



גמ"ר 11280/02/18 - מדינת ישראל נגד נעים הדרה

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 11280-02-18 מדינת ישראל נ' הדרה
בפני כבוד השופט ארנון איתן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

נעים הדרה

הנאשם

הכרעת דין

האשמה ומהלך הדין:

1. כתב האישום מייחס לנאשם עבירות של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**"), סטייה מנתיב נסיעה, לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961 (להלן: "**תקנות התעבורה**"), גרם נזק לאדם ולרכוש, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה, נהיגה ללא פוליסת ביטוח, עבירה לפי סעיף 2(ב) לפקודת ביטוח רכב מנועי, התש"ל 1970.

2. על פי הנתען ביום 7.4.17 בשעה 23:55, או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכבו מסוג פורד מ.ר. 77-377-29 (להלן: "**הרכב**") בכביש 38 בסמוך ליישוב אשתאול, בכיוון הנסיעה למחלף שער הגיא (לכוון צפון). ביחד אתו היה ברכב מאלק אבו אלהווא, יליד 22.8.95 (להלן: "**המנוח**"). באותה עת הראות במקום הייתה טובה, בכביש הייתה תאורה פועלת ושדה הראייה של הנאשם היה פתוח למרחק של לפחות 157 מטר. הנאשם נהג ברכב באותה עת מבלי שהחזיק בפוליסת ביטוח בת תוקף לפי פקודת ביטוח רכב מנועי, תש"ל 1970.

בשלב מסוים של הנסיעה, נסע הנאשם במהירות, איבד שליטה על הרכב, וכתוצאה מכך סטה לנתיב הנגדי ופגע חזיתית באוטובוס מסוג מרצדס מ.ר. 85-132-58 (להלן: "**האוטובוס**") שנסע באותה העת בנתיב הנגדי. באוטובוס היו אותה העת כ- 50 נוסעים.

כתוצאה מהפגיעה נהרג המנוח במקום בעקבות חבלת ראש קשה עם שברים ודימום מסיבי, וכן בעקבות פריקה של מפרקת הצוואר. בנוסף לכך כתוצאה מהפגיעה נגרמו הפגיעות הבאות:

עמוד 1



הנאשם סבל מהמטומה וסימן חגורה באזור החזה וכן מקונטוזיה ריאתית בריאה הימנית, והוא נזקק לאשפוז עד ליום 10.4.17.

נהג האוטובוס, וסים עפפי, סבל מכאבים בראש, בצוואר ובחלק התחתון של הגב.

נוסע באוטובוס, רמי דענא, סבל מכאבים ושפשופים באגן ובברך ימין וכן מנפחות בשוק ימין.

נוסע באוטובוס, מואן אבו סנינה, סבל מכאבים בגב ובקרסול.

כמו כן, כתוצאה מהפגיעה נגרמו הנזקים הבאים:

א. לרכב הפרטי נגרם נזק משמעותי שכלל נזק בחזית הרכב, מכסה מנוע ופגוש מכופפים, שמשה קדמית מנופצת, גריל קדמי וכן חלקי מנוע שבורים שאף יצאו ממקומם, גג הרכב מכופף, שבר בתפוח גלגל קדמי ימני, דלתות ימניות מעוכות, קורה ימנית שבורה ומושב שבורים.

ב. לאוטובוס נגרם נזק בחזית, שמשה קדמית מנופצת, פגוש קדמי שבור, פינה ימני קדמית שבורה, פנס קדמי ימני שבור, קורה ימנית קדמית שבורה, כנף קדמית ימנית שבורה, מדרגות מעוכות והדלת הקדמית של האוטובוס יצאה ממקומה.

3. נטען, כי במעשיו האמורים לעיל, גרם הנאשם בנהיגתו הרשלנית, למותו של המנוח תוך שימוש ברכב, סטה מנתיב נסיעתו, גרם לתאונת דרכים בה נחבלו אנשים ונגרמו נזקים לרכב ולאוטובוס, וכן עשה שימוש ברכב מנועי ללא שיש לרכב פוליסה בת תוקף לפי פקודת ביטוח רכב מנועי.

4. בתשובתו לאישום כפר הנאשם בסעיף 4 בסעיף העובדות שבכתב האישום, לכך שנהיגתו הרשלנית היא שגרמה למות המנוח. על פיו האוטובוס הוא שסטה לנתיבו שלו, והדרך היחידה לחמוק מתאונה הייתה לסטות שמאלה לנתיבו של האוטובוס כדי להיחלץ מהתאונה. הוסף, כי ככל הנראה נהג האוטובוס נרדם והתעורר בשלב מסוים, שם ליבו למתרחש, אז התרחשה התאונה על נתיב הנסיעה של האוטובוס. הנאשם לא כפר בפרק העובדות 3, וכן בסעיפים 5-7 שבכתב האישום.

גדר המחלוקת:

5. המחלוקת בענייננו מצטמצמת לשאלה אחת ויחידה בדבר אופן התרחשות התאונה. האם כטענת המאשימה הגורם לתאונה נעוץ בנסיעה במהירות ואיבוד שליטה מצד הנאשם, דבר שהביא לסטיית רכבו של הנאשם אל הנתיב הנגדי ופגיעה חזיתית באוטובוס. שמא, כגרסת ההגנה, האוטובוס הוא שסטה תחילה מנתיבו אל עבר נתיב הנסיעה בו נסע הרכב, וכדי להימנע מהתאונה, סטה הנאשם אל הנתיב הנגדי, ובנסיבות אלו, ובעת שהאוטובוס חוזר לנתיבו, התרחשה התאונה.

6. נהג האוטובוס ואסים אלעפפי -ע"ת 4-(להלן: "נהג האוטובוס") מסר כי באותו היום הסיע נוסעים ששבו



מטיוול בצפון, כאשר לאחר היציאה מכביש 1 והשתלבותו בציר 38, ובעת שהכביש היה ישר ושדה הראייה פתוח, הבחין ברכב המגיע במהירות מכיוון בית שמש, ולאחר יציאה מעיקול חד, מאבד שליטה, ובלשונו: "עושה נחש, עיקולים ובא פתאום מולי, סגר לי את הנתיב". העד הוסיף, כי ניסה לברוח מהרכב אך היה מוגבל באפשרויות הפעולה שלו, שכן הכביש היה צר -נעשו בו עבודות באותה עת- כאשר מצד ימין שלו מעקה. בנסיבות אלו בלם את האוטובוס בצורה חזקה כאשר התאונה מתרחשת על נתיב הנסיעה שלו.

7. העד תיאר נסיעה בשעת לילה כשהראות במקום טובה, כאשר בשלב שלפני התרחשות התאונה, וכתוצאה מאיבוד השליטה של הרכב, נטה צדו הימני של הרכב אל עבר חזית האוטובוס, כשהפגיעה הייתה בין חזית ימין של האוטובוס לצדו הימני (הרחב) של הרכב וכדבריו: "אמצע כמעט" (עמוד 6 שורות-15-16). העד הוסיף, כי לא חשב תחילה שמדובר בתאונה קשה, אלא לאחר שירד מהאוטובוס והבחין במנוח ישוב בכיסא הנוסע. נהג האוטובוס ציין כי אף הוא נפגע בראשו ובגבו, וכן מספר נוסעים שהיו באוטובוס נפגעו כתוצאה מהתאונה.

8. בחקירתו הנגדית הוסיף כי הבחין ברכב מגיע במהירות כאשר הוא מצוי במרחק של כ- 100-150 מטרים מהאוטובוס, כאשר בשלב הבא הרכב מאבד שליטה, ותנועתיו כשל נחש כאשר הנאשם מנסה לייצבו אך ללא הצלחה (עמוד: 10 שורות 12).

9. את אופן התרחשות התאונה תיאר הנהג גם באמצעות סקיצה שערך בוחן תאונת הדרכים (ת/2) ומסר, כי לאחר יציאת הרכב מהעיקול הבחין תחילה כי הרכב נוסע ישר ובמהירות, כאשר בשלב הבא (כ- 7 שניות טרם התרחשותה של התאונה), הרכב מאבד שליטה ונוסע לכיוונו בצורה מהירה מאוד, ובסמוך להתרחשות התאונה שמע גם את חריקת הבלמים של הרכב. עוד ציין, כי בעת שהבחין ברכב מאבד שליטה, הבין כי קיים סיכון להתרחשותה של תאונה, וכבר בשלב זה החל בפעולות בלימה לצורך האטת האוטובוס, כאשר רגלו מונחת על דוושת הבלם, גם משום שנסע בקטע כביש בו ישנה ירידה. בשלב הבא לחץ בחוזקה על הבלם, אך כשהרכב חצה את הנתיב לכיוונו לא ניתן היה למנוע את התאונה. (עמוד: 12 שורות 9-1).

10. העד שלל את הטענה לפיה נסע במהירות גבוה של 93 קמ"ש, או שאיבד שליטה על האוטובוס ונכנס לנתיבו של הרכב. הוא גם ציין כי האט לפני העקומה, ובשום שלב לא נרדם. על פיו, הזזת האוטובוס נעשתה רק לאחר הגעת המשטרה למקום התאונה. (עמוד 18 שורות 13-17).

11. בחקירה חוזרת שב ומסר כי החל את הבלימה עוד לפני שהרכב התקרב אליו, במהלך 10-12 מטרים. בהתייחס לתמונה 1 בדוח התצלומים (ת/4), שלל את האפשרות כי עבר לנתיב הנגדי, אלא שהאוטובוס עמד מוטה שמאלה זאת לאחר התאונה, אך בזמן הפגיעה היה האוטובוס על נתיבו שלו.

12. עמית שמעוני (ע"ת 1) - (להלן: "הבוחן") ערך את המסמכים הבאים: דו"ח בוחן- ת/6; תרשים- ת/7; תרשומת בוחן זירה - חישובים ת/8. דוח פעולה בוחן- ת/9. מזכר מיום 12.4.17 בדיקת רכב במוסך -ת/10. מזכר מיום 22.5.17 ת/11. מזכר מיום 10.4.17 ת/12. מזכר לעניין מצלמות ת/13. מזכר מיום 4.4.17 ת/14. תעודת



בדיקת הצמיג ת/15. סרטון וידאו לאחר תאונה -ת/16.

13. הבוחן קבע בת/6 כי במקום מזג האוויר נאה, הראות הייתה טובה, שעת לילה כאשר תאורת הרחוב פועלת. בהתייחס לתנאי הדרך ציין כי זוהי דרך עירונית, כביש אספלט תקין ויבש, וישנן עבודות המתבצעות בצדי הדרך.

14. על פי ניסוי שדה ראייה שערך עם נהג האוטובוס מכיוון הגעתו למקום האימפקט, שדה הראייה הינו למרחק של 207 מטרים. על פי שחזור שערך ברכב משטרתי, קבע כי מכיוון הגעת הרכב ועד מקום האימפקט שדה ראייה הינו למרחק 157 מטרים, וממקום האימפקט עד לסיום העקומה ממנה הגיע הרכב, שדה ראייה מלא של 180 מטרים.

15. מבדיקה שערך לנזקי כלי הרכב כתוצאה מהתאונה התקבלו התוצאות הבאות: לאוטובוס נזק בחזית, שמשה קדמית מנופצת, פינה ימנית קדמית שבורה, פנס קדמי ימני שבור, קורה ימנית קדמית שבורה, כנף קדמית ימנית שבורה, מדרגות מעוכות. לרכב נזק בחזית, מכסה מנוע מכופף, גריל קדמי שבור ויצא ממקומו שמשות הנהג מנופצת, כריות אויר פתוחות, גג הרכב מעוך, גלגל קדמי ימני ללא אויר, שבר בתפוח גלגל ימני (שבר טרי), דלתות ימניות מעוכות ויצאו ממקומם, שפופים לבנים בכנף קדמית ימנית, מושבים שבורים, מעיכות בקורה ימנית (הרכב נוסר על ידי כיבוי אש).

16. הבוחן הוסיף, כי האוטובוס נבדק במהלך נסיעה ונמצא כי הבלמים תקינים, ההיגוי תקין ויש לחץ אויר במערכת הבלמים. את תקינות הרכב לא ניתן היה לבדוק עקב מצבו.

17. הבוחן מצא בזירה את הממצאים הבאים: שברי פלסטיקה בשוליים של הכביש ליד הרכב הפרטי. חריצי אימפקט בכביש בנתיב נסיעתו של האוטובוס דבר המעיד על מקום ההתנגשות- בנתיב נסיעת האוטובוס. מבדיקת האוטובוס נשלל כי ממנו נגרמו חריצי האימפקט- על פי הבוחן אלו נוצרו מהרכב ברגע ההתנגשות, אך לא ניתן לדעת מאיזה חלק נגרמו החריצים עקב מצבו. נמצאו סימני מריחת גלגלים מכיוון הגעת הרכב הפרטי אשר מתחילים בנתיב נסיעתו ונגמרים בנתיב נסיעת האוטובוס המעידים על איבוד שליטה על הרכב לפני התרחשות התאונה. נמצאו שני סימני בלימה של האוטובוס בנתיב נסיעתו, האחד באורך 4.80 מטר והשני באורך 8.6 מטר. נמצא סימן חריצה מדלת האוטובוס אשר מעיד על כיוון נסיעת האוטובוס.

18. בחוות דעתו קבע הבוחן את המסקנות הבאות:

א. התאונה התרחשה כאשר הרכב הפרטי סטה מנתיבו והתנגש באוטובוס אשר הגיע ממולו, כתוצאה מכך נהרג הנוסע אשר היה עמו ברכב שישב לידו.

ב. ההתנגשות בין שני כלי הרכב הייתה בנתיב נסיעת נהג האוטובוס זאת על פי שברי פלסטיקה בשוליים של הכביש, ליד הרכב הפרטי.

ג. חריצי אימפקט בכביש בנתיב נסיעתו של האוטובוס דבר המעיד שההתנגשות הייתה בנתיב



נסיעת האוטובוס, מבדיקת שערך הבוחן נשללה האפשרות כי חריצי האימפקט נגרמו מהאוטובוס. על פיו חריצי האימפקט נוצרו מהרכב הפרטי ברגע ההתנגשות, אך לא ניתן לדעת מאיזה חלק ברכב נגרמו החריצים עקב מצבו.

ד. נמצאו סימני מריחה גלגלים מכיוון הגעת הרכב הפרטי אשר מתחילים בנתיב נסיעתו של הרכב ונגמרים בנתיב נסיעת האוטובוס, דבר המעיד על איבוד שליטה על הרכב לפני התרחשות התאונה.

בהתאם לכל אלו מסקנתו הינה כי הגורם לתאונה נעוץ בנהג הרכב אשר איבד שליטה על רכבו, סטה לנתיב הנגדי והתנגש חזיתית באוטובוס, ובכך גרם לתאונת דרכים קטלנית.

19. בעדותו ציין הבוחן כי במועד התאונה התבצעו עבודות בכביש כאשר היה נתיב בודד לכל כיוון. בהתאם לשרטוט שערך (ת/7) שלל את טענת ההגנה לפיה קיימים במקום שלושה נתיבים, אלא שני נתיבים ושול, כאשר הרישום בשרטוט מתאר את "כיוון הגעת הרכב הפרטי" ולא את מיקום הרכב. הבוחן הוסיף, כי הנאשם -נהג הרכב- יצא מעיקול בעת שנהג האוטובוס נוסע על נתיב ישר (עמוד 29 שורות 8-10).

20. הבוחן הוסיף כי קביעת מיקום שדה הראיה עד מקום האימפקט (207 מטרים), הינה נקודה מספקת לבחינת "מהות התאונה" (עמוד 30 שורות 13-14), וממרחק זה יכול היה נהג האוטובוס להבחין ברכב הפרטי כשהוא הגיע לנקודת האימפקט (שורות 18-19). על פיו מעבר למרחק זה אין לכך חשיבות (עמוד 37 שורה 18). עוד ציין, כי האוטובוס נעצר במרחק של 43.50 מטר מנקודת האימפקט (עמוד 35 שורות 4-10), כאשר כיוון הרכב הפוך מכיוון הגעתו, והוא נמצא על הניו ג'רזי. לדבריו הועף הרכב 14.90 מטר לאחור מנקודת הפגיעה (עמוד 36 שורות 8-9). הבוחן ציין כי כוחות כיבוי והצלה טיפלו ברכב לפני הגעתו, גזרו את דלת הנוסע וישנה אפשרות כי הרכב הוזז מרחק של כמטר עד שני מטרים מהמקום אליו הועף. (עמוד 36 שורות: 16-18).

21. במענה לשאלות ההגנה ציין הבוחן כי המקום ממנו הגיע נהג האוטובוס אינו עיקול אלא הטיה של מעקה הניו ג'רסי. על פיו עיקול הינו במצב בו הנהג מסובב את ההגה, ונתון זה קיים מכיוון הגעת הרכב הפרטי בלבד. (עמוד 37 שורות 7-8).

22. בהתייחס לתמונות 31-34 בהם נראים סימני בלימה וכן ת/7 ציין הבוחן, כי סימנים אלו הם מהגלגלים האחוריים של האוטובוס (עמוד 39 שורות 7-8), אך הוא לא בדק בשטח של איזה צד באוטובוס. יחד עם זאת בעדותו הוסיף, כי בהתאם לנקודת האימפקט ניתן לקבוע כי המדובר בגלגלים הנמצאים בצדו השמאלי של האוטובוס. (שורה 39 שורות 19-20). בהתייחס לנזק שברכב ציין כי עיקרו בחלק הימני- מהמרכז ימינה. (עמוד 42 שורה 9).

23. הבוחן שלל את האפשרות כי התאונה התרחשה על הנתיב הנגדי של הרכב. על פיו פינה ימנית של האוטובוס לפינה ימנית של הרכב אינה אומרת שהאוטובוס חצה את הנתיב, שכן על פי הממצאים, רוב המכה שברכב הינה באזור בו ישב המנוח, אז הרכב עף לכיוון הניו ג'רזי מהמכה שספג מהאוטובוס. הוסף, כי ככל והתאונה הייתה חזיתית יותר כל הפינה השמאלית של הרכב וגם הנהג עצמו היו נפגעים בצורה קשה יותר (עמוד 44 שורה



11-15)-(תמונה 31). על פיו ניתן ללמוד זאת גם מתמונה 16 שבדוח התצלומים. על כן קבע כי המדובר בתאונה חזית-וגם צד, וזו גם הסיבה למות המנוח (עמוד 44 שורות 22-23).

24. הבוחן שלל את האפשרות כי האוטובוס מצוי היה בנתיב הנגדי, גם משום שהמרחק מהשול למקום החריצה הינו 1.30, ו- 2.30 ממעקה הניו גרזי לנקודת החריצה. נתון זה מלמד לדבריו שהאוטובוס כולו נסע על הנתיב שלו. (עמוד 48 שורות 19-20). על פיו, כדי שהאוטובוס יהיה בנתיב הנגדי סימני החריצה היו צריכים להיות במרחק העולה על 3.5 מהמעקה (עמוד 46 שורות 5-6).

25. את אופן עמידת האוטובוס אחרי התאונה הסביר כסטיה מועטה לאחר התאונה וכתוצאה ממנה, וכדבריו: "נכנס טיפה לנתיב השמאלי ובהמשך..." בכל זאת הוא התנגש ברכב אבל התאונה עצמה הייתה בנתיב שלו" (עמוד 54 שורות 2-3).

26. בהתייחס לסימני הצמיג (תמונות 56-58) תיאר הבוחן את אופן החלקת הרכב מנתיבו אל הנתיב הנגדי של האוטובוס. הבוחן הסביר כי סימני המריחה של הרכב הושוו לסימני החריצים שבצמיג הרכב ונמצאה התאמה. (ראו: עמוד 56 שורות 14-16). הבוחן הוסיף, כי סימני המריחה של הרכב מעידים על איבוד שליטה במהירות גבוהה, כאשר הנהג אינו יכול להשתלט על הרכב. (עמוד 73 שורות 3-4).

27. אילן יוסף (ע"ת 6) פענח את דסקת הטכוגרף (ת1). בחקירתו הנגדית אישר כי נהג האוטובוס נסע באותו היום 14 שעות בניגוד לחוק. בנוסף, פירט את השעות בהן האוטובוס מצוי היה בנסיעה והשעות בהן היה כבוי. בהתייחס לתאונה ציין כי המהירות המותרת במקום הינה 80 קמ"ש, כאשר הפענוח שערך מתייחס לפרק זמן של 32 השניות האחרונות שלפני התאונה. הוסף, כי כ- 9 שניות לפני התאונה ניתן לקבוע כי האוטובוס נסע במהירות של 93.82, כאשר בשלב הבא קיימת האטה ארוכה של האוטובוס והרפיה מדווש הגז. העד ציין כי זוהי אינה בלימת חירום, אלא ירידה במתינות עד למהירות של 70 - 71 קמ"ש, כאשר התאונה מתרחשת במהירות של 52 קמ"ש (עמוד 5 שורות 3-4).

עדות הנאשם

28. הודעת הנאשם הוגשה בהסכמה (ת5) וכן נשמעה עדותו. הנאשם מסר כי נסע עם המנוח לתל אביב, ובחזרה מכיוון בית שמש, במהירות של 60-70 קמ"ש וכמאה מטרים לאחר העיקול, הופתע על ידי האוטובוס שסטה לנתיב נסיעתו. הנאשם הוסיף כי בלם "וברח" אל נתיב האוטובוס, ובשלב הבא ראה את האוטובוס בא לכיוונו. (עמוד 83 שורות 19-21, עמוד 84 שורות 1-4).

29. במסגרת חקירה נגדית, עת נשאל למצב כלי הרכב לאחר התאונה השיב הנאשם כי איבד את הכרתו והוא אינו זוכר. על פיו האוטובוס הגיע אליו מצד ימין ופגע בו בצד ימין, ובעת שהאוטובוס היה על נתיבו שלו. הנאשם הוסיף כי ניסה לסובב את ההגה למסלול של האוטובוס כדי להיחלץ מהתאונה. (עמוד 86 שורות 7-9). כשנשאל היכן הייתה הפגיעה השיב כי אינו זוכר, אך חצי מהאוטובוס היה במסלול שלו.



30. הנאשם עומת עם גרסתו במשטרה בה מסר תחילה כי התאונה התרחשה על נתיבו נסיעתו, אך הוא שב וציין כי אינו זוכר מה אירע ברגע התאונה, או את הנתיב עליו התרחשה, שכן איבד את הכרתו. (ראו: עמוד 85 שורות 14-16, 19, עמוד 86 שורות 11-13, 15, עמוד 86 שורה 1, 20-19).

חוות דעת מטעם ההגנה:

31. מטעם ההגנה הוגשה חוות דעת שנערכה על ידי הגב' אולגה ליעד, זאת בהסתמך על דוח הבוחן, סקיצות ותרשים שערך הבוחן וכן תמונות שצילם בזירה. הגב' ליעד ציינה כי ביקרה במקום ביום 7.10.18, וכן עיינה בעדויות המעורבים. בהתייחס לביקור בזירה ציינה, כי מאז התאונה נעשו במקום שינויים משמעותיים בתשתית, על כן קביעת ממצאיה התבססה על החומרים של הבוחן המשטרתי.

32. על פי חוות דעתה בתרשים הבוחן ניתן לראות שוליים רחבים מאוד, אך בפועל ובכיוון הגעת הרכב השוליים הינם צרים מאוד ומתרחבים ממש לקראת סיום מקום התאונה, נתון המונע אפשרות בריחה של הנאשם לכיוון שול ימין במידה והאוטובוס סטה לכיוונו. בנסיבות אלו נותרה לנאשם אפשרות "בריחה" רק לכיוון הנתיב הנגדי של האוטובוס. בנוסף, היא שוללת את האפשרות כי הרכב איבד שליטה, נוכח קיומה של עקומה ברדיוס (343.8 מטר). על פיה מהירות קריטית בעקומה זו הינה 209 קמ"ש, דבר שהיה גורם לזריקת הרכב אל מחוץ לעקומה לצד ימין.

33. סימני הצמיגים שנמצאו על ידי הבוחן ושמתיחלים בנתיב נסיעת הרכב, קצת לפני המיקום הסופי של האוטובוס ומסתיימים בנתיב הנגדי, ושביחס אליהם קבע הבוחן כי המדובר בסימני צמיגים של הרכב המעורב בתאונה (סימני דחיפה ומקום איבוד שליטה של הרכב הפרטי), אינם מתאימים לסימני רכב פרטי, שכן רוחבו של הרכב המעורב הינו 1.60 ס"מ והמרחק בין הצמיגים לא עובר את ה- 1.50 ס"מ. על פיה מדובר בסטייה של 80 ס"מ, ובמידה והיה מדובר על החלקה והתחלת סבסוב של הרכב, המרחק בין הסימנים היה הולך וגדל ולא נשאר קבוע. על פיה סימני הצמיגים תואמים לרכב מסחרי או אוטובוס אך לא לרכב פרטי, על כן אלו אינם שייכים לאירוע התאונתי, ולא ניתן להתייחס לנקודה זו כמקום איבוד השליטה של הרכב הפרטי.

34. על פי דוח הבוחן ומתמונות הרכב המעורב, ניתן לקבוע כי הרכב התנגש עם האוטובוס לא חזיתית ישר, אלא בסטייה שמאלה, בפינה ימנית קדמית, כאשר האוטובוס התנגש עם פינה ימנית קדמית. על פיה בהתאם לעדות הנאשם וממצאים בשטח ניתן לקבוע כי האוטובוס התחיל בסטייה שמאלה לכיוון הנגדי, הרכב הגיב על ידי בריחה לנתיב האוטובוס, לאחר ההתנגשות הרכב נזרק לכיוון מעקה הניו גרסי עם סבסוב והתלבש על המעקה לכיוון בית שמש. על פי סימני האוטובוס ניתן לומר כי הוא התחיל בבלימה חזקה לאחר ההתנגשות. על פיה סימני הבלימה של הגלגלים האחוריים מבטאים את צדו הימני של האוטובוס דבר המחזק את ההנחה כי המדובר בסטייה של נהג האוטובוס שמאלה. בנוסף הסבסוב ומקום הימצאותו של הרכב על המעקה אינו מאפשר לקבל את קביעות הבוחן המשטרתי (תמונות 16-18).

35. בחוות דעתה נקבעו המסקנות הבאות :

א. סימני הצמיגים שנמצאו על ידי הבוחן הינם ברוחב 2.30 ס"מ גם בתחילתם וגם בסופם. הדבר לא מתאים לרוחב הרכב -1.60 ס"מ. סימן זה לא תואם לסימני דחיפה כי גם בתחילתם וגם בסופם הם זהים במרחק ביניהם. על כן סימנים אלו לא שייכים לרכבים המעורבים ולא חלק מהממצאים בתאונה הנדונה, ולא ניתן לקבוע כי נהג הרכב הפרטי איבד שליטה.

עמוד 7



ב. בכיוון הגעת הרכב המעורב היו שוליים צרים מאוד שלא אפשרו לו בריחה ימינה, אלא השאירו לו אפשרות לבריחה שמאלה בלבד. השוליים מתרחבים רק באזור התאונה עצמה. ניתן לראות בבירור כי גרסה שמייחסת את סימני הבלימה לגלגלים ימניים אחוריים זו הגרסה התואמת לממצאים בשטח ולעדויות נהג הנאשם.

ג. האוטובוס התחיל בסטייה שמאלה לכיוון הנגדי הרכב הגיע על ידי בריחה לנתיב האוטובוס. לאחר ההתנגשות הרכב נזרק לכיוון מעקה ניו גרסי עם סבסוב, והתלבש על המעקה עם החזית לכיוון בית שמש לפי סימן בלימה של האוטובוס הוא התחיל בבלימה חזקה לאחר התאונה.

דין ומסקנות:

36. אין מחלוקת ביחס להתרחשותה של התאונה ותוצאותיה בזמן ובמקום. אין גם מחלוקת כי הנאשם נסע ברכב פרטי על ציר 38 לכיוון צפון, וכי נהג האוטובוס נסע אל מול כיוון נסיעת הנאשם. המחלוקת בענייננו נסובה סביב אופן התרחשותה של התאונה. המאשימה טוענת כי הנאשם בשלב מסוים, נסע במהירות ואיבד שליטה על רכבו, וכתוצאה מכך סטה לנתיב הנסיעה הנגדי ופגע חזיתית באוטובוס. מנגד, טוענת ההגנה, כי נהג האוטובוס הוא שסטה לנתיב הנגדי, ובניסיון לחמוק מפגיעה, סטה הנאשם אל הנתיב של האוטובוס, ובנסיבות אלו התרחשה התאונה. ההגנה חולקת גם על מסקנות המאשימה בהתאם לדוח הבוחן ועדויותיה.

37. לאחר שמיעת עדויות הצדדים, התרשמותי מהן, ובחינת הראיות שהוגשו, הגעתי למסקנה כי הנאשם הוא האחראי לתאונה, שהתרחשה עקב איבוד שליטה וסטיית רכבו אל הנתיב הנגדי-נתיב נסיעתו של האוטובוס, זאת בהתבסס על עדות נהג האוטובוס, ואימוץ מסקנות הבוחן ומפענח הדסקה- אילן יוסף- המשתלבות היטב עם עדותו של נהג האוטובוס כפי שיפורט להלן.

38. אציין תחילה כי שמעתי את עדותו של נהג האוטובוס ואני נותן אמון מלא בגרסתו. מתיאורו בפניי את נסיבות המקרה עולה בבירור כי הוא חש את הסכנה המתקרבת לעברו. עדותו הינה עדות ישירה וחשובה לאופן התרחשות האירוע וכן להערכת המהירות בה נהג הנאשם. על בסיס עדות זו ניתן לקבוע כי הנאשם הגיע מעיקול בכביש כאשר הוא נוסע על הציר במהירות גבוהה (עמוד 6 שורה 23-25). כאשר בשלב הבא ציין נהג האוטובוס: "כשאני ראיתי שזה מסוכן והייתי ער לזה טוב מאוד, ניסיתי כמה שאפשר לא לפגוע שלא תקרה תאונה..." ובהמשך: "כמו שאמרתי הוא בא לצד שלי בצורה מאוד מהירה והיה נוסע כמו נחש, בא במהירות רבה לצד שלי לכיוון שלי" (עמוד 6 שורות 1-5).

39. נהג האוטובוס תיאר כאמור נסיעה מהירה מאוד של הנאשם, כאשר בשלב הבא הוא מבחין שהנאשם מאבד שליטה על הרכב, ובתנועת נסיעה אותה דימה לתנועת נחש, מגיע במהירות גבוהה לכיוונו. (עמוד 5 שורות 28-32). הנהג הוסיף שמכיוון שהכביש היה צר ומעקה מצוי היה מימינו, הוא לא יכול היה לברוח ימינה. בעניין זה יש להפנות לת/4-תמונה מס' 29 - המחזקת את גרסתו, לכך שאפשרויות הפעולה שלו היו מוגבלות, נוכח רוחבו של הנתיב בו נסע והמעקה שבצדו הימני. בשלב זה כך ציין, בלם את האוטובוס בצורה חזקה כאשר תקף לאחר מכן התרחשה התאונה. נהג האוטובוס הדגיש מספר פעמים כי התאונה התרחשה על הנתיב בו נסע. (ראו: עמוד 6 שורות 4-7, עמוד 7 שורות 10-11, עמוד 19 שורות 26-29). בעניין יש להפנות גם ל- ת/2 סקיצה שנערכה על ידי הבוחן בסמוך לאירוע, על פי תיאור שנמסר לו על ידי נהג האוטובוס. גם מהשרטוט ניתן ללמוד על כיווני נסיעת כלי הרכב, שדה הראייה במקום, תחילת אובדן השליטה על הרכב המתרחש בהתאם לגרסת נהג האוטובוס לאחר יציאת הרכב מהעיקול, תנועת הנחש של הרכב על הציר, עד המעבר לנתיב הנגדי של האוטובוס.



40. בהתאם למסקנות הבוחן אותן ראיתי לאמץ ניתן לקבוע כי לכלי-הרכב שדה ראייה של כ-387 מטרים מהאחד לשני, כאשר האוטובוס נסע על ציר ישר והרכב הפרטי מגיע לכיוונו של האוטובוס מעיקול (עמוד 31 שורה 3). בנוסף, התאונה אירעה בעקבות אובדן שליטה של הנאשם על הרכב, סטייה אל הנתיב הנגדי בו נסע האוטובוס ופגיעה חזיתית בו על הנתיב של האוטובוס. מסקנה זו משתלבת עם מספר ממצאים בזירה: חריצי האימפקט מצויים בנתיב הנסיעה של האוטובוס, נתון משמעותי המלמד על מיקום התאונה. הבוחן אף הוסיף בעניין זה, כי מכיוון שהכביש היה בעבודות באותה עת, וכל כמה שבועות הוא חודש, סימני החריצה במקום היו בולטים. (ראו: עמוד 22 שורות 14-17, 20-24). הבוחן אומנם אינו יכול לקבוע במדויק מאיזה חלק של הרכב נגרמה החריצה, אולם ראיתי לקבל עמדה זו, נוכח נסיבות האירוע, ועקב מצבו של הרכב כל שניתן לקבוע שאין המדובר בחלק מחלקי האוטובוס, אלא המדובר בחלק מצדו הימני של הרכב. תימוכין לעמדה זו ניתן לראות גם בת/4 (השוו לדוגמה: תמונות 5-6 אל מול תמונות 12-16). לכך יש להוסיף כי הבוחן, בהתאם לעדותו, ניסה לבדוק עניין זה במוסך המרכזי של חברת "פורד" אולם הדבר לא צלח. (ראו: ת/10 עמית שמעוני- מזכר מיום 12.4.17)

41. קביעה משמעותית נוספת נוגעת במיקום סימן החריצה המצוי כ- 2.30 מטר ממעקה הניו ג'רסי, או כמטר מהשול שבנתיב האוטובוס. בנסיבות אלו, ובהתאם למסקנת הבוחן, בעת התרחשות התאונה נסע האוטובוס כולו בנתיב נסיעתו, ולא חצה את נתיבו. (עמוד 48 שורות 19-21). תימוכין לעמדה זו של הבוחן ניתן לראות גם בת/4 (תמונות: 28-30).

42. לכך יש להוסיף את קביעת הבוחן, בדבר העובדה כי סימני הבלימה של האוטובוס נמצאו כולם על נתיב נסיעתו. גם בכך חיזוק למסקנה בדבר הנתיב עליו התרחשה התאונה. נוכח זאת, ניתן גם לקבל את עמדת הבוחן, אף שהיא אינה מוצגת בת/6 אלא בעדותו, לכך שסימני הבלימה הינם מצמד הגלגלים השמאלי אחורי של האוטובוס, בהיותם על המסלול- שבסיומו נקודת החריצה. (ראו: ת/4 תמונות 18-20). נתון זה שולל את גרסת הנאשם המאוחרת לכך שהאוטובוס הוא סטה לכיוונו קודם לכן. לכך אתייחס בהרחבה גם בהמשך.

43. אל מול קביעות אלו ניצבת חוות דעתה של ההגנה, הגורסת כי אפשרות סבירה יותר היא כי נהג האוטובוס הוא שסטה ממסלולו, והנאשם הגיב על ידי בריחה לנתיב האוטובוס. (ראו: תמונה 16 עמוד 13 בחוות הדעת).

44. חוות הדעת שהוגשה מטעם ההגנה מעלה קושי בשני היבטים: בהיבט הכללי- הבדיקות לא נעשו בזירת האירוע או בסמוך להתרחשות התאונה, אלא שהן מסתמכות באופן מלא על החומרים אותם ערך הבוחן המשטרתי. באופן זה נעשו המדידות ובהתאם התבצעה גם הסקת המסקנות. כפי שצוין בחוות הדעת, הביקור במקום נערך זמן רב לאחר האירוע, כאשר מאז התבצעו בכביש שינויים משמעותיים (עמוד 92 שורות 16-17). בנוסף, ובניגוד לעדותה של עורכת חוות הדעת (ראו: עמוד 92 שורות 16-17), המסקנות אליהן הגיעה מתבססות, בין היתר, על בסיס גרסה מאוחרת אותה מסר הנאשם בחקירתו. (ראו עמוד 15 סיכום-סעיף 3).

45. בהיבט הפרטני קיימים מספר קשיים: ראשית, ובהקשר לתמונה 16 שבחוות הדעת: תרחיש זה המבטא לשיטת ההגנה את שאירע בפועל, מתעלם ממיקום נקודת החריצה שהוא כאמור בנתיב נסיעתו של האוטובוס, זאת בהתאם למדידות שנעשו על ידי הבוחן מהן עולה כי האוטובוס כולו היה בנתיב נסיעתו. נתון זה גם משליך על אימוץ עמדת הבוחן לכך שסימני הבלימה הינם מהגלגלים שבצדו השמאלי של האוטובוס. בנסיבות אלו, ובהעדר התייחסות לכך בחוות הדעת, אתקשה לקבל את המסקנה כי סימני הבלימה מקורם בגלגלי האוטובוס שבצדו הימני. שנית, הקביעה לפיה בלימת האוטובוס נעשית רק לאחר התאונה, עומדת בסתירה לנתון אובייקטיבי. בהתאם לפענוח שנעשה לדסקת הטכוגרף בשלב שלפני התאונה בלם נהג האוטובוס בלימה חזקה שלאחריה



(מס' שניות) התרחשה התאונה.

46. בנוסף, הקביעה לפיה קיימים שוליים צרים בנתיב נסיעתו של הנאשם ועל כן לא יכול היה לסטות מנתיבו אלא שמאלה, מסתמכת על גרסתו של הנאשם בלבד. קביעה זו אינה מתיישבת בהכרח גם עם הצילומים שנעשו במקום, לפיהם בנתיב נסיעתו, ואף בסמיכות לנקודת האימפקט, קיים שול מימין לנתיב בו נסע הרכב. (ראו תמונות מנתיב נסיעה של שני כלי הרכב: 61-62, 66, 70, 92-97). וכן תמונה 48 בדוח תצלומים.

47. לטענת ההגנה האופן בו נמצא הרכב על מעקה הניו-גרסי, מבסס גם כן את המסקנה כי סימני הבלימה על הכביש אינם מגלגלי האוטובוס שבצדו השמאלי, אלא אלו שבצד ימין. לשיטתה, ככל והיה מדובר בגלגלים שבצדו השמאלי של האוטובוס, אזי הרכב לא היה מועף באוויר בסבסוב ונוחת על המעקה, אלא פוגע במעקה ונעצר. טענה זו ראיתי לדחות, וזאת בהעדר ביסוס למסקנה זו. בנוסף, ומעיון בתמונה 29 ניתן להבחין כי בנקודת החריצה (מיקום התאונה) הוזז מעקה הניו-גרסי ימינה, כך שקיימת אפשרות, בנקודה זו בדיוק, לסבסוב כלי הרכב כפי שהתרחש בפועל, ודאי בנסיבות בהן הפגיעה היא בין חזית ימנית של האוטובוס לחלקו הימני של הרכב.

48. קביעה נוספת מדוח הבוחן אותה ראיתי לאמץ נוגעת במיקום מציאת סימני מריחת הצמיגים- מהנתיב בו נסע הרכב אל עבר הנתיב הנגדי של האוטובוס ולפני מיקום האימפקט. לממצא זה חשיבות רבה באשר לאופן התרחשות התאונה, ואימוץ עמדת נהג האוטובוס לכך שהבחין בשלב מסוים כי הנאשם איבד שליטה על הרכב, כאשר הרכב סוטה במהירות ממסלולו אל הנתיב שלו ופוגע בו. (ראו ת/4 תמונות 56-60). בהקשר זה יש להוסיף את ממצאי הבוחן בת/9 על פיהם:

"... עוד הבחנו כי ישנם סימני מריחה של צמיגים מכיוון הגעת רכב פרטי לפני מיקום האימפקט אשר נראים תואמים לצמיגי הרכב המעורב, (ניתן לראות שמספר החריצים בסימני המריחה על הכביש תואם לסימן החריצים בסוליית הצמיג)..."

49. קביעתה של ההגנה בעניין זה (ראו: נ/1 עמודים 6, 15) מעלה קושי בשני היבטים: ראשית, חוות הדעת נעדרת התייחסות לעובדה שמסקנת הבוחן נעשית, בין היתר, על בסיס השוואת סימני המריחה שבכביש והתאמתם לחריצי צמיג הרכב (ראו: ת/9). קושי נוסף נוגע בקביעות שבחוות הדעת כי רוחב הרכב המעורב הינו 1.60 מטר, והמרחק בין הצמיגים אינו עובר ברוחבו 1.50 מטר. בהתאם לכך נקבע בחוות דעתה, כי סימני המריחה תואמים לרכב מסחרי או אוטובוס. אעיר, כי בפניי לא הונחה שום תשתית ראייתית בעניין זה, אם על פי מפרט התואם לרכב מסוג פורד פוקוס, או ביחס לכלי תחבורה מסחריים. בנסיבות אלו, ראיתי לדחות קביעה זו, לכך שסימני הצמיגים שנמצאו בכביש אינם שייכים לאירוע התאונתי, או לכלי הרכב המעורבים בתאונה, ולהעדיף את עמדת הבוחן המשטרתי, על סמך בדיקה והתאמה שערך, לכך שסימני המריחה מקורם ברכבו של הנאשם, והם מלמדים על אובדן שליטה וסטייה מנתיב הנסיעה שלו אל עבר נתיב הנסיעה של האוטובוס, עד נקודת החריצה כאמור.

50. הצדדים אינם חלוקים על כך שתמונה 1 בדוח תצלומים (ממסופרת 4 בת/4), משקפת את מצב הרכבים לאחר התאונה. עיון בתצלום מלמד כי חלקו של האוטובוס נמצא מעבר לנתיב נסיעתו בזווית הפונה חזרה ימינה אל מסלולו. הבוחן ציין כי מיקום זה הינו במרחק 43.50 מנקודת האימפקט (ראו: עמוד 35 שורות 10-6). בניגוד לטענת ההגנה, אין בכך כדי ללמד על סטייה מוקדמת של האוטובוס אל הנתיב הנגדי זאת משום העובדה כי המדובר במיקום כלי הרכב לאחר תאונה חזיתית. אך מעבר לכך בעדותו מציין נהג האוטובוס: "... אחרי התאונה ההגה לבד הסתובב..." "לקח קצת שמאלה, אבל בנתיב שלי, הידרדרתי קצת, חשבתי שהתאונה קלה" ובהמשך הוסיף: "... אולי קצת מהאוטובוס הלך לצד שמאל" (עמוד 13 שורות 22-13). וראו בעניין זה גם את עמדת



הבוחן במענה לשאלות הסנגור בהקשר זה (עמוד 54 שורות 14-17).

51. בנוסף יש לתת משקל לכל אותם ממצאים שפורטו לעיל, לרבות מיקום מציאת הרכב ושברי הפלסטיקה של הרכב (ת/4 תמונות 5-9), כמבססים אף הם את המיקום המדויק של התרחשות התאונה, וכן את העובדה כי סימני הבלימה של האוטובוס הינם מהצמיגים האחוריים שבצדו השמאלי, נתון המעיד על כך שהאוטובוס לא סטה ממסלולו.

52. עמדתי, כי עדותו של אילן יוסף וכן המסמך שערך (ת/1) תומכים אף הם בעדותו של נהג האוטובוס באשר לאופן התרחשות התאונה, ויודגש כי עדותו של זה וכן המסמך שערך אינם במחלוקת. כאמור, פענוח הדסקה נערך מ-32 שניות ועד לרגע התאונה. כפי שמסר אילן יוסף, 9 שניות לפני התאונה מהירותו של האוטובוס הינה 93.82 קמ"ש. מרגע זה האוטובוס מאט האטה ארוכה, וכדבריו "מרפה מהגז וזו לא בלימת חירום כאשר המהירות יורדת מ-90 ל-70 קמ"ש". הוסף, כי ירידה זו מתאפיינת במתינות ובצורה חלשה. (עמוד 4 שורות 21-33) ראו גם: ת/1 סעיף 6 נקודת B-D. במענה לשאלות ההגנה מסר נהג האוטובוס, כי הבחין לראשונה בנאשם מאבד שליטה על רכבו כ-7 שניות לפני התאונה (עמוד 11 שורות 1-3). הוא הוסיף כי בשלב זה החל (ההדגשה שלי א.א.) את הבלימה (שורות 25-26). ובהמשך ציין: "הכנתי את עצמי שקורה כאן משהו מסוכן, כי הוא היה במהירות, מהתחלה הרגל שלי הייתה על הברקס כי זו הייתה ירידה קטנה, ברגע שהרגשתי שהוא לא משתלט על הרכב, כשהיה בנתיב השני, בצד השני, כשראיתי אותו הולך לצד השני, התחלתי לתת ברקס בצורה נכונה והוא בא אליי פתאום לצד שלי, כשהגיע אליי היה מרחק טוב מאוד ביני לבינו, התחלתי לבלום בצורה חזקה מאוד וכשהוא הגיע לנתיב שלי ניסיתי להתרחק ממנו, כי כמו שאמרתי הכביש היה מאוד צר, עשיתי את המקסימום, כשהוא הגיע לנתיב שלי כבר לא יכולתי לעשות כלום"

53. ממצאים אלו בניגוד לטענת ההגנה, דווקא מלמדים על ערנות ושליטה באוטובוס מצדו של הנהג, אך חשיבותם נעוצה בעיקר בהיותם שלובים עם האופן בו תיאר נהג האוטובוס את השלבים שבהתרחשות התאונה-תחילה בהאטה -נקודה C, כשלאחריה פעולת בלימה חזקה מצדו -נקודה D.

54. מנגד, עדות הנאשם בבית המשפט לא הותירה רושם אמין, ובהתאם ראיתי לדחותה. הנאשם לכל אורכה של החקירה נמנע מלהשיב על שאלות הנוגעות לנתיב בו התרחשה התאונה או מיקום כלי הרכב בעת התאונה. עניין זה הינו מהותי, שכן בהודעתו קיימות סתירות מהותיות הנוגעות בעניין זה בדיוק. (ראו: ת/15 -מיום 13.4.17 שעה 09:41).

55. תחילה ובמענה לשאלות החוקר ציין הנאשם כי התאונה התרחשה על הנתיב בו נסע, ובעת שנהג האוטובוס סטה לכיוונו. הנאשם הוסיף, כי ניסה למלט עצמו שמאלה, כדי להימנע מתאונה. הנאשם נשאל פעם נוספת- האם התאונה התרחשה על נתיב הנסיעה שלו ועל כך השיב: "כן נכון, אני ברחתי ממנו ואני לא יודע אם הרכב שלי היה בנתיב או באמצע כי אני ניסיתי לברוח כמה שאני יכול" (שורות 50-53). רק לאחר שעומת עם ממצאי הבוחן ותמונות מזירת האירוע באשר למיקום התאונה, שינה הנאשם את גרסתו וציין:

"אני אמרתי לך שאני ברחתי לנתיב שלו כי היה ריק והוא ניסה לחזור לנתיב שלו ולכן בטוח שההתנגשות תהיה בנתיב שלו או בין שני הנתיבים או באמצע הנתיב שלו". כשעומת הנאשם עם סימני הבלימה של האוטובוס המצויים על נתיב נסיעתו, ומיקום החריצה טען: "אני איבדתי את ההכרה ולא ראיתי מה קרה בכביש ומה קרה בפגיעות"(שורה 118).

56. כאמור, גרסה זו באשר לנתיב בו התרחשה התאונה תוקנה על ידו רק לאחר שעומת עם הממצאים בזירה.



בשלב זה הוסיף לראשונה שנהג האוטובוס ניסה לחזור לנתיבו שלו לאחר שסטה. (ראו הודעתו: שורות 12-15, 43-44 אל מול (שורות 62-64).

57. בעדותו ציין הנאשם כי הופתע על ידי האוטובוס שסטה אל נתיבו. הנאשם הוסיף כי בלם את הרכב ועבר לנתיב הנגדי כדי להימנע מתאונה, אולם נהג האוטובוס שב חזרה לנתיבו ובנסיבות אלו התרחשה התאונה. (עמוד 83 שורות 19-22). במענה לשאלת הבהרה של הסנגור ציין כי בשלב האחרון נהג האוטובוס חזר לנתיב שלו, והוסיף: "... והיה חלק חצי בכיוון שלי וחצי בכיוון שלו". אעיר, כי באופן תמוה פרט זה אותו זכר הנאשם במדויק זמן רב לאחר האירוע, אינו מוזכר כלל בהודעתו. נתון זה מקבל ביטוי דווקא בעדותו של הבוחן המשטרי והתמונות שהוצגו לו על ידי ההגנה. עיון בהודעתו של הנאשם מלמד כי לאחר שעומת עם ממצאי הזירה הוא נמנע מלהשיב וטען כי אינו זוכר דבר עקב איבוד הכרה. (ראו: שורה 118).

58. אף במסגרת עדותו ולכל אורך החקירה הנגדית טען הנאשם מספר פעמים, או כי אינו זוכר או כי איבד את הכרתו (ראו: עמוד 84 שורות 11, 13, 16-18, עמוד 85 שורות 14-16, עמוד 86 שורה 13, שורה 15 עמוד 87 שורה 1, שורות 19-20 שורה 22). ניסיונות חוזרים מצד המאשימה ללבן עמו מהו הנתיב עליו התרחשה התאונה, או באיזה שלב ניסה האוטובוס לחזור חזרה לנתיב כפי שטען, כשלו.

59. טענתו בדבר אובדן הכרה מעוררת קושי משום שהיא נוגעת דווקא בשאלה המרכזית שבמחלוקת. אעיר, כי היא אף עומדת בסתירה למסמכים שבת/19. עיון בהם מלמד כי הנאשם התקבל בחדר מיון במצב כללי טוב כאשר הוא בהכרה ונינוח. במסגרת אותם מסמכים אף ציין הרופא את הדברים הבאים לאחר שיחה שערך עם הנאשם: "לדבריו ללא סיפור של איבוד הכרה, ללא בחילות או הקאות" וכן: "... בהמשך התלונן על כאבי גב תחתון וקרבול שמאל, מתאר כי כמעט אינו כאוב כעת".

60. במצב אותו תיארתי, יש ליתן לגרסתו הראשונה בחקירה משקל מהותי, שכן זו נמסרה בתחילה ועוד בטרם עומת עם ממצאי הזירה. כאמור גרסה זו סותרת את ממצאי הזירה. כפי שצינתי, מקצה שיפורים זה- בדבר מיקום התאונה וסטיית נהג האוטובוס חזרה אל נתיבו- נעשה רק בשלב מאוחר של החקירה. עמדתו, כי הימנעותו מלענות על השאלות שבמחלוקת בבית המשפט, לרבות העדר התייחסות לסתירות בין הגרסאות השונות בהודעה, פועלות כולן לחובתו ומחזקות את ראיות התביעה נגדו.

61. על רקע הדברים הנ"ל, ולאור הראיות שהובאו במשפט, המסקנה הינה ברורה: הנאשם נהג את רכבו במהירות לאחר יציאתו מהעיקול, ובכך יצר סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת תאונה קטלנית, שהנאשם יכול וחייב היה לצפותה מראש. כאמור, נהג האוטובוס העיד על כך בבירור, וממצאי הבוחן בזירה מאששים זאת. בהתחשב בנסיבות, וכאשר אנו יודעים כי הנאשם נהג במהירות גבוהה, אזי ברור שהמהירות האמתית בה נהג עלתה באופן משמעותי על המהירות המותרת במקום שהינה 80 קמ"ש. בנסיבות אלו, אין צורך לקבוע את המהירות המדויקת בה נהג הנאשם את רכבו, אך להתרשמותו של נהג האוטובוס כפי שצינתי חשיבות רבה, ויש בה כדי לבסס מסקנה בדבר אופן נהיגה מסוכן מצדו של הנאשם, שבה סטייה ניכרת מסטנדרט התנהגות סביר.

62. בנוסף, מתיעוד הזירה ת/4 (ראו: תמונות 5-13), עולה כאמור כי רכבו של הנאשם לאחר ההתנגשות לא נעצר, אלא מעוצמת התנועה המשיך בכיוון תנועתו בעלייה תוך שהוא מסתובב ונזרק כ- 14 מטרים אחורה אל מעבר מעקה הבטיחות ורק אז נעצר כשהוא עומד מעל המעקה ממש. בכך יש גם כן כדי להצביע על המהירות הגבוהה בה חצה הרכב את הנתיב הנגדי ופגע באוטובוס- נתון המאשש את גרסת נהג האוטובוס, ומנגד דוחה את טענת הנאשם לכך שמהירות נסיעתו הייתה 60-70 קמ"ש טרם התרחשות התאונה.



חריגה משעות נהיגה רצופה:

63. בהתאם לת/1 ועפ"י רישומי הדסקה, החל נהג האוטובוס את נהיגתו בשעה 09:30 ועד לשעת התאונה בשעה 23:56. בהתאם נקבע כי הוא נהג משך 14 שעות ועשרים ושש דקות, כאשר במהלך נסיעה זו ביצע הפסקות למשך חצי שעה במהלך 4 שעות נהיגה רצופות, והפסיק נהיגתו למשך שעה לאחר 8.5 שעות, אולם חרג מ-12 שעות נהיגה בתקופה של 24 שעות, בניגוד לתקנה 168 לתקנות התעבורה. בנסיבות אלו גורסת ההגנה כי לא ניתן לשלול את האפשרות כי נהג האוטובוס היה עייף וכתוצאה מכך נרדם על ההגה, סטה מנתיב נסיעתו וגרם לתאונה. טענה זו ראיתי לדחות הן משום הטעמים עליהם עמדתי בהרחבה לעיל, והן משום העובדה כי אין ברישומי הדסקה כדי להוות תשתית ראייתית מספקת לביסוס טענה זו. מעבר לכך, ניתוח הנתונים מלמד כי נהג האוטובוס ביצע הפסקות לפרקי זמן שאינם קצרים לאורך הנסיעה. בעניין זה יש להפנות גם לעדותו של נהג האוטובוס לכך שביצע במהלך 14 שעות נסיעה כ- 8-9 הפסקות במצטבר. (ראו: עמוד 8 שורות 14-18). יודגש בעניין זה כי הנהג שלל את האפשרות כי סטה מנתיבו כתוצאה מעייפות או הירדמות, והשימוש במינוח "התעוררתי" נעשה בהקשר של "דרך" נוכח נסיעתו המסוכנת של הנאשם על הנתיב מולו. על פיו: "אני הייתי ער והייתי ער מאוד, אבל המוח ברגע שקורה משהו לא בסדר, אז נהייה יותר דרוך ממה שהיה קודם". (עמוד 16 שורות 7-8). להתרשמותי העד תיאר באופן אמיתי את השתלשלות הדברים מנקודת מבטו בשלב שלפני התרחשות התאונה, ואף השימוש במינוח זה, נעשה בהקשר לאופן בו חווה את אופן נהיגת הנאשם על הנתיב הנגדי. יש להדגיש, כי עדותו של זה לא נסתרה, זאת למרות שהוא נשאל כמה פעמים ובהקשרים שונים את אותה השאלה.

סוף דברי:

64. מכל האמור עולה, כי הנאשם איבד את השליטה ברכב בשל המהירות בה נהג. כמו כל נהג סביר, יכול וצריך היה הנאשם להיות מודע להשלכות נהיגה מהירה על יכולתו לשלוט ברכב. אלמלא זאת, התאונה לא הייתה נגרמת, והנאשם לא היה סוטה מנתיבו אל הנתיב הנגדי ופוגע באוטובוס. בנוסף, האירוע לא היה מסתיים בתוצאה קטלנית. בכך התקיים קשר סיבתי בין התרשלותו של הנאשם במקרה זה למותו של המנוח.
65. לאור כל האמור, ובהעדר מחלוקת בדבר ביצוע עבירה של נהיגה ברכב ללא פוליסת ביטוח, אני מרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, י"ג אדר תש"פ, 09 מרץ 2020, במעמד המאשימה הנאשם ובא כוחו.