

עפ"ת 14301/09/19 - מדינת ישראל נגד ששון לליקו

בית המשפט המחוזי בחיפה

18 דצמבר 2019

עפ"ת 14301-09-19 מדינת ישראל נ' לליקו

לפני הרכב כבוד השופטים:

אברהם אליקים, סגן נשיא [אב"ד] תמר נאות פרי ארז פורת
המערערת מדינת ישראל

נגד

המשיב ששון לליקו

פסק דין

השופטת תמר נאות פרי

ערעור על פסק דינו של בית המשפט השלום לתעבורה בחיפה (כב' השופטת כרמית פאר-גינת) בתיק גמ"ר 10207-06-16 (להלן: "ההליך קמא"), אשר ניתן ביום 15.7.2019 (להלן: "פסק הדין קמא").

רקע כללי -

1. ביהמ"ש קמא מצא לנכון בפסק דינו לזכות את המשיב מחמת הספק מהעבירות שיוחסו לו בכתב האישום ועל הכרעה זו מוגש ערעורה של המערערת, המאשימה קמא.

2. כתב האישום אשר הוגש לבית המשפט קמא סובב סביב תאונת דרכים קטלנית בה מצא את מותו המנוח נחום חיימוביץ ז"ל (להלן: "המנוח"). בהתאם לאמור בכתב האישום קמא, בתאריך 7.12.2015, סמוך לשעה 18:35 נהג המשיב ברכב פרטי מסוג שברולט (להלן: "הרכב") בדרך הים בעתלית (להלן: "הכביש") מכיוון צפון לדרום. באותה עת, נסע המנוח בכביש מכיוון דרום לצפון, כלומר בכיוון הנגדי, על קטנוע (להלן: "הקטנוע"). כאשר הגיע המשיב לצומת הרחובות של דרך הים ונחל אורן (להלן: "הצומת") עצר המשיב בקו העצירה, המתין לרכב אחר שעבר את הצומת ואז פנה המשיב שמאלה מנתיב נסיעתו בדרך הים לכיוון רחוב נחל אורן, בלא שנתן זכות קדימה לקטנוע אשר הגיע מולו (אחרי הרכב האחר) ותוך שהמשיב חוסם את דרכו של הקטנוע. כתוצאה מכך, פגע הקטנוע עם הצמיג הקדמי שלו כשהוא בהטיה ימינה, בדופן האחורית ימנית של הרכב (להלן: "התאונה"). כתוצאה מהתאונה נגרם מותו של המנוח במקום התאונה.

לטענת המערערת, כפי שפורטה בכתב האישום, הכביש במקום היה כביש אספלט יבש ותקין, והמדובר בדרך עירונית ובצומת T עם שטח הפרדה בנוי בין שני הנתיבים. מהירות הנסיעה המותרת בכביש הינה 50 קמ"ש ולפי המצוין בכתב האישום, התאונה התרחשה בשעות הערב כאשר תאורת הכביש פועלת. עוד צוין בכתב האישום כי שדה הראיה שהיה למשיב מקו העצירה פתוח לפניו למרחק של 143 מטר - כאשר רכב שבא ממול נוסע עם אורות, ואם הרכב שבא ממול נוסע ללא אורות, שדה הראיה הינו כ-121.5 מטר.

עמדת המערערת הייתה כי התאונה נגרמה עקב כך שהמשיב החל את הפנייה שמאלה שלא בבטחה, ללא שנתן את זכות הקדימה לקטנוע שהגיע ממול, וזאת עקב נהיגתו הרשלנית אשר התבטאה בכך שפנה שמאלה תוך סיכון רכב

אחר, ללא מתן זכות קדימה, ללא שהיה ער למתרחש בדרך בכיוון נסיעתו, וזאת למרות שהיה יכול להבחין בקטנוע ממרחק רב. לשיטתה, המשיב לא הבחין במנוח כלל עד רגע הפגיעה - ולכן נהג בחוסר זהירות, ברשלנות, ולא כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות.

3. עקב האמור בכתב האישום קמא יוחסו למשיב העבירות הבאות: **גרם מוות ברשלנות** - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 בתוספת סעיפים 40 + 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961; **אי מתן זכות קדימה** - עבירה לפי תקנה 64(א)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961; **ופנייה שלא בבטחה** - עבירה לפי תקנה 41 לתקנות התעבורה.

4. המשיב כפר בטענות ובאישומים המיוחסים לו, אם כי הודה בכך שהוא נהג ברכב במועדים הרלבנטיים והיה מעורב בתאונה. המשיב הבהיר כי הוא לא ראה את הקטנוע עד רגע התאונה, וכי רק אחרי האימפקט יצא וראה את הקטנוע והמנוח. עמדת המשיב בבית המשפט קמא הייתה כי התאונה הייתה בלתי נמנעת, שכן הקטנוע הגיח במהירות גבוהה מהמותר, ללא אורות, כאשר חלק מנתיב הנסיעה של המנוח היה חשוך בשל פנס תאורת רחוב שלא פעל וחלק אחר היה מוסתר על ידי תמרור - ולכן, לא ניתן היה לראות את המנוח אלא בשלב שבו כבר לא ניתן היה לבלום ולמנוע את ההתנגשות. עוד נטען מטעם המשיב כי המנוח לא נפגע כתוצאה מההתנגשות ברכב אלא כתוצאה מהחלקה על כתם של נוזל שהיה על הכביש. בנוסף, טען המשיב כי פטירתו המצערת של המנוח נגרמה בשל טיפול רפואי רשלני שהוענק לו בזירת התאונה, אשר ניתק את הקשר הסיבתי בין התאונה לבין המוות.

5. מטעם הצדדים העידו כמה וכמה עדים, לרבות בוחן התנועה המשטרתי (להלן: "**הבוחן**") ומומחה מטעם ההגנה (להלן: "**מומחה ההגנה**") והמשיב עצמו.

פסק הדין קמא וטענות הצדדים בערעור -

6. כפי שצוין בפתיח, בפסק הדין הורה ביהמ"ש קמא על זיכוי של המשיב מהעבירות שמיוחסות לו, מחמת הספק.

בית המשפט קמא הנכבד אימץ את גרסת המשיב לפיה לא ראה את הקטנוע כלל עד רגע האימפקט ואף הגיע למסקנה לפיה לא הוכח, מעבר לכל ספק סביר, כי המשיב יכול היה וצריך היה להבחין בקטנוע טרם התרחשות התאונה. בין היתר, כוללות קביעותיו של ביהמ"ש קמא התייחסות לחלק מהנתונים העובדתיים הרבים אשר לגביהם נחלקו הבוחן ומומחה ההגנה, אגב הקביעה לפיה בית המשפט מאמץ את חוות הדעת של מומחה ההגנה על פני חוות הדעת של הבוחן. עוד קבע ביהמ"ש קמא כי הוא מוצא את עדותו של המשיב כמהימנה, לרבות באשר להתנהלותו בעת שעמד בקו העצירה, הכיוון שאליו הסתכל והלך רוחו עת החל בנסיעה אל תוך הצומת. בית המשפט קמא מתייחס אף למחלוקת שהייתה בין הצדדים באשר לאפשרות שהפנס הקדמי של הקטנוע לא היה דלוק בעת האירוע וקבע כי הוא לא שוכנע מעבר לכל ספק סביר שהאור כן פעל בשעת התאונה ובהתחשב באפשרות זו הוא לא שוכנע שהמשיב יכול היה להבחין בקטנוע מבעוד מועד ולכן לא היה סיפק בידו לבלום ולמנוע את התרחשות התאונה. טענתו הנוספת של המשיב, לגבי הטיפול הרפואי הרשלני בזירה והשלכותיו - נדחתה.

7. המערערת סבורה כי יש מקום להתערב בקביעותיו של בית המשפט קמא ולהגיע למסקנה לפיה הוכח ברף הנדרש שהמשיב אכן גרם בהתרשלותו לתאונה הקטלנית המצערת.

8. המשיב מנגד סומך ידיו על פסק דינו של בית המשפט קמא וסבור כי אין מקום לקבל את הערעור, במיוחד נוכח העובדה שפסק הדין סומך על קביעות עובדתיות ועל קביעה בדבר העדפת חוות דעת מקצועית אחת על פני רעותה.

9. שני הצדדים הגישו לבקשת ההרכב טיעונים בכתב ואף טענו בפנינו ממושכות במשך שתי ישיבות, תוך שהם מפנים בין היתר למוצגים ולפסיקה רלבנטית.

דין והכרעה -

10. לאחר שקילת טענות הצדדים ובחינה קפדנית של התיק קמא בכללותו, מסקנתי כי יש מקום לקבל את הערעור וכך אציע לחברי.

11. אכן ערכאת הערעור ממעטת להתערב בקביעות עובדתיות של בית המשפט קמא ובמיוחד נכונים הדברים שעה שעסקינן בעובדות שנקבעו לאחר שמיעת עדים מרובים וקביעות מהימנות לגביהם, קל וחומר כאשר עסקינן בעובדות "גולמיות" מובהקות (כגון, זמנים, מהירויות וכו') - וראו לדוגמא את ע"פ 7307/18 פלוני נ' מדינת ישראל (11.11.2019), לאמור:

"הלכה ידועה ומושרשת היא כי ערכאת הערעור תימנע, ככלל, מהתערבות בקביעות עובדתיות של הערכאה הדיונית, כמו גם בקביעות המתייחסות למהימנות העדים אשר העידו בפני ערכאה זו. זאת, נוכח התרשמותה הישירה והבלתי-אמצעית של הערכאה הדיונית מן העדים המעידים בפניה ומסימני האמת העולים מעדותם".

ההלכה הפסוקה אף עקבית בכל הנוגע לכך שערכאת הערעור נוטה שלא להתערב בקביעות עובדתיות שנובעות מהעדפת האמור בחוות דעת מקצועית מטעם צד אחד על פני חוות הדעת של הצד שכנגד, וכפי שנפסק למשל בע"פ 6030/15 טוולדה נ' מדינת ישראל (11.6.2018):

"כידוע, אין דרכה של ערכאת ערעור להתערב בממצאי עובדה ומהימנות, וכלל זה כוחו יפה גם לגבי קביעות מומחים (ראו, לדוגמה אחת מני רבים, ע"פ 8287/05 בחטרה נ' מדינת ישראל, פסקה 30 (11.8.2011))."

12. בשים לב להלכות אלו - אשר אף המערערת לא ביקשה לסטות מהן - יש לבחון במקרה זה מה היו הקביעות העובדתיות של בית המשפט קמא ולאבחן בין לבין המסקנות המשפטיות הסומכות על אותן העובדות. שכן, לגבי הסקת המסקנות המשפטיות הנובעות מהנתונים העובדתיים, לא חלה המגבלה מעלה. במקרה הנוכחי, לא מצאתי שיש מקום לסטות מרובן של הקביעות הברורות לגבי נתונים עובדתיים (למעט בנושא אחד, ועל כך בהמשך), ועם זאת - סבורני שיש מקום לקבל את הערעור היות ולגבי מחלוקות עובדתיות מסוימות אין הכרעה ברורה בפסק הדין קמא ובשל שעמדתי שונה מעמדת בית המשפט קמא באשר למשמעות המשפטית הנובעת מהעובדות.

הנתונים העובדתיים הנדרשים -

הטיפול הרפואי שקיבל המנוח מיד לאחר התאונה -

13. תחילה נסיר מעל הפרק את נושא הטיפול הרפואי שניתן למנוח בזירה. בסעיפים 6-36 לפסק הדין קמא (עמודים 122-126) מקדיש בית המשפט קמא את הדיון לטענת המשיב לפיה בוצעו למנוח פעולות החייאה רשלניות על ידי גורמים אלו ואחרים וכי לא ניתן לשלול את האפשרות שאותן פעולות החייאה שגויות הן אשר גרמו למותו של המנוח ולא עצם התאונה עצמה. בית המשפט קמא מנתח את הראיות בהקשר זה (לרבות עדות הפרמדיק בזירה, חוות הדעת של המומחים מהמרכז הלאומי לרפואה משפטית ועדותו של אחד מהמומחים בבית המשפט) - ומסקנתו היא כי הגם שיתכן ובוצעה פעולת החייאה כושלת במנוח, יש לאמץ את קביעת המומחה הרפואי מהמרכז הלאומי לרפואה משפטית לפיה לא היה בכך כדי לשנות את מהלך הדברים, ולמרבה הצער, לא ניתן היה להציל את המנוח גם לו היו

בנקטים אמצעי טיפול רפואי אחרים.

אין מקום להתערב בקביעה זו, מה גם שהטיעון בנושא אינו חלק מנימוקי הערעור.

האם היה כתם על הכביש אשר גרם לנפילתו של המנוח?

14. אין מחלוקת כי על הכביש נמצאו סימני בלימה של הקטנוע - מקטע ראשון עם סימני בלימה באורך של 5 מטרים, לאחר מכן רווח של 0.4 מטרים (כלומר מקטע של 0.4 מטר בו אין סימני בלימה, להלן: "הרווח") ולאחריו - סימני בלימה לאורך 6.6 מטרים נוספים. הבוחן גורס כי יתכן שברוח אין סימני בלימה כיון שהמנוח הרפה את היד מהבלם למשך שבירר שנייה ובפרק זמן זה הגלגל לא השתפשף על הכביש באופן שהותיר סימן בלימה. על פי חוות הדעת של מומחה ההגנה (עמ' 9 לחוות דעתו נ/16), לא יתכן שהמנוח הרפה את הבלם למשך פרק זמן כה קצר כך שנותר רווח של 0.4 מטר בלבד, וכי ההסבר לרווח הינו כתם של נוזל שהיה על הכביש אשר נבדק ולפיכך לא ניתן לדעת מה טיבו (להלן: "הכתם"), אך ניתן לראותו בתמונה 25 בלוח הצילומים ת/10. לפי עמדת מומחה ההגנה, האפשרות שהמנוח החליק בשל הכתם סבירה ולא ניתן לשלול את האפשרות שאלמלא הכתם היה המנוח מצליח לתמרן את הקטנוע ולמנוע את התאונה (סעיפים 5-6 בעמ' 10 לחוות דעתו).

15. כב' בית המשפט קמא לא הכריע בפסק הדין בשאלה אם היה כתם שכזה אם לא, ואם הייתה לו השפעה על מהלך הדברים. בוודאי שלא ניתן למצוא בפסק הדין קמא קביעה המאמצת את סברת מומחה הגנה לפיה לולא החליק הקטנוע על הכתם, הוא "היה מצליח לתמרן" והתאונה הייתה נמנעת. היות ואין קביעה בפסק הדין קמא המאמצת את "הסבר הכתם", אין צורך להמשיך את הדיון בהרחבה בנושא זה והתייחסתי אליו רק בקצרה על מנת שתוצג התמונה המלאה, ובכל מקרה - נוכח המסקנות כפי שיפורטו בהמשך, אף אם הקטנוע החליק בשלב מסוים בשעה שניסה לבלום ולמנוע את ההתנגשות - הדבר נובע מהצורך בבלימה פתאומית עקב התנהלותו של המשיב, ואין המדובר בגורם זר מתערב או בנתון שיכול לגרוע מרשלנותו ואחריותו של המשיב.

כיצד נפל הקטנוע?

16. נושא אחרון שיוזכר רק בקצרה הינו המחלוקת בין המומחים לגבי אופן נפילת הקטנוע והשאלה איזה רכיב הותיר את סימני השפשף על הכביש ואיזה חלק פגע ברכב.

17. עמדת המערערת בכתב האישום (על פי עמדת הבוחן) הייתה כי המנוח ניסה לבלום, במהלך המקטע שבו המשיך לנסוע, בעודו בולם - הוא נטה לצד ימין אך לא הצליח לעצור, לאחר מכן פגע עם הצמיג הקדמי שלו בדופן האחורית ימנית של הרכב, נפל - ונפגע. עוד מוסיף הבוחן כי על הכביש נותרו סימני בלימה של הקטנוע ונראו אף סימני חריצה (אשר נגרמו מרכיב "קשה" של הקטנוע שהשתפשף כנגד הכביש ו"חרץ" בו סימנים, במובחן מסימני בלימה שנוצרים משפשוף של המצמיגים). לטענת הבוחן, סימני החריצה נוצרו על ידי אחד הברגים של האגזוז של הקטנוע, אשר נגע בכביש ו"חרץ" אותו, בשל ההטיה של הקטנוע בשלב הבלימה. בדו"ח הבוחן נקבע כי בבדיקת הקטנוע נמצאו שפשוף בבורג האגזוז בצד ימין, סימני חיכוך מהאספלט על הכידון בצד ימין, המראה הימנית הייתה שבורה וסימני חיכוך חלשים בסוליה החיצונית של הצמיג הימני. עוד מפנה הבוחן לבדיקה המכונה "התאמת נזקים", בין הקטנוע לבין הרכב, ממנה עולה - לשיטתו - שהנזקים לקטנוע "מתאימים" לנזקים לרכב, בהתאם לתרחיש מעלה.

18. מומחה ההגנה גורס כי לא ייתכן שהקטנוע נפל על צדו הימני, שכן אז סימני החריצה היו אמורים להימצא מצדם הימני של סימני הבלימה, ולשיטתו - סימני החריצה כפי שנמצאו בפועל מלמדים על כך שהקטנוע נפל דווקא על צדו השמאלי. ממשך מומחה ההגנה וטוען כי לא ייתכן שסימני החריצה נוצרו מבורג האגזוז של הקטנוע, שכן יש רווח של יותר ממטר בין הגלגל הקדמי לבין האגזוז, בעוד שבשטח סימן הצמיג וסימן החריצה מסתיימים באותה נקודה (סעיפים 7 עד 14, בעמ' 10 לחוות דעתו). לכן, מומחה ההגנה מגיע למסקנה כי הקטנוע נפל על הכביש עוד לפני

הפגיעה ברכב וכי לא הקטנוע הוא זה אשר פגע ברכב, אלא המנוח עצמו (עמ' 11 לחוות הדעת).

19. בית המשפט קמא לא הכריע מפורשות בשאלה לאיזה כיוון נפל הקטנוע, מה גרם לחריצה והאם יתכן שהגוף של המנוח היה זה שפגע ברכב וגרם לפגיעה ברכב ולא הקטנוע עצמו. הכרעה במחלוקות עובדתיות אלו לא הייתה חיונית לצורך בחינת השאלות שעל הפרק בנוגע לרשלנות הנטענת. בדין לא נותחו לעומק הראיות בהקשר זה ואכן לא היה מקום שבית המשפט קמא יקדיש חלק מהדין למחלוקת בהקשר זה. היות ואין קביעה ברורה בנושא בפסק הדין קמא ואין צורך שתהיה קביעה שכזו - אין צורך להמשיך את הדין בנושא בשלב הערעור הנוכחי.

האם הפנס הקדמי של הקטנוע היה דלוק או כבוי בעת התאונה?

20. עתה מגיעים אנו למחלוקות העובדתיות אשר כן חייבו הכרעה ברורה, בהיותן חיוניות לבחינת שאלת אחריותו הנטענת של המשיב לתאונה.

21. ההגנה טענה כי הפנס הקדמי של הקטנוע היה כבוי כאשר הקטנוע התקרב לצומת, והדבר, מטבע הדברים, הקשה על המשיב לזהות את הקטנוע מבעוד מועד. ההגנה סמכה את טענתה לגבי האפשרות שהפנס היה כבוי על אמירתו של המשיב, בזירה, מיד לאחר התאונה, לפיה **יתכן** והאורות של הקטנוע היו כבויים.

הבוחן, ציין בדו"ח הבוחן כי הקטנוע נבדק בזירה וכי במהלך הבדיקה, הקטנוע הורם על ידי רכז הבוחנים חיים עוז, כאשר הבוחן מצלם את ההרמה ואת הקטנוע, ונמצא כי מיד עם ההתנעה של הקטנוע האור הקדמי פעל וכאשר המנוע פעל - הפנס הקדמי דלק (וצורפו שתי תמונות של הפנס דולק - תמונות 13 ו-14 ללוח התצלומים, ת/10).

מומחה ההגנה טוען בחוות דעתו (סעיפים 6-1, בעמ' 14) כי יש קושי עם הבדיקה שביצע הבוחן לגבי הפנסים ולדעת מומחה ההגנה - אם האור הקדמי דלק במהלך הניסוי שביצע הבוחן כפי שתיאר הבוחן, הדבר מלמד על תקלה במערכת האורות של הקטנוע, ומפנה לחוות דעת של מומחה אחר מטעם הגנה (להלן: "**המומחה לעניין פנס הקטנוע**"). מומחה ההגנה אף מלין על כך שהפנס לא נשלח לבדיקות מעבדה, וטען כי אי שליחת הפנס לבדיקה נוגדת נהלי משטרה שקיימים בנושא. עם זאת, מומחה ההגנה אינו שולל את הקביעות של הבוחן לפיהן בסמוך ובתכופ לאחר התאונה בוצעה הבדיקה כפי שתיאר אותה הבוחן, ונמצא שהאור הקדמי דלק כאשר המנוע פועל.

במענה לעמדה זו של מומחה ההגנה והמומחה לעניין פנס הקטנוע - ביקשה המערערת להזים את טענות ההגנה, וטענה כנגד עמדת המומחה לעניין פנס הקטנוע, כאשר עמדתה נותרה כפי שהייתה, והיא - שלא היה כל כשל במערכת התאורה ובפנסים של הקטנוע במועד האירוע, כי אין כל בסיס לסברה לפיה הקטנוע נסע ללא אורות וכי לא היה כל צורך לשלוח את הפנס למעבדה.

22. בית המשפט קמא קבע בנושא זה כי יש טעם בטענת המשיב לפיה לא תועד מצב המתגים של אורות האופנוע במקום התאונה, לא ניתן לדעת מי מבין הנוכחים בזירה נגע בקטנוע, ייתכן ומישהו נגע במתגים לפני שרכז הבוחנים הרים את הקטנוע, והדבר גרם לכך שבשעת הבדיקה של הבוחן האור כן דלק - ולכן לא ניתן לשלול את גרסת המשיב לפיה המנוח נסע ללא אורות, חרף הניסוי שנעשה על ידי המאשימה (ת/26).

23. נדמה לי שיש קושי עם הקביעה מעלה, מה גם שאין זו קביעה עובדתית פוזיטיבית לפיה הוכח שהמנוח אכן נהג ללא אורות או שהפנס היה תקול. עמדתי סומכת על כך כי לשיטתי לא היה בסיס מוצק מלכתחילה לסברה שהקטנוע נע ללא אורות, וזאת נוכח דברי המשיב. ואפרט.

24. ההודעה הראשונה של המשיב, תחת אזהרה, נגבתה מיד בסמוך לאחר התאונה (ת/3ב), לאחר שהוזהר כדין ולדברי המשיב, הוא אף הספיק לדבר עם עורך הדין שלו לפני מסירת ההודעה. לדבריו, הוא הגיע לצומת, עמד בקו העצירה טרם הפנייה שמאלה, המתין בעצירה מלאה עד שיעבור רכב שהגיע מהכיוון שממנו הגיע לאחר מכן

המנוח, ולאחר שהרכב הזה חלף, כדבריו: "הסתכלתי שוב לצומת שהייתה פנויה ואין משהו שיפריע לי לפנות שמאלה ואז פניתי שמאלה ושמעתי מכה בטמבון אחורי של הרכב ואז נעצרתי לראות מה קרה" (עמ' 2, שורות 4-6). בהמשך, הוא נשאל מתי הבחין לראשונה בקטנוע ומשיב: "רק אחרי הפגיעה" (שם, שורה 23), והמשיב אף טוען כי הוא לא שמע את חריקת הבלמים של הקטנוע לפני ההתנגשות (עמ' 3, שורה 54). בהמשך, נשאל המשיב מדוע לא הבחין בקטנוע לפני התאונה, והוא ענה: "יכול להיות שהוא נסע בלי אורות, אין לי משהו אחר, הוא לא היה מתי שאני פניתי שמאלה" (שם, שורה 25). לאחר מכן החוקר מפנה את המשיב לכך שבבדיקה שבוצעה נמצא שכאשר המנוע של הקטנוע דולק, האורות עובדים ודולקים אוטומטית, כך שהדבר מצביע על כך שהקטנוע נסע עם אורות דולקים. המשיב נשאל מה יש לו להגיד לגבי נושא זה, ותשובתו הינה: "לא יודע להגיד לך מאיפה הוא בא" (שם, שורה 31).

בחקירתו הראשית והנגדית בבית המשפט קמא - המשיב אינו טוען כי הקטנוע היה ללא אורות וחוזר על כך שהוא למעשה כלל לא ראה את הקטנוע עד הפגיעה.

25. במצב דברים זה, כאשר המשיב עצמו אינו טוען שהקטנוע היה ללא אורות, כיון שכלל לא ראה אותו עד הפגיעה, וכאשר המשיב אמר בזירה **שיתכן** והקטנוע היה בלי אורות רק על מנת לנסות ולהסביר מדוע הוא לא ראה אותו עד הפגיעה, גרסה עליה לא חזר בבית המשפט, ובהיעדר עדי ראיה אחרים - אין בסיס מוצק לקביעה לפיה האורות היו כבויים ולפיה הקטנוע נסע בכביש האמור, מרחק רב לפני התאונה, בשעת חשיכה - ללא אורות.

26. אין צורך לקיים דיון מעמיק בשלב זה לגבי השאלה על מי רובץ נטל ההוכחה במצב הדברים האמור, על המשיב - להצביע על כשל, או על המערערת - להראות שהפנס היה תקין, ואף אין צורך להרחיב את הדיון לגבי השאלה אם בנסיבות אלה היה צורך לשלוח את הפנס למעבדה אם לאו, שכן - הגם שלא הוכח לטעמי שהקטנוע נסע ללא אור קדמי, יש לראות כי כב' בית המשפט קמא מבסס את פסק הדין על ההנחה המיטיבה עם המשיב, לפיה הקטנוע נסע ללא אורות - ונעשה כן אף במסגרת הערעור.

ובמילים אחרות, הגם שאין קביעה פוזיטיבית עובדתית לפיה הפנס היה תקול והקטנוע נסע ללא אורות, נצא מנקודת ההנחה הנוחה מבחינת המשיב, כפי שעשה בית המשפט קמא - כלומר, שהקטנוע היה ללא אורות (וראו כי גם הבוחן ביצע את חישוביו בהתחשב בשתי האפשרויות, האחת - שהקטנוע היה עם אורות, והשנייה - שהקטנוע נסע ללא אורות, כך שקיימים נתונים מספריים לגבי שתי האופציות).

מהירות הקטנוע לפני שהחל את הבלימה -

27. לשיטת הבוחן (דו"ח אירוע - ת/1; דו"ח בוחן - ת/7א, נספח חישובים - ת/7ב), מהירותו של הקטנוע עובר לתחילת הבלימה, הייתה לפחות כ-44 קמ"ש. מומחה ההגנה טוען בחוות דעתו (נ/16) כי המהירות הייתה לפחות 81.1 קמ"ש (עמ' 12 לחוות דעתו), וזאת כאשר המהירות המותרת הינה 50 קמ"ש. בית המשפט קמא קובע במקום אחד בפסק הדין כי חישוביו של מומחה ההגנה לא נסותרו והוא מעדיף אותם על פני חישובי המהירות שביצע הבוחן, ועם זאת - בשלב מסוים בפסק הדין קמא, כאשר מבצע בית המשפט קמא חישוב לגבי טענות הצדדים הוא לוקח בחשבון מהירות ממוצעת, בין המהירות אליבא דמומחה ההגנה לבין זו אשר חישב הבוחן - כלומר, כ-62.5 קמ"ש. יתכן מאוד שהמהירות אכן הייתה בסביבות 62 קמ"ש ולא 81 קמ"ש, ועם זאת, המדובר בנתון שהיה על בית המשפט קמא להכריע לגביו באופן ברור - ונוכח העובדה שעסקינן בהליך פלילי, נמשיך את הדיון בהתבסס על כך שחישוביו של מומחה הגנה בהקשר זה אומצו על ידי בית המשפט קמא - וההנחה תהא שהמהירות הייתה 81 קמ"ש, ולא נתערב בקביעה עובדתית זו.

שדה הראיה של המשיב -

28. הבוחן קבע בדו"ח שלו כי שדה הראיה פתוח לצומת ממרחק של יותר מ-100 מטר, כי מקו העצירה טרם

הפנייה שמאלה ניתן לראות רכבים הבאים מכיוון הנסיעה של המנוח ממרחק של 143 מטר אם הם נוסעים עם אורות, וממרחק של כ-121 מטר - אם הם ללא אורות. מדו"ח הפעולה ת/2 עולה כי בוצעו בזירה שני ניסויים לגבי שדה הראייה, בעוד רכז הבוחנים חיים עוז נהג על הקטנוע בעת ביצוע הניסויים. בניסוי האחד - הקטנוע היה עם אורות, ובשני - ללא אורות, ובשני הניסויים - במדידות המרחקים השתתפה גם רמת"ד לינה שויקר (להלן: "רמת"ד שויקר"). הבדיקה הוסרטה (מזכר ת/5) ובסרטון רואים כי הבדיקה בוצעה באמצעות הקטנוע, פעם עם אורות ופעם ללא אורות, כאשר הבוחן יושב ברכב העומד בקו העצירה, ורמת"ד שויקר מסייעת במדידות. הסרטון אף הוגש כראייה (ת/11 - להלן: "הסרטון") וניתן לראות כי במסגרת הניסוי, עמד רכב בקו העצירה ונציגים של המשטרה נעו לאורך הנתיב שבו התקדם הקטנוע ועצרו במקום שבו אומר הבוחן שהוא מזהה אותם, כלומר במקום שבו נראה לראשונה הקטנוע המתקרב. המרחק מנקודה זו נמדד, והוא משקף את שדה הראייה שהיה למשיב עת עמד בקו העצירה, בתנאים דומים לתנאים במועד התאונה (ואין מחלוקת כי הניסוי בוצע בשעת חשיכה דומה), כ-143 מטר כאשר הקטנוע עם אורות, וכ-121 מטר כאשר הקטנוע ללא אורות.

29. מומחה ההגנה טוען (בסעיף 3, בעמ' 14 ואילך לחוות דעתו) כי התהליך שבמסגרתו נמדד שדה הראייה על ידי הבוחן התבסס על כך שהבוחן ישב ברכב בקו העצירה וקבע מתי ניתן לראות לראשונה את הקטנוע מתקרב לצומת - אך כי הוא עצמו, לאחר שצפה בסרטון, לא רואה את הקטנוע בשנייה שהבוחן רואה אותו, והוא אף מפנה לקול של מישהו שישב כנראה ליד הבוחן שנשמע בסרטון כאומר שהוא לא רואה את הקטנוע בנקודה שהבוחן טוען שהוא רואה אותו לראשונה.

עם זאת, מומחה ההגנה לא מציין מתי הוא כן ראה לראשונה את הקטנוע, לא מסביר אם ראה אותו הרבה אחרי שהבוחן טוען שראה אותו או שבריר שניה לאחר מכן, והוא לא מציג ניסוי מקביל שהוא ביצע לגבי שדה הראייה (היות ולפי דבריו, הוא לא יכול היה לחסום את התנועה באזור ולבצע ניסוי ומדידות מטעמו - סעיף 8, עמ' 15).

30. בהתייחס לנושא זה - בסעיף 41 לפסק הדין קמא, קובע בית המשפט כי כאשר הוא צפה בסרטון, בנקודת הזמן שבה נאמר על ידי הבוחן כי ניתן להבחין ברכב מתקרב - ביהמ"ש קמא לא הבחין ברכב המתקרב, וכי יש בכך כדי להחליש את עמדת הבוחן. עוד מציין בית המשפט קמא כי המערערת בחרה שלא לזמן לעדות את רמת"ד שויקר, אשר ערכה את מדידת המרחקים במהלך הניסוי, ולכן בעת ההערכה של חוות הדעת המקצועיות, יש ליתן עדיפות לעדות המומחים מטעם ההגנה (עמ' 128, פסקה 45).

31. אין כמובן כל מקום להתערב בקביעה לפיה בית המשפט קמא לא ראה את הקטנוע בסרטון בדיוק בשלב שבו ניתן לשמוע את הבוחן אומר שהוא כן רואה את הקטנוע, וייתכן מאוד שגם מומחה ההגנה לא ראה את הקטנוע בדיוק באותו רגע - אך אין בכך כדי לגרוע מהמסקנה לגבי שדה הראייה.

32. אינני סבורה, עם כל הכבוד, שהעובדה שבנקודת זמן מסוימת הבוחן מציין שהוא רואה את הקטנוע ואילו כב' ביהמ"ש עדיין לא רואה אותו או שמומחה ההגנה עדיין אינו רואה אותו, יכולה לשמש כאינדיקציה לדחיית הממצא העובדתי של הבוחן לגבי שדה הראייה. ראשית, יתכן מאד שבאותה נקודת זמן הבוחן ראה דברים שכב' בית המשפט קמא ומומחה ההגנה לא ראו, שהרי קיימים פערים אישיים ביכולת הראייה. שנית, כל האמור מתייחס רק לאחד משני הניסויים - ולא לשניהם (ונזכיר שוב כי בוצע ניסוי אחד עם אורות והשני בלי אורות). שלישית, אינני סבורה שצפייה בסרטון שקולה לשהייה ברכב בזמן אמת בצומת, וזאת כאשר עסקינן ביכולת לזהות רכב שמתקרב וכאשר המדובר בהבדלים של חלקי שניה. יכול מאד להיות שכאשר ישב הבוחן ברכב בעת ביצוע הניסוי, הוא אכן ראה את הקטנוע ששימש להדגמה בדיוק בשלב שבו הוא ציין שהוא רואה אותו, אולם כאשר מישהו אחר צופה בסרטון על גבי צג של מחשב הוא לא רואה את הקטנוע אלא בחלוף פרק זמן נוסף. רביעית, וכאן העיקר - מומחה ההגנה לא אומר מתי הוא כן רואה את הקטנוע ולא מציע חישוב נגדי לשדה הראייה. שהרי אם הוא ראה את האופנוע שבריר שניה לאחר שראה

אותו הבוחן, המשמעות יכולה להיות ששדה הראיה הינו 115 מטר במקום 120 מטר, ואין לכך משמעות קריטית (להבדיל ממצב בו מומחה ההגנה היה רואה את הקטנוע זמן רב אחרי הבוחן ומחשב שהמסקנה היא שמדובר למשל בשדה ראייה של 60 מטר בלבד).

33. לכן, המשך הדיון יתבסס על כך ששדה הראיה היה כפי שחישב הבוחן, והיות וכבר נאמר שניקח בחשבון את האפשרות המקלה עם המשיב, דהיינו - כי הקטנוע נע ללא אורות, אזי שהמדובר בשדה ראייה פתוח לפניו של 120 מטר לערך.

הפרעות לשדה הראיה -

34. התמרור בצומת - מומחה ההגנה מגיע למסקנה כי קיים תמרור בצומת אשר מפריע לשדה הראייה של רכבים שעומדים בקו העצירה וכי התמרור מסתיר את שדה הראיה לפרק זמן גדול, כך "שיש בכוחו של התמרור להסתיר רוחב של כלי רכב פרטי שמגיע מנגד" (סעיף 3, עמ' 8 ל-נ/16, ושוב בסעיף 9 בעמ' 9, ובסעיף 7 בעמ' 14). בהתאם, לטענתו, כאשר הקטנוע הגיע אל עבר הצומת, היה פרק זמן אשר במהלכו הוא היה מוסתר מעיני מי שעומד בקו העצירה. הבוחן לא התייחס לתמרור בדו"ח שלו - ולכן, כפי שקבע בית המשפט קמא, ניקח בחשבון שאכן היה תמרור שהפריע במידה מסוימת, לפרק זמן מסוים, לשדה הראייה, כלומר - שהיה בשדה הראייה "**קטע מוסתר**".

35. פנס תאורה תקול - אין חולק בין הצדדים כי לאורך הכביש קיימים פנסי תאורה בשני הצדדים, ואף מוסכם כי אחד מהפנסים בנתיב הנסיעה של הקטנוע, הנמצא במרחק לא רב מהצומת, היה כבוי - וראו את תמונה 3 בלוח הצילומים ת/10 בו ניתן לראות את הפנס הכבוי (להלן: "**הפנס הכבוי**"), וראו אף את סעיף 5 בעמ' 8 לחוות הדעת של מומחה ההגנה שם מצוין כי הוא מדד את המרחקים בין כל עמודי התאורה, ונמצא כי הפנס הכבוי נמצא במרחק של 40.6 מטר מעמוד התאורה הראשון הנמצא ממש בקצה שטח הצומת.

לשיטת מומחה ההגנה, בשל חוסר התאורה כאמור, יש מקטע במרחק של כ-40 מטר לערך מהצומת אשר בו תנאי הראות קשים במיוחד, כי הדבר משפיע על שדה הראיה (סעיף 7 בעמ' 14 לחוות דעתו) - וכי זוהי סיבה נוספת לכך שהמשיב לא יכול היה לראות את הקטנוע המתקרב.

המערערת סבורה, לרבות על יסוד הצילומים מהזירה המראים את הפנס הכבוי, כי למרות שהיה פנס כבוי - אין המדובר בחשיכה מוחלטת בסמוך לפנס האמור, בשל שהכביש מואר באופן כללי על ידי שאר הפנסים, וכי עדיין ניתן היה להבחין בקטנוע המתקרב, במיוחד שעה שהמדובר באזור המרוחק כ-40 מטר בלבד מהצומת.

36. בית המשפט קבע לגבי נושא זה כי אין חשיבות לשאלה אם הפנס הקדמי של הקטנוע היה כבוי, שכן מהרגע שהועלתה הטענה לגבי האפשרות שהפנס היה כבוי, מטעם המשיב, בסמוך למועד התאונה, היה על הבוחן לבחון את הטענה ולבצע ניסוי שדה ראייה הממחיש את האפשרות לראות את הקטנוע באזור שנמצא מתחת לפנס הכבוי במצב שאורות הקטנוע דולקים בהשוואה למצב שאורות הקטנוע כבויים, אך ניסוי שכזה לא נערך. כלומר, שלשיטת בית המשפט קמא אכן היה מקטע חשוך יחסית בשל הפנס הכבוי (להלן: "**הקטע החשוך**"), במרחק של 40-46 מטר מהצומת.

37. אף בנקודה זו לא נתערב בקביעות בית המשפט קמא, אך יש לראות כי אין קביעה ברורה לגבי השאלה אם הייתה חשיכה מוחלטת באזור הפנס הכבוי שמא עדיין ניתן היה לראות כלי רכב כגון הקטנוע שעה שהוא עובר ליד הפנס הכבוי - לרבות כאשר אורותיו לא דולקים. בכל אופן, נמשיך אף עתה את הדיון על יסוד ההנחה המקלה עם המשיב, בהתאם לקביעה העולה מפסק הדין קמא, לפיה הפנס הכבוי גרם לכך שיש קטע בכביש שבו הראות מוגבלת וקשה יותר לראות כלי רכב שנוסע ללא אורות בקטע החשוך.

משך הנסיעה של המשיב מקו העצירה עד ההתנגשות -

38. בצומת קיימים שלושה "קווים" שאליהם מתייחסים הצדדים. הקו האחד הוא "קו העצירה", בכיוון הנסיעה של המשיב, אשר הינו קו מאונך לכיוון הנסיעה (ומכונה לעיתים "קו ההמתנה"). קו זה צבוע בלבן על הכביש, לאחריו מעבר חציה, ואין חולק כי לפני קו העצירה עמד המשיב בעצירה מלאה לפני שהתחיל את הנסיעה לתוך הצומת. הקו השני הינו "הקו הקריטי", אשר הינו קו דמיוני התוחם את "שטח הסכנה" שבצומת מהכיוון שממנו הגיע המשיב. זהו קו שמקביל לכיוון הנסיעה המקורי של המשיב ושל המנוח, בגבול המערבי של שטח הצומת, ולאחריו נמצא הרכב בשטח הסכנה, כלומר בתוך שטח הצומת שם יכולה להתרחש התנגשות בינו לבין כלי רכב שבאים מהכיוון אשר ממנו הגיע המנוח. הקו השלישי הינו "קו היציאה מהצומת", שאף הוא קו דמיוני, מקביל לכיוון הנסיעה של המנוח, בגבול המזרחי של שטח הצומת, ולאחריו - הרכב יוצא משטח הסכנה וכבר לא חשוף להתנגשויות עם רכבים חוצים כגון הקטנוע. אחרי קו היציאה מהצומת - קיים עוד מעבר חציה (להלן: "מעבר החציה"). נקודת ציון נוספת הינה "נקודת האימפקט", כלומר - המקום בו התרחשה ההתנגשות, בתוך שטח הצומת, בתוך שטח הסכנה, בין הקו הקריטי לבין קו היציאה מהצומת.

39. במקרה הנוכחי, כפי שכבר נכתב מעלה, המשיב עצר בקו העצירה, החל בנסיעה לתוך הצומת, עבר את הקו הקריטי, אז התרחשה ההתנגשות בנקודת האימפקט באמצע שטח הסכנה, והוא למעשה לא הגיע בנסיעה, כמתוכנן, אל קו היציאה מהצומת.

40. בסמוך לאחר התאונה, הבוחן חישב כי לרכב לקח בין 3.7 ל-3.9 שניות להגיע מקו העצירה עד מקום האימפקט אשר נמצא במרכז שטח הסכנה (עמ' 4, ת/א7). בניסוי נוסף ושחזור שנערך על ידי נציגי המשטרה שלושה חודשים אחרי התאונה (להלן: "השחזור" - ת/ב7 ו-ת/9), נמצא כי לרכב לוקח בין 4.06 לבין 4.22 שניות להגיע מקו העצירה עד הקו הקריטי, לוקח לרכב עוד 3.81 עד 3.43 שניות לעבור את שטח הסכנה, וכך - לוקח לרכב בין 7.87 לבין 7.65 שניות מקו העצירה ועד שהוא יוצא משטח הסכנה. מכאן, שפרקי הזמן שנמדדו בשחזור (אשר הוסרט) ארוכים יותר מאלו שחושבו מיד לאחר התאונה.

41. מומחה ההגנה לא ביצע בדיקות עצמאיות לגבי משך הזמן שלוקח להגיע מקו העצירה עד הקו הקריטי ולאחר מכן עד מקום האימפקט ואחר כך - עד קו היציאה מהצומת והיציאה משטח הסכנה. הוא מסתפק בכך שהוא מפנה לפערים שיש בין הבדיקה שבוצעה בסמוך לתאונה לבין הבדיקה במהלך השחזור וטוען כי הוא מדד את פרקי הזמן במהלך השחזור באמצעות המחשב, בהתייחס לסרטון שבו מצולם השחזור - ויוצא, לשיטתו, שהמדובר על משך של 8 עד 10 שניות מקו העצירה עד נקודת האימפקט (במקום 7.65 עד 7.87 שניות מקו העצירה עד קו היציאה מהצומת - סעיף 5 בעמ' 13 לחוות דעתו). מומחה ההגנה אף מתייחס לכך שלפי השחזור ולפי עמדת הבוחן, נדרשות לרכב בין 4.06 עד 4.22 שניות להגיע מקו העצירה עד לקו הדמיוני של הכניסה לצומת, הקו הקריטי, ומומחה ההגנה אינו שולל נתונים אלו.

42. בית המשפט קמא אינו קובע באופן ברור מהם פרקי הזמן שלוקח לעבור את המקטעים האמורים, ורק קובע - לגבי פרק הזמן מעת הכניסה לצומת ועד הפגיעה - כי גם אם בניסוי כזה או אחר פרק הזמן מעת הכניסה לצומת ועד מקום הפגיעה הוא 1.22 שניות אין בכך כדי לשלול את האפשרות שלנהג אחר ייקח 3 שניות להגיע מקו העצירה ועד מקום הפגיעה. קביעה זו נכונה היא, ואין להתערב בה, אלא שלשיתתי, היה מקום לקבוע ממצאים ברורים לגבי פרק הזמן מתחילת הנסיעה ועד הקו הקריטי, כלומר עד הכניסה לצומת, ולגבי פרק הזמן מקו העצירה ועד נקודת האימפקט, ואין קביעות ברורות לגבי פרמטרים אלו.

43. אף אם נשוב ונזכור כי בית המשפט קמא בחר להעדיף את גרסת מומחה ההגנה, אזי שמומחה ההגנה לא

ביצע בדיקות עצמאיות ורק "תיזמן" את מה שניתן לראות בסרטון של השחזור. יש קושי לקבל את ממצאיו אלו ולהעדיף אותם על פני ממצאיו של מי שביצע את השחזור, אך בכל מקרה - הפערים אינם משמעותיים, ויש לקחת בחשבון כי לוקח 6.5 עד 7 שניות מקו העצירה עד נקודת האימפקט, ו-8 שניות מקו העצירה עד קו היציאה מהצומת. לגבי פרק הזמן שלוקח בין תחילת הנסיעה מקו העצירה ועד הקו הקריטי והכניסה לתחום הסכנה - הבוחן, בשחזור, מצא כי המדובר בכ-4 שניות. נתון זה לא נסתר על ידי מומחה ההגנה כפי שפורט מעלה, ואם ניקח בחשבון את המרחק שצריך לעבור בין קו העצירה ועד מקום האימפקט, את העובדה שאת כל המרחק עבר הרכב בכ-6.5 עד 7, ואם אף נזכור כי בהתחלת הנסיעה המהירות איטית כיון שהרכב החל מעצירה וצובר תאוצה - אזי שהקביעה לפיה לקח לרכב כ-4 שניות להגיע מקו העצירה עד הקו הקריטי הינה הנחה סבירה ביותר. נתונים אלו ישמשו לצורך המשך הדיון.

באיזה מרחק היה הקטנוע מהרכב שעה שהרכב החל את הנסיעה?

44. הבוחן, אשר קבע כי שדה הראיה היה 121 מ' אם הקטנוע נסע ללא אורות ו-143 מ' אם הקטנוע נסע עם אורות, טוען כי הקטנוע היה בתוך שדה הראיה של המשיב במועד שבו החליט המשיב להתחיל את הנסיעה בעודו עומד בקו העצירה. הבוחן מנסה לבחון אם קיימת אפשרות שבעת תחילת הנסיעה של המשיב הקטנוע היה מחוץ לשדה הראיה, כלומר רחוק יותר, בעמ' 2 של ת/ב, שם הוא מבצע חישובים אשר מהם עולה, שלא ייתכן שהקטנוע היה מחוץ לשדה הראיה כמתואר מעלה בעת תחילת נסיעת המשיב, שכן, אם כך היה אזי שהקטנוע נסע במהירות שבין 358 לבין 422 קמ"ש וטענה שכזו הינה בלתי הגיונית בעליל (מה גם שהקטנוע יכול להגיע עד מהירות של 140 קמ"ש לכל היותר).

45. מומחה ההגנה סבור, כי כאשר החל המשיב את נסיעתו, הקטנוע היה מחוץ לשדה הראיה ומפרט את חישוביו בהקשר זה בסעיף ה' בעמ' 15 לחוות דעתו. נקודת ההנחה של מומחה ההגנה הינה, שעל מנת לדעת היכן היה הקטנוע כאשר המשיב החל את נסיעתו, יש לבחון כמה זמן לקח למשיב להגיע מקו העצירה ועד נקודת האימפקט ולשחזר מהו המרחק אשר הספיק הקטנוע לנסוע באותו פרק זמן, ובמילים אחרות, כדבריו, "להחזיר את הקטנוע לאחור" אל נקודת הזמן שבה החל המשיב את הנסיעה; זאת על יסוד ההנחה שיש לבחון היכן היו הקטנוע והמשיב, האחד יחסית לשני, במועד שבו החל המשיב את נסיעתו, כאשר כל אחד מהם נסע כברת דרך מהמקום שבו הוא היה באותו מועד ועד ששניהם התנגשו, למרבית הצער, בנקודת האימפקט. על יסוד הנחה זו, אשר בעיקרון אינה שנויה במחלוקת, חישב מומחה ההגנה כדלקמן: הוא לקח בחשבון כי לרכב לקח בין 8 ל-10 שניות להגיע מקו העצירה ועד מקום האימפקט; לאחר מכן הוא לקח בחשבון שמהירות האופנוע הייתה כ-81 קמ"ש, שהם 22.5 מ' לשנייה, ולכן במהלך 8 שניות הספיק הקטנוע לגמוע כ-180 מ' ובמהלך 10 שניות הוא הספיק לעבור כ-225 מ'. לפיכך, מסקנתו של מומחה ההגנה הינה, שכאשר החל המשיב את הנסיעה מקו העצירה, הקטנוע היה במרחק של 180 עד 225 מ' ממנו, ולכן הקטנוע נמצא מחוץ לשדה הראיה, אף אם לוקחים בחשבון ששדה הראיה הינו בערכים כפי שקבע הבוחן (ונזכיר כי המדובר ב-120 מטר בהנחה שהפנס הקדמי של הקטנוע לא דלק, נתון שלא הוכח לטעמי, אך ישמש להמשך הדיון בהיותו המקל יותר מבחינת המשיב).

46. כב' בית המשפט קמא אינו מתייחס באופן ספציפי לחישובים מעלה של הבוחן או של מומחה ההגנה, ויחד עם זאת, כפי שכבר צוין מעלה, נקבע באופן כללי שיש לאמץ את חוות הדעת של מומחה ההגנה. אלא שבנקודה זו, עם כל הכבוד, לא אוכל להסכים עם הקביעה לפיה יש לאמץ את חישוביו של מומחה ההגנה לגבי המרחק שבו היה הקטנוע בשעה שהמשיב החל את נסיעתו.

ראשית, כפי שכבר הוסבר מעלה, אינני סבורה שיש לצאת מנקודת הנחה שלוקח 8 עד 10 שניות להגיע מקו העצירה ועד מקום האימפקט (חישוב המבוסס על תזמונים שבוצעו יחסית לסרט ההקלטה של השחזור) ולשיטתי, הנתון המדויק יותר הינו כפי שמופיע בניסוי שבוצע על-ידי הבוחן במהלך השחזור ועסקינן ב-6.5 עד 7 שניות לכל

היותר, כך שלצורך המשך הדיון ניקח בחשבון כ-7 שניות לכל היותר, אך בוודאי שלא 10 שניות (ואזכיר שוב, כי מומחה ההגנה לא ביצע חישובים עצמאיים של הנתונים, וכב' בית המשפט קמא לא התייחס באופן ממוקד לכל נתון ונתון שמופיע בחוות הדעת של מומחה ההגנה שעה שקבע כי באופן כללי חוות הדעת של מומחה ההגנה עדיפה).

שנית, החישוב שמבצע מומחה ההגנה מבוסס על כך שבמשך כל פרק הזמן נסע הקטנוע באותה מהירות, כאשר לשיטתו המדובר ב-81 קמ"ש. מעבר לכך שאין וודאות שזו אכן הייתה מהירותו של הקטנוע (וראו כי בשלב מסוים של פסק הדין גם כב' בית המשפט קמא לוקח בחשבון נתון של 62 קמ"ש שהינו מעין ממוצע בין הערכה של הבוחן לבין הערכה של מומחה ההגנה), אזי שהחשוב הוא - שהקטנוע לא נסע במהירות **קבועה** במשך אותו פרק זמן. שהרי, גם מומחה ההגנה מסכים כי בשלב מסוים הקטנוע הבחין ברכב וניסה לבלום על מנת להימנע מהתאונה, ועל כך אין חולק (וראו את סימני הבלימה המשמעותיים שנותרו בזירה). לכן, ברי כי במשך פרק הזמן שבו ניסה הקטנוע לבלום, מהירותו פחתה משמעותית ובוודאי שלא הייתה 81 קמ"ש וראו כי מומחה ההגנה מסכים כי כך היה (סעיף ז(2) בעמ' 2 לחוות דעתו). עוד אפנה לכך כי בפסק הדין גם כב' בית המשפט קמא מבצע חישוב הסומך על הפחתת המהירות בקטע האחרון של נסיעת הקטנוע, לאחר שהמנוח החל את הבלימה, וחישובי מבוססים על כך שבשלב הזה המהירות פחתה עד כדי מחצית מהמהירות "המקורית". מומחה ההגנה, בסעיף ז(2) כאמור מעלה, מסכים כי יש לקחת בחשבון "הפחתה" במהירות הנסיעה של הקטנוע בקטע האחרון שלקראת ההתנגשות, אלא שהוא לא מפרט את שיעור ההפחתה ולא מבצע חישוב מדויק לגבי פרק הזמן שבמהלכו המהירות פחתה ולא מציע חישוב לגבי המהירות המופחתת כתוצאה מתחילת הבלימה. לשיטתו, גם אם הוא ייקח בחשבון "הפחתה" שכזו, אזי שהמשיב החל לנסוע כאשר הקטנוע היה "הרחק מעבר לטווח שדה הראיה" (כלשונו) אך הוא לא מפרט את החישוב כאמור.

נוכח האמור - לשיטתי, לא ניתן לאמץ את עמדת מומחה ההגנה בהקשר זה - עם כל הכבוד, ותוך שאני לוקחת בחשבון כי כב' בית המשפט קבע באופן כללי שהוא מאמץ את עמדת מומחה ההגנה, ובשים לב להלכות אשר פורטו בתחילת פסק דין זה לגבי אי התערבות ערכאת הערעור בהערכת הערכאה קמא את המומחים שהופיעו בפניה.

סבורני, כי בנקודה קריטית זו לא היה בסיס למסקנתו של מומחה ההגנה, הוא עשה שימוש בחלק מהנתונים שמדד ובדק הבוחן, אך התעלם מנתונים אחרים של הבוחן, למרות שלא הציג נתונים חלופיים שנבדקו מטעמו ולא פירט את החישוב שביצע לגבי המרחק שבו היה הקטנוע מהמשיב תוך התחשבות ב"הפחתה" של המהירות. לכן, אין לדעת על מה סומכת מסקנתו של מומחה ההגנה לפיה הקטנוע היה "הרחק מעבר לטווח שדה הראיה" בשעת תחילת נסיעתו של המשיב. אם לוקחים בחשבון ששדה הראיה היה כ-120 מ', ומהירות הקטנוע המקורית הייתה כ-62 קמ"ש (כפי שאף לקח בחשבון כב' בית המשפט קמא), ואם המהירות פחתה לכדי מחצית לאחר שהקטנוע החל לבלום - התוצאה המספרית הינה שהקטנוע היה, באופן ברור, בתוך שדה הראיה כאשר המשיב החל בנסיעה. בדומה, אף אם נניח כי המהירות ההתחלתית של הקטנוע הייתה 81 קמ"ש = 22.5 מטר/שניה, והוא נסע במהירות זו במשך 5 שניות, ולאחר מכן המהירות פחתה לכדי מחצית, כלומר - לכדי 11.25 מטר/שניה, למשך 2 השניות האחרונות של הנסיעה עובר להתנגשות - התוצאה היא ש-7 שניות לפני ההתנגשות, כאשר הרכב התחיל את הנסיעה מקו העצירה - הקטנוע היה במרחק של 135 מטר מהצומת. נתון זה מלמד כי הקטנוע אולי היה מחוץ לשדה הראיה במועד שבו החל המשיב את הנסיעה (אם שדה הראיה הינו של 121 מטר), אלא שחצי שניה לאחר מכן - התקדם הקטנוע עד כדי שנכנס אל תוך שדה הראיה, ושניה לאחר תחילת הנסיעה של המשיב - הקטנוע היה בבירור בתוך שדה הראיה של המשיב (וזאת, שוב, בהנחה המטיבה עם המשיב לפיה מהירות הקטנוע באותו השלב הייתה 81 קמ"ש, ושהוא נסע ללא אורות, כאשר ברור שאם הקטנוע היה עם אורות או שנסע במהירות של 70 קמ"ש או 62 קמ"ש "בלבד", הוא היה בתוך שדה הראיה של המשיב עוד קודם לכן).

גרסת המשיב במטרה ובבית המשפט -

47. כפי שכבר אוזכר מעלה, ההודעה הראשונה של המשיב, תחת אזהרה, נגבתה מיד בסמוך לאחר התאונה (ת/3), לאחר שהוזהר כדן והספיק להיוועץ עם עורך הדין שלו. לדבריו, הוא הגיע לצומת, עמד בקו העצירה טרם הפנייה שמאלה, המתין בעצירה מלאה עד שיעבור רכב שהגיע מהכיוון שממנו הגיע לאחר מכן המנוח, ולאחר שהרכב הזה חלף, כדבריו: "הסתכלתי שוב לצומת שהייתה פנויה ואין משהו שיפריע לי לפנות שמאלה ואז פניתי שמאלה ושמעתי מכה בטמבון אחורי של הרכב ואז נעצרתי לראות מה קרה" (עמ' 2, שורות 4-6). בהמשך, הוא נשאל מתי הבחין לראשונה בקטנוע ומשיב: "רק אחרי הפגיעה" (שם, שורה 23), והמשיב אף טוען כי הוא לא שמע את חריקת הבלמים של הקטנוע לפני ההתנגשות (עמ' 3, שורה 54). משמע, שבהודעה זו המשיב מספר כי הסתכל לכיוון דרום, הכיוון ממנו הגיע המנוח, רק פעם אחת - והחל את הנסיעה לתוך הצומת, ללא שהוא מסביר מה הייתה מהירות נסיעתו.

48. בהמשך, ואף זאת כבר נכתב לעיל, נשאל המשיב מדוע לא הבחין בקטנוע לפני התאונה, משיב: "יכול להיות שהוא נסע בלי אורות, אין לי משהו אחר, הוא לא היה מתי שאני פניתי שמאלה" (עמ' 2, שורה 25). לאחר מכן החוקר מפנה את המשיב לכך שבבדיקה שבוצעה נמצא שכאשר המנוע של הקטנוע דולק, האורות עובדים והם דלקו אוטומטית, כך שהדבר מצביע על כך שהקטנוע נסע עם אורות דולקים. המשיב נשאל מה יש לו להגיד לגבי נושא זה, ותשובתו הינה: "לא יודע להגיד לך מאיפה הוא בא" (שם, שורה 31).

49. בעדותו הראשית בבית המשפט, העיד המשיב כי: "עצרתי ... על מנת לתת לרכב לעבור, כשהרכב עבר הסתכלתי שהצומת פנויה, פניתי שמאלה, כל זאת בקו שאני מסתכל על הצומת שהצומת עדיין פנויה, לאחר מכן שמעתי מכה, עצרתי, הסתכלתי מה קרה ..." (עמ' 85 לפרוטוקול מיום 1.7.2018, שורות 12-13). מכאן, שאף בחקירה הראשית לא מסביר המשיב דבר לגבי מהירות נסיעתו מקו העצירה עד הקו הקריטי, לא מעיד כי כאשר הגיע לקו הקריטי (והרכב כבר היה בתפנית מזרחה עם הפנים לצומת), הביט שוב דרומה לכיוון שממנו הגיע המנוח, לא מעיד לגבי הפרעות בשדה הראיה ולא מעיד כי הסתכל שוב דרומה בשלב זה או אחר. המשיב רק מדגיש כי הוא "הסתכל על הצומת", כלומר - הסתכל ישר, בכיוון הנסיעה שלו, אל תוך הצומת, אך הוא לא מצוין שהפנה עוד פעם את מבטו ימינה, דרומה, אל הנתיב שממנו עלול להגיע רכב כגון הקטנוע.

50. המשיב מסר גרסה דומה שוב בחקירתו הנגדית, לאמור: "עצרתי בקו העצירה על מנת לתת לרכב לעבור בצומת, הבחנתי שהצומת פנויה, התחלתי בנסיעה רצופה וחציתי את הצומת, הצומת הייתה פנויה, שאני פניתי לכיוון כבר הפניה, תשומת הלב שלי הייתה לכיוון מעבר החציה שהיה בהמשך, המשכתי בנסיעה, פניתי את הצומת, ברגע שפניתי את הצומת שמעתי מכה ..." (עמ' 86, שורות 16-19), ושוב בהמשך (עמ' 88 שורה 30 עד עמ' 89 שורה 1), לאמור: "ברגע שהתחלתי את הפניה אני מתייחס למעבר החציה שמולי, שאני פונה שמאלה ... אני מסתכל לכיוון הנסיעה שלי", והוא חוזר שוב על הגרסה בעמ' 90 שורה 29.

51. המשיב אף נשאל בחקירתו כיצד הוא בדק שלא יפגע בהולכי רגל שעשויים לעבור במעבר החציה (שנמצא אחרי הצומת בכיוון הנסיעה שלו), והוא השיב שהוא התחיל את הנסיעה מקו העצירה לאט והגיע עד הקו הקריטי בנסיעה מאוד איטית (עמ' 87 שורות 14-26). בשלב מאוחר יותר, מוסיף המשיב כי אם הוא היה מבחין בהולכי רגל במעבר החציה או ברכב שמגיע מדרום הוא עוד יכול היה להספיק לעצור לפני הקו הקריטי, כלומר לפני הכניסה לצומת, ולכן - חשובה עד מאוד מבחינתו הנסיעה האיטית מקו העצירה ועד הכניסה בפועל לשטח הצומת (עמ' 89 שורה 23 עד עמ' 90 שורה 7).

בהמשך נשאל המשיב שוב באופן מפורש מה היה הכיוון שאליו הסתכל כאשר עמד על הקו הקריטי והחל את הכניסה לשטח הצומת והשיב: "עדיין לפנים, עם כיוון הנסיעה" (עמ' 91 שורה 31), כאשר בשלב זה החזית של הרכב כבר פונה באופן משמעותי מזרחה (לכיוון הרחוב שאליו רצה המשיב להגיע) ולא דרומה (לכיוון מסלול נסיעת המנוח,

כפי שהיה כאשר הרכב עמד בקו העצירה). המשיב אף מבהיר כי בשלב זה, כאשר חזית הרכב כבר פונה לצומת, מבטו היה "בהמשך לפניה עם כיון הנסיעה, אני מסתכל בכיוון הנסיעה איפה שאני נוסע ... תוך כדי הנסיעה אני מסתכל לכיוון הנסיעה" (עמ' 92 שורות 4-6, ושוב בעמ' 98 שורות 7-9, ובעמ' 101 שורה 21, שם מסביר המשיב פעם נוספת שכאשר הגיע לקו הקריטי "הפנים שלי עם הרכב וכל זה היו כבר לכיוון מעבר החציה"). המשיב נשאל בהמשך חקירתו הנגדית מדוע הוא לא עצר שוב כאשר הגיע לקו הקריטי, על מנת לוודא שאין רכב שמגיע לצומת מכיוון דרום ועל מנת לבדוק שמא יש סכנה, והוא השיב: "**הכל היה פנוי**" (עמ' 95 שורה 14, ושוב בעמ' 99, שורה 3, שם הוא נשאל אם לא ראה צורך לעצור שוב בקו הקריטי על מנת לראות שמא השתנה דבר מה מאז הביט דרומה כאשר היה בקו העצירה, כלומר - אם משהו השתנה במהלך הנסיעה האיטית שלו מקו העצירה עד הכניסה לצומת - והמשיב עונה שלא היה צורך לעצור שוב).

בנוסף, כאשר המשיב נשאל במקום אחר מדוע לא עצר בקו הקריטי, הגם שכבר עצר בקו העצירה קודם לכן, ענה המשיב שאם הוא היה עוצר בקו הקריטי זה היה למעשה על מעבר החציה הנוסף שנמצא אחרי קו העצירה והוא לא רצה "לסגור את מעבר החציה" (עמ' 98, שורה 21).

52. עוד יצוין כי המשיב נשאל אם כאשר הוא עומד בקו העצירה יש משהו שמסתיר לו את שדה הראיה והשיב: "שום דבר. ... אני לא יודע על מה אתה מדבר שמסתיר" (עמ' 86, שורה 14).

53. נוכח האמור, כעולה מגרסתו של המשיב - במשטרה ובבית המשפט, הוא חוזר שוב ושוב על הגרסה לפיה כאשר עמד בקו העצירה הסתכל דרומה לכיוון מסלול הנסיעה של המנוח, "הכל היה פנוי" והוא לא ראה את הקטנוע ולכן החל את הנסיעה מקו העצירה. לאחר מכן, הוא החל לבצע את הפניה שמאלה, לתוך הצומת, כך שהרכב החל להסתובב מזרחה, לכיוון הרחוב שאליו רצה המשיב להגיע, הוא המשיך באיטיות עד הקו הקריטי, לא הסתכל שוב לכיוון דרום, הפנה את מבטו ישר קדימה, לכיוון שטח הצומת ומעבר החציה שבצד השני של הצומת, המשיך בנסיעה ללא שעצר שוב בקו הקריטי - ואז התרחשה ההתנגשות (וראו כי המשיב אף הסביר שהוא מכיר היטב את המקום כיון שהוא עובר שם לפחות פעמיים ביום בדרך לעבודה והביתה (עמ' 86, שורה 1)). המשיב מציין במשטרה כי אולי הקטנוע היה ללא אורות אך הוא לא טוען כי ראה אותו ללא אורות - כיון שהוא בכלל לא ראה את הקטנוע עד הפגיעה, והוא רק מניח שאולי הוא היה ללא אורות שכן הדבר יכול להסביר את העובדה שהמשיב לא ראה אותו. עוד מציין המשיב במשטרה כי לא היה דבר שהפריע לשדה הראיה שלו - ובבית המשפט המשיב לא מעיד לגבי האורות של הקטנוע או לגבי שדה הראיה.

הקביעות המשפטיות הנובעות מהנתונים העובדתיים מעלה -

54. בית המשפט קמא מאמץ את גרסת המשיב כי הוא לא ראה את הקטנוע בעת שהחליט להתחיל בנסיעה בהיותו בקו העצירה. קביעה זו מקובלת עלי ויש אכן לקבוע כי אין המדובר במי שראה את הקטנוע ובכל זאת החליט "לצאת לדרך" בתקווה שיספיק לעבור את הצומת עד שיגיע הקטנוע.

55. אלא שנקבע בפסיקה שאין די בבחינת השאלה אם הנהג ראה בפועל את הרכב שנפגע אלא שיש גם לבחון את השאלה אם הוא יכול היה וצריך היה לראותו, כלומר - שכאשר בית המשפט בוחן אם הנהג נטל "סיכון סביר", שמא סיכון בלתי סביר, עליו לבחון את ההתנהלות האובייקטיבית המצופה מנהג סביר ולא רק לבחון את הלך רוחו הסובייקטיבי של הנהג הספציפי, לאמור:

"המושג "הסיכון הסביר" אשר תוחם את גבולות התפרשותה של הנורמה הראויה אינו מהווה מצב נפשי של הנאשם, אלא הערכה אובייקטיבית-נורמטיבית של התנהגותו אשר עליה מופקד בית-המשפט"

(מרים גור-אריה "העבירה של גרם מוות ברשלנות, והיחס בינה ובין עוולת הרשלנות" **משפטים** יב 257, 259-260 (תשמ"ב)).

56. על יסוד כל הנתונים שנסקרו מעלה, ואף אם המשיב לא ראה את הקטנוע במועד בו החליט להתחיל בנסיעה ולא ראה אותו אף בהמשך במהלך כל הזמן שעד הפגיעה, עמדתו היא כי הוא **יכול** היה לראות אותו **וצריך** היה לראות אותו, והוא נטל בנסיעתו סיכון בלתי סביר. ואפרט.

57. נזכיר כי סיכומה של עמדת ההגנה הינה כי כאשר המשיב החל את נסיעתו, הקטנוע לא היה בטווח הראייה שלו, כי בשלב מסוים הקטנוע היה מוסתר על ידי התמרור, בשלב מסוים הקטנוע היה מוסתר באופן יחסי בשל החשיכה נוכח הפנס הכבוי, ואם ניקח בחשבון שהמשיב היה אמור גם לתת את הדעת לתנאי דרך נוספים (כגון, האפשרות שהולכי רגל יעברו במעבר החצייה, כך שהוא הפנה את מבטו גם לשם) - הרי שהחלטתו להתחיל בנסיעה אל תוך הצומת הייתה מוצדקת, סבירה ולא רשלנית, והתאונה, מנקודת מבטו של המשיב, הייתה בלתי נמנעת.

בית המשפט קמא, מאמץ את עמדת ההגנה מעלה - וכאן, יש לטעמי מקום להתערבות.

58. ראשית, היות והמשיב עצמו לא טען כי הסתכל שוב ימינה, דרומה, לכיוון הנסיעה של הקטנוע, אחרי שכבר החל בנסיעה, היות והמשיב עצמו לא טען כי הסתכל ימינה "בדיוק" ברגע שבו הקטנוע היה מוסתר על ידי התמרור או "בדיוק" ברגע שהקטנוע היה באזור החשוך, ולמעשה המשיב עצמו בכלל לא טען שהיה אזור מוסתר או אזור חשוך - אין לקבל את סברת ההגנה אשר אינה מבוססת על עדותו של המשיב עצמו וסומכת על הנחות של מומחה ההגנה בלבד.

59. שנית, מצפיה בסרטון ניתן להתרשם שאכן התאורה פחותה באזור הסמוך לפנס הכבוי אבל אין המדובר בחשיכה שכן יש תאורה משני הפנסים הסמוכים, ואף לא ניתן להתרשם מאזור מוסתר משמעותי בנוגע לתמרור.

60. שלישית, ופה העיקר - אף אם המשיב לא יכול היה לראות את הקטנוע ברגע בו החל את הנסיעה מקו העצירה, הוא בוודאי שיכול היה **וצריך** היה לראותו במשך פרק הזמן שחלף מתחילת הנסיעה ועד שהגיע לקו הקריטי.

המשיב הסביר והבהיר כי נסע לאט מאוד במקטע שבין קו העצירה ועד הקו הקריטי, ומהנתונים שנסקרו מעלה עולה כי לקח לו פרק זמן של 3 שניות לערוך להגיע עד הקו הקריטי, כאשר מהירותו נמוכה מאוד והוא רק מתחיל להאיץ. פרק זמן זה משמעותי ביותר, במהלכו היה ניתן להבחין בקטנוע, אף אם היה קטע מוסתר חלקית או חשוך חלקית, ולו המשיב היה מסתכל שוב ימינה, במהלך אותו פרק זמן של 3 שניות, הוא היה רואה את הקטנוע.

מהציטוטים שפורטו מעלה מעדותו של המשיב עולה בבירור, שהמשיב חזר והבהיר שהוא הסתכל ימינה באופן קפדני רק פעם אחת, וזאת בשעה שהוא החליט להתחיל את הנסיעה, אך הוא לא הסתכל שוב ימינה, ובוודאי שלא במבט בוחן וחוקר, בהמשך הנסיעה. המשיב הבהיר, כי לאחר תחילת הנסיעה, הוא נסע לאט אך מבטו היה מופנה קדימה, אל עבר כיוון הנסיעה המיועד, כלומר, אל רחוב נחל אורן אשר אליו הוא התכוון להגיע והסביר, ובצדק, כי הוא ביקש לראות שמא יש הולכי רגל שעוברים את מעבר החציה ולכן, זה היה הכיוון אשר לשם הופנה מבטו. המשיב נשאל שוב ושוב אם גם בשלב הזה הוא הסתכל לכיוון דרום והוא לא הסביר שכך עשה - לא בהודעה שמסר מיד לאחר התאונה ולא בבית המשפט.

ובכך בדיוק טמונה הרשלנות. היה על המשיב להסתכל לימין, לכיוון אשר ממנו הגיע הקטנוע, לפחות פעם אחת במהלך הנסיעה האיטית עד הקו הקריטי ולבחון שנית את הנתונים לפני שחצה את הקו הקריטי. בשלב זה ניתן היה לראות את הקטנוע בוודאות, מומחה ההגנה לא שולל זאת, וניתן היה לעצור לפני הכניסה לצומת ולשטח הסכנה.

61. יש עוד לזכור כי המנוח ראה את המשיב והחל לבלום כאשר היה במרחק מסוים מהמשיב (ואין חשיבות

למרחק המדויק בשלב זה) אך המשיב לא ראה את המנוח באף שלב וכלל לא ניסה לבלום. יש לומר שבדיוק כפי שהמנוח ראה את המשיב והחל לבלום, חייב היה, צריך היה ויכול היה גם המשיב לראות את המנוח, למצער כאשר היה במרחק שמאפשר בלימה או האטה, אשר היו מונעים את התאונה או משנים את תוצאתה הקטלנית.

62. אין חולק כי היה על המשיב להסתכל לכיוון הצומת באופן כללי ובוודאי שהיה עליו להתמקד במעבר החצייה שמעבר לצומת, אך העובדה שהיה עליו לבחון כמה נתונים בו זמנית והעובדה שהמדובר בסיטואציה מורכבת ובצומת מסוכן - לא פוטרת אותו מהצורך לבחון שוב ושוב את הכביש ולהביט בקפידה דרומה לפני הקו הקריטי ובעודו נמצא בקו הקריטי. אם לא יכול היה לעשות זאת אגב נסיעה איטית, נדרש היה לעצור כדי לוודא שכניסתו אל מעבר לקו הקריטי אינה מסכנת משתמשים אחרים בדרך.

הלכה היא כי על הנהג הסביר אף לקחת בחשבון שעשויים להיות נהגים אשר נוסעים במהירות גבוהה מהמותר, ולעשות את כל אשר לאל ידו לבחון את האפשרות שמגיע לצומת נהג הנוהג במהירות מופרזת. רוצה לומר, שאף אם המנוח נסע במהירות גבוהה, הרי שעדיין מדובר בהתנהגות שהיא בגדר חובת הציפייה של נהג סביר שמתכוון לפנות שמאלה כפי שהמשיב התכוון לעשות (ע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סעיד**, פ"ד לח(2) 533, בעמ' 538, ע"פ (ת"א) 11197-02-12 **בריבין נ' מדינת ישראל** (16.7.2012)).

יתרה מכך. דווקא בשל מורכבות הנתונים, חובתו של הנהג בצומת זה לעצור שנית בקו הקריטי ולבחון שמא מגיח רכב מכיוון דרום, רכב אותו הוא לא הספיק לראות שעה שהחל את הנסיעה מקו העצירה 3 שניות קודם לכן, לרבות בשל שחלף הזמן ולרבות בשל שבחלק מהזמן תשומת לבו הייתה נתונה למעבר החצייה.

63. בדומה, אם אכן היו מקטעים מוסתרים או חשוכים בכביש, היה על המשיב להמתין עוד פרק זמן בקו העצירה על מנת שיהיה בידי סיפק לבחון בקפידה את הדרך מכיוון דרום, וקל וחומר, שהיה עליו לעצור שנית בקו הקריטי, ששם זווית הראיה שונה מעט. רוצה לומר, שככל שאכן היו מגבלות אשר משליכות על שדה הראיה, הדבר מחייב הקפדה יתרה מצדו של הנהג הסביר והוא חייב היה להשתהות עוד כמה שניות בקו העצירה וחייב היה לעצור בקו הקריטי, שכן אם היה רכב שהוסתר רגעית מאחורי התמרוך, אותו רכב היה "יוצא" מהתחום המוסתר, ואם היה רכב שהוסתר רגעית בשל החשיכה, אותו הרכב היה "יוצא" מהתחום החשוך. בהקשר זה אבקש שוב להפנות לציטוטים מעלה מהדברים שמסר המשיב בהודעה הראשונה שנגבתה בזירה, כמו גם במהלך חקירתו בבית המשפט, ואדגיש, כי המשיב עצמו לא טען מעולם שהיו קטעים בכביש שמבחינתו היו חשוכים או מוסתרים.

בהקשר זה אפנה לע"פ (חיפה) 1729/04 **פינברג נ' מדינת ישראל** (10.3.2005), שם הועלתה טענה מטעם הנהג הפוגע כי חלק משדה הראיה היה מוסתר, ונפסק כי נהג שידע שיש "שטח מת" בשדה הראייה חייב לנהוג משנה זהירות בעת התחלת הנסיעה, ועוד אפנה לע"פ (י-ם) 40014/07 **פאר נ' מדינת ישראל** (25.3.2007), אשר אף שם טען הנהג כי שדה הראיה שלו היה קצר או שהתקצר עקב נתונים אלו ואחרים ונפסק כי אף בהינתן שדה ראייה "קצר", כטענת הנהג - היה עליו לנקוט משנה זהירות, להאט את מהירות נסיעתו ולבחון מכשולים בדרך.

64. על בית המשפט לחדד את הקביעה אודות רף ההתנהגות המצופה מהנהג הסביר, וראו את דנ"פ 983/02 **יעקובוב נ' מדינת ישראל**, פ"ד נו (4) 385, 395-396, לאמור:

"אותו אדם מן היישוב, ידענו כולנו הוא חלף - דיבור לאדם הסביר, ידידנו הווירטואלי המלווה אותנו משכבר הימים במשפט הנזיקין, בעבירה של גרם מוות ברשלנות ובמקומות אחרים בדין. אותו אדם סביר אינו אלא בית המשפט הוא - עצמו, ומתוך שיש זהות בין אותו אדם מן היישוב לבין בית המשפט יקל עליו על בית המשפט לדעת מה יכול היה האדם הסביר לצפות מראש, קרא: מה חייב היה לצפות מראש".

במקרה הנוכחי, דומה כי האדם הסביר היה יכול לראות את המנוח - אם לא בקו העצירה אזי שבמהלך הנסיעה עד הקו הקריטי, ובעודו בקו הקריטי, והאדם הסביר היה צריך לעצור בקו הקריטי ולמנוע את התאונה הקטלנית.

65. בנוסף, אפנה לרע"פ 7468/07 **לוקשינסקי נ' מדינת ישראל** (19.3.2012), שם נפסק כי:

"נהג שאיננו נכנס לצומת בזהירות הנדרשת, תוך מתן זכות קדימה לכלי הרכב שבאים ממול, ובאופן שיכול להבטיח את השלמת חצייתו של הצומת בבטחה (כאמור בתקנות 41 ו-64(א)(2) לתקנות התעבורה), ויש קשר סיבתי עובדתי בין התנהגותו לבין תאונה קטלנית - עלול להימצא מבחינה פלילית אחראי לגרימת מותו של אחר ברשלנות. ההכרעה האם הנהג הפוגע אכן אחראי בפלילים איננה פשוטה, כמובן. קודמות לה תדיר קביעות אחרות. כך לדוגמה, שאלה רבת חשיבות תהיה האם הנהג הפוגע ראה, או יכול היה לראות את הנפגע ברגע הכניסה לצומת. אם התשובה לשאלה זו היא בחיוב, ייתכן שדי יהיה בכך לבסס את ההיפותיזה של התביעה, שלפיה הנהג הפוגע התרשל: מי שיכול היה לראות את הנפגע, אפילו זה נהג בדרך החורגת מסטנדרט הזהירות המקובל, יתקשה לטעון כי מבחינה נורמטיבית התרחשות התאונה היתה מחוץ לגדריה של חובת הצפיות שלו. ברם אם הנהג הפוגע טוען שכלל לא ראה ולא יכול היה לראות את הנהג הנפגע, ורק מחמת התנהלותו הבלתי צפויה של הנפגע אירעה התאונה - קביעת אחריותו הפלילית של הפוגע יכולה להפוך מעט מורכבת יותר."

כאן, המשיב טען כי כלל לא ראה את המנוח - ועדותו אמינה, אלא שהוא **יכול וצריך** היה לראותו, ולכן מבחינה נורמטיבית התרחשות התאונה הייתה בתוך גדר חובת הצפיות שלו והוא התרשל.

סיכום -

66. אשר על כן, לא מצאתי כי היה מקום לזכות את המשיב מחמת הספק, ואציע לחבריי הנכבדים להרכב לקבל את הערעור.

ת. נאות-פרי, שופטת

השופט אברהם אליקים, סגן נשיא, [אב"ד]

אני מסכים עם כל האמור בחוות דעת של חברתי השופטת תמר נאות פרי.

לטעמי לאחר בחינת טיעוני הצדדים, בחינת קביעותיו העובדתיות של בית משפט קמא ומבלי להתערב בשאלות של מהימנות שוכנעתי מעבר לכל ספק סביר כי המשיב התרשל ובשל רשלנותו נגרם מותו של המנוח.

אבהיר כי צפיתי בשני הסרטונים, ת/11 שהוגש מטעם המאשימה ונ/7 שהוגש מטעם ההגנה. לפי כל הסרטונים בשעה הקרובה לשעת האירוע, אזור הצומת מואר ונהג סביר לא יכול לטעון כפי שטען המשיב "שמעתי מכה בטמבון אחורי של הרכב ואז נעצרתי לראות מה קרה", או במילים אחרות, בשום שלב במהלך האירוע המשיב לא ראה את המנוח גם לא כשהוא היה במרחק של מטרים בודדים ממנו ובפועל גם אם אבחר בגרסה המקלה עם המשיב ואניח כי תנאי הסביבה היו כמתואר בניסוי מטעמו נ/7, מצפייה בסרטון בו נע רכב אפור ללא אורות לעבר הצומת, ניתן להבחין בו למצער במרחק של כ-50 מטר מהצומת, המשיב בשלב זה בשל רשלנותו לא ראה כלל את המנוח והבין כי ארעה תאונה רק מעצם פגיעת המנוח או קטנועו ברכבו. זו אינה התנהגותו של נהג סביר ויש להרשיעו בגרימת מוות ברשלנות.

**א. אליקים, שופט
סגן הנשיא
[אב"ד]**

השופט ארז פורת:

אני מצטרף לחוות דעתה של חברתי השופטת נאות פרי ולהערת סגן הנשיא אליקים.

רשלנות המשיב מתבטאת במחדלו לשוב ולבחון את היות הדרך פנויה במהלך נסיעתו האיטית מקו העצירה אל הקו הקריטי - קו הכניסה לצומת. פרק זמן זה, אשר כעולה מהראיות שפורטו בחוות דעתה של חברתי ארך שניות ארוכות, מחייב כי תערך בחינה חוזרת של מצב הדרך טרם כניסה לתוך אזור הצומת. המשיב נמנע מלעשות כן ובכך נהג שלא כמצופה מנהג סביר באותן הנסיבות.

א. פורת, שופט

סיכום -

הוחלט פה אחד לקבל את הערעור ולהרשיע את המשיב בעבירות שיוחסו לו בכתב האישום: גרם מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977 בתוספת סעיפים 40 + 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], תשכ"א-1961; אי מתן זכות קדימה - עבירה לפי תקנה 64(א)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961; ופנייה שלא בבטחה - עבירה לפי תקנה 41 לתקנות התעבורה.

התיק מוחזר לבית המשפט קמא לצורך המשך הדיון.

ניתן היום, כ' כסלו תש"פ, 18 דצמבר 2019, במעמד הצדדים.

א. פורת, שופט

**ת. נאות-פרי,
שופטת**

**א. אליקים, שופט
סגן הנשיא
[אב"ד]**