

גמ"ר 6021/12/14 - מדינת ישראל נגד אברהים עאצי

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 6021-12-14 מדינת ישראל נ' עאצי
בפני כבוד השופטת מגי כהן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

אברהים עאצי

הנאשמים

הכרעת דין

האישום:

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום לפיו, ביום 04/12/14 בסמוך לשעה 12:00, נהג בטרקטור בשטח חקלאי, בדרך עפר (להלן: "הדרך"), המובילה לכביש 424 קילומטר 6 מדרום לצפון (להלן: "הכביש"). בהגיעו למפגש של הדרך עם הכביש, המשיך הנאשם בנסיעה רצופה וחצה את השול ובהמשך את הכביש מדרום לצפון וזאת, מבלי לתת זכות קדימה לכלי הרכב הבאים מימין.

הנאשם הינו תושב הרשות הפלסטינית ונכנס לישראל לצורך עבודה מכוח היתר יציאה לעבודה.

באותה העת, נהג אברהים אבוחצירא (להלן: "המנוח") באופנוע מסוג הונדה מ.ר. (להלן: "האופנוע"), בכביש ממזרח למערב במהירות של כ- 122 קמ"ש. המנוח הבחין בטרקטור מגיע בנסיעה לכביש, החל בבלימה והתנגש בעוצמה עם האופנוע בחלקו האחורי של הטרקטור, אשר חסם את נתיב נסיעתו (להלן: "התאונה").

כתוצאה מהתאונה, נהרג המנוח במקום או בסמוך לכך וכן, נגרמו נזקים לטרקטור ולאופנוע.

באותה העת, תנאי הדרך והכביש היו תקינים: מזג אוויר נאה, אור יום, ראות טובה, שדה ראייה לימין מקו השול ביציאה מהדרך פתוח למרחק של 551 מטרים. מדובר בכביש אספלט בין עירוני יבש ותקין, דו סטרי, הנתיבים מופרדים על ידי פס הפרדה מקוטע והמהירות המותרת בו היא 80 קמ"ש.

בכתב האישום נטען כי הנאשם, אשר אינו מורשה לנהיגה, גרם בנהיגתו הרשלנית למותו של המנוח.

כמו כן, נהג הנאשם במספר רב של הזדמנויות ברכב ללא רישיון נהיגה וללא ביטוח, ולהלן פרטי הרשלנות המיוחסים

לנאשם:

- א. הנאשם נהג מבלי שהוציא רישיון נהיגה מעולם.
- ב. בהגיעו למפגש הדרך עם הכביש, המשיך הנאשם בנסיעה רצופה, מבלי שהאט או עצר, וחצה את הכביש מבלי לתת זכות קדימה כנדרש לכלי הרכב הבאים מימין.
- ג. הנאשם לא הבחין במועד במנוח או לא הבחין בו כלל.
- ד. הנאשם לא נהג כפי שנהג מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

הנאשם מואשם לפי הוראות החיקוק הבאות:

1. גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי ס' 64 לפקודת התעבורה;
2. נהיגה ללא רישיון נהיגה, עבירה לפי ס' 10 (א) יחד עם ס' 62 (1) לפקודת התעבורה;
3. נהיגה ללא ביטוח, עבירה לפי סעי' 2א לפקודת הביטוח (רכב מנועי).

התיק הועבר לטיפולו על פי החלטת כב' השופט צימרמן מיום 16.07.2015.

הכפירה:

הנאשם מודה כי במועד הנטען בכתב האישום נהג בטרקטור ובקורות התאונה.

הנאשם כופר בכל הנוגע ליסודות הרשלנות המיוחסים לו וטוען שהתאונה נגרמה עקב רשלנותו הבלעדית של המנוח, שלא ניתן היה לזהותו עת חצה את הכביש במהירות מופרזת. הנאשם הספיק לחצות את שני הנתיבים והתאונה נגרמה שעה שהמנוח נכנס בחלקו השמאלי אחורי של עגלת הטרקטור.

פרשת התביעה:

ב"כ הנאשם וויתר על חקירתם של ע"ת/2 וע"ת/7.

הוגשו בהסכמה המסמכים הבאים:

דו"ח בוחן (ת/1), שחזור תאונה (ת/2), תרשים (ת/3), סקיצה (ת/4), ביצוע ניסוי שדה ראייה (ת/5), לוחות תצלומים (ת/6), בדיקת שדה ראייה שנייה (ת/7), תצלום אוויר (ת/8), פלט מסוף משרד הרישוי (ת/9), אישור עבודה של הנאשם (ת/10), מסמכים רפואיים (ת/11), הודעת נאשם מיום 04.12.2014 שעה 15:59 (ת/12), הודעת נאשם מיום 04.12.2014 שעה 17:26 (ת/13), דו"ח ביצוע עימות (ת/14), הודעתו של איתן מרגוליס מיום 04.12.2014 (ת/15), הודעתו של איתן מרגוליס מיום 09.12.2015 (ת/16), הודעתו של איתן מונטר מיום 07.12.2014 (ת/17), דו"ח צפייה בסרטון (ת/18), דיסק לוחות תצלומים (ת/19), צילום ניסוי שדה ראייה בבדיקת מרחק (ת/20), צילום התאונה (ת/21).

ע"ת/1- יעקב ידגר:

בוחר תנועה באגף תנועה שפלה (להלן: "הבוחר" או "ע"ת/1"). ע"ת/1 ערך את המסמכים הבאים: **ת/1, ת/2, ת/3, ת/4, ת/5, ת/6, ת/7, ת/14, ת/16, ת/17, ת/19, ת/20.**

בדו"ח בוחן נקבע כי על פי הממצאים בשטח והנזקים הטרקטור יצא מדרך עפר בכביש 424 ק"מ 6 מדרום לצפון, חצה את הכביש וחסם את דרכו של האופנוע שהגיע בכביש ממזרח למערב. כתוצאה מכך, ארעה התנגשות בין האופנוע לבין חלקו התחתון של מיכל הזיבול המותקן בחלקו האחורי של הטרקטור, כך שנוצר מצב שהאופנוע היה בהחלקת צד.

הבוחר קבע כי מקום האימפקט הינו בצד ימין של נתיב נסיעת האופנוע ממזרח למערב, משמאל לקו שול ימין.

הבוחר ציין כי מצילום מצלמת אבטחה המותקנת בסמוך למקום התאונה עולה כי הטרקטור נכנס לכביש בנסיעה שוטפת, ללא עצירה טרם תחילת חצייתו. כמו כן, מנתוני המצלמה וסימן בלימה מגלגלי האופנוע, חושבה המהירות המקסימלית לאופנוע שהינה 127.55 קמ"ש, כאשר המהירות המותרת בקטע הכביש היא 80 קמ"ש.

עוד קבע הבוחן, כי שדה הראייה בכיוון נסיעת הטרקטור מקו שול ימין לימין הינו 551 מטרים וכי האופנוע היה בתחום שדה ראייה של נהג הטרקטור בעת שהטרקטור התחיל את חציית הכביש.

מנתוני שיחזור התאונה קבע הבוחן כי אם רוכב האופנוע היה נוהג במהירות המותרת של 80 קמ"ש והיה בולם בלימת חירום בעת כניסת הטרקטור משמאל, הוא היה עוצר במרחק של 101 מטרים ממקום הפגיעה והתאונה הייתה נמנעת. אולם, אין בכך כדי להפחית מאחריותו של נהג הטרקטור.

הבוחר קבע כי התאונה קרתה על כביש אספלט (**עמ' 9, ש' 3 לפרוטוקול**) בנתיב הימני של נתיב הנסיעה (**עמ' 11, ש' 16**), בכביש אספלט תקין ויבש (**עמ' 8, ש' 15, 21**), מקדם חיכוך 0.7 על סמך ניסיונו המקצועי (**עמ' 8, ש' 30**) וכן, נמצא סימן בלימה בודד בסמוך למקום האימפקט, שאינו של רכב 4 גלגלים אלא של רכב דו גלגלי (**עמ' 9, ש' 22-23, 30-31**). על כן, הגיע למסקנה כי בלמי האופנוע היו תקינים עד כדי נעילת הגלגלים (**עמ' 16, ש' 6-7**).

הבוחר הבהיר כי לאופנוע יש השפעה מסוימת כלומר, אם הבלימה בוצעה עם 2 בלמים ביחד או עם הגלגל הקדמי (**עמ' 9, ש' 16-19**), אולם לא ניתן לקבוע איזה צמיג בלם. על סמך זה שנשאר סימן בלימה בתאונה הסיק הבוחן שבלם ושהבלמים תקינים (**עמ' 16, ש' 16-17**).

העד הסביר את אופן ביצוע ניסוי שדה הראייה וציין כי מבחינה פוטוגרפית קבע שדה ראייה של 551 מטרים אך, לא ביצע את הניסוי עם הטרקטור (**עמ' 10, ש' 23-24**). לטענתו, אם היה עולה על טרקטור, היה במקום גבוה יותר ולכן, היה רואה יותר טוב (**עמ' 10, ש' 16-17**) וכן, כי ניתן לראות גם אם הטרקטור מסורג (**עמ' 10, ש' 18-19**). כמו כן, הבוחן לא ביצע ניסוי שדה ראייה עם הטנדר שנסע גם הוא באותו מסלול (**עמ' 18, ש' 14-16**).

הבוחר ציין כי כשנוסעים לאט יותר שדה הראייה פתוח יותר לצדדים וכשנוסעים מהר, קונוס הראייה מצטמצם (**עמ' 13, ש' 21-27**). כמו כן, שולל כי ניסוי שדה ראייה צריך להתבצע תוך כדי נסיעה ולא בעמידה (**עמ' 10, ש' 30-32**) ואישר כי לא חלה חובת עצירה על הנאשם (**עמ' 11, ש' 1-2**).

הבוחן לא יודע מהו גובה הטרקטור, גובה חלון הטרקטור, לא בדק מהו משקל הטרקטור, לא התייחס לעובדה שמדובר בטרקטור שיש לו צמיג שטח וכן, לא יכול לומר האם פנס החזית של האופנוע דלק במהלך הנסיעה ולא נרשם בת/5 ובעניין זה מפנה לסרטון. בנוסף, קשה לו לומר מהו מרכז הכובד של הטרקטור והסביר את אשר נרשם בת/1, סע' 4.

למיטב ידיעתו של הבוחן, לא מבצעים חישובים הנוגעים לחוק שימור התנע כשיש הבדלי מסות כמו במקרה דנן.

הבוחן הבהיר כי הוא צילם עם הנייד את המסך של מצלמת האבטחה וקצין הבוחנים ביצע את חישוב הזמן ותוצאת הזמן (עמ' 17, ש' 15-16).

הבוחן לא ידע לומר האם קביעת המהירות בפריימים, על סמך צילום הנייד, יכול לעוות את הבדיקה (עמ' 17, ש' 2-4). עוד ציין הבוחן כי הם לא לקחו את הדי וידי למעבדה אלא קצין הבוחנים עשה את הבדיקה מהצילום (עמ' 17, ש' 13-16). בנוסף, הוא לא בדק כמה פריימים יש בנייד ובמצלמת האבטחה ולא יודע איך עובדת המערכת של מצלמת האבטחה.

ע"ת/2- צביקה מוזס:

קצין הבוחנים, ערך את ת/18, ת/21.

ע"ת/2 צפה בצילומי מצלמת האבטחה, מדד את מספר הפריימים של הרכב המסחרי שנסע לפני האופנוע, ומצא שהוא עשה זאת בזמן של שנייה ו-30 מאיות השנייה. כמו כן, מדד את אותו קטע הדרך שנסע האופנוע וציין שעבר זאת ב-93 מאיות השנייה.

ע"ת/2 התייחס גם לחישובים שערכו בת/1 ולממצאים הנוספים כמו סימני הבלימה והציג את המהירות הממוצעת (122.10 קמ"ש) והמקסימאלית (127.55 קמ"ש) של האופנוע כאשר ההפרש ביניהן הוא של 5.02 קמ"ש לערך, כך שמהירות האופנוע גבוהה פי 1.4 ממהירות המסחרית (עמ' 22, ש' 14-7, 19-23 לפרוטוקול).

ע"ת/2 ציין כי אין לו הסמכה להוציא סרטונים ממצלמות די וי אר, אינו זוכר אם ע"ת/1 צילם בנייד שלו את הסרטון מצג המחשב במקום לקחת את הסרטון מהדי וי אר.

לשאלת הסנגור ביחס לכמות הפריימים בשנייה, עליהם עובדת מערכת הדי וי אר, ביחס לכמות הפריימים בשנייה המצולמים בנייד, השיב ע"ת/2 כי גם אם קצב הפריימים של סרטון הדי וי אר הוא נמוך יותר מהקצב של הצילום בנייד, עדיין בתוך תחום של כל שנייה מצולמת לא השתנה הסרטון, כך שבאותה שנייה מסוימת מה שנראה בסרטון הדי וי אר ובסרטון הנייד זה אותו פריים בדיוק, וכך גם משך הזמן של המסחרית שבדק לא משתנה כלל ובאופן שנשמר היחס בין מהירויות האופנוע והמסחרית (עמ' 25, ש' 3-9). באופן יחסי, הוא מקבל בדיוק את אותן התוצאות בשני הסרטונים ולכל היותר ישנו שוני בין קצב מהירות הפריימים, אך מבחינת השנייה מתחילתה ועד סופה זו אותה שנייה.

ע"ת/2 לא ידע להשיב על שאלות בעניין אופן פעולתה של מערכת די וי אר, בעלת מספר מצלמות שעובדות בו זמנית, תוך אינטגרציה אלקטרונית שלהן, כך ששילוב הצילומים ועיוות בזמן יכול להיבדק; אינו ידע מהם נתוני היצרן של הדי וי אר; כאשר נשאל האם ידועה לו על איזושהי אינדיקציה ששעון הזמן שמופיע בדי וי אר מייצג זמן אמיתי, השיב העד כי התייחסות למדידת הזמנים היא לפי השעון של הנגן במחשב ובסרטון עצמו לא מוצג שעון וידאו ולא בוצעה השוואה ביניהם.

פרשת ההגנה

אברהים עאצי (להלן: "הנאשם"):

הנאשם בחר להעיד וסיפר כי עובד בחקלאות בישראל 25 שנים, נושא באישור עבודה כדן, מעולם לא נתקל בבעיות, גם לא עם המשטרה. הנאשם סיפר כי נוסע בדרך זו ועל הטרקטור הזה שנים רבות, למעשה כל חייו, מכיר הן את הדרך והן את הטרקטור היטב.

הנאשם ציין כי ביום האירוע לא היה משהו שהפריע לו לראות בדרך וכי מזג האוויר היה טוב מבחינת הראות. לאחר שביצע את עבודתו, עלה על כביש הכורכר, נסע מאוד לאט, הסתכל שמאלה וימינה ארבע פעמיים, ראה שאין כלום, חצה את הכביש לצד השני, הרכב הלבן עבר ולאחר מכן, בסוף חציית הכביש, פתאום שמע מכה חזקה כשהיה על הכורכר, לא הבין מהיכן הגיעה, הטרקטור התרומם מהמכה החזקה, ראשו נחבל בגגון של הטרקטור והוא חזר חזרה. אדם שעבד במחסן בסמוך ראה את המתרחש, התקשר לאמבולנס והביא לנאשם מים.

הנאשם תיאר את סערת הרגשות בה היה מצוי באותו רגע "התחלתי לדפוק בעצמי, לא ידעתי מה קרה..". (עמ' 30, ש' 16 לפרוטוקול). הנאשם התלווה למשטרה, להם סיפר כי לא ידע מה קרה ולא ראה כלום וכי שמע מכה חזקה שלא הבין מהיכן הגיעה.

הנאשם הודה כי עד למועד התאונה מעולם לא הוציא רישיון נהיגה, בשל אילוצי עבודה לא סיים את לימודי הנהיגה ואת ההכשרה על הטרקטור קיבל ממעסיקו, אלא שבעקבות האירוע הוציא רישיון כנדרש.

התביעה עימתה את הנאשם עם הודעותיו במשטרה ת/12, ת/13 ועם העימות שנערך בינו לבין מעסיקו ת/14 והנאשם נתן הסבר על כך.

הנאשם ציין כי לא ראה את האופנוע מעולם, אלא לאחר שנכנס בטרקטור. כמו כן, ציין הנאשם כי על צד הכביש משמאל וימין ישנם המון עצים, הוא נסע עד שהתקרב לכביש, הסתכל שמאלה וימינה 4 פעמים ורק לאחר שחתך את הכביש בכורכר שמע את המכה.

בעודו צופה בסרטון בבית המשפט, הנאשם התייחס לרכב המסחרי וציין כי ראה רכב גדול מגיע מימין, בחקירה חוזרת, הדגיש הנאשם כי כשהתחיל לחצות את הכביש, ראה מרחוק את הרכב הלבן שעבר אותו.

הנאשם התייחס בעדותו למשמעותה של זכות הקדימה וציין כי משמעה לעמוד ולהסתכל לצדדים ולהתקדם לאט ובזהירות. הנאשם הדגיש כי כאשר מגיעים לחציית כביש, זכות קדימה נתונה למי שנמצא על הכביש.

מר רפי וולמרק:

בוחר תנועה וחוקר תאונות דרכים במשטרת ישראל לשעבר (להלן: "המומחה"), ערך חוות דעת מומחה מטעם ההגנה והגיע למסקנה כי התאונה בלתי נמנעת מצד הטרקטור אשר החל בחציית הכביש כשהאופנוע היה מעבר לשדה הראייה שלו.

להלן עקרי טענות המומחה:

שדה הראייה:

נהג הטרקטור אשר חצה את הכביש מדרום לצפון לא יכול היה להבחין באופנוע אשר נסע במהירות גבוהה מאוד.

המומחה קבע כי שדה הראייה במבט כללי למזרח הינו למרחק רב של כ-250 מטרים (נ/1, סעי' ח' ו-ט' למסקנות ועמ' 54, ש' 16-17 לפרוטוקול) בצורה ברורה ולטענתו, לא ניתן להבחין באופנוע צר שמגיע במהירות גבוהה ונבלע ברקע הצמחייה והעצים בשטח. לכן, המומחה חולק עם נתון שדה הראייה שקבע הבוחן מכיוון נסיעת הטרקטור של 350 מטרים ויותר בסקיצה ו-551 מטרים מקו השול.

ניסוי שדה הראייה שביצע הבוחן אינו מדמה כלל את המצב בשעת התאונה ולא תואם את המצב האמתי, משום שהניסוי נערך בהיות הבוחן במצב סטטי ביציאה משביל העפר, בעוד שהאופנוע המדמה הוצב על ידי הבוחן על כן, מרחק הזיהוי (לאור רמת הצפייה במצב סטטי) יהיה גדול יותר ואינו משקף נכון את שדה הראייה.

בנוסף, הטרקטור מסורג, דבר המגביל ומקטין את שדה הראייה והיה על הבוחן לבצע את ניסוי שדה הראייה מתוך מושב הטרקטור ובאמצעות הנהג עצמו. כמו כן, הבוחן לא ערך בדיקה אם האופנוע נסע עם אורות דולקים.

הבלימה:

המומחה אינו חולק על ממצא סימן הבלימה על האספלט אך, טוען כי אין כל ראייה לפיה סימן זה אכן נוצר בעת נעילת גלגלי האופנוע. הבוחן לא מדד את רוחב הסימנים, לא בדק את צמיגי האופנוע וגם לא את תקינות ומצב ההילוכים על מנת לוודא את סימני הבלימה ואין נתון כי רוכב האופנוע בלם לפני האימפקט.

מהירות האופנוע:

המומחה טען כי הבוחן קבע מהירות מקסימלית של האופנוע בהתבסס על סרטון שצולם בנייד שלו ממסך צילום מצלמות האבטחה.

להערכת המומחה, מהירות האופנוע הייתה גבוהה הרבה יותר מהמהירות שנקבעה על ידי הבוחן, לפחות ב-20,30 קמ"ש יותר והיה יכול להגיע למהירות מקסימלית של 300 קמ"ש (עמ' 49, ש' 31-32 ועמ' 50, ש' 11-12).

המומחה חולק על אופן הטיפול בסרטון הווידאו של התאונה וטוען כי חובה היה להוריד את הקובץ המקורי, תוך ניטור כלל המצלמות במערכת (לדבריו, מדובר במערכת הקלטה אליה מחוברות 16 מצלמות) ועל בסיסו לבצע את הניתוח ומאחר ולא נעשה כך, ישנן "הקפיצות" בסרטון. לטענתו, אם היו לוקחים את הסרטון המקורי ממצלמות האבטחה ו"חותכים" אותו לפריימים, ניתן היה לקבל את רצף הנסיעה מסודר.

לטענת המומחה, יש שוני בין מס' הפריימים בשנייה בין המכשיר המקורי בו צולם הסרטון לבין מצלמת הנייד בה צולם הסרטון מצג המחשב. שוני זה עלול להוביל לכך שמהירות האופנוע כפי שחושבה אינה נכונה ואם מצרפים את כלל הפריימים, המהירות שתתקבל תהיה גבוהה משמעותית.

עוד טוען המומחה, כי האופנוע נסע במהירות גבוהה יותר ממה שחושב בהתבסס על דחיפתו של הטרקטור כתוצאה מפגיעת האופנוע (כפי שניתן לראות בסרטון) ובהתחשב במשקל הטרקטור (3650 ק"ג מינימום + משקל מים בצמיגים

האחוריים).

על פי נתוני היצרן של האופנוע, שצירפה המאשימה, ניתן לקבוע מהירות מקסימלית של האופנוע על פי מצב ההילוכים ובמהירות של 127.55 קמ"ש האופנוע היה צריך להימצא בהילוך 2 שמיועד לנסיעה במהירות מקסימלית של 171 קמ"ש. אולם, לדבריו, לא סביר שהאופנוע היה בהילוך 2.

דין והכרעה

לאחר ששמעתי את עדי התביעה והגנה, התרשמתי מהופעתם בפניי ובחנתי את כל החומר שהוגש על ידי הצדדים, שוכנעתי כי התביעה הוכיחה מעל כל ספק סביר שהנאשם עבר את העבירות המיוחסות לו בכתב האישום ואנמק:

אין מחלוקת לגבי הזמן, המקום, הנהיגה בטרקטור בהיות הנאשם בלתי מורשה, כיווני נסיעת הטרקטור והאופנוע, התאונה ואופן התרחשותה בקטע כביש בין עירוני דו סטרי, נתיב לכל כיוון, שהמהירות המותרת בו היא 80 קמ"ש ושהנאשם נהג בדרך עפר וחצה כביש סלול.

עיקר המחלוקת הינה לגבי מהירות האופנוע, קביעת שדה הראייה וביצוע השחזור.

למען הסר ספק, הנני קובעת כי התאונה קרתה בכביש ולא בדרך העפר. קביעה זו מתבססת על ראיות התביעה, על עדותו של הנאשם שמסר כי התאונה התרחשה ב "סוף הכביש בדיוק באה מכה לא יודע מאיפה" (עמ' 33, ש' 16-17 לפרוטוקול) וכן, על חוות דעת המומחה (נ/1, סע' א' למסקנות), שם ציין כי מהחומר שהוצג בפניו ומתוך ביקור במקום התאונה עולה כי התאונה התרחשה בקטע כביש בין עירוני.

מתן זכות קדימה

לנאשם מיוחסת נהיגה רשלנית, בין היתר, בכך שבהגיעו למפגש דרך העפר עם הכביש, המשיך בנסיעה רצופה מבלי להאט או לעצור וחצה את הכביש, מבלי לתת זכות קדימה כנדרש לרכבים הבאים מימין.

בשורה ארוכה של פסקי דין התייחסו בתי המשפט לחשיבותה של זכות הקדימה, כך למשל:

בעפ"ת (י-ם) 41153-04-10 מוחמד גולאני נ' מ.י (1/11/10):

"זכות הקדימה הנה אבן יסוד בעבור כל באי הדרך באשר הם, בלעדיה כלל לא תתאפשר התנועה הסדירה. היא מלכת הכביש שיש להדר בכבודה. גם אם לא נבחין בה בדמות תמרור "עצור" או "תן זכות קדימה", תמיד נדע לשכללה, אף מבלי משים, בדפוסי הנהיגה. אין אפוא לומר, כי התעלמות מזכות קדימה הינה פחות-ערך או מסוכנת פחות, מעצם טבעה, מהתעלמות מהגבלת מהירות או מהאיסור על ביצוע עקיפה מסוכנת. דמם של קורבנות התאונות הללו זועק אלינו מן האדמה באותה מידה".

תקנה 64 (א) (3) לתקנות התעבורה קובעת:

"נוהג רכב היוצא מדרך עפר ועומד להיכנס לדרך סלולה או לחצותה, ייתן זכות קדימה לרכב המתקרב בדרך

הסלולה;

הגדרת מתן זכות קדימה על פי סעי' 1 לתקנות:

"מתן זכות קדימה" - מתן אפשרות לעוברי דרך אחרים שלהם נקבעה זכות קדימה, להתקדם בדרך בלי לעצור, להמתין, לשנות את מהירותם או לסטות מקו התקדמותם".

במקרה אשר בפנינו הנאשם יצא מדרך עפר ונכנס לדרך סלולה כדי לחצותה, כך שעל פי תקנה 64 (א) (3) לתקנות התעבורה חלה על הנאשם חובת מתן זכות קדימה לרכב המתקרב בדרך הסלולה, כך שמבחינת ס' זה, חובה היה על הנאשם בהגיעו לדרך הסלולה בכוונה לחצותו, לכל הפחות, לבדוק היטב את מצב התנועה. עוד אציין, כי קטע הכביש בו התרחשה התאונה הינו דו סטרי, נתיב לכל כיוון.

בע"פ ת"א-יפו 3845/98, גלית דבוש נ' מדינת ישראל נקבע כי זכות הקדימה הינה לכל נתיבי הכביש:

"החובה להסתכל מוטלת על המערערת כל הזמן שהותה בצומת כך שהייתה צריכה להבחין באופנוע מתקרב לצומת. חובה זו הינה חובה אבסולוטית".

הנאשם העיד:

"הסתכלתי שמאל ימינה פעמיים ראיתי שאין כלום, חתכתי את הכביש לצד השני. פתאום על הכורכר שמעתי, פתאום מטר אחד התרומם מהמכה החזקה..."

"באתי מדרך שדה, יש דרך כורכר, נסעתי לאט לאט, הסתכלתי פעמיים ימינה ושמאלה, לא ראיתי כלום שמה, חתכתי את הכביש, עבר אוטו, אחרי האוטו מכה חזקה באה לי לא יודע מאיפה".

(עמ' 30, ש' 12-13, 28-30 לפרוטוקול).

"נסעתי לאט לאט, התקרבתי לאט לאט, הסתכלתי שמאלה ימינה ארבע פעמים, חציתי פתאום המכה קרתה לי על הכביש" (עמ' 36, ש' 22-23).

מעדותו של הנאשם עולה כי הוא בחן את מצב הכביש רק בטרם החל לחצות את הכביש ועם זה תמה לשיטתו חובתו למתן זכות קדימה.

לגרסת הנאשם, הסתכל לכביש בטרם כניסתו לנתיב הראשון אולם, התעלם מהנתיב השני שממנו הגיע האופנוע. חיזוק לכך ניתן למצוא בעדותו של הנאשם, שכלל לא ראה את האופנוע אלא רק כאשר נכנס בו **(עמ' 34, ש' 27-28)**.

עוד אציין, כי על פי השרטוט והתרשים, חציית הכביש לא בוצעה באופן ישר אלא באלכסון ועל פי עדותו של המומחה, חצייתו באופן זה הגבילה את אפשרותו של הנאשם להסתכל בכביש בכיוון הגעתו של רוכב האופנוע ובכך, לא עמד הנאשם בחובתו לתת זכות קדימה על פי דין:

"זה יהיה נכון לומר כאשר טרקטור חוצה את הכביש כשהוא ב-90 מעלות לנתיב לסיעת האופנוע. אנחנו יודעים שהטרקטור לא נפתח 90 מעלות אלא בתפנית שמאלה, ואז בעצם הוא צריך להסתכל אחורה לימין ולא ימין. לכן הסורג הזה מסתיר לו כולו..." (עמ' 43, ש' 26-28).

המומחה הוסיף:

"...שאנחנו יודעים שהוא נכנס באלכסון..." (עמ' 44, ש' 3);

"יש לי חצי חלון מסורג, הטרקטור לא נכנס ב-90 מעלות לכביש ... החוק לא מחייב אותו להסיט את הראש קדימה, בחוק לא רשום להתכופף קדימה לראות שדה ראייה" (עמ' 45, ש' 22-24).

במילים אחרות, הנאשם החליט לקבוע עובדות בשטח, להיכנס לנתיב השני ולהשלים את החצייה, כאשר הוא לא מסתכל לנתיב לכיוון הגעת התנועה, כששדה הראייה שלו מוגבל, לאור אופן החצייה והיות הטרקטור מסורג וכן, מבלי לעשות כל מאמץ כדי לברר את מצב התנועה ואפשרותו להמשיך את החצייה. כלומר, הנאשם התעלם באופן מוחלט מחובתו לתת זכות קדימה והתנהגותו זו מגיעה עד לכדי נהיגה רשלנית, שמתאימה במקרה זה לאדם שמעולם לא הוכשר לנהיגה.

הנאשם נהג ברשלנות רבתי כיוון שהוא התרשל בכך שבדק את שדה הראייה בטרם החצייה של הנתיב הראשון בלבד, ביצע את החצייה כפי שהוא עשה באלכסון, כשהתקרב לנתיב השני לא בדק את התנועה כי נכנס באלכסון ושדה הראייה שלו מוגבל עקב הסורגים והמשיך את החצייה באופן עיוור מבלי לדעת מהו מצב התנועה.

במקרה זה אין מדובר בהעדר שדה ראייה, אלא בהתעלמות מוחלטת של הנאשם מחובתו למתן זכות קדימה. הנאשם התרשל בכך שהמשיך את חצייתו של הנתיב השני ובכך חסם את נתיב נסיעתו של האופנוע. יש לציין, כי מעיון בסרטון עולה כי הנאשם נוסע בטרקטור וחוצה את הכביש בנסיעה רצופה.

מעדותו של הבוחן עולה כי אומנם אין לנאשם חובת עצירה "כשנכנסים לכביש כזה צריך לעצור, בטח עם כלי כזה גדול" (עמ' 10, ש' 32).

"אין לו, אבל מין הראוי שהיה עוצר כי הוא חוצה כביש ועובדתית קרתה תאונה" (עמ' 11, ש' 1-2).

מעבר לנדרש, יש לקבוע כי עצם כניסתו של הנאשם לכביש, כשהוא יודע שמדובר בשני נתיבי נסיעה, מגיעה עד לכדי נהיגה רשלנית ולקידמה סיון מיותר, היה על הנאשם להמתין ולוודא שכל אחד משני הנתיבים פנויים, במיוחד כאשר עליו לתת זכות קדימה בכל הנתיבים. לו היה בנאשם מכבד את זכות הקדימה של האופנוע, התאונה הייתה נמנעת.

אציין, שאין כל התייחסות של מטעם ההגנה בחוות דעת המומחה וב"כ הנאשם לגבי חובתו של הנאשם למתן זכות קדימה בכל הנתיבים.

מהירות האופנוע

אין מחלוקת בין הצדדים כי האופנוע נסע במהירות מופרזת, בשים לב למהירות המרבית המותרת בכביש שהיא 80 קמ"ש.

על פי נתוני מצלמות האבטחה וסימן הבלימה מגלגלי האופנוע, חושבה המהירות המקסימלית לאופנוע שהינה 127.55 קמ"ש ומהירות ממוצעת של 122.7 קמ"ש וכדי שהאופנוע יהיה מחוץ לשדה ראייה, נקבע כי היה צריך לנסוע במהירות של 413.25 קמ"ש.

המהירות המרבית המקסימלית לאופנוע הונדה RRR1000CBR מודל 2004, כפי שנקבעה בהיותו מותקן על מתקן הרצת מנוע, הינה 296 קמ"ש בהילוך 6, שהיא גבוהה מהמהירות שהייתה מתקבלת בעת נסיעת האופנוע על הכביש שנושא את משקלו העצמי + משקל הרוכב, לדעת קצין הבוחנים (ת/18).

כפי שצוין לעיל, המומחה חלק על קביעת המהירות הנ"ל וקבע כי האופנוע נסע מעל המהירות שקבע הבוחן בפער של לפחות 20,30 קמ"ש יותר והיה יכול להגיע למהירות מקסימלית של 300 קמ"ש (עמ' 50, ש' 12) ובשל כך, יצא האופנוע משדה הראייה של הנאשם והמומחה מעלה טענות רבות בעניין.

אינני מקבלת את טענות המומחה משום שבמקרה זה קבעתי כי הנאשם הפר את חובת מתן זכות קדימה שחלה עליו. לו היה הנאשם נותן זכות קדימה לאופנוע, מאט, עוצר, בודק את מצב התנועה או פשוט מסתכל לנתיב נסיעתו של האופנוע, הנאשם היה מונע את התאונה. מהירות האופנוע במקרה זה לא מנתקת את הקשר הסיבתי.

בע"פ 10332/03 מ.י. נ' חיים בלייכר שניתן במחוזי (ת"פ ירושלים 3149/02) ואושר בעליון (ראש שינוי האישום לגמ"ר) נקבע:

"אילו היה מכבד את זכות הקדימה של רכב המנוח, הייתה התאונה נמנעת. על מנת לבסס מסקנה זו אין צורך בהערכות וחישובים, האטת הרכב והימנעות מכניסה אל הצומת, מונע כעניין שבעובדה את התאונה...";

"...המהירות המופרזת של רכב המנוח אינה מנתקת את הקשר הסיבתי. אדם המגיע לצומת דרכים יכול, וצריך לצפות כי הרכב המגיע מולו נוסע במהירות מופרזת. אין הוא יכול להתנער מאחריותו להתעלמות מזכות קדימה, מתוך הנחה בלתי מבוססת כי הנהג האחר יעצור את רכבו וכך תמנע התאונה...";

"...אך אפילו נניח שבמהירות של 60 קמ"ש היה בידי המנוח לעצור את רכבו או למנוע מפגש של שני כלי הרכב, אין בכך כדי להועיל לנאשם. רשלנותו של המנוח, שנהג במהירות גבוהה, היא בבחינת הצפוי ואין בה כדי להוביל לניתוק הקשר הסיבתי...".

הדברים הנ"ל יפים גם בענייננו.

בית משפט עליון קבע בפס"ד בלייכר:

"אך ברור כי העובדה של נסיעה במהירות מופרזת של הפרטית, אין בה כדי לנקות את המערער מהרשלנות שדבקה בו באי מתן זכות קדימה. מתן זכות קדימה על ידי המערער פירושה, בנסיבות העניין, הוא מתן זכות קדימה לרכב בעל הזכות, בהתחשב במרחק שלו מהצומת ובהתחשב במהירות נסיעתו, תהיה אשר תהיה המהירות. לשם קיום הזכות, על החייב במתן זכות קדימה להמשיך ולעקוב אחרי הרכב בעל זכות הקדימה, על מנת להבטיח שהוא אמנם אינו מסכנו בכניסתו לצומת ובכך לא עמד המערער בעניינו". (הדגשה שלי מ.כ.).

כך שהנני דוחה טענות המומחה.

מעבר לכל צורך, בחנתי את טענות המומחה ואין בידי לקבל את טענותיו ואנמק:

מעדותו של המומחה, עולה כי האופנוע לא נסע במהירות של 300 קמ"ש (עמ' 50, ש' 26-27 לפרוטוקול):

"לא אמרתי שבאותו שבריר תאונה הוא נסע 300 קמ"ש. שאת לאישה מהירות הוא יכול להגיע אמרתי גם

ועמ' 51, ש' 29-32 לפרוטוקול:

"ש. הדברים של צביקה מוזס מאוד ברורים לעניין היחס בין האופנוע לטנדר, ובגלל שלא הגיוני שהטנדר נסע במהירות של 200 קמ"ש אז גם לא הגיוני שהאופנוע נסע במהירות של 300 קמ"ש.

ת. ברור שלא";

המומחה טען לעיוות חישובי המהירות, הנובע מהשוני בפריימים בין שתי המערכות (מצלמות האבטחה ומצלמת הנייד) וכי חיבור מערכת ההקלטה ל-16 מצלמות, הגורם לחוסר פריימים.

במהלך חקירתו, הסתבר כי מסקנות המומחה מבוססות על יעוץ מקצועי שקיבל ממומחה לאנימציות וסרטונים בשם ארז ברמן ולא על ידע המקצועי בתחום מומחיותו של המומחה. המומחה לאנימציות וסרטונים לא הוזמן להעיד על ידי ההגנה על כן, עדותו של המומחה בעניין זה הוא בגדר עדות משמועה שפסולה. בכך, החישוב היחיד שהגישה התביעה לא נסתר.

יתרה מכך, מעיון בחוות דעת המומחה, עולה כי הוא ביקר במקום התאונה ובמחסן עליו מותקנות מצלמות האבטחה מספר חודשים לאחר קרות התאונה, בתאריך 27/03/15, וביקור נוסף לצורך קבלת נתוני מערכת המצלמות בתאריך 13/6/16, כך שהוא מתבסס על נתונים עובדתיים בתאריכים שרחוקים רבות ממועד התאונה ולא בתאריך הרלוונטי ולא מוסר כל הסבר על כך. מה גם שכאשר נשאל לגבי סוג מערכת האבטחה ענה שלא יודע וזה לא רלבנטי (עמ' 56, ש' 24-25).

קצין הבוחנים (ע"ת/2) לא הסכים עם התזה של הסנגור כי התוצאות שניתן להגיע אליהן מחיתוך במכשיר הנייד אינן בהכרח כמו אלו שניתן להגיע אליהן מהדי וי אר.

באשר לטענת המומחה בעניין משקל כלי הרכב המעורבים וחישובים על פי חוק שימור התנע, ציין הבוחן כי למיטב ידיעתו לא מבצעים חישובים לפי חוק שימור התנע כשיש הבדלי מסות כמו במקרה דנן. המומחה חולק עם טענת הבוחן אולם לא ערך כל חישוב, על אף שמחוות דעתו (נ/1, עמ' 13) ועדותו (עמ' 53 לפרוטוקול), עולה כי מרכז הכובד של הטרקטור ומשקלו לא נבדקו וכי לא מצופה ממנו לעשות תיקונים לבוחן.

מעבר לכל צורך, אציין כי בפסק דין בלייכר (מחוזי) בוצע חישוב על ידי מומחה ההגנה על פי חוק שימור התנע ושם נקבע כי "שיטה זו אינה נקייה מבעייתיות".

עוד טוען המומחה, כי על פי נתוני היצרן של האופנוע, שצירפה המאשימה, ניתן לקבוע מהירות מקסימלית של האופנוע על פי מצב ההילוכים ובמהירות של 127.55 קמ"ש האופנוע היה צריך להימצא בהילוך 2 שמיועד לנסיעה במהירות מקסימאלית של כ-171 קמ"ש. אולם, לדבריו, לא סביר שהאופנוע היה בהילוך 2, אם כי לא מסר על סמך מה מתבססת מסקנתו זו ביחס להילוך האופנוע בעת התאונה.

חשוב לציין כי בשחזור התאונה (ת/2) נקבע כי מהירותו הממוצעת של האופנוע בקטע כביש זה הייתה 122.7 קמ"ש, ומהירותו הייתה צריכה להגיע לכדי 413.25 קמ"ש בכדי להיות מחוץ לשדה הראייה של הנאשם. כמו כן, בעת כניסת

הטרקטור לכביש ובהתחשב במהירות האופנוע, הממוצעת של 122.7 קמ"ש או המקסימאלית של 127.55 קמ"ש, האופנוע היה במרחק של 163.6 מטרים או 170.29 מטרים בהתאמה, ממקום האימפקט לימין ומכאן, שהיה בתחום שדה הראייה של הנאשם.

יש לציין כי, טכנית, המהירות המקסימאלית אליה יכול להגיע אופנוע מסוג זה של המנוח הינה 296 קמ"ש, כפי שנקבע בת/18. לכן, היות שמהירות זו נמוכה מ-413.25 קמ"ש, גם אם נניח לטובת הנאשם כי המנוח נסע במהירות הגבוהה ביותר האפשרית, ממילא הוא היה בתחום שדה הראייה של הטרקטור.

יש לציין כי בשחזור עולה, כי אילו האופנוע היה נוסע במהירות המותרת של 80 קמ"ש והיה בולם בלימת חירום מיד עם כניסת הטרקטור לכביש, כאשר היה במרחק של 170.29 ממקום האימפקט, האופנוע היה עוצר במרחק של 101 מטרים ממקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בלימת האופנוע:

בת/1 מצוין כי במקום נמצא סימן בלימה יחיד אשר שויך לגלגלי האופנוע באורך של 6.7 מטרים (שמוביל לחריצים באספלט ומקום האימפקט). מכך הסיק הבוחן כי מאחר שהייתה בלימה לקראת מקום האימפקט, היה איבוד מהירות מסוים של האופנוע.

המומחה לא חלק על ממצא סימן הבלימה אך, טען כי אין כל ראייה לפיה סימן זה אכן נוצר בעת נעילת גלגלי האופנוע וציין כי הבוחן לא מדד את רוחב הסימנים, לא בדק את צמיגי האופנוע וגם לא את תקינות ומצב ההילוכים על מנת לוודא את סימני הבלימה ואין נתון כי רוכב האופנוע בלם לפני האימפקט.

קצין הבוחנים (ע"ת/1) ציין בחקירתו הנגדית כי אין התייחסות בסקיצה ובתרשים (ת/3, ת/4) לעניין איזה גלגל הותיר את סימן הבלימה ולרוחב סימן הבלימה כי לא הייתה מדידה. ע"ת/2 ציין כי כיום הם כן מבצעים השוואה של רוחב הצמיג לסימן, אך גם אין התייחסות לרוחב צמיג (עמ' 23, ש' 7-1).

ב"כ הנאשם טוען בסיכומיו (סע' 26 ב') שניתן היה לבצע את הבדיקה של סימני הבלימה של הגלגלים על ידי בדיקה ויזואלית בלבד. מעיון בתמונות 46-49 (ת/6) עולה כי ויזואלית אין סימנים. מאחר שאין מחלוקת על קיומם של סימן הבלימה ועל הימצאותו בסמוך למקום האימפקט, הנני מקבלת את עמדת הבוחן.

אופן ביצוע ניסוי שדה הראייה:

בסקיצה ביום התאונה, קבע הבוחן שדה ראייה של 350 מטרים ויותר. לאחר הניסוי, הבוחן קבע שדה ראייה של 551 מקו השול ימין על פי הניסוי שערך.

המומחה ציין כי שדה הראייה במבט כללי למזרח מכיוון הגעת האופנוע הינו למרחק רב אולם, מדובר באזור חקלאי ומצדיו שדרת עצים בקטע הדרך לכן, לא ניתן להבחין באופנוע צר המגיע במהירות גבוהה שנבלע ברקע תוואי הכביש אלא אם יודעים על קיומו ומחפשים אותו על כן, קבע המומחה כי שדה ראייה של 250 מ' בצורה ברורה כשעומדים סטטי.

הנאשם מסר תחילה שהראות הייתה טובה ודבר לא הפריע לו לראות ובהמשך לכך, שהיו עצים (עמ' 34, 21-24).

יש לציין כי למומחה טענות באשר לאופן ביצוע ניסוי שדה ראייה.

אקדים ואומר, כי מצופה מנהג שחלה עליו חובה מתן זכות קדימה להסתכל ולצפות כי רכב יגיע במהירות מופרזת. ראה "בלייכר" (במחוזי -ת"פ ירושלים 3149/02):

"... אדם המגיע לצומת דרכים יכול, וצריך לצפות כי הרכב המגיע מולו נוסע במהירות מופרזת. אין הוא יכול להתנער מאחריותו להתעלמות מזכות קדימה, מתוך הנחה בלתי מבוססת כי הנהג האחר יעצור את רכבו וכך תמנע התאונה..."

על פי עדות הבוחן ומסרטון ניסוי שדה הראייה, עולה כי הניסוי בוצע מבחינה פוטוגרפית מספר ימים אחרי התאונה בשעות הבוקר, עם אופנוע בצבע כחול מסוג קווסאקי 500 סמ"ק, הרוכב לבש מעיל שחור וחבש קסדה שחורה ונסע במהירות נמוכה מהמהירות של האופנוע בעת התאונה, כאשר הבוחן עמד על שול ימין ביציאה מדרך העפר בכיוון נסיעת הטרקטור, כאשר הניסוי לא בוצע עם הטרקטור.

מצפייה בסרטון של ניסוי שדה הראייה, עולה כי ניתן לראות ולהבחין באופנוע מהמקום שציין הבוחן, המתקרב ללא אור, מבלי שהעצים בצד הדרך מסתירים או מפריעים לראות.

השיב הבוחן בחקירתו הנגדית כי אם עולים על הטרקטור רואים יותר טוב (עמ' 10 ש' 16-17) ומומחה ההגנה מאשר זאת:

"ככל שאני אשב יותר גבוה שדה הראיה יותר טוב ..." (עמ' 56, ש' 16).

אולם טוען המומחה כי הסורגים בטרקטור מהווים מגבלת שדה ראייה והסביר כי המגבלה נוצרת כאשר מסתכלים באלכסון ימינה ויכולים להוריד 50 אחוז משדה הראייה (עמ' 56, ש' 31-33).

יש בטענות הבוחן כדי להגביר את רמת הרשלנות של הנהג. על אף חובתו לתת זכות קדימה לכל הנתונים בכביש, הנאשם המשיך את חצייתו כאשר שדה הראייה שלו מוגבל. בעניין זה מפנה לקביעתי בעניין מתן זכות קדימה ורשלנות הנאשם.

אומר מיד כי המומחה לא פירט כיצד קבע את שדה הראייה של 250 מטרים כלומר, האם הוא העמיד במרחק זה אופנוע או רכב או האם הוא מדד את המרחק מהיכן שהוא עמד. טענת ב"כ הנאשם בסיכומיו כי איתן מונטר הבחין בטרקטור לראשונה ממרחק של 250 מטרים, אין בה כדי לקבוע את שדה הראייה של הטרקטור, שחייב היה לתת זכות קדימה לאופנוע.

כמו כן, לא ברור מעדותו של המומחה האם קביעתו זו נעשתה לפני או אחרי הורדת 50 אחוז בגין המגבלה של הסורגים וחצייה באלכסון. אם קביעתו אכן בוצעה כך, הרי ששדה הראייה שאליו מגיע המומחה הוא שדה הראייה שנקבע על ידי הבוחן שהוא כ-550 מטרים.

בכל אופן, הנאשם לא הבחין באופנוע אפילו במרחק של 250 מטרים, שלקביעת המומחה יכול היה להבחין באופן ברור. דבר המעיד על כך שהנאשם לא הסתכל כלל לכיוון הגעתו של האופנוע.

באשר לשאלת ב"כ הנאשם לבוחן שלא ביצע ניסוי שדה ראייה עם הטנדר שנסע באותו מסלול (עמ' 18, ש' 14-16) לא מצאתי פגם בכך כיוון שעובדה היא שהמומחה ציין כי רכב הטנדר לא רלוונטי (עמ' 56, ש' 1-5):

"ש. כשראית את הסרטון של התאונה לא עלה בדעתך שהנאשם היה צריך לחצות את הכביש ביתר זהירות? אולי להמתין שהרכב המסחרי, שאתה מתעלם ממנו בחוות דעתך, יחלוף ואז יבדוק אם יש כלי רכב מאחוריו לפני שיחצה את הכביש?"

ת. לא. לא רלוונטי הטנדר לתאונה. אני לא רואה פה שום אי זהירות של הנאשם. הטנדר לא רלוונטי ולא מעורב בתאונה."

טוען המומחה כי הבוחן לא שלל אפשרות לפיה קונוס שדה הראייה של הרוכב הצטמצם בעקבות המהירות הגבוהה בה נסע ולכן לא ראה את הטרקטור. אכן הבוחן מסר בעדותו כי כשנוסעים לאט יותר שדה הראייה פתוח יותר לצדדים, כשנוסעים מהר קונוס הראייה מצטמצם (עמ' 13, ש' 21-27).

דברים אלה יפים לגבי שדה ראייה של הנאשם, שנסע לאט ושדה הראייה פתוח יותר באופן שיכול היה לראות את האופנוע, בשים לב שלנאשם חובת לתת זכות קדימה לאופנוע ולא ההפך ושהמומחה של ההגנה קבע כי שהנאשם יכול היה להבחין באופן ברור באופנוע במרחק של 250 מטרים אולם, הוא לא הבחין כלל באופנוע.

עוד אציין שמאחר ומתן זכות קדימה חל על כל נתיבי הכביש במהלך חצייתו, נפתח לנאשם שדה הראייה עוד יותר כאשר הוא מתקדם עם חצייתו, אלא שהנאשם התעלם מחובתו למתן זכות קדימה לנתיב השני, חצה באלכסון תוך ידיעה ברורה כי הוא מגביל על ידי כך את שדה הראייה, כאשר על פי עדותו של המומחה גם לא צריך להסיט את ראשו קדימה או להתכופף (עמ' 45, ש' 22-24).

הנני דוחה בכל תוקף את טענת המומחה כי הבוחן היה צריך לבצע את ניסוי שדה הראייה ולהשתמש בטרקטור המעורב, בנהג עצמו והאופנוע הנוסע במהירות של 120 קמ"ש, על מנת לקבל נתונים אמתיים. האם מבקש המומחה שהבוחן יבקש מנהג בלתי מורשה לנהוג בטרקטור? ועוד ישתמש באופנוע הנוסע במהירות של 120 קמ"ש כדי לקבל את אותה תוצאה אמיתית של התאונה? אין לקבל טענה זו כשהתוצאה הקטלנית ידועה מראש.

מכל הנימוקים הנ"ל מקבלת אני את קביעתו של הבוחן שלנאשם היה שדה ראייה של 551 מטרים מקו השול ימין.

גרסאות הנאשם:

הודה בנהיגה רק במתן תשובה לאישום. לאורך כל החקירה במשטרה הנאשם הכחיש שנהג ברכב.

בהודעותיו במשטרה (**ת/12** נגבתה בתאריך 04/12/14 שעה 15:59, **ת/13** נגבתה בתאריך 04/12/14 שעה 17:26) מסר מספר גרסאות: לא נהג בטרקטור אלא עמד בצד הדרך והמתין; שהטרקטור עמד בשוליים ולא בנסיעה והאופנוע נכנס בו; טען שמעולם לא נהג על הטרקטור הזה ושמעסיקו חיים כהן השאיר את הטרקטור בצד הדרך והלך.

אף בעימות שבוצע 10 ימים לאחר האירוע, בין המעסיק חיים כהן לנאשם (**ת/14**, נערך בתאריך 14/12/14 שעה 10:36) המשיך לטעון הנאשם כי אף פעם לא נהג בטרקטור, גם לאחר שהמעסיק טען בפניו כי נהג בו כל השנים.

הנאשם ציין כי תחילה הכחיש במשטרה שנהג בטרקטור כי היה בהלם ולא האמין שזה קרה ופחד שמא יאמרו שעשה זאת בכוונה או שעשה משהו לא בסדר". לשאלת התביעה, באשר לעובדה כי שיקר גם בעימות שנערך 10 ימים לאחר התאונה, אז על פניו הנאשם כבר נרגע מסערת הרגשות בה היה מצוי, השיב הנאשם כי היה בהלם וכי זו פעם ראשונה שזה קורה לו בחייו ו"לא ידעתי בדיוק" (עמ' 34, ש' 17).

התביעה מבקשת שבית המשפט לא יאמין לגרסת הנאשם לאור הסתירות בעדותו.

יש לציין כי הנאשם לא נתן הסבר לכך שתחילה אמר שהראות הייתה טובה ודבר לא הפריע לו לראות ובהמשך לכך שהיו עצים שהפריעו לראות (עמ' 36, ש' 21-24).

תחילה מסר הנאשם:

"הסתכלתי פעמיים ימינה ושמאלה, לא ראיתי כלום שמה,..."

ומיד אחרי אמר:

"ראיתי אוטו לבן באה משם, חתכתי את הכביש, עבר אוטו, אחרי האוטו מכה חזקה..." (עמ' 30 ש' 28-30)

ובעמ' 34 ש' 11 מסר: **"...חתכתי את הכביש עם הטרקטור, הסתכלתי 20 פעם ולא ראיתי שום דבר"**

בעמ' 37 ש' 17-2) כשהתובע מציג לנאשם את הסרטון של התאונה:

"ש. מה עבר אותך לפני שהאופנוע פגע?"

ת. כלום, אני לא רואה כלום.

ש. אני מרא לך שוב, האם ראית את הרכב שעבר עכשיו?"

ת. עבר רכב.

ש. האם ראית את הרכב הזה?"

ת. לא ראיתי את הרכב הזה

ש. למה לא ראית אותו?"

ת. הסתכלתי 4 פעמים ולא ראיתי כלום

ש.... למה לא רואה את הרכב שעובר שם? זה לא אופנו, זה רכב גדול.

ת. לא ראיתי את הרכב אחרי שחתכתי את הכביש, הגעתי לכורכר, אני חושב שהוא חתך, עבר הרכב.

ש. למה לא ראית את הרכב הזה? אני אומר לך לא ראיתי כלום. לפני שחציתי את הכביש הסתכלתי 4 פעמים

, לא ראיתי כלום, חתכתי את הכביש הרכב עבר מאחורי והוא נתן לי את המכה מאחורה.

ובאמור 10-29 מוסר:

"ת. אז איך זה יכול להיות?"

ש. לא יודע. הנה רואים שרכב עבר והבנאדם בא ונתן לי מכה מאחור. הרכב עבר, והוא אחריי בא ונתן לי מכה. אני כבר עברתי. הרכב עבר והוא בא ונתן ליאת המכה. מאיפה הוא בא לי אני לא יודע.

אני מסכים אותך שרואים שאתה חוצה את הכביש והאופנוע פוגע בך .

ת. רכב גדול עבר.

ש. אתה מבין שהחובה שלך כנהג שחוצה כביש ראשי בין עירוני זה לראות את הרכבים שבאים ולתת להם לעבור .

ת. נכון.

ש. ולא עשית את זה פה

ת. עשיתי. הרכב עבר בשקט והוא נתן לי את המכה.

ש. הרכב עבר לא כי נתת לו לעבור. אתה לא ראית אותו.

ת. הרכב עבר בשקט כי עדיין לא הגעתי לכביש

ש. איך הרכב עבר אם לא ראית אותו?

ת. לא יודע. אני ראיתי טוב מאוד, הסתכלתי 4 פעמים ולא היה כלום שם . הרכב עבר והוא נתן לי את המכה.

ש. אתה אומר שהתקדמת לאט לאט. אני אומר שרואים אותך נוסעה נסיעה רצופה עד לתאונה . נכון?

ת. אני ירדתי מהגז כשהתקרבותי לכביש. הסתכלתי 4 פעמים ימינה שמאלה, אין, חתכתי מהר, הרכב עבר והוא נתן לי את המכה."

בנוגע למקום קרות התאונה נשאל הנאשם איפו הטרקטור היה כשהייתה המכה והוא ענה:

"בכורכר, בצד השני של הכיש" (עמ'30 ש'32)

לאחר מכן מסר כי התאונה קרתה "בסוף הכביש בדיוק באה מכה, לא יודע מאיפה"(עמ' 33,ש' 17)

ובהמשך מסר: " אני התקרבותי לכביש, הסתכלתי 4 פעמים, חתכתי, בסוף הכורכר קרה לי המכה" (עמ 36, ש' 15-16)

אולם מיד אחרי מוסר: " **נסעתי לאט לאט, הסתכלתי שמאלה ימינה ארבע פעמים, חציתי ופתאום המכה קרתה על הכביש**" (עמ' 36, ש' 22-23)

באותו עמוד בשורה 30-31 מוסר: " **אחרי שחציתי את הכביש, פתאום בכרכור שמעתי מכה חזקה**"

עדותו של הנאשם לא ברורה ומלאה סתירות, הכחיש שנהג במספר הזדמנויות ואת גרסתו שהוא זה שנהג נשמעה רק בעדותו בפני בית משפט.

לגבי מקום קרות התאונה, פעם העיד כי קרה בכביש ופעם שקה בכורכר.

לגבי הרכב שעבר לפני האופנוע, פעם טוען הנאשם שראה אותו ופעם שלא.

לא ניתן לסמוך על עדותו של הנאשם, ממנו נגבו שתי הודעות בתאריכים שונים ובוצע עימות עם מעבידו, אתו עובד כ-15 שנים. בכל אלה ובחקירתו של הנאשם בפניי נשאלו שאלות ברורות, תוך הצגת הסרטון של התאונה והנאשם שינה כל פעם את גרסתו.

הנאשם טוען שהסתכל 4 פעמים, שנסע לאט, שראה את הרכב שנסע מיד לפני האופנוע אולם, בסרטון רואים נסיעה רצופה של הטרקטור, על אף התנועה הערה בכביש במהלך חצייתו, שרכב נוסע מיד לפני האופנוע והנאשם ממשיך בנסיעה רצופה כאילו הכביש ריק, טוען כי ראה את הרכב שנסע לפני האופנוע ובמקום לאט ולראות האם רכב נוסף בא אחריו ממשיך בנסיעה רצופה. עושה רושם שעל פי הבנתו של הנאשם בעת התאונה חובתו למתן זכות קדימה מסתיימת עם כניסתו לכביש.

הנאשם נסע באופן רשלנית בלי לתת זכות קדימה ובהתעלם מהתנועה כביש על כן, אינני מקבלת גרסתו של הנאשם.

אינני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם בסיכומים כי מדובר בתאונה שההכרעה המשפטית האמורה לנבוע ממנה אינה נסמכת על השאלה האם הנאשם שיקר בחקירתו. בתיק זה יש לקבוע עובדתית האם הנאשם הבחין או לא הבחין באופנוע והאם נתן או לא נתן זכות קדימה. כמו כן, אינני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם בסיכומיו באשר להיעדר נפקות או קשר לעובדה שהנאשם לא הוציא רישיון נהיגה כדן. עניין זה קשור בהחלט למיומנותו בנהיגה ולבקיאותו בחוקי התעבורה.

לאור כל זאת, גרסת הנאשם מלאה סתירות ואינני מאמינה לגרסתו.

רשלנות נהג האופנוע:

אין מחלוקת כי המנוח נסע במהירות מופרזת של 40 קמ"ש מעל המהירות המרבית על פי גרסת התביעה ושיכול היה למנוע את התאונה אם היה נוסע במהירות המרבית של 80 קמ"ש גם אם למנוח הייתה רשלנות כלשהיא, אין בכך כדי לנקות את הנאשם מאחריותו נוכח הנימוקים שפירטתי לעיל.

ע"פ 8827/01 **ישראל שטרייזנט נ. מדינת ישראל** תק-על 2003(2), 3613 בעמ' 3618, נקבע:

"נזכיר בראשית הלכה שמכבר, ונדע כי התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התערבותו של גורם שלישי במערכת, גם זו גם זו אינן שוללות, באשר הן, קשר סיבתי-משפטי בין מעשה או מחדל של

הפוגע לבין תוצאה פוגעת, והוא - שעה שהפוגע כאדם מן היישוב יכול היה - נורמטיבית לצפות מראש את שאירע בפועל. ראו למשל: ע"פ 402/75 אלגביש נ' מדינת ישראל, פ"ד ל(2) 561, 574 ואילך; ע"פ 119/93 לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מח (4) 1, 37; ע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעיד, פ"ד לח(2) 533, 538; ע"א 350/77 כיתן בע"מ נ' וייס, פ"ד לג(2) 785, 801; ע"א 542/87 קופת אשראי וחיסכון אגודה הדדית בע"מ נ' עוואד, פ"ד מד(1) 422, 437; דנ"פ 983/02 יעקובוב נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(4) 385, 391 - 393. הנה כי כן, רשלנות חמורה מצידו של הנפגע, ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי-משפטי שבין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא - לעולם - שאלת הצפויות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפויות הראויה."

כבוד הנשיא, דאז, שמגר, בע"פ 482/83 מ"י נ' סלים סעיד, פד"י לח(2) 533, ציין:

"סיכומו של דבר חסימת הכביש ע"י המשיב הייתה בגדר גורם אשר בלעדיו התאונה לא הייתה מתרחשת. חומרת מעשהו של הנהג המנוח של המכונית הפרטית שנהג במהירות וללא רישיון נהיגה לא היה בה בנסיבותיו העובדתיות של מקרה זה לסלק את הקשר הסיבתי המהותי בין הפנייה שמאלה, כאשר הכבש אינו פנוי, לבין התנגשות כלי הרכב. המשיב, הוא שיצר את המצב המסוכן ומעשהו (סטייה וחסימה) היה בגדר גורם סיבתי לקרות התאונה, הינו לגרימת ההתנגשות והפגיעה בגוף ובחומר שבעקבותיה".

לסיכום, מההוכחות שהובאו בפניי עולה כי רכבו של הנאשם יצר חסימה בנתיב התקדמות האופנוע שהיה בנתיב השני בכביש מכיוון נסיעת הנאשם ובכך הנאשם לא נתן לאופנוע זכות קדימה.

לאחר שעיינתי בכל חומר ההוכחות, שמעתי עדותם של העדים, התרשמתי מהופעתם בפניי, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל כל ספק סביר את יסודות העבירה ויש להרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ד' כסלו תשע"ז, 04 דצמבר 2016, במעמד הצדדים