתאים לסוג הרכב בלבד.

א. לטענת ההגנה, הנאשם אינו נושא באחריות לאירוע התאונתי, שכן בהעדר קשר סיבתי משפטי - אין הצדקה להרשעה (ההגנה מפנה לע"פ 737/81 מוחמד בן עבדאללה ג'אבר נגד מ"י).

ב. לטענת ההגנה - ב"כ המאשימה העלה לראשונה במסגרת הסיכומים את הוראות החיקוק המתייחסות לחובות הטכניות הנדרשות מנהג טרקטור ומקצרה. הוראות אלה אינן מופיעות בכתב האישום ולפי סעיף 85 לחסד"פ מדובר בפגם בכתב האישום וזו טענה מקדמית. כמו כן טענה ההגנה - מי קבע שמקצרה היא מטען, מי אמר שטרקטור הוא רכב מסחרי, קיימת הגדרה נפרדת לטרקטור והגדרה נפרדת לרכב מסחרי, לגבי אישור משטרה - מי אמר שלא היה ניתן כזה, מה זה רכב מלווה ומה הדרישה ממנו - כל העבירות הטכניות האלה מוטלות בספק. לגבי היעדר רישיון הנהיגה - החוק דאז אפשר למי שאוחז ברישיון נהיגה ברכב פרטי לנהוג בטרקטור. הנאשם, הגם שביצע עבירה טכנית, בעניין זה היה תם לב.

ג. מבחינת עדות שמיעה - העד משה קמרי, אשר העיד בבית המשפט כי אנשים במקום "אמרו" שהיה רכב שעבר לפני האופנוע. זו עדות שמועה שיש לבחון אם היא עומדת בחריג של סעיף 9 לפקודת הראיות ועל כך בית המשפט העליון דן בהרחבה בע"פ 7293/97 ז'אפר עאמר נגד מ"י).

ד. העד טל בניטה היה עם אדם נוסף, מדוע לא חקרו אותו? - מדובר במחדל היורד לשורשו של עניין. העד טל בניטה אמר במשטרה כי הוא לא חושב שעבר רכב לפני האופנוע, בבית המשפט מסר כי רכב לא יכל לעבור והיה צריך לעלות על המדרכה, כשעומת עם דבריו במשטרה - אמר "**לא במאה אחוז**" (עמ' 17 ש' 17).

ה. הנאשם לא אחז פורמאלית ברישיון נהיגה לטרקטור. החזקה לפיה, אם אתה בלתי מורשה אזי אתה לא מיומן, הופרכה על ידו כאשר קיבל מיד אחרי תאונה רישיון נהיגה לטרקטור.

ו. העדר שחזור גרסת הנאשם - (מפנה לע"פ 721/80 שלמה תורג'מן נגד מ"י "חקירה משטרתית מטרתה אינה מציאת ראיות אלא חשיפת האמת") לשאלת בית המשפט בפרוטוקול מיום 21.03.16 עמוד 14 שורות 33-34 האם גרסת הנאשם נחקרה בשחזור? ענה בוחן המשטרה לא. המדובר במחדל חקירתי הזועק לשמיים.

ז. כתם השמן - איך לא טיפוף שמן בעת הזזת האופנוע למקום אחר.

ח. קשירת הממצאים בזירה למשהו נע ונד כדוגמת הכפפות - כאשר צריך לקשור למשהו קבוע (אפילו בית משפט הסכים לכך שיש לקשור למשהו קבוע) - ככה הקשירה הזאת אינה קשירה.

ט. סימן החרוץ המעיד על האימפקט - מסכים שחרוץ כממצא בשטח גובר על עדות. אולם עדים יכולים גם לטעות והאמון בגרסה שלהם אינו בהכרח משקף את האמת האובייקטיבית. האופנוע לפי העדויות, פגע במצב עמידה - גם ע.ת/2 אמר זאת. הצילומים בת/14 ודו"ח התאמת הנזקים מלמדים על שחזור כשהאופנוע במצב עמידה - אז איך נגרם החרוץ? האם יש לחרוץ קשר לתאונה? ייתכן שהוא נוצר לפני או אחרי התאונה. אין לנו הסבר מקור החרוץ והוא יכול להיות בנקודה X או Y או Z.

י. איש לא הטיל ספק באשר למיומנות הנהיגה של הנאשם על הטרקטור, הראייה לכך היא שבעת ההובלה וההצבעה, התבקש הנאשם על ידי הבוחן לנהוג על הטרקטור.

יא. נושא הפלאפון מעולם לא נבדק - לא נחקרה האפשרות שהמנוח שוחח בפלאפון בסמוך לתאונה. לגבי השאלה - האם הקסדה הייתה על ראשו של המנוח או לא? ב"כ המאשימה הרחיב את היריעה לגבי נושא זה, כאשר אמר שהכל יכול להיות. אומר הסנגור - תובע צריך להגיע עם ראייה מוצקה וללא ספק.

יב. בנוסף, האופנוע לא היה מבוטח - מה שמצביע על גישה רשלנית בעוד הנאשם דאג להעביר את הטרקטור טסט ולעשות את כל הביטוחים הנדרשים.

דין, מסקנות והכרעת הדין -

הנאשם הודה כי נהיגתו בטרקטור אליו רתומה מקצרה (מכונה נגררת) בוצעה על ידו מבלי שהיה לו רישיון נהיגה או הכשרה פורמאלית לנהיגת כלי רכב מסוג זה.

ב"כ הנאשם טען בסיכומיו כי המדובר בעבירה שהיא "טכנית" ממנה לא קמה חזקה של חוסר מיומנות להפעלת כלי הרכב בו נהג.

ההגנה הסבירה כי הפיכת הנאשם ל"מורשה" לנהיגה בטרקטור מיד לאחר התאונה מקימה חזקה הפוכה

לפיה ידע גם ידע לתפעל כלי רכב זה כנדרש ולכן הנהיגה ללא ההסמכה ה"טכנית" אינה יוצרת כל רשלנות מיוחדת מצדו.

המדובר בטענה אשר חייבה מחשבה רבה טרם ההכרעה בה, שכן ברור על פניו כי הנאשם חי במושב חקלאי, הוא הפעיל בהכרח פעמים רבות טרם האירוע נשוא כתב האישום טרקטור וסביר כי גם חרש וקצר בעבר את שדותיו (אחרת קשה יהיה להסביר את יכולת הנהיגה שלו והפעלת המקצרה במיומנות כפי שהדבר בא לידי ביטוי בסרטון שצורף לחוות דעת ההגנה - 1/נ).

אולם, הפעלת רכב במיומנות רבה הנובעת מן הסתם מניסיון עצמי וזאת ללא הכשרה פורמאלית, חוסכת מן המפעיל ידע היקפי נדרש אותו קבע המחוקק ביחס לדרך הפעלת כלי הנהיגה בצורה בטוחה ובכלל זה סימונו ושילוטו.

הכשרת נהג אינה מסתכמת בהסעת כלי הרכב לו מבוקש הרישיון על פני מטרים ספורים, אלא בהבנת החוק באשר לחובות הסימון של כלי הרכב, באשר להובלתו בשעת לילה ובאשר להוראות החוק המדויקות המאפשרות לנוהג בכלי רכב כה מסוכן, לנהוג בו באופן בטוח שלא יסכן חיי אחרים.

כפי שיוסבר להלן בהרחבה, עצם הנהיגה של הנאשם בטרקטור אליו רתומה מקצרה ברוחב 4.40 מטר כאשר אין לו כל ידע או הכשרה רשמית כיצד מותר לו להוביל מכונה נגררת זו בכביש, היא לב הרשלנות בפרשה זו.

אין המדובר ב"אירוע טכני" אלא בשרשרת פעולות, ברצף של הפרת כללי בטיחות בסיסיים אשר הובילו לתוצאה הקטלנית הטרגית בפרשה עצובה זו.

אסביר את עמדתי אל מול החוק -

להלן מספר הגדרות מתוך סעיף 1 של תקנות התעבורה:

"זמן תאורה" - זמן הלילה וכן זמן אחר שבו הראות לקויה מחמת מזג האוויר או מחמת סיבות אחרות.

"מכונה נגררת" - מכונה, בין שהיא מופעלת בכוח מיכני ובין אם לאו, שאינה מיועדת להובלה, ושאינה מסוגלת לנוע בכוח עצמה ומיועדת להיגרר.

אקבע כבר בשלב זה כי ה"מקצרה" אותה רתם הנאשם לטרקטור בו נהג, עונה באופן מוחלט להגדרת **"מכונה נגררת"** בחוק, ולכן בכל פעם שתוזכר בהכרעת הדין "מקצרה" הכוונה היא ל"**מכונה נגררת**" כהגדרתה בחוק.

תקנה 279 בתקנות התעבורה עוסקת באופן ספציפי בגרור חקלאי ובמכונה נגררת חקלאית בהיבטים שונים

של החוק:

סעיף קטן (ג) של התקנה קובע:

"בעלה ומחזיקה של מכונה נגררת חקלאית (להלן בתקנה משנה זו - מכונה חקלאית)"

סעיף קטן (ג)(4) של תקנה זו קובע מפורשות:

"עלה רוחב המכונה החקלאית על 250 ס"מ - תישא בחזיתה שלט בגודל 125X35 ס"מ שעליו כתוב "זהירות רכב רחב" ובזמן תאורה יותקנו בה פנסי רוחב ותאורה היקפית כאמור בתקנה 85 (ג) (1)."

סעיף קטן (ג) (5) של תקנה זו קובע:

"עלה רוחב המכונה החקלאית על 340 ס"מ יקוים בה האמור בתקנה 85 (ג) (2)"

מאחר ואין חולק כי רוחב המקצרה, המכונה החקלאית הנגררת בפרשה זו הינו 4 מטרים וארבעים ס"מ, הרי שרלוונטי לברר מה קובע החוק בתקנה 85 (ג) (2), וזו לשון החוק -

85 (ג) (1) -

"היה רוחב המטען מעל 2.50 מטר ועד 3.40 מטר, יוצב שלט לפני הרכב ומאחוריו ובו המילים "זהירות מטען רחב" ובלבד שהמטען מהווה יחידה אחת ואינו חורג יותר מ-45 ס"מ מעבר לדפנות הרכב מכל צד ובזמן תאורה יותקנו בנקודות הקיצוניות של המטען מלפנים ומאחור פנסי רוחב כאמור בתקנה 340 ובצדי המטען תאורה היקפית כמשמעותה בתקנה משנה (ז)."

85(ג)(2) -

"עלה רוחב המטען על 3.40 מטר יותקנו שלטים ותאורה כאמור בפסקה (1) ובלבד שהרכב ילווה בכל עת על ידי רכב אחר אחד לפחות שיסע מאחוריו בכביש חד סטרי ומלפניו בכביש דו סטרי."

85(ז) -

"תאורה היקפית" - מערכת תאורה על ידי פנסים מסביב למטען החורג שיהיו מחוברים זה לזה במרחק שלא יעלה על 100 ס"מ ואורם צהוב ושייראו במזג אויר נאה למרחק של 150 מטרים לפחות"

בסעיף 10 של כתב האישום הגדירה המדינה את רכיבי הרשלנות של הנאשם לשיטתה

עמוד 22

כדלקמן:

1. לא התקין על גבי הטרקטור שלט המתריע מפני הרוחב החריג של המקצרה הנגררת.
 2. גרר את המקצרה, מבלי להתקין בה פנסי רוחב ותאורה היקפית.
 3. גרר את המקצרה מבלי שקיבל היתר הובלה מתאים מאת קצין המשטרה.
 4. גרר את המקצרה מבלי שלפני הטרקטור נסע רכב מלווה שתפקידו להתריע בדבר הרוחב החורג של המקצרה.
 5. נהג בטרקטור מבלי שהיה מורשה לנהיגה בו בעת התאונה ולפיכך, היה חסר מיומנות בנהיגה על כלי רכב זה.
- בסיכומים הפנה ב"כ המדינה (ובצדק) לסעיפי החוק הרלוונטיים: תקנות 85 (ג) (1) (2) (3), 85 (ז), ו-279 (ג) בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

טענת ההגנה לפיה אסור היה לתביעה להפנות להוראות החיקוק הרלוונטיות רק בשלב הסיכומים אינה טענה מהותית כל עוד עובדות כתב האישום מייחסות לנאשם בצורה מפורשת מחדלים העולים בקנה אחד עם הוראות מפורשות המופיעות בחוק.

מוכן אני להסכים כי מדובר בפגם טכני בכתב האישום אשר יכול לחסות תחת סעיף 149 (3) לחסד"פ [נוסח משולב], שעניינו טענות מקדמיות. אולם, אין המדובר בפגם מהותי אשר גרם עיוות דין לנאשם, שכן תשובת הנאשם לאישום מתייחסת תמיד לעובדות האישום [מפנה לסעיף 152 (א) בחסד"פ [נוסח משולב]] - נאשם מודה או כופר בעובדות.

הנאשם הכיר היטב את עובדות כתב האישום, ידע מה פרטי הרשלנות אותה מייחסת לו התביעה, ואין כל ממש בטענת ההגנה בעניין זה.

כפועל יוצא מהוראות החוק לעיל, חובה היה על הנאשם בפרשה זו לנהוג בטרקטור כאשר הוא מורשה לכלי רכב זה, ולרתום אליו מקצרה (מכונה נגררת) כאשר מותקנים עליה פנסים צהובים במרחק של מטר פנס מפנס וכאשר אלה מאירים למרחק של 150 מטר לפחות.

על המקצרה עצמה אמור היה להיות מוצב שלט (לפני הרכב ומאחוריו) ובו המילים "זהירות מטען רחב".

מכל צד של המקצרה (מאחר והמדובר ב"זמן תאורה") אמורות היו להיות מותקנות בנקודות הקיצוניות של המקצרה מלפנים ומאחור פנסי רוחב כאמור בתקנה 340.

וחובה הייתה מכח החוק לנוע עם הטרקטור ומקצרה זו כאשר יש רכב מלווה לפנים.

עובדות המקרה מלמדות כי דבר מהמתואר לעיל לא בוצע על ידי הנאשם!

עיון בתמונות 5 + 26 של ת/14 מראה כי משולש אדום צר ושבור זרוק בחלקה האחורי של המקצרה כאשר הוא תלוי עליה עם חוט.

אין מידע ברור האם אותו משולש היה תלוי בזמן התאונה בחלקה הקידמי של המקצרה, אך גם אם כך היה (ואדם אלמוני הסיט אותו אל מאחוריה לאחר התאונה) הרי שאין באמצעי זה כדי להתקרב אפילו לדרישות החוק הברורות ביחס לסימון ויצירת נראות של המקצרה.

בתמונה 13 של ת/14 נראית המקצרה מצולמת בזירת התאונה מזווית כפי שהגיע אליה רוכב האופנוע המנוח.

ניתן לראות כי על גבי המקצרה עצמה לא מותקן כל פנס, אין עליה כל שלט המתריע על מטען רחב, ומעדות הנאשם עצמו עולה כי לא היה כל רכב לפני הטרקטור אשר יצר חייץ מלווה בין הרכבים המתקרבים בדרך הדו סיטרית ובין המקצרה הרחבה.

ההגנה טענה במהלך הביקור במקום, במהלך פרשת ההגנה ובסיכומיה, כי המקצרה עצמה הייתה מוארת בתאורת הלוגן חזקה מה שאפשר לכל נהג סביר המתקרב אליה להבחין בה.

אתיחס לטענות אלה בהרחבה בהמשך הכרעת הדין אך כבר בשלב זה אקבע כי מחדלי הנאשם בנהיגת כלי רכב גדול ומסוכן ללא רישיון נהיגה מתאים לכלי רכב זה, אי הקפדה על מילוי הוראות החוק בעניין סימון הרכב בפנסים כקבוע בחוק, אי מילוי הוראות החוק בעניין שילוט המקצרה מלפנים ומאחור ואי קיום הוראות החוק המחייבות ליווי של רכב מלפנים, **כל אלה משמעותן רשלנות ברף גבוה.**

כל נהג טרקטור סביר מן הישוב בנעלי הנאשם אשר חפץ היה להוביל מקצרה כה רחבה בשעת חשיכה בדרך דו סטרית צרה במושב, יכול וצריך היה לצפות כי אי סימון המקצרה באופן הקבוע בחוק, היעדר התאורה שלה כקבוע בחוק והיעדר רכב הליווי המתחייב מהחוק, יוצרים בהכרח מצב מסוכן מאד שעלול להוביל לתוצאה קטלנית.

זכותו של כל נהג הנע בדרך כי בהתקרב אליו רכב חקלאי אליו רתומה מכונה חקלאית רחבה נגרת (ברוחב העולה על 3.40 מטר), יהיה לפני אותו טרקטור רכב מלווה וכי המקצרה שמאחור תהיה מוארת בצורה בולטת למרחק של 150 מטר לפחות באורות צהובים המותקנים עליה באופן הקבוע בחוק ומשולטת באופן בו גם אם היה היסח דעת כזה או אחר מצד הנהג המתקרב, היכולת שלו שלא להבחין בכלי הרכב הרחב והמסוכן תצומצם למינימום.

המדובר בתנאים אותם הגדיר המחוקק ב"רחל בתך הקטנה" ולאיש לא ניתנה הזכות או הסמכות לצמצם או לשנות את הוראות החוק הברורות בעניין זה.

כבר יכול אני לשמוע טענות של הקוראים החלטה זו לפיהן בית המשפט אינו חי את ה"שטח בשדות", אינו יודע מה משמעות עבודת האדמה ועד כמה שהארת המקצרה בתאורת הלוגן חיצונית מספיקה שכן היא מאירה לא רק את המקצרה אלא גם את חלקת האדמה הנקצרת באור הדומה לאור יום.

החלטה זו עלולה להתפרש כניסיון "לחפש" את הנאשם בהוראות חוק נידחות כדי לבסס את הרשעתו על אדנים של הוראות חוק אותן איש אינו מכיר ואיש אינו מיישם.

לטענות אלה אשיב כבר בשלב זה, כי הוראות חוק "נידחות" אלה **נכתבו בדם**.

לו הוראות החוק שסקרתי לעיל היו מתקיימות ומבוצעות על ידי הנאשם, לא היו מתמודדים הוריו של המנוח עם אבדן בנם.

עצם הטענה האפשרית כי רוב החקלאים אינם משלטים או מאירים או מלווים את המחרשות והמקצרות בלילה עם רכבי ליווי (ואין לי כל מידע מבוסס כי כך הדבר), אינה מצדיקה את השארת המצב על כנו כמצב תקין, ובוודאי שאינה מייצרת כל פטור מאחריות ישירה של הנאשם להתנהגותו ולמחדליו.

אני קובע כבר בשלב זה כי פרטי הרשלנות המופיעים בסעיף 10 של כתב האישום אותם סקרתי לעיל, הוכחו על ידי המדינה מעבר לכל ספק סביר וזאת עוד טרם דנתי בטענה הנוספת של המדינה לפיה חסם הנאשם עם המקצרה את נתיב הנסיעה של המנוח.

רשלנות הנאשם הוכחה על ידי המדינה גם אם הייתה מראה ההגנה כי הושאר נתיב פנוי בכביש על ידי הנאשם, אלא שכפי שיוסבר להלן, זה אינו המצב בפרשה זו.

בטרם אמשיך לנתח את שאלת חסימת נתיב הנסיעה כנטען על ידי המדינה, עלי להבהיר את שאלת התאורה בזירת התאונה על רקע יכולת הנראות של הטרקטור והמקצרה מנקודת ראותו של המנוח:

אשאל - האם המקצרה הייתה מוארת דיה על מנת שרוכב האופנוע יוכל להבחין בה מבעוד מועד ובכך אולי למנוע התאונה?

טרם אסביר את ממצאי הבוחן ומומחה ההגנה אציין כי אין חולק שאף שהאירוע התרחש בשעת לילה, דלקה בכביש בו התרחשה התאונה תאורת רחוב כמתואר בפרוטוקול הביקור שערכתי בזירה וכמתואר על ידי הבוחן המשטרה.

צפייה בסרט הוידאו ת/24 יחד עם תמונות 5 + 6 מת/15 מבססים עובדה לפיה מאחורי הטרקטור ועל הטרקטור בלבד, היו מותקנים שלושה פנסים.

בחלקו האחורי ימני שני פנסים - אחד על הכנף האחורית ימנית ושני בחלקו הימני של תא הנהג.

כפי שניתן לראות בברור בתמונות שציינתי לעיל, שני פנסים אלה אינם מכוונים לצד המקצרה השמאלי ואינם מאירים את חלקו השמאלי של הטרקטור שם התרחשה התאונה ושם היה החלק הרלוונטי של המקצרה.

פנס אחד המותקן על הכנף האחורית שמאלית של הטרקטור מוטה כלפי מטה (לכיוון הגלגל ולא לכיוון המקצרה) כך שעובדתית מהראיות שהציגה המדינה ביחס למצב גופי התאורה שהיו מותקנים על הטרקטור בלבד, לא מצאתי כל גוף תאורה שהאיר או שכוון להאיר את המקצרה או את השטח שמשמאל לטרקטור (הכיוון מנקודת ראות נהג הטרקטור).

אני נוטה מאד להיזהר בקביעה זו, שכן כפי שיוסבר בהמשך, עדי ראיה (גם אם לא ראו את התאונה עצמה) **טענו חד משמעית כי אורות הטרקטור דלקו וכי אלה האירו גם את המקצרה**. אין לי כל סיבה שלא לקבל עדויות אלה כנכונות, אך ברור לחלוטין כי גם אם הפנס האחורי שמאלי שעל הכנף (ראה תמונה 6 בת/15) היה מכוון אחרת בזמן התאונה וגם אם דלק, הרי שאין המדובר בתאורה הדומה לתאורה שחייב המחוקק בהוראות החוק, לא בצבעה, לא בהיקפה ולא במיקומה שכן על המקצרה עצמה לא הייתה מותקנת כל תאונה המופנה לחזית.

אדגיש עוד בעניין זה, כי בשעת הביקור שערכתי במקום, (והדבר עולה מפרוטוקול הביקור המהווה חלק בלתי נפרד מתיק זה - החלטה מיום 19.9.16) ציינתי מפורשות את עיקרי הדברים הבאים:

המדינה הסכימה להעביר לחזקת הנאשם את הטרקטור והמקצרה לאחר סיום החקירה כך שטרם הביקור במקום היו כלים חקלאיים אלה בידי ההגנה.

עובדתית בפתח הביקור במקום ובבחינה שלי את הטרקטור והמקצרה טרם תחילת השחזור בתנאי חשכה, **נוכחתי כי מצב התאורה על הטרקטור השתנה ביחס למצבה ביום התאונה**.

אחד הפנסים הוחלף לאחר, הפנס העליון בצד הימני אחורי של הטרקטור כוון שמאלה וקובע כך, ואילו הפנס האחורי שמאלי שעל הכנף השמאלית הוטה אף הוא שמאלה.

הבהרתי לצדדים כי אין יכולת של בית המשפט ללמוד על מצב התאורה בזמן התאונה מהביקור במקום שכן בוצעו שינויים במצב הפנסים וכיוונם טרם הביקור.

אדגיש חד משמעית כי אין אני טוען לשיבוש הליכים מטעם ההגנה ובהחלט יתכן כי השינוי בוצע כדי להעביר את הרכב מבחן רישוי (כפי שטען הנאשם). אך עובדתית, לא ניתן היה לשחזר את מצב התאורה אחד לאחד שכן כיוון הפנסים החדש בהכרח היה מטיל הרבה יותר אור על המקצרה לעומת המצב בתאונה כפי שהוא בא לידי ביטוי בתמונות 5,6 של ת/15.

בנסיבות אלה, צפיתי בשחזור תנועת הטרקטור והמקצרה בזירת התאונה ובתנאי תאורת הרחוב במקום,

ואף שבמהלך מצב התאורה ה"משופר" לכאורה עדיין התקשיתי להבחין במקצרה מהמקום בו שהה לכאורה רוכב האופנוע המנוח עת התקרב אליה בנסיעה, **בחרתי שלא לתת לעובדה זו של חוסר היכולת שלי להבחין במקצרה משקל ניכר, ובחרתי להישען על בדיקות הבוחן המשטרתי כפי שבוצעו על ידו בזירה מיד לאחר התאונה בעניין זה.**

בדיוק מאותה הסיבה, גם לא מצאתי לנכון לקבל את בקשת ההגנה לקיים ביקור נוסף לעניין התאורה (ההגנה טענה לפער נראות בין מצב של אורות דרך עם אורות מעבר מצד הטרקטור וסברה כי במצב תאורה אחר של הטרקטור ניתן היה להבחין טוב יותר במקצרה).

אני קובע כי ברגע ששינה מי ששינה את מצב הפנסים על הטרקטור (הפנסים האחוריים) טרם הביקור במקום אל מול מצבם בשעת התאונה, אין כל נפקות למצב תאורת הטרקטור עצמו וביקור נוסף זה היה מיותר לחלוטין.

בת/3 סעיף 3 ציין הבוחן המשטרתי: "**ראות טובה שעת חשיכה מקום מואר על ידי פנסי רחוב לאורך הרחוב**", עוד ציין הבוחן כי בהגיעו לזירה אורות הטרקטור מאחורה ומקדימה היו מכובים. הבוחן ביצע שני ניסויי שדה ראייה: פעם כאשר התאורה עובדת ופעם כאשר היא כבויה.

כאשר התאורה פעלה ומאירה את המקצרה, ניתן היה להבחין בה ממרחק של 100 מטרים. כאשר המקצרה אינה מוארת, שדה הראייה מדוד ע"י גלגלת ל- 52 מטרים.

בת/13 (תמונות 1,2,3,4,7) ניתן לראות את הפנסים כפי שהיו ממוקמים על הטרקטור לאחר התאונה. כמתואר לעיל - שני פנסים עגולים מאירים מלפנים לטרקטור את דרכו ומאחור הותקן פנס אחורי הממוקם על פינה אחורית שמאלית (זאת בנוסף לשני הפנסים האחוריים מימין). כשפנסי החזית של הטרקטור דולקים, ניתן לראות חלק מהמקצרה וככל שמתקרבים ניתן לראות את המקצרה.

ע.ת/3 (בניטה) - שהבחין בטרקטור שניות לפני התאונה, מסר בעדותו כי הטרקטור נסע עם אורות קדמיים פועלים והיה תלוי פרוז'קטור על הטרקטור.

ע.ת/4 (קמרי) , אשר הגיע לאחר התרחשות התאונה, ציין כי ראה טרקטור בעצירה שעומד עם כל הזרקורים דלוקים. בהמשך עדותו הוסיף ומסר כי למקצרה לא הייתה תאורה היקפית, אבל על הטרקטור היו פרוג'קטורים שמאירים על המקצרה. הייתה תאורה חזקה של הלוגן שמאירה את כל המקצרה - אותו העד התבקש לכבות את אורות הטרקטור.

ע.ת/7 - חיזק את עדויות העדים האחרים ומסר כי בטרקטור היה אור כמו כן בחזית.

הנאשם בהודעותיו מסר כי על המקצרה עצמה היה משולש אזהרה מאיר ותאורה עם פרוג'קטורים. הטרקטור האיר על המקצרה עם תאורה חזקה שמאירה את כולה לכל רוחבה (כך גרסתו של הנאשם).

נוכח צבר הראיות לעיל בעניין התאורה אני קובע כעובדה כי תאורת החזית של הטרקטור פעלה וכך גם שלושת הפנסים האחוריים.

אין אינדיקציה האם המדובר באור גבוה או אור נמוך ומקבל אני כעובדה בהמשך לטענות ההגנה ובהמשך לביקורי במקום, כי לו פעלה התאורה הגבוהה בטרקטור, הרי שהדבר יוצר קושי רב להבחין במקצרה גם אם וכאשר זו הייתה מוארת בתאורה נוספת.

אני קובע כעובדה כי פנסי הטרקטור האחוריים פעלו בזמן התאונה והאירו בעוצמה כזו או אחרת את המקצרה טרם התרחשות התאונה.

אני מקבל כעובדה את קביעת הבוחן המשטרתי בניסוי שערך (בנתוני התאורה האוטנטיים של התאונה ושל פנסי הטרקטור טרם השינוי) לפיו כאשר הפנסים דולקים, שדה הראייה של רוכב האופנוע לכיוון הטרקטור והמקצרה עומד על 100 מטר.

אדגיש כי החוק מחייב נראות של פנסים צהובים המותקנים ע"ג המקצרה עצמה למרחק של 150 מטר לפחות וזאת עם רכב מלווה מלפנים.

במצב העובדתי שהוכח, אין המדובר בתאורה של המקצרה העומדת בדרישות החוק ובהתחשב ברוכב אופנוע שמהירותו המותרת היא 50 קמ"ש במקום, הרי שמרחק של 100 מטר בו יכול הוא להתחיל ולראות את המקצרה, יהיו לרוכב העובר 13.88 מטר כל שנייה כ- 7 שניות עד למפגש הקטלני עם המקצרה.

די במהירות קלה של הרוכב מעל המותר, באי הבחנה במכשול מיד עם תחילת הנראות האפשרית כדי לקצר עוד את השניות הספורות שנותרו לו לתגובה.

לו הנאשם היה פועל כמצוות המחוקק, מקבל רישיון לאחר קבלת הכשרה מתאימה בה היה לומד כי תאורה היקפית חזקה למקצרה היא חובה מכח החוק, ולו היה רכב מלווה כנדרש לפני הטרקטור, או אז יותר מסביר כי האירוע התאונתי היה נמנע שכן למנוח הייתה ניתנת יכולת הבחנה הרבה יותר טובה כלפי המקצרה, אמצעי הזהירות שנקבעו בחוק היו יכולים לעשות מלאכתם, והתאונה הייתה נמנעת.

עד כאן לנושא התאורה בתאונה זו, וכעת לשאלה הנוספת המחייבת הכרעה -

האם הנאשם חסם עם המקצרה הרתומה את נתיב הנסיעה של המנוח?

כדי לתת מענה לשאלה חשובה זו, קמה החובה לקבוע (ככל שהדבר אפשרי) את נקודת המפגש

(האימפקט) שבין האופנוע למקצרה.

בעוד טוענת התביעה כי עת פגע האופנוע בקצה השמאלי של המקצרה הייתה זו קרובה עד למרחק של 60 ס"מ משפת המדרכה (בכך למעשה חסמה המקצרה כמעט את כל הנתבי הנגדי עת התרחשה התאונה), טוענת ההגנה לתרחיש אחר לחלוטין:

לשיטת ההגנה נהג הנאשם בטרקטור כאשר המקצרה בולטת וחוסמת את רובו של הנתבי הנגדי. בכל פעם שהבחין ברכב מתקרב, סטה הוא ככל הניתן לימין הדרך, עצר והסיט ידנית את המקצרה (צייד אותה) ככל הניתן אל מאחורי הטרקטור.

שני הצדדים הציגו מערך ראיות התומך בגרסתם תוך שביקשו את בית המשפט להכריע לטובתם.

להלן ניתוח הנתונים וההכרעה בשאלה-

ע.ת/1 (בוחן המשטרה) - מצא סימן חריצה באספלט המצביע על מיקום ההתנגשות בכביש באורך של 1.8 מטרים.

סימן זה סומן במסמך ת/4 כ- 5 והוא נמדד ואובחן בזירה על ידי הבוחן.

בהתאם לעדות הבוחן נוצר הסימן כתוצאה מחיכוך רגלית צד שמאל האופנוע ודופן תחתון האופנוע באספלט ומסתיים הוא במקצרה. הבוחן בבית המשפט הוסיף כי בהתאמת נזקים שביצע מצא שזה החריץ שנוצר מההתנגשות.

(ראה בעניין זה את תמונות התאמת הנזקים שביצע הבוחן - ת/14 תמונות 44, 45, 48, 50)

ההגנה העלתה גרסה לפיה, רוכב הקטנוע אשר נסע בנתבי פנוי אחרי רכב פרטי, איבד שליטה על הקטנוע טרם הפגיעה, תוך שסטה שמאלה וכך השאיר את החריץ לפני הפגיעה. ע.ת/1 לא שלל את הטענה לפיה חריץ יכול להיווצר בכל סיטואציה אולם דאג להבהיר שבמקרה שלנו, החריץ הוא טרי ולכן לא ניתן לקבוע שהוא נגרם ממהו אחר ולא מתאונה זו. בעניין זה אבהיר ואומר כי גרסה זו מעולם לא הועלתה על ידי הנאשם בחקירותיו במשטרה ורק בבית המשפט העלה הסנגור אפשרות זו.

בוחן התנועה הבהיר באמצעות התאמת הנזקים אשר בוצעו בזירה עצמה כיצד מיד עם הפגיעה במקצרה נוצרת הטיה של האופנוע לכיוון הכביש (מהלך של נפילה ממצב מאונך למצב מאוזן), נפילה אשר יוצרת את חריצת חלקי המתכת באספלט וסימון אגב כך של מקום האימפקט על הכביש עצמו.

מומחה ההגנה ציין כי לא ניתן להסתמך על החריץ ומיקומו לקביעת מקום ההתנגשות שהרי לא ניתן לקבוע את כיוון החריץ ומועד היווצרותו. זאת הסיק מדברי הבוחן שאמר כי החריץ יכול להיות בכל סיטואציה כזו או אחרת וכן מדברי ע.ת/2 שמסר בבית המשפט שבזירת התאונה נמצאו שריטות שהשאיר

הקטנוע שפגע בצידוד החקלאי והוא אינו יכול לקבוע באופן חד משמעי את כיוון השריטות. אולם אותו עד בעדותו בטוח שהשריטות האלה מהוות מסלול של הקטנוע או בזמן התאונה כתוצאה מסטייה או החלקה או הכיוון של השריטות הוא כיוון הפוך לאחר שהקטנוע פגע בצידוד חקלאי תוך כדי שהוא נמצא בעמידה, נשכב והשריטות נוצרו במהלך דחיפתו מהמקום לאחר נפילתו.

לשאלת בית המשפט - אם אופנוע פוגע במקצרה במצב שהוא עם הצמיגים על הכביש בצורה רגילה ולאחר הפגיעה האופנוע נופל על האספלט, האם זה לא, לשיטתך, הזמן הכי סביר, שבו מתווסף החריץ? לכך השיב המומחה: **"יכול להיות, יכול להיות אבל גם מנפילה, החריץ נוצר מתנועה על פני האספלט (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 123 שורות 19-24). בהמשך הוסיף: "...תלוי באיזו עוצמה הוא נפל לאספלט, יכול להיות שהוא נפל ואחר כך גררו אותו, כי, הרי בן אדם לא יכול להרים אופנוע, כנראה שהוא גרר אותו כדי לפנות את הכביש, אין לי מושג, איש לא יודע, עובדה שהאופנוע נמצא במקום אחר"** (פרוטוקול מיום 14.09.16 עמוד 124 שורות 1-4).

אדגיש כבר בשלב זה כי בכל תאונה אפשר להעלות תרחיש כזה או אחר שיתכן ברמת הסתברות מאד נמוכה.

ההגנה מבקשת לטעון כי התאונה התרחשה בנקודה הרבה יותר שמאלית (אם אבחן את הזירה מכיוון הגעת רוכב האופנוע המנוח) וזאת כדי לבסס את הטענה כי המקצרה הוסטה טרם התאונה אל מאחורי הטרקטור תוך פינוי הנתיב.

ההגנה מבינה כי הוכחת מיקום האימפקט על ידי חריץ הממקם את המקצרה 60 ס"מ משפת המדרכה, יוביל לדחיית הגרסה לפיה המקצרה הוסטה טרם התאונה.

בנסיבות אלה, מבקשת ההגנה את בית המשפט לקבוע כי רוכב האופנוע סטה מסיבה שאינה ברורה שמאלה, פגע במקצרה שהייתה מוסטת בסמוך או בתוך נתיב הטרקטור, ובמהלך פגיעה זו לא נוצר כל חריץ באספלט.

לאחר מכן, (לשיטת ההגנה) הורם האופנוע על ידי אלמוני, נלקח באוויר או בהסעה על הצמיגים לנקודה בה נמצא החריץ על ידי הבוחן, ושם בוצעה פעולת הטחה שלו לכביש או גרירה אשר יצרו את סימן החריצה.

המדובר בעיני בטענה או בגרסה שהיא כה מופרכת עד שנוצר קושי ממשי להתייחס אליה ברצינות.

כמי שמעל 20 שנה עוסק בתחום זה של תעבורה ודנתי במאות תיקים של תאונות נוכחתי כי עדויות של עדי ראייה לא תמיד מדויקות, וגם אם עד סבור כי הוא מעיד אמת, לא פעם הלם התאונה שראה, חווית המוות לה היה עד, עלולים לשבש את העדות.

אולם, הזירה עצמה אינה משקרת וכאשר בפני בית המשפט תיעוד זירה טוב, בהחלט ניתן להבין את מנגנון התאונה על בסיס תיעוד זה:

בסרט מזירת התאונה אשר תועד בת/24 ניתן בדקות 01:02 וכן 02:12 לראות בזמן אמת את נקודת האימפקט הממשית.

ניתן לראות בברור את סימני החריצה אותם יצר האופנוע בדיוק בנקודה 5 בת/4 כפי שקבע הבוחן. ניתן לראות את כתם הדם במקום, את כתם השמן שיצר האופנוע במקום לאחר שנפגע מעוצמת פגיעת חלקי המתכת במקצרה.

למען האמת, טענת ההגנה למיקום אימפקט בנקודה אחרת גובלת בעיני במבוכה לכל המבין דבר וחצי דבר בחקר תאונות דרכים. המדובר בזירה ברורה המתיישבת באופן מוחלט עם עדויות עדי הראייה. ניתן להבחין בתמונה 54 בת/14 בנקודת הפגיעה של האופנוע במקצרה אגב כיפוף המתכת במקצרה מעוצמת הפגיעה בה (כפי שתיאר בצדק רב הבוחן המשטרתי).

ניתן להבחין בבירור במרחק הקצר מאד של המקצרה בזמן הפגיעה בה מהמדרכה שמנגד, מה שמחדד ומראה ומוכיח את טענת חסימת הנתיב שהעלתה התביעה.

טענות ההגנה ביחס לכתב השמן וכתם הדם לפיהן יכלו להיווצר גם בדרך אחרת אינן מחלישות כהוא זה את סימן החריצה המובהק של נקודת האימפקט על אספלט ואת מיקום פגיעת האופנוע במחרשה כפי שהדבר עולה חד משמעית מצילומי הזירה.

סימן החריצה נוצר לפי בדיקת התאמת הנזקים ברגע האימפקט וכתוצאה ממנו ניתן למקם את המקצרה ביחס לאותו הסימן.

ומה ביחס לטענת הנאשם לפיה לא רק שהנתיב הנגדי הושאר על ידו פנוי, אלא גם רכב אחר חלף טרם המנוח על פניו מה שאפשר גם למנוח לעבור בחופשית לו היה מרוכז בנהיגה:

העד טל בניטה אשר ראה את הטרקטור שניות לפני התאונה, העיד כי ראה את הטרקטור נוסע בנתיב הימני כאשר המחרשה תפסה "משהו כמו חצי או רבע נתיב נגדי".

העד משה קמרי - העיד שהגיע לאחר התאונה לזירה הבחין במקצרה חוסמת חצי נתיב נגדי או שלושת רבעי מהכביש.

העד מר שגיא פנחס - תיאר כי המחרשה בלטה בנתיב הנגדי.

גרסת הנאשם לפיה, פינה דרך לרכב שעבר על ידי הסטת המקצרה כמה שיותר ימינה אינה מתיישבת עם עדותו של בניטה.

אני מסכים כי בחקירתו הנגדית הצליח הסנגור לחלץ מבניטה אמירה לפיה היעדרו של הרכב היא "לא מאה אחוז", אך האם סביר כי לו היה רכב כזה בנמצא, בניטה לא היה זוכר בוודאות את קיומו במקום?

זולת עדות הנאשם עצמו, אין כל ראיה אחרת התומכת בנוכחות של רכב אחר אשר עבר לפני האופנוע את הטרקטור עם המקצרה.

אדגיש באופן חד משמעי כי לו רצה יכול היה הנאשם למצב את הטרקטור באופן המצולם בת/30 (וכן בצילום מומחה ההגנה) ויכול היה להסיט את המקצרה באופן שרכב יעבור בקלות ללא פגיעה במקצרה.

פעולה כזו אפשרית בהחלט, ואני קובע כי קיימת אפשרות שלפני האופנוע בו נהג המנוח אפשר הנאשם לרכב לעבור אגב הסטת המקצרה.

אלא שכל הראיות האחרות מצביעות באופן חד משמעי כי בזמן האימפקט (התאונה) עם האופנוע, חזרה המקצרה להיות פרוסה לרוחב רובו המכריע של נתיב נסיעת האופנוע.

יוצא כי גם אם גרסת הנאשם ביחס לרכב הפרטי אכן התרחשה, הרי שלאחר מעבר אותו הרכב הספיק הנאשם להזיז את הטרקטור באופן בו הוסתה המקצרה מחדש לעומק הנתיב הנגדי ואז התרחש המפגש הקטלני עם האופנוע.

ההגנה עצמה טענה והראתה כי הסטת המקצרה לוקחת מספר שניות וכפי שהראיות מהזירה מראות באופן חד משמעי, לא הייתה המקצרה מוסטת לאחור בזמן הפגיעה בה!

לא יתכן כי סימני האימפקט נוצרו בכביש (החריצה, כתם השמן, כתם הדם ומיקומי השברים על רקע נקודת המעיכה במקצרה) כאשר המקצרה הייתה מוסטת באופן שאפשר לרכב פרטי לחלוף על פניה.

לו היה מתרחש האימפקט במצב זה, כל סימני החריצה והכתמים היו בהכרח בצדו האחר של הכביש (בצד הימני מכיוון נסיעת הטרקטור ומאחוריו).

אין כל אינדיקציה בראיות שאסף ע.ת 1 בזירה עצמה לגרסת הנאשם.

לו הראיות שצולמו ותועדו בזירה היו יכולות להתיישב ולו חלקית עם גרסת הנאשם, הייתי מקבל אותה ולו מחמת הספק.

לו הייתה עדות התומכת בגרסת הנאשם לפיה התאונה התרחשה כאשר הנתיב הנגדי היה פנוי למעבר רכב פרטי, או אז יתכן והיה מקום לבחון שוב את הגרסה הבלתי סבירה לחלוטין בעיני שביקשה ההגנה את בית המשפט לקבל כאפשרית.

בסל הראיות שבפני אין ראיות בעלות משקל מהזירה התומכות בסברת מומחה ההגנה ואין גם כל עדות ממשית התומכת בגרסה זו.

אחת מטענות ההגנה (וללא ספק המדובר בטענה טובה) היא כי אין כל ערך למדידות שביצע הבוחן לאחר התאונה שכן **מיד לאחר התאונה הוזזה המקצרה על ידי הנאשם עצמו כדי לחלץ את המנוח ולנסות לסייע לו רפואית.**

בבחינת שאלה זו מסייעות להבנת הטענה עדויותיהם האמינות מאד בעיני של בניטה (ע.ת. 3) ועד תביעה מספר 7 (שגיא פנחס) אשר הגיע לזירת התאונה בסמוך מאד להתרחשות התאונה.

ע.ת. 7 אשר נזהר מאד לדייק בעדותו עד כדי קושי ממשי לחלץ ממנו נתונים באשר להתרחשות התאונה ומה שראה, העיד בעיני בצורה מאד מדודה תוך שהוא מקפיד שלא למסור כל מידע שאינו מדויק לחלוטין.

העד הסביר כיצד הגיע לזירה בעוד האופנוע והרוכב המנוח טרם חולצו מתחת למקצרה. הוא רואה את הנאשם ליד רוכב האופנוע הלכוד והנאשם מבקש ממנו להתקשר למד"א, מה שמעיד על סמיכות העד לתחילת האירוע (המנוח טרם חולץ למצב בו הנאשם מנסה לפנות לו נתיב אויר בהתאם לעדותו ועדיין לא הוזעק מד"א - לפחות לא ע"י הנאשם).

בסיטואציה זו של תחילת האירוע, מתאר עד זה את מיקום המקצרה ככזה החוסם את נתיב הנסיעה שלו באופן שאינו מאפשר לרכב לעבור.

המדובר בסיטואציה שבהבנתי התרחשה לפני שהתחילה פעולת החילוץ של המנוח מהמקצרה במהלכה הוזזה המקצרה.

אני מקבל את טענת הנאשם לפיה לצורך חילוץ המנוח הוא נאלץ להזיז את הטרקטור לאחור. אולם הניסיון להראות שתזוזה זו שינתה מהותית את מיקום המקצרה ביחס לנקודת האימפקט פשוט אינה נכונה ואינה מתיישבת עם יתרת הראיות.

העד בניטה מתאר כיצד הוא ואחרים במקום מבקשים לסייע בחילוץ המנוח מאחיזת המקצרה.

לצורך כך מתאר העד כי המקצרה הוזזה לדבריו "טיפה" לאחור ובסיוע שלו ושל אחרים התבצע החילוץ של המנוח.

אין המדובר בתנועה מהותית של המקצרה בזירה ולכן גם כל התמונות אשר צולמו על ידי הבוחנים במקום מאפשרות תמונת מצב מדויקת באשר למנגנון התרחשות התאונה ומיקום המקצרה בשעת האימפקט.

ודוק - אף שאין עדות ראייה ישירה ברורה וחד משמעית לשנייה בה רוכב האופנוע פגע במקצרה (אפילו הנאשם עצמו לא ראה את שניית הפגיעה במקצרה על ידי האופנוע), ברור לחלוטין מחקר הזירה שביצע הבוחן המשטרתי ומתיעוד הזירה המצולם והמוסרט כי בשעת האימפקט היה רוכב האופנוע בנתיבו ובשעת הפגיעה במקצרה זו חסמה את נתיבו וכאשר התרחש המפגש הקטלני בין השניים, היה הוא בנקודה אותה סימן הבוחן בספרה 5 בת/4.

צפייה בסרט ת/24 והקפאת הסרט בנקודות זמן 01:02 וכן 02:12 אינה מותירה כל מקום לספק באשר להימצאות כלי הרכב המעורבים בשניית האימפקט ביניהם.

אני מקבל באופן מלא את גרסת המדינה לאופן התרחשות התאונה ודוחה את גרסת ההגנה

בהישען על הראיות החד משמעיות המתעדות את זירת התאונה.

שני נושאים נותרו לניתוח טרם אסיים את הכרעת הדין:

הראשון - טענת ההגנה לפיה המנוח לא חבש קסדה במהלך התאונה.

השני - טענת ההגנה לפיה גם אם חסם הנאשם את נתיב הנסיעה, עצם העובדה כי למנוח היו 100 מטר של יכולת להבחין בחסימה, היעדר תגובתו לחסימה זו (אף לא בדרך של בלימה) מצדיקה קביעה של רשלנות תורמת מנתקת. **קיומה או העדרה של קסדה -**

קריאת הדוחות הרפואיים שהגישה המדינה מצביעה על פגיעה רב מערכתית שנגרמה למנוח כתוצאה מפגיעתו במקצרה.

שאלת קיומה או העדרה של הקסדה לחלוטין אינה משפיעה על שאלת הקשר הסיבתי למוות (נקודה בה ההגנה לא כפרה) ואין בהכרעה זו כדי לשנות את הבנת מנגנון התאונה כפי שהוא עולה מחקירת הזירה.

ע.ת 3 בניטה מעיד בעניין זה כך:

"לאחר משהו כמו עשרים שניות, חצי דקה מהרגע שחלף על פנינו הטרקטור נשמע סוג של התנגשות, הסתובבנו מהר לאחור ושמנו לב עף עצם כלשהו לכיוון שלנו. התקרבונו טיפה וראינו שזה קסדה. המרחק בינינו לבין הטרקטור שפגע באופנוע היה בסביבות ה-30 מטרים אני חושב. כשקלטנו שזה קסדה רצנו מהר לאירוע."

כפי שכבר קבעתי לעיל, מצאתי את עדותו של בניטה עדות אמינה, עד שאין לו עניין אישי בתאונה ולא מצאתי בעדותו כל מגמה כזו או אחרת זולת ניסיונו לתאר את שראה.

מעדות זו אני למד כי הקסדה הייתה ברשות הנאשם עת התרחשה התאונה (בניגוד לרמיזות הנאשם בחקירתו (ת/19) לפיהן שמע כי הקסדה "הובאה" לזירה לאחר התאונה.

נכון כי עצם העובדה כי הקסדה נמצאה רכוסה מצביעה על הנחה שלה על הראש או החזקתה על האופנוע ללא הנחה על הראש, אך גם לנתון זה אין כל אחיזה מוצקה בראיות.

סביר כי לו הקסדה הייתה רכוסה כנדרש על ראשו של המנוח היא גם הייתה נותרת שם, אך אני דוחה את הנחת הנאשם לפיה הקסדה הובאה לזירה לאחר התאונה.

מעסיקו של המנוח טוען כי הוא נהג לנהוג אופנוע כאשר הוא חבוש קסדה ולכן בהעדר ראיה חד משמעית בעניין זה, כל שניתן לקבוע בוודאות הוא כי הקסדה הייתה ברשותו של המנוח ולאור העובדה שהיא הועפה אל מעבר למקצרה, סביר כי הונחה ללא רכיסה על ראשו של המנוח.

אדגיש שוב כי הפגיעה הרב מערכתית בגופו של המנוח מלהבי המקצרה הייתה מתרחשת עם או בלי הקסדה כך שאין המדובר בנתון המשנה מהותית את נסיבות האירוע.

שאלת הרשלנות התורמת -

ההגנה טענה לרשלנות תורמת מצד המנוח ואף הפנתה לפסיקה לפיה, נהג זוכה עקב רשלנות תורמת של המעורב בתאונה (ראה ע"פ 737/81) - מנגד הגיש ב"כ המאשימה פסיקה לפיה, רשלנות תורמת אינה מנתקת את אחריות הנאשם (ראה רע"פ 1904/03).

קראתי את הפסיקה לה הפנו הצדדים ואני אכן מסכים כי יתכנו מצבים בהם התנהלותו של אחד הנהגים כה חריגה וכה בלתי ניתנת להבנה ברשלנותה העצמונית עד כי מנתקת היא רשלנות של נהג אחר ומובילה לזיכוי.

בכדי שאירוע משפטי כזה יתרחש, צריכה ההגנה להראות (וגם זאת בהתאם לפסיקה) כי תרומת הנאשם ברשלנותו לאירוע שהתרחש זניחה ולמעשה רשלנותו של הנהג המעורב (במקרה דן המנוח) היא המרכזית אשר הובילה לתוצאה.

בית המשפט העליון דן אף בסיטואציה בה רשלנות של שניים הייתה ברף כזה בו האירוע התאונתי לא היה מתרחש כלל זולת התקיימות שתי הרשלנויות יחד (ראה בעניין זה ע"פ 418/77 ברדיאן נגד מדינת ישראל וכן את ע"פ 84/85 דני ליכטנשטיין נגד מדינת ישראל שם רשלנות נפרדת של שני בני אדם שונים הובילה להתרחשות תאונה ואף שרשלנות זו נמצאה כזוהה, מצא לנכון העליון לקבוע כי אין המדובר ברשלנות מנתקת).

במקרה דן, גם אם רוכב האופנוע המנוח אחר בתגובתו להבין כי נתיבו חסום על ידי מקצרה חקלאית, וגם אם רמיזת הנאשם לפיה הוא מעריך כי הרוכב נסע מהר אכן התרחשה (רמיזה שלא הוכחה בכל דרך בפרשה זו), הרי שרשלנות מינורית זו (אם התרחשה) היא כאין וכאפס לעומת התנהלות הנאשם בפרשה זו.

נהיגת טרקטור ללא רישיון, רתימת מקצרה ברוחב של 4.40 מטר אליו ונהיגה בכביש צר בלילה אגב חסימת הנתיב הנגדי מבלי שהמקצרה משולטת, מבלי שמותקנים עליה פנסים כדרישת החוק, מבלי שרכב ליווי מלווה אותה, כל אלה מציבים ביחס לנאשם רף רשלנות גבוה מאד לגביו התנהלות המנוח זניחה בעיני ובוודאי שאינה מנתקת את הנאשם מרשלנותו ומאחריותו הישירה לגרימת מותו של המנוח.

מכל המתואר לעיל, אני קובע כי המדינה הוכיחה באופן מלא את כל עובדות כתב האישום מעבר לכל ספק סביר.

אני מחליט להרשיע את הנאשם.

ניתנה היום, ח' כסלו תשע"ז, 08 דצמבר 2016, במעמד הצדדים