גמ"ר 4609/10/14 – מדינת ישראל נגד ליאור בושרי

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 4609-10-14 מדינת ישראל נ' בושרי
בפני כבוד השופטת מגי כהן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

ליאור בושרי

הנאשמים

<u>הכרעת דין</u>

<u>האישום</u>

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום לפיו בתאריך 07/07/14 בשעה 14:00 או סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסחרי מסוג איסוזו, מ.ר. 7966660 (להלן: **"הרכב"**), בכביש מספר 483, מכיוון מערב לכיוון מזרח (להלן: **"הכביש"**).

אותה עת, היו תנאי הדרך תקינים: כביש אספלט סלול, תקין ויבש; כביש בינעירוני, דו סטרי, המופרד על ידי אי תנועה בנוי, שני נתיבים לכל כיוון; מזג אוויר בהיר ונאה, ראות טובה; שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם פתוח לפנים למרחק של כ-260.80 מטרים לפחות. הנאשם נהג ברכב בנתיב הימני בכביש.

באותה העת, נהג בכביש דוד אחרק ז"ל (להלן: **"המנוח"**) באופנוע מסוג פיג'ו עם סירת צד, מ.ר. 3875710 (להלן: **"האופנוע"**), בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו בנתיב הימני.

טרם הגעתו לק"מ 3 בכביש, הבחין הנאשם במנוח נוסע לפניו במרחק של 216.30 מטרים לפחות והנאשם המשיך בנהיגתו, לא שמר מרחק כנדרש מהמנוח ופגע עם חזית ימין של הרכב בחלקו האחורי של האופנוע (להלן: **"הפגיעה"**). כתוצאה מהפגיעה, הוטח האופנוע אל שול ימין, פגע בגדר הברזל על השול, שב לנתיב הימני ונעצר שם (להלן: **"התאונה"**).

כתוצאה מהתאונה, נפצע המנוח באורח אנוש, פונה לבית חולים "השרון" בפתח תקווה, שם נפטר מפצעיו.

במעשיו האמורים לעיל, גרם הנאשם, בנהיגתו הרשלנית, למותו של אדם, ואלו הם פרטי הרשלנות המיוחסים לנאשם, לחילופין או במצטבר:

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

א. לא נקט באמצעי זהירות על מנת למנוע את הפגיעה במנוח, חרף העובדה כי הבחין ממרחק רב במנוח נוסע לפניו.

ב. לא האט או בלם את רכבו כדי להימנע מפגיעה במנוח.

ג. לא נהג כפי שנהג מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

הוראת החיקוק לפיה מואשם הנאשם הינה גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי **סע' 64 לפקודת התעבורה, [נוסח חדש] התשכ"א-1961.**

התיק הועבר לטיפולי על פי החלטת כב' השופט צימרמן מיום 30/04/15.

<u>הכפירה</u>

הנאשם **כופר** בסעיפים 4, 5 ו-7 לכתב האישום ביחס למקום נסיעת המנוח, אופן קרות התאונה ובהיות נהיגתו רשלנית אשר גרמה למותו של המנוח. הנאשם הודה בשאר סעיפי כתב האישום.

<u>פרשת התביעה</u>

<u>מטעם התביעה העידו</u>:

<u>ע"ת/3</u>- <u>אמנון ביבי</u>, בוחן תאונות דרכים (להלן: **"הבוחן"**) העיד כדלקמן:

הבוחן ערך את המסמכים או היה מעורב בעריכתם: הודעת נהג תחת אזהרה מתאריך 07/07/14 שעה 19:25- **ת/1**; הודעת חשוד מתאריך 20/10/14 שעה 13:21- **ת/2**; חקירת הנאשם במסגרת השחזור וההצבעה שביצע עם המשטרה במקום התאונה מתאריך 05/08/14- **ת/3**; דו"ח בוחן- **ת/4**; תוספת לדו"ח הבוחן- **ת/5**; חוות דעת מקצועית-חלק בלתי נפרד מדו"ח הבוחן- **ת/6**; תרשים- **ת/7**; סקיצה- **ת/8**; מזכר של קצין הבוחנים- **ת/9**; דו"ח ניסוי שדה ראייה של הבוחן- **ת/10**; דו"ח ניסוי שדה ראייה של רכז הבוחנים- **ת/11**; דיסק של צילום ניסוי שדה הראייה- **ת/12**; דו"ח הצבעה- **ת/13**; דיסק של הקלטת ההובלה וההצבעה- **ת/15**; דו"ח ניסוי מעבר משול ימין לנתיב נסיעה הימני- **ת/16**; דו"ח חישובי שחזור- **ת/17**;לוח תצלומים- **ת/21**; לוח תצלומים- חוות דעת התאמת נזקים- **ת/22**; דיסק תמונות- **ת/23**; דיסק של צילום שחזור התאונה**- ת/19**; מזכר- **ת/26**; מזכר- **ת/27.**

הבוחן קבע ב**ת/4** וב**ת/6** כי על פי הממצאים והנזקים שמצא בכלי הרכב ובמקום התאונה, הרכב המסחרי נסע ממערב למזרח בכביש דו סטרי דו נתיבי המופרד על ידי אי תנועה בנוי עם גדר בטון והוא בנתיב הימני מבין שניים. בעת ההתנגשות האופנוע נסע ישר לפנים בנתיב הימני למזרח, בחלקו הימני של הנתיב והרכב המסחרי הגיע בנסיעה ישר ומאחוריו ובהגיעו בסמוך לק"מ 3 למזרח פגע פגיעה ישירה עם פינה קדמית ימנית של הרכב בחלקו האחורי של האופנוע, כתוצאה מהפגיעה, האופנוע המשיך את תנועתו קדימה ולימין וירד לשול, פגע בגדר Wברזל וחזר שמאלה לנתיב הימני ונעצר עליו כשחזית האופנוע לכיוון צפון. הבוחן לא מצא כל ליקוי בכלי הרכב, בכביש או בשדה הראייה היכול לגרום לתאונה.

הבוחן הגיע למסקנה זו לאחר שערך התאמת נזקים במקום התאונה בין אחור שמאל האופנוע לחזית צד ימין הרכב ומצא כי ישנה התאמה מלאה בנזקים בין תחתית האופנוע והחריצים אשר נגרמו בכביש מתחתית האופנוע והרגליות

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

המצביע על מקום האימפקט.

בתוספת לדו"ח הבוחן (**ת/5**), בהצבעה שבוצעה יחד עם הנאשם במקום התאונה (**ת/3**),הבוחן ציין כי גרסת הנאשם שהאופנוע הגיע מהשוליים וסטה לנתיב הנסיעה אינה מתיישבת עם הממצאים שנמצאו במקום התאונה (עמ' 11, ש' 1-5 לפרוטוקול), בכלי הרכב ובהתאמת הנזקים (מפנה לת/22, תמונות 2, 13, 14), מה גם שהנאשם לא ידע לומר מה היה מיקומו ו/או סטיית האופנוע בזמן התאונה, למרות שמסר שהיה בקשר עין רצוף עם האופנוע ואינו יכול היה להסביר את הסטייה.

על פי ניסוי שדה הראייה שבוצע (**ת/10**), בכיוון נסיעת רכבו של הנאשם, שדה ראייה לפנים היה 260.80 מטרים והסביר כיצד בוצע הניסוי (עמ' 12, ש' 24-27). לא נבדק שדה ראייה לאחור.

יתרה מכך, על פי **ההצבעה** (**ת/3, ת/13**) שבוצעה יחד עם הנאשם, מהנקודה הראשונה שבה הנאשם אמר שניתן להבחין באופנוע בשול ימין עד לנקודת האימפקט, התקבל מרחק כולל של 302 מטרים של שדה ראייה פתוח.

הבוחן לא יכול היה לשלול שהאופנוע נסע על השול אבל, בזמן התאונה ידע לומר שהאופנוע נסע ישר בנתיב הנסיעה (עמ' 34, ש' 9-10). הבוחן טען בעדותו כי הממצאים, החריץ על הכביש והתאמת הנזקים, לא מתאימים לרכב שמתפרץ לנתיב מצד ימין וכי היה לוקח זמן לאופנוע לפנות ולהתיישר, כיוון שזה אופנוע ישן עם יכולת תמרון פחות טובה מזו של אופנוע ספורט. בכל אופן, ביצע את ניסוי המעבר מהשול לנתיב כאשר האופנוע נוסע סמוך לפס הצהוב, מה שקיצר את המעבר (על אף שלא מצא שום סימן לסטיית האופנוע). הבוחן מדד את **משך המעבר** של אופנוע עם סירת צד **משול ימין לנתיב הנסיעה הימני** (**ת/16**), במהירות של 60 קמ"ש ונמדדו 3.21 שניות ו-6.24 שניות לביצוע המעבר; במהירות של כ-40 קמ"ש, נמדדו בממוצע 3.3 שניות (4.44, 2.91 ו-2.56 שניות); במהירות של 30 קמ"ש, נמדדו 5.12 שניות.

המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש, אם כי נרשם בטעות בדו"ח בוחן 80 קמ"ש.

מהירות האופנוע נקבעה בהסתמך על ניסוי ב' שבוצע בת/16, להערכת הבוחן ובהתחשב בסוג האופנוע המעורב בתאונה ומבנה גופו הכבד של הרוכב, מהירות האופנוע בעת התאונה הייתה כ-40 קמ"ש. כמו כן, באין ממצא לקביעת **מהירות רכבו של הנאשם** ולצורך השחזור, הבוחן קבע שמהירותו הייתה 80 קמ"ש (על פי עדות הנאשם), אם כי להערכת הבוחן מהירות רכבו של הנאשם הייתה גבוהה משמעותית מ-80 קמ"ש. זאת, משום שבניסוי ההצבעה (ת/13), הנאשם הצביע על מרחק של כ-216 מטרים וטען כי לקח לו 10 שניות להגיע לאופנוע. על מנת להדביק מרחק זה ב-10 שניות, הפרש המהירות בין רכבו של הנאשם לאופנוע היה צריך להיות 77.7 קמ"ש, משמע, מהירות רכבו של הנאשם הייתה צריכה להיות 117 קמ"ש לפחות.

בחישוב השחזור למניעת התאונה בבלימה, הבוחן הגיע למסקנה כי אם הנאשם היה מגיב ובולם מיד עם סטיית האופנוע, הוא היה נעצר במרחק של 14 מטרים לפני מקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בחישוב השחזור למניעת התאונה בהתחמקות, הבוחן הגיע למסקנה כי כאשר הנאשם היה במרחק של 73.3 מטרים ממקום האימפקט, אם הוא היה סוטה שמאלה במטרה להתחמק מסטיית האופנוע, הוא היה משלים את ההתחמקות במרחק של 38.4 מטרים לפני מקום האימפקט.

לסיכום השחזור, הבוחן קבע כי גם אם נקבל את גרסת הנאשם על סטיית האופנוע לנתיב נסיעתו, הוכח כי הנאשם

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

יכול היה למנוע את הפגיעה באופנוע בבלימת חירום או בביצוע התחמקות בסטייה שמאלה.

הבוחן ציין כי לא מצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחריו, שם מצא סימן חיכוך צמיג של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 11-5, עמ' 18, ש' 25-24).

ע"ת/9- גבי טסה, השתתף בניסוי המעבר(**ת/16**)כרוכב האופנוע, העיד כי יש לו ניסיון רב בנהיגה על אופנוע מסוג זה חזר על פרטי הניסוי בו השתתף כפי שפורטו בעדות הבוחן וציין כי מכיר את המנוח באופן אישי כיוון שעבדו יחד בעירייה (עמ' 47, ש' 15-13).

ע"ת/5- רס"ב ארז קפלן,בוחן תאונות דרכים בכיר**,** גבה עדות מהנאשם (**ת/2**). ע"ת/5 ציין כי מטרת חקירה זו הייתה לשמוע מהנאשם את דעתו לגבי התוצרים של הבדיקות והניסויים שביצעו (עמ' 53, ש' 27-17).

ע"ת/4- משה זינגר, רכז בוחנים במטה מרחב שרון, השתתף בעריכת **ת/3** (חקירת הנאשם במסגרת השחזור)**, ת/11** (דו"ח ניסוי שדה ראייה)**, ת/14** (דו"ח ביצוע צילום וידאו)**, ת/18** (דו"ח ביצוע צילום וידאו) **ות/19** (דיסק של צילום שחזור התאונה). הסביר כי השחזור בוצע על מנת לבדוק כמה זמן לוקח לאופנוע לעבור ממרכז שול ימין לנתיב ימין למקום האימפקט ואם התאונה נמנעת או לא (עמ' 57, ש' 31-26).

הבהיר כי הרוכב בניסוי קיבל הנחיות לנסוע במהירות מסוימת ולהגיע לנקודה מסוימת כשהוא יוצא משול ימין (עמ' 59, ש' 28-23, עמ' 60, ש' 2-1).

בנוסף, העד ציין כי ייתכן שהזמנים השונים של שלושת הניסויים שבוצעו ב-40 קמ"ש נבעו מכך שהמרחקים היו שונים (עמ' 61, ש' 13-10).

ע"ת/8 רס"ל דוד סלם, ימת"א שרון (להלן: **"ע"ת/8"**) ערך את **ת/30** (דו"ח פעולה). ע"ת/8 ציין כי אמנם נתן את הטיפול הראשוני במקום אולם רשם את הדו"ח חודשיים לאחר האירוע.

ע"ת/1- צביקה מוזס, קצין בוחנים במחוז מרכז, השתתף בעריכת **ת/9** (מזכר) ו**ת/17** (דו"ח חישובי שחזור).

ע"ת/1 העיד לגבי פעולותיו וחישובים שביצע לגבי התאונה. העד ציין כי בהצבעה שבוצעה בת/9, הנאשם לא ידע לענות על שאלות רבות לגבי פעולותיו כדי לא לפגוע באופנוע, כגון היכן ומתי סטה ובאיזה מרחק מהאופנוע (עמ' 61, ש' 29-26) וכן, גרסתו של הנאשם הייתה חסרה באשר לחוסר יכולתו להצביע על הנקודה בה האופנוע סטה מהשוליים ומיקומו שם, על אף שטען שהבחין בו ממרחק של כ-200 מטרים (עמ' 62, ש' 8-3).

ע"ת/1 הסביר כי השחזור ת/17 בוצע לבקשת הפרקליטות ומטרתו הייתה להראות לבית המשפט (בהנחה שמקבלים את גרסת הנאשם) שהאופנוע סטה, והאם התאונה נמנעת (עמ' 62, ש' 19-15), גרסתו של הנאשם נבדקה בצורה מעמיקה שהתבררה כלא מבוססת. וגם היה יוצא בשחזור שהתאונה בלתי נמנעת, עדיין היה ממליץ להעמיד לדין את הנאשם על סמך כל הממצאים (עמ' 71, ש' 11-7).

ע"ת/1 הסביר כי בת/17, חושבה תוצאה של 14 מטרים ממקום האימפקט כמרחק בו היה עוצר הרכב, אילו היה הנאשם מגיב מיד ובולם, אם רוכב האופנוע היה סוטה מהשול לנתיב , אולם בפועל מרחק זה גדול יותר כיוון שגם האופנוע היה בתנועה (עמ' 63, ש' 22-17). כך גם לגבי מרחק ההתחמקות שהתקבל בת/17, שסביר להניח שהיה גדול

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

יותר מאותה סיבה (עמ' 63, ש' 23-30).

ע"ת/1 ציין בעדותו כי בניסוי המעבר (ת/16), הם הנחו את הרוכב לנסוע על השוליים מעל 100 מטרים ולבצע את אותה סטייה מספר פעמים מהנקודות שסימנו לו מראש על הכביש, באופן שבו ירגיש בטוח (עמ' 64, ש' 1-10).

עוד הסביר בעדותו, כי לא מדובר בפגיעת חזית אחור שנובעת מאי שמירת מרחק אלא מדובר בשני רכבים שנסעו אחד אחרי השני ומספר שניות לפני הפגיעה, הרכב היה במרחק של מעל 200 מטרים והבחין באופנוע, כך שזו פגיעה חזית אחור שהתרחשה כי הנהג לא התייחס למה שקורה בכביש ומה שמשמעותי זה המהירות של שני כלי הרכב ולא ספציפית זו של האופנוע (עמ' 64, ש' 16-20).

בנוגע לגרסת הנאשם ביחס לסטייה של האופנוע הישן של המנוח, לאור משקל שניהם, לא יכול היה באופן פתאומי לבצע סטייה מהשול לנתיב כיוון שהכלים האלה דורשים מרחק תמרון כך שפיזיקלית זה בלתי אפשרי לבצע את המעבר הזה בקלות ולראייה עדותו של ע"ת/9 הרוכב בניסוי שחש לא בטוח באופנוע חדש יותר, על אחת כמה וכמה באופנוע ישן יותר (עמ' 65, ש' 9-17).

העד הוסיף כי גם אם היה לוקח לאופנוע 2 שניות לעבור מהשול לנתיב, עדיין אם הנאשם היה מתחמק, התאונה הייתה נמנעת.

ע"ת/1 חיזק את דברי הבוחן וטען כי לפי הממצאים הנאשם לא התחיל את ההתחמקות לפני הפגיעה והאופנוע לא היה בסטייה וזאת על פי התאמת הנזקים (עמ' 66, ש' 8-12, עמ' 67, ש' 5-20). העד ציין כי גם אם הנאשם היה נוסע במהירות של 90 קמ"ש, גם אם זו המהירות המותרת במקום, הוא עדיין יכול היה להתחמק ולכן, זה לא מהותי (עמ' 66, ש' 3, עמ' 68, ש' 5-8).

ע"ת/1 ציין כי בחר לבצע את השחזור במהירות של -80 קמ"ש על סמך עדות הנהג וכי לא היה ממצא אחר שיכול היה לסתור את טענת המהירות (עמ' 68, ש' 11-12).

ביחס לשימוש נתון ת/17, ציין ע"ת/1 כי בוצע רק כדי לבחון את מהירות הרכב וכי בסופו של דבר החישובים התייחסו למהירות של 80 קמ"ש בהתאם לעדות הנאשם (עמ' 73, ש' 1-2).

העד ציין כי הממצאים בכביש מעידים על כך שבזמן הפגיעה האופנוע נסע ישר בנתיב.

אין ממצא שמעיד על המקום שבו עבר האופנוע מהשול לכביש וישנה רק העדות של הנהג, שהוא לא יודע מה היה מקום המעבר.

ביחס לניסוי בת/16 הסביר העד כי מדובר ברוכב אופנוע שביצע 6 פעמים את הניסוי ובנקודה מסוימת אמור לבצע סטייה, והזמנים השונים נבעו ממהירויות שונות, מרחקים שונים ואופן ביצוע הפנייה שבוצע באופן שונה (עמ' 77, ש' 1-7).

העד הסביר כי גם אם בניסוי בת/16 היו מודדים את המהירות עם ממל"ז עדיין הם לא יודעים מה הייתה מהירות האופנוע ולכן, אין משמעות למהירות (עמ' 83, ש' 1-5).

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

ע"ת/1 הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחזור כי האופנוע לא הפתיע את הנהג כי הוא ראה אותו ממרחק של יותר מ-200 מטרים ושדה הראייה היה פתוח לו לפנים ולצדדים.

<u>פרשת ההגנה</u>

<u>הנאשם, ליאור בושרי</u>, בחר להעיד וסיפר כי ביום התאונה בצהריים, מתחילת הנסיעה מכפר אברהם עד למקום התאונה, נסע בנתיב הימני מבין שני נתיבים בכביש 483 מכיוון פתח תקווה לראש העין, במהירות של לא יותר מ-70, 80 קמ"ש וכאשר עבר את העיקול בכביש, בדיוק אחרי גבעת השלושה, שם ראה את כל הכביש והבחין בפעם הראשונה באופנוע של המנוח על השוליים. הוא המשיך בנתיב נסיעתו, פתאום הבחין באופנוע מולו בנתיב שלו. הנאשם טוען כי סובב חזק את ההגה לכיוון שמאל ופגע בו, עצר את הרכב בצד ימין, רץ בחזרה למקום וראה את האופנוע ואת המנוח, שהיה שם פצוע. לאחר מכן, הגיעו אנשים נוספים, הנאשם ביקש מאחד מהם את הטלפון כדי להתקשר לכוחות ההצלה והיה איתם על הקו עד שהגיעו.

הנאשם ציין כי האופנוע היה בסטייה (לא ממש אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא בא מהשוליים, כך שהוא היה כמעט באותה הזווית של רכבו של הנאשם (עמ' 90, ש' 14-13).

הנאשם ציין בחקירתו כי הוא מכיר היטב את מקום התאונה כי הוא נוסע בו כל יום (עמ' 90, ש' 32).

הנאשם הוסיף כי לא זוכר שבת/1 אמר שנסע 60 קמ"ש, סמך על החוקר, עיין באופן כללי וחתם כי היה בלחץ באותו יום (עמ' 91, ש' 19-5).

הנאשם אינו יודע מה הייתה מהירותו של האופנוע אך, טוען כי הוא היה בנסיעה והבחין בו בנקודות נוסע בשול והוא נסע בנתיב הימני ולא ייחס לכך חשיבות והמשיך בנסיעה (עמ' 93, ש' 6-4).

הנאשם טען כי אינו יודע היכן בדיוק נסע האופנוע בשול אך, טוען כי היה מעבר לקו הצהוב (עמ' 93, ש' 10-7).

<u>מר ניר קוסטיקה</u>, המומחה מטעם ההגנה (להלן: **"המומחה"**) ערך חוות דעת והגיע למסקנה כי התאונה בלתי נמנעת.

לצורך חוות הדעת, המומחה ביקר ביחד עם ב"כ הנאשם במקום התאונה בתאריך 10/08/14 לצורך התרשמות, מדידות וצילומים וכן, הגיעו לגרר המשטרתי לצורך בדיקה וצילום הנזקים בכלי הרכב המעורבים. כמו כן, בתאריך 28/05/16 ביצע מדידת זמנים בניסוי מעבר של קטנוע מחובר לסירה מהשול הימני לנקודת האימפקט בכביש.

בחוות הדעת קבע המומחה את המסקנות הבאות:

1. המצב בו הועמדו כלי הרכב בשחזור התאמת הנזקים האחד מול השני, מעיד על חוסר התאמה בין החלקים אשר ניזוקו במגע הראשוני ביניהם.
2. הנזקים האלכסוניים על הרכב והנזקים בצד שמאל של האופנוע, מעידים על התנגשות זוויתית ושוללים אפשרות להתנגשות ישרה.
3. העובדה שהאופנוע, אחרי המגע הראשוני, הסתובב ימינה ופגע בכנף ימני קדמי של הרכב, מעידה על

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

כך שבעת ההתנגשות, הרכב היה בתנועה אלכסונית שמאלה, כפי שמסר הנאשם בעדותו.

4. הוכח כי ההתנגשות בין כלי הרכב התרחשה עוד קודם למיקום החריץ בכביש ולכן, העובדה שהחריץ נמצא ישר אינה מעידה על כך שהקטנוע בעת ההתנגשות נסע ישר.

5. הוכח שבתהליך הקריסה מרגע בו הקטנוע נפגע ועד אשר חרץ את החריץ בכביש, האופנוע נדחף למרחק של 11 מטרים לפחות אשר במהלכם נדחף לפנים וימינה. לכן, ניתן לקבוע כי עובר להתנגשות האופנוע היה בסטייה שמאלה ובמהלך תהליך הקריסה, בשל מבנהו הייחודי, הסתחרר ימינה וחרץ בכביש חריץ ישר.

6. ניסוי מעבר הקטנוע מהשול לכביש הוכיח שהתנגשות חזית אחור ישרה כפי שקבע הבוחן, יכולה להתרחש כאשר הקטנוע סוטה מהשול לכביש ומתיישר לפני חזית הרכב. מצב זה מתיישב עם גרסת הנאשם על כך שקודם להתנגשות, סטה האופנוע מהשול לכביש.

7. בניסוי שביצעה המשטרה עולה, שהאופנוע סטה מהשול לכביש עד להתיישרות בזמן של 1.8 שניות. הוכח כי בשחזור, על פי זמן של 1.8, התאונה בלתי נמנעת.

8. בניסוי שביצע המומחה עם אופנוע מחובר לסירה, הוכיח כי ניתן לבצע את תמרון המעבר מהשול הימני עד לנקודת החריץ בזמן של 1.28 שניות ללא כל בעיה. לכן, ניתן לקבוע שלמנוח לא הייתה כל בעיה לבצע מעבר כזה בזמן דומה.

9. העובדה שלאופנוע לא היו מראות תשקיף מעידה על כך שהמנוח לא בדק את תנועת כלי הרכב מאחור ולכן, סטה מהשול לכביש בשעה שהרכב היה במרחק קצר מאוד מאחוריו.

10. בשחזור התאונה לפי זמן של 1.28 שניות עולה, שהמנוח סטה ועבר לכביש כאשר הרכב היה במרחק של 28.45 מטרים ממקום האימפקט וממרחק זה לא ניתן למנוע את התאונה, לא באמצעות בלימה ולא באמצעות עקיפה.

11. התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבוחן, נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הישרה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהקטנוע סטה מהשול לכביש, בעוד שניסוי המעבר שביצע הבוחן עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישרה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע סוטה ומתיישר לפני הרכב.

12. הניסוי שביצעה המשטרה לבקשת הפרקליטות מוכיח כי בנסיבות המקרה ביצע המנוח סטייה מהשול לכביש באופן מפתיע, שלא אפשר לנאשם למנוע את התאונה.

המומחה הסכים עם טענת התביעה כי לנאשם היה שדה ראייה גדול לפנים.

המומחה הוסיף כי מצופה מהנאשם, אשר לו שדה ראייה לפנים של כמה מאות מטרים, שיבחין באופנוע כשהוא נוסע על השול והאופנוע גם לא אמור להיות נסתר מהנאשם לאורך כל ההתקדמות שלו מהרגע שבו הבחין בו לראשונה. אולם, אינו מצפה מהנהג שיעקוב במבטו אחרי אותו אופנוע לאורך כל נסיעתו.

המעבר של האופנוע לכביש היה מהיר, כשנייה ורבע על פי המרחק הקצר שצריך לעבור ועדיין לא התיישר מהשול לנתיב, הזמן הוא קצר מאוד, סדר גודל של עשיריות שנייה כאשר גם הרכב בתנועה של 80 קמ"ש וגם האופנוע בתנועה

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

מקבילה.

המומחה ציין בחוות דעתו וגם בעדותו כי אין מחלוקת על כך שהחריצים בתמונות 35, 36 בת/21, הם ישרים על הכביש וכי האופנוע גרם להם.

המומחה הסביר את חישובו באשר לקביעתו כי ההתנגשות הראשונית אירעה במרחק של 11 מטרים לפני תחילת החריצים בכביש בהתבסס על עדויות הבוחנים.

לאחר הפגיעה, האופנוע הואץ קדימה על ידי הרכב שמשקלו גדול יותר ומהירותו גבוהה יותר ועד לקריסתו, שמתרחשת הרבה אחרי הפגיעה הראשונית אז נוצר החריץ.

המומחה הוסיף כי החריץ לא נוצר במקום האימפקט כי הרכב שנפגע נדחף מאחור ומואץ לפנים, זאת גם טענו הבוחן וקצין הבוחנים (עמ' 111, ש' 17, 26-25).

האופנוע נפגע משמאל למרכז הכובד שלו ובהיותו בעל שלושה גלגלים, הפגיעה סובבה את האופנוע ודחפה אותו לפנים כך שהוטה ימינה ובנקודת החריץ האופנוע כבר התיישר ימינה, ולדעתו, החריץ בנטייה ימינה ולא לגמרי ישר.

המומחה שלל אפשרות לפיה הייתה פגיעה אחורית ישרה כיוון שאם זה היה מתרחש כך, לאחר הפגיעה הראשונית, האופנוע היה מסתובב ימינה והחריץ היה צריך להיות ימינה ולא ישר.

המומחה לא ידע לומר אילו נזקים נגרמו בפגיעה הראשונית עד להיווצרות החריצים (עמ' 115, ש' 25).

המומחה הסכים עם אופן ביצוע התאמת הנזקים על ידי המשטרה, אך חולק על ההתאמה כיון שלדעתו לא הייתה כזו, משום שהבוחן הראה דברים מתאימים כשהם לא קרובים אחד לשני, כך שאין התאמה בכלל (עמ' 116, ש' 19-10).

אופן ביצוע ההתאמה נעשה נכון, על פי הנוהל, הם לקחו את שני כלי הרכב במקום התאונה, העמידו את זה על החריץ, הצמידו רכב לרכב, אבל כשהצמידו אחד לשני אין התאמה, כי הם לא הצליחו להתאים נזק לנזק (עמ' 116, ש' 31-28).

המומחה ציין כי אינו מתייחס רק להתאמת הנזקים בת/22, אלא לכל התמונות, בזוויות שונות, ורואים שהאופנוע מרוחק מהרכב והוא לא קרוב אפילו לנזקים, הוא לא מוצמד.

המומחה הוסיף כי לאופנוע אין נזק מאחור בכלל (עמ' 117, ש' 18-16).

המומחה ציין כי מה שהיה חשוף למגע זה החלק השמאלי של האופנוע, המוט השמאלי, מכסה מנוע שמאלי, יכול להיגרם נזק כזה רק אם האופנוע היה בסטייה שמאלה וזו הייתה פגיעה חזית אחור אך, לא לכל הרוחב אלא רק בצד שמאל לכן, המוט השמאלי של הסבל התעקם ולכן, יש נזק במכסה מנוע בצד שמאל של האופנוע.

המומחה טען בעדותו כי בניסוי המעבר מהשול לנתיב שביצעה המשטרה, הרוכב לא סטה אלא עבר ישר לכביש, בעוד שבניסוי שלו בוצע תמרון שמאלה והתיישרות ימינה והרוכב מטעם המשטרה לא עשה זאת בניסוי שלהם (עמ' 121, ש' 5-3).

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

<u>מר נתיאל אלטוויל</u>, הרוכב שביצע את הניסוי המעבר מהשול לכביש מטעם ההגנה (להלן: **"הרוכב מטעם ההגנה"**) סיפר בעדותו על הניסוי אותו ביצע. בחקירתו הנגדית, ציין כי הינו חבר ילדות של הנאשם, בעל רישיון נהיגה על אופנוע כ-11 שנים ויש לו רקע של נהיגה על מגוון אופנועים ווספות.

הרוכב מטעם ההגנה ציין כי בניסוי שביצעו השתמשו באופנוע דגם חדש. עוד ציין כי לפני הניסוי הנאשם אמר לו שמגיע לבצע שחזור של התאונה ואף אחד לא יכול לדעת מה יקרה וכי מי שהסביר לו מה לעשות היו בעלי מקצוע במקום, הסבירו איך זה קרה ומה הם צריכים להבין (עמ' 128, ש' 2-10).

העד ציין כי אף אחד לא אמר לו שצריכים להביא הוכחות לגבי דבר מה ושהוא צריך לעזור לשם כך, אלא רק אמרו לו שמבצעים שחזור והוסיף כי לא אמרו לו להגיע לתוצאה הטובה ביותר אלא פשוט עשו שחזור, כאשר הוא היה צריך לצאת מנקודה מסוימת ולהגיע לנקודה אחרת, ללא הכרח שיצליח או לא (עמ' 128, ש' 27-29). בחקירה חוזרת, הדגיש העד כי בטרם הגעתו לניסוי, לא ידע מה הוא הולך לעשות מבחינת אופן השחזור אלא רק ידע שבא לבצע שחזור (עמ' 130, ש' 19-21).

העד ציין כי לפני שהתחילו לצלם, עשו ניסיון אחד או שניים לאט כדי שהרוכב מטעם ההגנה יחווה זאת ויראה שזה בסדר וגם שיראו לו בדיוק את הנקודה ואז חזר אחורה. לדבריו, לא היה טעם לצלם את הניסיונות כי הם בוצעו לאט וזה בזבוז זמן (עמ' 129, ש' 16-19).

העד ציין כי הוא נהג לפני התאונה על האופנוע של המנוח כיוון שהכיר אותו והוסיף כי יצא לו לנהוג יותר מפעם אחת על אופנוע עם סירה ויצא לו לרדת לשוליים ולנסוע שם, כי כל רוכב אופנוע מבלה את רוב נסיעתו על השוליים, לדבריו (עמ' 129, ש' 20-31).

לשאלת התביעה, השיב העד כי אינו חושב שגלגל התרומם וגם אם כן, מה שחשוב זה ששני הגלגלים של האופנוע עצמו על הכביש וכי מבחינתו, זה לא עליית גלגל או גלגל באוויר. העד הוסיף כי: "עשינו את זה בצילום אחד. אם הייתי עושה את זה בכמה צילומים הייתי עושה את זה בפיקס. פשוט באנו ועשינו את זה כדי להראות" (עמ' 130, ש' 3-15).

<u>דיון והכרעה</u>

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מגע בין רכבו של הנאשם לאופנוע, התאונה ותוצאותיה, בזמן ובמקום, שהנאשם נהג ברכב מסחרי והמנוח באופנוע עם סירה, לכביש ולמצבו התקין. כמו כן, אין מחלוקת כי הנאשם נהג ברכב בכביש בנתיב הימני מתוך שני נתיבים מכיוון מערב למזרח וכי המנוח נהג על האופנוע בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו וכן, לעובדה כי לנאשם היה שדה ראייה של כ-260.80 מטרים מלפנים וכי הבחין במנוח ממרחק של 216 מטרים לפחות.

המחלוקת נסובה סביב מיקום המנוח על הכביש בעת התאונה. התביעה טוענת כי בעת התאונה המנוח נסע בנתיב הימני בקו ישר עם הכביש ולא סטה. מנגד, ההגנה טוענת כי הנאשם פגע במנוח מבלי שהייתה לו אפשרות למנוע את התאונה וזאת משום שהמנוח נסע תחילה על השול, סטה לפתע ובמהירות אל תוך הכביש.

ההגנה חולקת לכלל מסקנות התביעה שהמנוח נסע בנתיב הימני בקו ישר בכיוון הנסיעה, התאמת הנזקים והחריצים, ניסוי המעבר מהשול לכביש והשחזור.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים מצד המשטרה.

<u>אופן נסיעתו של המנוח בעת התאונה</u>

<u>החריצים</u>

ההגנה חולקת על מסקנות התביעה ביחס לחריצים שנמצאו בזירה.

הבוחן הסביר בעדותו את החריצים המופיעים בתמונות ת/21, שנמצאים במרכז הנתיב הימני, שנגרמו מתחתית האופנוע, כאשר ישנם שני חריצים דקים מהרגליות של האופנוע והחריץ המלבני הארוך נגרם כתוצאה מהברזל בצורת מלבן שיש בתחתית האופנוע (בתמונות 32 ו-33).

הבוחן ציין כי ביצע התאמת נזקים בין החריץ עצמו והרגליות וכן, בתוך הברזל המרובע היה את האספלט שנאסף תוך כדי שהוא גורף אותו ופוגע באספלט ומושך את החריץ. כך למעשה ידע שהחריצים מתאימים בדיוק לפרופיל של האופנוע (ת/21, תמונות 35 ו-36). כמו כן, היו שפשופים של האספלט ברגליות (ת/21, תמונות 32 ו-33), כאשר במחשב ניתן לראות גם שזה שפשוף טרי. הבוחן ידע לומר שהחריצים נגרמו מהתאונה כי הם טריים מאוד והם מובילים לכיוון תנועת האופנוע, פגיעה בגדר ועד לעצירתו. כמו כן, ניתן לראות היכן האופנוע היה ביחס לנתיב, כאשר הרגלית עומדת על החריץ (ת/21, תמונה 38).

הבוחן הבהיר בעדותו שהאימפקט קורה אולי כמה ס"מ עד שהאופנוע קורס וזה משאיר את החריץ. החריץ זה מקום האימפקט הכי קרוב שיכול להיות וזה נמצא במרכז הנתיב של הרכב והאופנוע (עמ' 20, ש' 19-18).

הבוחן ציין כי ניתן להגיע לרמת וודאות של 100 אחוז ביחס לאופן שבו עמד האופנוע ובזמן האימפקט (ת/21, תמונה 37) כי העמידו אותו על החריץ עצמו ועל החריצים הקטנים שנגרמו מפגיעת הרכב.

הבוחן קבע כי האופנוע קיבל מכה מאחור וכולו קרס למטה ותוך כדי קריסה ודחיפה שלו קדימה, הוא השאיר את החריצים. הבוחן הפנה לת/21, תמונה 12, בה ניתן לראות שכל החלק האחורי עלה למעלה ויצר כמו משולש שכל החלק האחורי עלה למעלה, החלק האמצעי קרס למטה, זה מה שהשאיר את החריצים במרכז נתיב ימין, וזה קרה כי הוא קיבל את המכה מאחור (עמ' 7, ש' 7-4).

הבוחן גם התייחס להמשך החריצים שנוצרו מהאופנוע לאחר הפגיעה מהם ניתן לדעת מה היה מסלול האופנוע לאחר הפגיעה כיוון שהפגיעה היא במרכז הנתיב והיא לא של מרכזי כובד אלא של חזית צד ימין של הרכב שפגע באמצע האופנוע וגרם לו לנסוע קדימה וימינה ואפשר לראות את החריצים בתמונה 3 שממשיכים לצד ימין, שזה כבר מעבר לאימפקט. הוא הולך לכיוון שול ימין, ושם מתרחבים טיפה הסימנים ויש פגיעה בגדר ובתמונה 8 אפשר לראות את השפשופים של האופנוע ואז הוא נעצר על הגלגלים שלו (עמ' 7, ש' 15-8).

הבוחן ציין כי עצם זה שהפגיעה הייתה של חזית צד ימין של הרכב בחלק האחורי של האופנוע עצמו, ללא פגיעה בסירה, זה גרם לו להמשיך קדימה ולסטות ימינה לאחר הפגיעה, לפגוע בגדר ואז לחזור לכביש, זאת משום שזה לא היה במרכזי הכובד של האופנוע אלא האופנוע קרס והמשיך ימינה. אילו הפגיעה הייתה במרכזי הכובד, האופנוע היה נזרק קדימה.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

המומחה אינו חולק על כך שהקטנוע גרם לחריצים ישרים (עמ' 111, ש' 5-4) אולם, לטענתו, נקודת האימפקט הייתה 11 מטר ויותר לפני החריצים, בהסתמך על עדותו של הבוחן כי התאונה התרחשה כשנייה בערך לפני החריץ, כשהוא חישב שמהירות האופנוע 40 קמ"ש והטנדר 80 קמ"ש, כך שבעת הפגיעה האופנוע הואץ מהירות גבוהה יותר, החלק האחורי של האופנוע קרס והשאיר את החריצים.

בהמשך, הסביר כי החריץ יצר האטה של האופנוע ביחס לרכב , הרכב ממשיך שמאלה והאופנוע ימינה והחריץ גורם להם להתנתק ואחרי שהאופנוע השתחרר מהרכב הוא ממשיך ימינה (עמ' 114, ש' 26-22).

המומחה לא מוסר הסבר מה קורה עם האופנוע מרגע האימפקט ובמהלך 11 מטר עד שמתחילים החריצים. ההיגיון מתיישב עם קביעתו של הבוחן שתחילת החריצים מעידים על הנקודה הקרובה ביותר לאימפקט כי הקטנוע קורס למטה, תוך כדי נדחף קדימה ומתחיל להשאיר חריצים. הסברו של הבוחן מקצועי ועומד במבחן ההיגיון, על כן הנני מקבלת קביעתו של הבוחן בעניין זה ביחס למקום האימפקט.

עוד טוען המומחה כי סימן הטבעת צמיג שנמצא מנקודת החריץ מצביע על מגמה של תנועה של רכב עוד לפני החריץ, כך שלפי הסימן באלכסון שמאלה ניתן לקבוע כי לפי הטבעת הצמיג הרכב היה בסטייה שמאלה (עמ' 115, ש' 13-8).

יחד עם זאת, בעדותו של הנאשם בת/1 גיליון 2, ש' 36 מסר כי האופנוע היה: **"כמעט על אותה זווית של הרכב"**, ובגיליון 3, ש' 38 מסר: **"הוא היה כמעט ישר וזה מה שאני זוכר משבריר שניה של התאונה"**.

המומחה מסר בעמ' 113, ש' 15-12: **"אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוע ביחס לרכב, אני אומר שביחס לרכב הוא ישר".**

בעמ' 112, ש' 31-27 העיד המומחה:

"אני אומר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא היה כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הזו כיוון שכיוון הכוח עובר משמאל למרכז הכובד של האופנוע הוא גורם לסבסוב תוך כדי דחיפה לפנים של האופנוע ימינה. מכיוון שהאופנוע קודם לכן היה בסטייה שמאלה, אחרי הפגיעה הסתובב ימינה, הוא קרס כשהוא כבר ישר".

עמ' 115, ש' 6-4 הוסיף המומחה:

ש. "יכול להיות שהייתה זווית ישרה?"

ת. "אני יכול להניח, אני לא קובע. כיוון שהאופנוע סטה והנאשם גם סטה לאותו כיוון אז בערך בהתנגשות הם היו באותו זווית".

מדברי המומחה עולה כי הוא מאשר את קביעתו של הבוחן באשר למקום האופנוע ביחס לרכב כל שהפגיעה הייתה ישירה מאחורה.

אוסיף שהחריצים מצביעים על אזור האימפקט במרכז הנתיב, כך שגם אם אניח לטובתו של הנאשם כי האופנוע סטה מהשול לכביש, בעת ההתנגשות הוא כבר היה במרכז הנתיב והתיישר.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

<u>התאמת הנזקים</u>

ההגנה חולקת על התאמת הנזקים שבוצעה על ידי הבוחן וטוענת כי אין התאמת נזקים.

הבוחן הסביר בעדותו על הנזקים שנגרמו לאופנוע (עמ' 8, ש' 7-14) ומפנה לת/21, תמונה 29 בה ניתן לראות את סימן שחור שהוא של גלגל הרכב. כמו כן, הבוחן תיאר בעדותו את הנזקים שנגרמו לרכב המסחרי, תוך שהפנה לת/21, תמונה 19 ואילך (עמ' 8, ש' 17-20). הבוחן ציין כי הנזק שנגרם לפס הקישוט ברכבו של הנאשם נגרם כתוצאה מפגיעה מלפנים ולא מהצד (עמ' 9, ש' 5-8).

הבוחן ציין בעדותו כי התאמת הנזקים בין הרכב לאופנוע, של מסגרת הסבל ושל הפנס האחורי של האופנוע, הינה מלאה של חזית אחור נקייה (עמ' 10, ש' 1-4).

הבוחן ציין כי לא מצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחריו, שם מצא סימן חיכוך צמיג של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 5-11, עמ' 18, ש' 24-25). בנוסף, ישנם שפשופים של האופנוע לכיוון נתיב הנסיעה (עמ' 10, ש' 18-19).

הבוחן טען כי אם הנאשם היה מנסה להתחמק מהאופנוע, בסטייה שמאלה, הוא לא היה פוגע במנוח.

וגם אם הוא היה מנסה להתחמק ועדיין פוגע באופנוע, כשהוא בזווית והאופנוע ישר, הנזקים לא היו מתאימים להתאמת הנזקים והאופנוע היה מקבל ציר מסתובב לצד ימין וסביר להניח שגם היה פוגע בדופן ימין של הרכב(וזה לא מה שמצא הבוחן) וגם הפגיעות ברכב היו שונות ממה שמצא בהתאמת הנזקים (עמ' 11, ש' 16-24).

הבוחן נשאל על ת/21, תמונה 29, על סימן הצמיג על גבי האופנוע וטען כי לוח התצלומים הינו חלק בלתי נפרד מדו"ח הבוחן וכי סימן זה טרי ולא נגרם ממשהו אחר כי הייתה התאמה לנזק. הבוחן הפנה לת/22, תמונה 12, בה ניתן לראות שאם מכניסים את הרכב עד לפנים, כלומר ממשיך את הנזק עד הסוף, כך לדברי הבוחן, אפשר לראות שהגלגל פוגע בחלק של הכנף אחורי ימין. בנוסף, בת/22, תמונה 10 רואים את התאמת הנזקים וכי אם היו מכניסים אותם עד הסוף בכוח כמו שהיה בזמן התאונה, הצמיג היה מגיע עד למקום אולם, הם הכניסו עד למידה כזו שלא ייגרם נזק נוסף לכלי הרכב (עמ' 19, ש' 2-15).

הבוחן לא יכול לקבוע ממה נובע הנזק בזווית אלכסון ימינה על מכסה המנוע של הרכב (ת/21, תמונות 31,34), וטען כי הוא כנראה מהאופנוע וכי הוא טרי אולם, שולל את העובדה כי סימן זה מעיד על כך שהרכב היה למעשה בסטייה שמאלה וכי בהנחה שהיה כך, כפי שטוענת ההגנה, הוא אמור היה להתחמק מהאופנוע והנזק שהבוחן מצא לא היה מתאים לנזק שיש פה כי היה לו גם נזק בדופן ימין כי האופנוע היה מסתובב על ציר ימינה. כלומר נזק זה לא מתאים לרכב שהיה בסטייה (עמ' 21, ש' 17-19, 29-30).

הבוחן ציין כי סימן הצמיג של גלגל ימין של הרכב הוא באלכסון שמאלה אחרי הפגיעה לא בהכרח מצביע על כך שרכבו של הנאשם היה בסטייה שמאלה כיוון שהפגיעה עצמה הייתה ישרה והאופנוע זז ימינה והרכב המשיך טיפה שמאלה אבל לא כתוצאה מסטייה. מאחר שהפגיעה בשני כלי הרכב לא הייתה במרכזי הכובד, כל אחד הלך לכיוון אחר, הרכב שמאלה והאופנוע ימינה (עמ' 23, ש' 25-32).

הבוחן הדגיש כי הסימן המופיע בת/21, תמונה 2 הוא לא סימן בלימה כי הנאשם לא בלם לפני כן. מדובר בסימן שנוצר

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

לאחר האימפקט כתוצאה מהפגיעה של הגלגל הקדמי של הרכב באופנוע שדחף אותו קדימה (עמ' 24,ש' 14). הבוחן הוסיף כי החריץ שנוצר לאחר האימפקט הוא משמעותי כיוון שהוא מלמד על מיקום האופנוע בזמן הפגיעה, במרכז הנתיב ובנסיעה ישרה וכן, על מיקומו לאחר הפגיעה, בצד ימין (עמ' 24, ש' 21-19).

הבוחן הסביר כי השוני בכיפוף המוטות בחלקו האחורי של האופנוע (ת/21, תמונות 40, 42), כך שהמוט השמאלי קיבל את הכיפוף המשמעותי יותר, אינו מעיד על כך שהאופנוע היה בסטייה בעת הפגיעה שכן ישנם ממצאים נוספים התומכים בכך שהאופנוע היה בנסיעה ישרה (סימן גלגל קדמי ימני של הרכב על כיסוי צד ימין של האופנוע; מסגרת הפנס השאירה הטבעה על הפגוש הקדמי בצד ימין ליד הפנס וקדמי של הרכב). ההסבר לכיפוף יתר של מוט שמאל יכול להיות מהפגיעה עצמה או מתנועת האופנוע לאחריה אולם, לא עשה התאמת נזקים לגדר או לכביש וקבע כי הפגיעה הייתה מהחלק הקדמי של הרכב.

ביחס להתאמת הנזקים ציין המומחה כי **"הם עשו את זה בצורה הנכונה ביותר"** (עמ' 116, ש' 11).

וכן, **"אני סומך ב- 100 אחוז על אופן התאמת הנזקים שביצעה המשטרה. אין לי מחלוקת על זה. אני חולק על ההתאמה עצמה"** (עמ' 116, ש' 16-15).

לטענת המומחה, התאמת הנזקים לא מצמידה את מכלולי הרכב אל הנזק שנגרם מהרכב וכן, חלק על חלק ניכר של התמונות שלטענת התביעה צולמה התאמה.

ניתן להתרשם מהתמונות בת/22 ביחס להתאמת הנזקים כי קיימת התאמת נזקים ואי הצמדה הדוקה היא תוצאה של אופן הצילום כפי שבוצעה על מנת להראות את התאמת הנזקים.

ביחס לנזק אלכסוני במכסה המנוע, המומחה גם לא יכול היה לקבוע ממה הנזק האלכסוני במכסה המנוע:

"אין לי מושג. אם הייתי הבוחן הייתי בודק את זה ולא משאיר את זה סתום ללא מענה" (עמ' 118, ש' 31).

<u>המעבר מהשול לכביש- סטיית המנוח והניסויים שבוצעו</u>

ההגנה טוענת כי התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבוחן נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הישרה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהאופנוע סטה מהשול לכביש, בעוד שניסוי המעבר שביצע המומחה עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישרה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע סוטה ומתיישר לפני הרכב (סע' 101 לסיכומי ב"כ הנאשם).

עליי לציין כי אין אינדיקציה עובדתית לכך שהמנוח סטה באופן פתאומי מהשול לכביש, אלא רק על פי טענת הנאשם, אולם לא ידע לומר היכן סטה או כיצד, אם הוא הסתכל על הכביש או לא וכד' עמ' 99, ש' 23-20).

בעניין זה מסר הנאשם:

"**הוא היה בנסיעה. אני ראיתי אותו בנקודות והמשכתי בנסיעה, לא ייחסתי לזה חשיבות"** (עמ' 92, ש' 14).

"ראיתי אותו בנקודות ספציפיות. אני לא מסתכל עליו, אני מסתכל על הנתיב שלי, רואה אותו שם, מגיע קרוב אליו, ופתאום אני רואה אותו אצלי בתוך הנתיב שלי" (עמ' 94, ש' 14).

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

"אני צריך להסתכל על הנתיב שלי. כמו שראיתי אותו בפעם הראשונה, המשכתי בנסיעה, אני מאמין שהסתכלתי עליו עוד פעם, כשכבר צמצמנו פערים נכנסתי בו, הוא פשוט היה אצלי בנתיב" (עמ' 94, ש' 21)**.**

"אני לא הסתכלתי עליו, אני הסתכלתי ישר לכיוון הנתיב שלי, אתה לא מסתכל לצדדים כשאתה נוסע על הנתיב שלך" (עמ' 95, ש' 1).

"אני כל הזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה הראיה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, התרכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי" (עמ' 97, ש' 16).

הנאשם לא ראה את הסטייה של האופנוע לה הוא טוען: **"לא יכול להגיד לך כי לא ראיתי"** (עמ' 96, ש'15)**.**

הנאשם חזר על כך שהכול קרה בשבריר שנייה והסביר כי שבריר שנייה מבחינתו זה על גבול השנייה ואף פחות, במהירות הבזק.

אולם, המנוח הגיע עד למרכז הנתיב וזה לא שבריר שנייה(עמ' 99, ש' 27-25) ובניסוי שעשתה ההגנה הזמן הכי מהר שהצליח הרוכב להיכנס לתוך הנתיב היה 1.3 שניות וזה לא שבריר שנייה כהגדרת הנאשם.

הנאשם ציין כי העובדה שהוא פגע באופנוע בחלק הקדמי ימני של רכבו מעידה על כך ששבר את ההגה שמאלה בניסיון לברוח מהאופנוע ובריחה זו הייתה ברגע שראה אותו בתוך הנתיב שלו (עמ' 103, ש' 7-2).

מדברי הנאשם עולה כי לא ראה את המנוח סוטה בפתאומיות אלא גילה אותו כאשר היה בתוך הנתיב.

לשאלת בית המשפט, הנאשם ציין כי בנקודה האחרונה שראה את האופנוע לפני הפגיעה האופנוע היה מלפניו אבל, היה ממש קרוב אליו, במרחק של שנייה, חצי שנייה ולא הייתה לו אפשרות לבלום. כלומר, שנייה עברה מהרגע שבו ראה את האופנוע על השול עד שראה אותו בנתיב שלו(עמ' 104, ש' 12-2), כך שלא ייתכן שלא יכול היה לראות אותו כשהוא סוטה מהשול את הכביש.

הבוחן ציין בעדותו כי ביצעו 6 ניסויים כי לא ידעו לומר מהיכן וכיצד האופנוע ירד לכביש וגם הנאשם לא ידע לומר זאת בהצבעה שבוצעה עמו ונקודת הייחוס שלהם הייתה מקום האימפקט. כלומר, הרוכב בניסוי החליט מתי להתחיל לסטות שמאלה (עמ' 34, ש' 32-31, עמ' 35, ש' 17, 23).

הבוחן טען כי לא מצא לנכון להוסיף בוחן שייסע עם הרוכב בניסוי והעדיפו שאדם מן היישוב שלא מכיר את התאונה יעשה זאת (עמ' 37, ש' 11-10). הבוחן הסביר כי אם היו מתייחסים גם למהירות של 60 קמ"ש זה היה מאריך את משך המעבר של האופנוע מהשול לנתיב והרשלנות של הנאשם הייתה הרבה יותר גבוהה וכי הם התייחסו למהירויות של 40 קמ"ש (עמ' 37, ש' 24-22).

בנוסף, הבוחן מסר בעדותו כי אותו עובד שנהג על האופנוע בקיא בהפעלתו וכי מצאו אותו עם אופנוע על סירה שדומה לזה של המנוח וכנראה שהוא גם עבד עם המנוח אבל, לדבריו, זה לא קשור לניסוי והוא לא מכיר אותם אישית (עמ' 14, ש' 23-19). כמו כן, מסר כי למיטב זכרונו המהירות הראשונה הייתה של 60 קמ"ש ולאחר שהרוכב ראה שקשה לו להיכנס במהירות זו וכי זה מסכן אותו, הם אמרו לו שייסע על 40 קמ"ש.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

כמו כן, הבוחן הדגיש בעדותו כי ביצעו את ניסוי המעבר מהשול לנתיב כאשר האופנוע נוסע סמוך לפס הצהוב, מה שקיצר את המעבר, מאחר שהנאשם לא ידע להסביר אם האופנוע היה צמוד לגדר, באמצע השוליים או סמוך לפס הצהוב (עמ' 15, ש' 4-1). הבוחן הוסיף כי בחרו במהירויות אלה בניסוי לאור העובדה שהאופנוע המעורב בתאונה היה ישן יותר וכי סביר להניח שנסע במהירות של 40 קמ"ש אך, ביצעו גם במהירות של 60 קמ"ש (עמ' 14, ש' 12-6).

בעניין זה ראוי להזכיר דברי הנאשם בת/2, גיליון 2, שורה 16 שמדובר באופנוע ווספה ישן.

לדעת הבוחן, ככל שהאופנוע יציב יותר, יכולת התמרון שלו טובה יותר ולכן, משך המעבר לנתיב יהיה קצר יותר. לראיה, העובדה בכל ניסוי נוסף, התקבלה תוצאה נמוכה יותר בזמנים כיוון שהרוכב שיפר את מיומנותו בביצוע המעבר. הבוחן העיד כי בהינתן העובדה כי האופנוע המעורב בתאונה מאוד לא יציב והממצאים במקום, לא הייתה סטייה פתאומית של האופנוע ואם הייתה הוא היה צריך לסטות כמו בניסויים שביצעו (עמ' 34, ש' 14-12).

כמו כן, הבוחן שלל את טענת הסנגור כי הסימנים על הכביש והעובדה כי הפגיעה הייתה לפניהם, האופנוע היה הרבה יותר קרוב לשול בזמן הפגיעה, מה שמעיד על סטייה שלו (עמ' 31, ש' 29-27, עמ' 32, ש' 2-1).

אציין כי לא ידוע באיזו מהירות נסע האופנוע בזמן התאונה, ולכן ביצעו את ניסוי המעבר על סמך הערכה והעובדה כי קצין הבוחנים קבע תחילה מהירות של 30 קמ"ש זו גם הערכה וכך גם הטענה כי האופנוע נסע מהשוליים לנתיב (עמ' 40, ש' 23-7).

למומחה טענות רבות בעניין הניסוי, במהירות ובחישובים. אולם, יש להזכיר כי ע"ת/1 העיד כי אין משמעות למהירות של הנאשם או של המנוח, כי לא ידעו מה הייתה מהירות האופנוע (עמ' 83' ש' 5-1). עוד הסכים ע"ת/1 עם טענת ההגנה כי לא ניתן לעשות ממוצע של זמנים כאשר המרחקים שונים אולם, חזר ואמר גם אם היה לוקח את הזמן של 2.56 שניות, בו ישנה אפשרות שבה רוכב האופנוע מתיישר לפני מקום האימפקט ויש פגיעת חזית אחור, והיה מתקבל שהתאונה בלתי נמנעת, עדיין היה ממליץ להעמיד את הנהג לדין (עמ' 83, ש' 30-27).

הסנגור טען בפני ע"ת/1 כי בת/16 בניסוי 6 שבו התקבל זמן של 2.56 שניות, בדקה זו האופנוע כבר התיישר כ-10 מטרים לפני מקום האימפקט. בהינתן זאת, אם הרכב נסע במהירות של 80 קמ"ש, מרחק העצירה הדרוש לו הוא 59.3 מטרים והוא היה במרחק של 56.9 מטרים בזמן שהאופנוע ירד מהשול לכביש, כך שהרכב היה עוצר 2.4 מטרים אחרי מקום האימפקט. באופן דומה, במהירות של 90 קמ"ש, הרכב היה נעצר במרחק של 7.81 מטרים אחרי מקום האימפקט. כלומר, בשני המקרים התאונה בלתי נמנעת. ע"ת/1 הסכים עם הנתון של מרחק העצירה אך טען כי התאונה נמנעת כי אם הנהג בולם כשהתחילה הסטייה של האופנוע מהשול לנתיב אכן היה מרחק של 56.9 מטרים, אבל הפעולה של הבלימה אורכת יותר זמן ואם הוא מבצע עצירה, הוא עובר מרחק עצירה של זמן בלימה כולל. במהירות של 80 קמ"ש זמן העצירה הכולל הוא 4.3 שניות, לעומת זמן הסטייה שהוא 2.56 שניות בניסוי 6. כלומר, האופנוע מתקדם זמן נוסף של 1.7 שניות לפנים מנקודת האימפקט, כשהרכב מגיע למקום האימפקט והתאונה לא מתרחשת (עמ' 84, ש' 25-17).

הניסויים שבוצעו, הן על ידי התביעה והן על ידי ההגנה, אין בהם כדי לבסס את טענתו של הנאשם שהאופנוע סטה בפתאומיות, כי לא היו נתונים עובדתיים כגון מקום הסטייה, מהירות האופנוע ואורך ומשך הסטייה.

בכל אופן, גם אם נקבל את הניסוי שבוצעה ההגנה המעבר מהשול לכביש הייתה בזמן מינימלי של 1.3 שניות, כאשר

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

בכל אופן בעת ההתנגשות האופנוע כבר התיישר, ולכל היותר היה בסטייה מינורית של 10 ס"מ כפי שעולה מעדותו של הבוחן עדותו של הנאשם ועדותו של המומחה כפי שפירטתי לעיל.

<u>השחזור לבחינת גרסת הנאשם</u>

בת/17 שלל הבוחן את גרסת הנאשם כי בעת התאונה האופנוע סטה מהשול ימין לנתיב נסיעתו של הנאשם וזאת לאור ממצאי החקירה המעיד על כך שהאופנוע נסע לפני הנאשם.

הניסוי בוצע עם אופנוע חדש אשר יציב משמעותית מזה של המנוח.

הבוחן קבע, בין היתר, כי מהירות רכבו של הנאשם הייתה צריכה להיות לפחות 117 קמ"ש.

בשחזור למניעת התאונה בבלימה קבע הבוחן שאם הנאשם היה מגיב ובולם מיד עם סטיית האופנוע, היה נעצר במרחק של 14 מטר לפני מקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בשחזור למניעת התאונה בהתחמקות קבע הבוחן כי אם נהג הטנדר היה סוטה שמאלה במטרה להתחמק מסטיית האופנוע, היה משלים את ההתחמקות במרחק של 38.4 מטר לפני מקום האימפקט.

לפי השחזור של המומחה, התאונה בלתי נמנעת.

לדברי ההגנה, המאשימה לא חלקה על קביעות המומחה ביחס לחישובי השחזור מההתחמקות ממכשול, אשר קבע שתיאוריה זו אינה רלבנטית לתאונה שבה מעורב הנאשם והן לשחזור זמני תוצאות הניסוי, אשר נעשו על ידי הבוחנים ונמצא כי התאונה בלתי נמנעת והן על ידי הניסוי שערך המומחה ותוצאותיו שהתאונה בלתי נמנעת (סע' 103 לסיכומי הנאשם).

לא נשמט מעיוני כי ע"ת/1 ציין בעדותו שאם נאמר שהאופנוע התיישר לפני מקום האימפקט והתאונה יכולה להיות בלתי נמנעת, יכולה להתקבל תוצאה של פגיעת חזית אחור עם ההתיישרות. העד הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחזור כי האופנוע לא הפתיע את הנהג כיוון שהוא ראה אותו ממרחק של יותר מ-200 מטרים, שדה הראייה היה פתוח לו לפנים ולצדדים, הוא זיהה את האופנוע שמבחינתו מהווה סכנה ולדבריו, הוא התעלם ממנו והמשיך לנסוע באותה מהירות (עמ' 85-84, ש' 32-30, 8-1).

כמו כן, הבוחן ציין כי אמנם בת/21, תמונה 48 וגם בת/7 רואים שהרכב עומד בסטייה שמאלה אבל, יש לקחת בחשבון שהכביש אינו ישר אלא מעין עקומה קלה ביותר כלומר, אם מסתכלים על הכביש והוא היה ישר והרכב בסטייה מינורית של 10 ס"מ שזה לא משמעותי, לדבריו. הבוחן הוסיף כי לא בדק את הזווית של הכביש אולם, יודע שהוא בעקומה קלה ביותר והרכב בזווית מינורית שמאלה וזה עדיין לא משנה את הפגיעה שהייתה בין חזית הרכב צד ימין לאחור האופנוע בפגיעה ישירה/ישרה (עמ' 20, ש' 32-20). הבוחן ציין כי הזווית לא הייתה יכולה להיות גדולה יותר ואם הנאשם ניסה לברוח, זה היה מאוחר מידיי. כלומר, אם היה לו 100 מטרים הוא יכול היה למנוע את התאונה בכל מצב והרכב עומד בזווית קטנה וזה מאוד מינורי לרכב כזה של 1.80 מטרים וכי הוצב כך לפי התאמת הנזקים (עמ' 21, ש' 10-3).

ראוי לציין גם כאן את עדויות המומחה והנאשם בעניין זה:

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

הנאשם ציין בעדותו כי האופנוע היה בסטייה (לא ממש אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא בא מהשוליים, כך שהוא היה כמעט באותה הזווית של רכבו של הנאשם (עמ' 90, ש' 14-13). כמו כן, בת/1, ש' 38-36 ציין הנאשם: **"האופנוע היה כמעט על אותה זווית של הרכב.. הוא היה כמעט ישר"**.

וכן, המומחה העיד כאמור:

עמ' 113, ש' 12:

"אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוע ביחס לרכב, אני אומר שביחס לרכב הוא ישר".

עמ' 112, ש' 31-27:

" אני אומר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא היה כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הזו כיוון שכיוון הכוח עובר משמאל למרכז הכובד של האופנוע הוא גורם לסבסוב תוך כדי דחיפה לפנים של האופנוע ימינה. מכיוון שהאופנוע קודם לכן היה בסטייה שמאלה, אחרי הפגיעה הסתובב ימינה, הוא קרס כשהוא כבר ישר".

עמ' 115 ש' 6-4:

ש. "יכול להיות שהייתה זווית ישרה?"

ת. "אני יכול להניח, אני לא קובע. כיוון שהאופנוע סטה והנאשם גם סטה לאותו כיוון אז בערך בהתנגשות הם היו באותו זווית".

לסיכום, גם אם המנוח סטה מהשול לנתיב, בעת ההתנגשות הוא הוא כבר התיישר בנתיב הנסיעה. על כן, הנני מקבלת את טענות התביעה ודוחה את טענות ההגנה בנושא זה.

<u>שדה הראייה</u>

בניסוי שדה הראייה שנערך על ידי התביעה (ת/17), נקבע כי שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם לפנים הוא 260.80 מטר כשהאופנוע עומד בזמן הניסוי על חריץ בנתיב הימני, שזו הנקודה הכי קרובה לאימפקט.

הבוחן קבע שאם האופנוע נסע 200 מטרים לפני בשוליים, הנאשם יכול היה לראות אותו לפני זה (עמ' 18 ש' 20-15) ולכן, לא ביצע שדה ראייה אחורי כיוון שזה לא רלבנטי.

לאור קביעתי הנ"ל כי האופנוע כבר התיישר בנתיב הנסיעה, אני קובעת כי הבדיקה של שדה ראייה אחורי אינה רלבנטית.

תשובת הנאשם לא ברורה באשר לטענת התביעה כי אם האופנוע היה על השול, אז בוודאי מרחוק ראה הנאשם את נתיב נסיעתו וגם את השול כחלק משדה הראייה שלו, עמ' 95, ש' 14-8:

ש. "אני אומרת שלא צריך להסיט מבט מהדרך כדי לראות את השול- אתה מסכים איתי?"

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

ת. "אני לא יודע איך את נוהגת, אני יודע שאני נוהג ומסתכל לנתיב שלי, מסתכל לצדדים, בודק את השטח באזור שאני נוהג וממשיך בנסיעה רגילה בנתיב ימני כמו שצריך לעשות".

ש. בשביל לראות את השול ואת האופנוע מספיק להסתכל קדימה, לא צריך להסיט את המבט.

ת. "כשהייתי רחוק נפתח לי האופנוע על השול. זה היה השדה ראיה שלי. ככל שהתקרבתי הסתכלתי עליו, ראיתי אותו נוסע על השוליים, לא יודע באיזה מהירות ואם התכוון להאט, אבל היה על השוליים בנסיעה. כשצמצמנו פערים הוא היה אצלי בתוך הנתיב".

הנאשם ציין כי אינו יודע איך ומתי האופנוע נכנס לו לנתיב, באיזה נקודה ובאיזה אופן וזווית החליט לסטות וגם לא באיזו מהירות, אלא כאשר זה קרה הוא היה קרוב אליו ולכן יכול להגיד איך הוא היה כשפגע בו. עמ' 96, ש' 10-19. ההסבר שלו הנאשם לכך שלא יודע את הדברים האלה הוא שהכול קרה בשנייה.

עמ' 97, ש' 14-26:

ש. "איך אתה יודע. היו לך מרווחים שלא הסתכלת עליו".

ת. "אני כל הזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה ראיה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, התרכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי".

ש. "ולא הסתכלת עליו".

ת. "לא".

ש. "אז יכול להיות שהוא סטה גם כמה זמן לפני לתוך הנתיב שלך".

ת. "לא. זה לא קרה. הכול קרה בשנייה. אם הוא היה סוטה לפני אני מאמין שהיו עוברות כמה שניות שהייתי רואה אותו או חומק ממנו או מאט".

ש. "איך היית יכול לראות אותו".

ת. "כי אני מסתכל ישר בנתיב שלי. אם הוא היה נכנס לי לנתיב רחוק יותר ולא כשצמצמנו פערים אני מניח שהייתי יכול למנוע את התאונה הזו".

ש. עדיין אני אומרת שאתה אומר שהסתכלת לתוך הנתיב שלך, לא ראית מה קורה בשוליים, להגיד שהיית כל כך מרוכז בתוך הנתיב שלך ורק אם הוא היה בתוך הנתיב שלך היית מבחין בו זו טענה שאי אפשר לקבל אותה. במה הבחנת? בקו המקווקו?"

ת. "בין הקו המקווקו לשוליים. אני נוסע ואי אפשר להתביית על משהו שקורה בצד. אפשר להסתכל ולראות שיש אבל אי אפשר להתביית על משהו שלא קורה בנתיב שלך ולהמשיך לנסוע ולהסתכל בשוליים של הכביש".

הגיונית טענת התביעה כי אם הנאשם טוען שנסע בנתיב הימני והרי הנאשם בעצמו טוען שראה את האופנוע עוד לפני

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

הפגיעה נוסע על השול, בהכרח ראה הנאשם גם את השול והאופנוע באופן רצוף כחלק משדה הראייה שלו ולא רק בנקודות. הדרך היחידה שהוא לא יכול היה לראות את הסטייה לה הוא טוען היא שהוא כלל לא שם לב לדרך או הסיט את ראשו ולא הביט במה במתרחש בכביש ובכך רשלנותו.

התביעה ציינה שהנאשם טען שהמנוח לא אותת ולא הסתכל כשעבר לתוך הנתיב שלו. הנאשם השיב כי בנקודות שבהן הסתכל עליו הוא לא אותת, לא דלק אור ברקס ולא ראה שום תנועה שמעידה על כך שהוא מתכוון להיכנס לנתיב וטען כי לא ייתכן שזה קרה בין הנקודות כי אם מישהו מאותת זה רצוף (עמ' 99, ש' 5-1).

התנהגות המנוח, גם אם הייתה רשלנית, אין במקרה זה כדי לנתק את הקשר הסיבתי ואת אחריותו של הנאשם לגרם התאונה וזאת לאור קביעתי הנ"ל כי הנאשם כבר ראה את המנוח נוסע בשול לפני הפגיעה והיה אמור לראותו סוטה בפתאומיות אולם, לא כך היה עקב רשלנותו של הנאשם.

חיזוק לכך ניתן למצוא בעדותו של הנאשם:

הנאשם טען כי ייתכן והסתכל למראה לשנייה אחת ואף פחות מכך שהוא כבר היה בתוך הנתיב שלו (עמ' 90, ש' 18-23). הנאשם לא ידע לומר כמה זמן הסתכל במראה וחזר על כך שהכול קרה בשבריר שנייה **"להסתכל למראה לא מסתכלים 3 שניות"** (עמ' 100, ש' 2-1).

עוד טען הנאשם בסיום עדותו, עמ' 102, ש' 18-11:

ש. "אתה רואה את הקו הצהוב הברור".

ת. "נכון".

ש. "לא ניתן להתבלבל בין כביש לנתיב".

ת. "כן".

ש. אתה רואה שעומד מישהו בצד".

ת. "כן".

ש. כי כשאתה מסתכל על הכביש אתה גם רואה את השוליים".

ת. "כן".

אם ניתן לראות זאת מתוך תמונה, על אחת כמה וכמה ניתן להבחין זאת בשטח עצמו, בישיבה ברכב, כששדה הראייה פתוח, מזג האוויר בהיר, הראות טובה וכד'.

מצד אחד הנאשם טען שלא ראה אותו בכלל ומצד שני ידע לומר שהמנוח לא אותת, סטה בפתאומיות ולא עשה סימנים שהוא הולך לסטות. ההסבר שלו לכך שהיה שהכול קרה בשנייה.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

על כן, הנני קובעת שהנאשם יכול היה להבחין היטב במנוח ולהיות בקשר רציף אתו, ללא שום מאמץ מיוחד ותוך הסתכלות היקפית על הדרך, כפי שמצופה מכל נהג סביר.

<u>מחדלי החקירה</u>

ההגנה טענה למחדלי חקירה, לטענתה משמעותיים, מצד המשטרה שלדבריה, בכוחם לפגוע בצורה ממשית בהגנת הנאשם ולהלן המחדלים:

1. עדי התביעה ישבו בשולחן אחד עם ב"כ המאשימה על מנת לתאם גרסאות והכנתם לשאלות הקשורות בפעולות שבוצעו בתיק. אתייחס לכך בהמשך.
2. הבוחן פעל בניגוד להנחיות לטיפול בתאונת דרכים בה נ ג דם:

- לא ערך דו"ח פעולה לגבי פעולותיו בזירה ולא תיעד בווידאו את זירת התאונה הקטלנית.

- שחרר את גופת המנוח מבלי לקחת דגימת דם.

- הבוחן ערך את דו"ח הבוחן כבר למחרת התאונה וחרץ את גורלו של הנאשם מבלי לבדוק את גרסתו, שזכתה להתייחסות ולהשלמות רק לאחר שהתיק הגיע לפרקליטות.

- הבוחן התרשל כאשר היה בתיק החקירה חוות דעת של מהנדס מטעם המשטרה שציין כי בדק את המהירות במקום שהיא 90 קמ"ש בעוד שהבוחן לא בדק זאת וקבע שהיא 80 קמ"ש.

- הבוחן לא בדק כלל האם היו מראות תשקיף באופנוע.

- הבוחן לא התייחס בדו"ח שלו לסימן הצמיג מרכב הנאשם ולא כתב על המשמעות של הטבעת סימן הצמיג על הכביש באלכסון. הבוחן גם לא מצא לנכון לבדוק את גרסתו של הנאשם על סטיית הרוכב.

- הבוחן לא ידע להסביר את הסימן או כיצד נוצר שנמצא בהתאמת הנזקים של נזק בכיוון אלכסוני על מכסה המנוע של רכב הנאשם ולא התייחס לכך בדו"ח הבוחן.

- הבוחן קבע את מהירות רוכב האופנוע על פי מבנה גופו וגילו.

- מד האוץ באופנוע הניסוי נעשה על ידי אפליקציית ריצה מהנייד של הבוחן. הבוחן גם לא בדק את מד האוץ של אופנוע הניסוי. כמו כן, בחישובים קבע הבוחן מהירות של 36 קמ"ש אך, השחזורים נעשו במהירות של 40 קמ"ש. הבוחן לא השתמש בוריקום במהלך הניסוי, אשר היה נותן מדדים מדויקים לניסוי, כמו מרחק ומהירות.

- ע"ת/9 הרוכב בניסוי של המשטרה העיד כי לא הודרך כלל לפני הניסויים ואף לא ידע כלל כי הינו מצולם.

- הבוחן התעלם מגרסת הנאשם למרות שזו הגרסה היחידה בתיק.

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

- ניסוי המעבר מהשול לכביש היה ללא נתונים קבועים, נערכו נסיעות באופן אקראי ועל פיהם נעשה שכלול זמנים, דבר אשר לא ניתן לחישוב כלל.

ב**רע"פ 2326/15**(עליון)"עידן בנימין נ' מ.י."קבע כב' הש' שוהם:

"גם לגופו של עניין אין בידי לקבל את טענותיו של המבקש בדבר קיומם של מחדלי חקירה בענייננו, והשפעת הדבר על הגנתו. כפי שנקבע, לא אחת, בפסיקתו של בית משפט זה, על הטוען למחדלי חקירה, להראות כי נוכח המחדלים "נפגעה יכולתו של הנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות אשר עמד נגדו, עד כי קיים חשש ממשי כי הגנתו קופחה, כמו גם זכותו להליך הוגן" (ע"פ 5633/12 **ניימן נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (10.7.2013) בפסקה 48, וראו גם,** ע"פ 3947/12 **סלאח נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (21.1.2013);** ע"פ 5386/05 **אלחורטי נ' מדינת ישראל [פורסם בנבו] (18.5.2006)). סבורני, כי המבקש לא עמד בנטל המוטל על שכמו להראות כי מחדלי החקירה, גם אם היו כאלה, פגעו בזכותו להליך הוגן, וגרמו לו לעיוות דין."**

מעיון בחומר עולה כי אין בכשלים שפורטו לעיל כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם שכן, קיים תיעוד של זירת התאונה, כולל תמונות, וידאו לגבי הניסויים, פירוט, תרשים, סקיצה, דו"חות פעולה ומסמכים נוספים שיש בהם כדי לתאר את זירת התאונה.

ההגנה לא מוסרת הסבר כיצד אי לקיחת דם מגופת המנוח פוגעת בהגנתו של הנאשם ויכולה לנטרל את אחריות הנאשם לתאונה.

בחקירתו הנגדית, ציין הבוחן כי אמנם לא מילא דו"ח פעולה על פעולותיו בזירה בנוסף לסקיצה, על פי ההנחיות והדגיש כי הסקיצה הרבה יותר מקיפה (עמ' 16, ש' 24-21). כמו כן, לא תיעדו את הזירה בווידאו אלא יש תמונות של הזירה, כולל התאמת נזקים עם כלי הרכב המעורבים והסרטה של הניסויים (עמ' 16, ש' 31-29). כמו כן, הבוחן הסביר כי התאריך 28/08/14 שמופיע פעמיים בת/5 איננו נכון וכי ההצבעה בוצעה כנראה ב-30/07/14 ות/5 צורף לת/4 באותו מועד (עמ' 17, ש' 30-24). הבוחן תיקן בעדותו כי המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש וכי 80 קמ"ש בת/4 נכתבו בטעות (עמ' 18, ש' 7-5).

הבוחן בהגינותו התייחס לנזק במכסה המנוע של רכב הנאשם וציין כי לא יכול היה לקבוע את מקור הנזק. תשובה זהה נמסרה גם על ידי המומחה מטעם ההגנה. בנוגע למהירויות, מפנה להתייחסות בהכרעת הדין בכך שלא ניתן היה לקבוע את מהירות המנוח ולגבי הנאשם, הוא בעצמו מסר את מהירות נסיעתו- 70-60 קמ"ש על פי ת/1, 80-70 קמ"ש על פי ת/2.

עוד אציין כי השלמת החקירה לבקשת הפרקליטות נועדה לבחון לעומק את גרסת הנאשם, שכאמור לא ידע למסור פרטים.

במקרה שלפנינו, המחדלים עליהם מצביע ב"כ הנאשם, לא היה בהם כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם.

בהמשך להחלטתי בעמ' 88, ש' 7 לפרוטוקול ביחס לחוקיות ההכנה לתיק של הבוחן ושל קצין הבוחנים על ידי

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©

התביעה, ההגנה לא הציגה נתונים עובדתיים שמעידים על כך שאכן נפל בהכנת העדים, בייחוד כאשר התביעה טענה כי זה נכון רק ביחס לת/17 לצורך השאלה מי ערך אותו אבל שני העדים הוכנו בנפרד לעדות. על כן, אינני מוצאת כל פגם בעניין שהרי מדובר בעדויות, דו"חות, פעולות וניסויים שבוצעו זמן רב לפני מתן עדותם.

כמו כן, בהמשך להחלטתי בעמ' 123 לפרוטוקול ביחס להכרעת דין 2657-10-09 (ת/35) שהוגשה על ידי התביעה לגבי מהימנותו של המומחה מטעם ההגנה, המסמך מתייחס להתרשמות של שופט אחר במסגרת הליכים אחרים ואין בו כדי לכבול אותי בעניין ההתרשמות מהעד מההליכים שנוהלו בפניי.

לסיכום, לאחר ששמעתי את העדויות, התרשמתי מהופעת העדים לפניי, בחנתי את כל חומר הראיות שהגישו התביעה וההגנה, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל לכל ספק סביר שהנאשם גרם למות המנוח בנהיגתו הרשלנית ומרשיעה אותו עבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ח טבת תשע"ז, 26 ינואר 2017, במעמד הצדדים

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - verdicts.co.il ©