



גמ"ר 2656/04/16 - מדינת ישראל נגד יוסף ג'קמן

בית משפט השלום לתעבורה בעכו

גמ"ר 2656-04-16 מדינת ישראל נ' ג'קמן
לפני כבוד השופטת אסתר טפטה גרדי

בעניין: מדינת ישראל
באמצעות פרקליטות מחוז חיפה - פלילית
עו"ד ראמי סלאמה

המאשימה

נגד

יוסף ג'קמן באמצעות עו"ד אלי סבן

הנאשם

הכרעת דין

1. לפנינו תאונת דרכים בה קופחו חייו של בוריס פישמן, יליד 1932 (להלן - המנוח), עת חצה את הכביש במעבר חציה.

האישום

2. כנגד הנאשם, מר יוסף ג'קמן, הוגש כתב אישום בגין עבירה של גרם מוות ברשלנות, על פי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז-1977, וסעיפים 40 ו-64 (גרימת מוות בנהיגה רשלנית) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א-1961.

3. על פי כתב האישום, ביום 7.12.14, סמוך לשעה 9:30, נהג הנאשם באוטובוס "וולוו", שמספרו 7220170 (להלן - האוטובוס), והתקרב לצומת הרחובות דרך הארבעה ורחוב העצמאות, בעכו, מכיוון דרום לצפון.

באותה עת חצה את הכביש, מימין לשמאל, כיוון נסיעת הנאשם, במעבר החציה, ברחוב העצמאות, המנוח. משהספיק המנוח לחלוף על פני חזית האוטובוס, במעבר החציה, פגע הנאשם במנוח עם דופן קדמית שמאלית מאחורי הגלגל הקדמי שמאלי של האוטובוס. המנוח נפל ונגרר למרחק של כ-4 מטרים (להלן - התאונה). הנאשם עצר את האוטובוס רק אחרי שעד ראיה דפק לו על החלון ואמר לו שפגע במנוח. כתוצאה מהתאונה נפגע המנוח. ברגל שמאל נגרמו לו שברים מרובים, ריסוק בברך וריסוק רקמות רכות וברגל ימין שברים פתוחים. המנוח הועבר לבית החולים נהריה שם בוצעו שני ניתוחים ברגליו, אולם נפטר ביום 11.12.14.



צוין שמעבר החציה מסומן באופן ברור על הכביש, ושדה הראיה, בכיוון נסיעת הנאשם, כשהוא נמצא ברחוב דרך הארבעה ועומד לפני קו העצירה לפני שמהלך לרחוב העצמאות, פתוח ללא הפרעה, למרחק של 50 מטר ויותר, וניתן להבחין בהולך רגל העומד על שפת המדרכה מימין, חוצה את הכביש, או עומד על אי התנועה ברחוב העצמאות ללא הפרעה.

נטען שהתאונה ומותו של המנוח נגרמו באשמתו של הנאשם וכתוצאה מנהיגתו הרשלנית, לאחר שלא הבחין במנוח כשהוא מתקרב ויורד למעבר החציה, כשהוא חוצה את מעבר החציה, וכשהוא משמאל לאוטובוס, למרות שיכול וחייב היה להבחין בו. כן נטען שהנאשם נהג ברכב ללא תשומת לב לנעשה בדרך שלפניו, בחוסר זהירות וברשלנות, ולא כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות המקרה.

4. מטעם התביעה העידו העדים הבאים:

הבוחן, רס"ב אבי הלוי (להלן - הבוחן הלוי).

השוטר יוסי סבג (להלן - השוטר סבג)

הבוחן, רס"מ חיים עוז (להלן - הבוחן עוז).

העד, השוטר, מוחמד בטאח (להלן העד בטאח).

העדה אורלי סורגיס (להלן - העדה סורגיס).

השוטר איתן אלבז (להלן - השוטר אלבז).

העד אלון חריש (להלן - העד חריש).

ד"ר ניקולא מחול, מנהל יחידת טפול נמרץ בבית החולים הגליל המערבי (להלן - העד מחול).

כן הוגשו המסמכים הבאים:

ת/1 - הודעתה של העדה סורגיס.

ת/2 - דוח פעולה של השוטר סבג.

ת/3 - מזכר של השוטר אלבז.

ת/4 - מזכר של הבוחן עוז.

ת/5 - דוח תפיסת דיסקת טכוגרף של הבוחן עוז.

ת/6 - הדיסקה של הטכוגרף.



- ת/7 - דיסקת הטכוגרף של הניסוי.
- ת/8-9 - הגדלות דיסקת הטכוגרף של הניסוי.
- ת/10 - חוות דעת הבוחן עוז - פענוח דיסקט טכוגרף של האוטובוס.
- ת/11 - טבלת נתוני פענוח טכוגרף.
- ת/12 - הודעת בנו של המנוח, ולדימיר פישמן, מיום 12.12.14.
- ת/13 - הודעת בנו של המנוח, ולדימיר פישמן, מיום 7.3.16.
- ת/14 - זיכרון דברים בעניין הצהרה בדבר אי נתיחת גופה.
- ת/15 - דוח הבוחן.
- ת/16 - התרשים.
- ת/17 - הסקיצה.
- ת/18 - דוח הנזקים.
- ת/19 - 4 תמונות מסרטון הניסוי.
- ת/20 - מזכר דוח צפייה בסרטון.
- ת/21 - סרטון התאונה ממצלמת האבטחה (להלן - הסרטון).
- ת/22 - המזכר שנערך על ידי גיא בינסקי בעניין מצלמות אבטחה.
- ת/23 - דוח על ניסוי שדה הראיה, שערך הבוחן הלוי, מיום 22.1.15.
- ת/24 - לוח תצלומים מס' 1, תמונות מהזירה בצבע, עם הסברים.
- ת/25 - לוח תצלומים מס' 1, תמונות הזירה, בשחור לבן, עם הסברים.
- ת/26 - לוח תצלומים מס' 2, תמונות מהזירה בצבע.
- ת/27 - לוח תצלומים מס' 2, תמונות מהזירה, בשחור לבן, עם הסברי הבוחן.
- ת/28 - לוח תצלומים מס' 3, תמונות האוטובוס מהמוסך, בצבע, ללא הסברים.
- ת/29 - לוח תצלומים מס' 3, תמונות האוטובוס מהמוסך, בשחור לבן, עם הסברי הבוחן.



ת/30 - דיסק הכולל תמונות, וידאו מהבדיקה במוסך, וידאו צילום שדה הראיה במקום, וידאו צילום נוסף במקום של המראה השמאלית.

ת/31 - מזכר של השוטר הלוי בעניין שיחת טלפון מיום 14.12.14, עם העדה סורגיט.

ת/32 - הודעת נאשם, מיום 7.12.14, וטופס ידוע חשוד בדבר זכויותיו בטרם חקירה.

ת/33 - הודעת נאשם מיום 14.12.14 וטופס ידוע חשוד בדבר זכויותיו בטרם חקירה.

ת/34 - הודעת פטירה על שם המנוח.

ת/35 - מסמכים רפואיים של המנוח.

ת/36 - דוח רפואי מטעם מד"א.

ת/37 - הודעת עובד מד"א, העד אלון חריש.

ת/38 - הודעת העד בטאח.

ת/39 - העתק של ת/16 עם סימונים באותיות, במסגרת עדות המומחה של ההגנה.

מטעם ההגנה העידו העדים הבאים:

הנאשם עצמו.

עמיחי נחמן, המומחה מטעם ההגנה (להלן - מומחה ההגנה).

כן הוגשו המסמכים הבאים:

נ/1 - חוות דעת מומחה ההגנה.

נ/2 - תיקון בעמ' 11 לחוות דעת המומחה.

נ/3 - תיקון בעמ' 18 לחוות דעת המומחה.

נ/4 - תמונות מוגדלות של צדו השמאלי של האוטובוס, ועליו סימני הניגוב.

העובדות שאינן שנויות במחלוקת

5. אין מחלוקת בין הצדדים שהתאונה ארעה בדרך עירונית, ברחוב העצמאות, ובתחילת רחוב העצמאות קיים מעבר חציה. הכביש בו ארעה התאונה הוא דו סיטרי, נתיב נסיעה לכל כיוון שמופרד על ידי אי תנועה בנוי. אין מחלוקת



שהאוטובוס היה תקין. הולך הרגל שבסרטון מצלמת האבטחה הוא המנוח, והאוטובוס שנראה פונה שמאלה בצומת בסרטון הוא האוטובוס בו נהג הנאשם. אין מחלוקת שרגע הפגיעה לא נראה בסרטון והמנוח לא נפגע מחזית האוטובוס. התאריך בסרטון מקדים ביום אחד ומאחר בשעה אחת וקצב הליכת המנוח הוא 2 מ' לשנייה, כפי שקבע הבוחן הלוי (ת/15). בדופן שמאל של האוטובוס נמצאו ניגובי אבק ועל הכביש ועל האוטובוס נמצאו כתמי דם כמתואר בדוח הבוחן (ת/15). אין מחלוקת על התעודות הרפואיות של המנוח והפגיעות בו.

גרסאות הצדדים

6. גרסת התביעה

המאשימה טוענת שהתאונה נגרמה כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של הנאשם. לשיטתה, הנאשם פנה שמאלה בצומת, לא הבחין במנוח בהתקרבו למעבר החציה, בעת שחצה אותו, ובעת שהיה משמאל לאוטובוס על מעבר החציה, על אף שהיה לו שדה ראייה פתוח לעבר המדרכה ולעבר מעבר החציה. בהתקרבו למעבר החציה האיצ הנאשם את מהירות האוטובוס, בעוד שהיה עליו, בנסיבות העניין, להאט את מהירותו עד למהירות אפסית. כתוצאה מכך, לאחר שהמנוח חלף על פני חזית האוטובוס, נפגע המנוח מדופן קדמית שמאלית של האוטובוס, נפל, ונכנס מתחת לאוטובוס. בעת ששכב על הכביש האוטובוס עלה עליו עם גלגליו האחוריים. הנאשם לא שם לב לפגיעה במנוח, ולכך שהאוטובוס קפץ, בעת שעלה על המנוח עם גלגלי האוטובוס האחוריים, ועצר את האוטובוס רק לאחר שעובר אורח דפק על חלון רכבו, וצעק לו לעצור.

לשיטת המאשימה, הנאשם הפר את חובת הזהירות שמוטלת עליו כנהג בהתקרבו למעבר חציה, שמצוי בצומת מרכזי, ובאזור מסחרי, הומה הולכי רגל. הנאשם, שנהג באוטובוס, רכב ציבורי וכבד, הפר את חובת הזהירות המוגברת שמוטלת עליו כלפי הולכי רגל בכלל ובפרט כלפי המנוח, בהיותו קשיש. לטענתה, על הנאשם, שמכיר היטב את זירת התאונה, היה לנקוט משנה זהירות בהתקרבו למעבר החציה, שסומן באופן בולט, לבחון שאין עליו הולכי רגל, ורק אז לחצות, אולם הנאשם התרשל בנהיגתו, לא נהג כפי שהיה על נהג סביר לנהוג בנסיבות המקרה, וגרם לתאונה שכתוצאה ממנה נפטר המנוח 4 ימים לאחר מכן בבית החולים.

7. גרסת ההגנה:

הנאשם, באמצעות סגורו, כפר באישומים שמיוחסים לו בכתב האישום.

לטענת ההגנה הנאשם פנה שמאלה בצומת, ובעת שהגיע לתחילת מעבר החציה, המנוח כבר סיים את חצייתו, ועל כן הנאשם לא יכול היה להבחין בו על מעבר החציה. בהעדר הולכי רגל על מעבר החציה המשיך הנאשם בדרכו, עבר את מעבר החציה, ולא פגע באיש. כשחזית האוטובוס חלפה את מעבר החציה, שב המנוח, מסיבה כלשהי, לא ברורה, מכיוון אי התנועה לנתיב, בחוסר זהירות, ופגע עם חזית גופו באוטובוס. כתוצאה מכך המנוח נפל מתחת לאוטובוס, גלגלי האוטובוס האחוריים-שמאליים עלו על החלק הקדמי של שוקי רגליו, והמנוח נותר שוכב במקום ומדמם. הנאשם המשיך בנסיעה, ועצר את האוטובוס לאחר שעובר אורח צעק לו לעצור, כשמרבית האוטובוס חצה את מעבר החציה.

אופן התרחשות התאונה



8. ראייה מרכזית בתיק שלפני היא סרטון שמתעד את התאונה, שנתפס בבית העסק "סמי הגדול", סמוך לזירה (ת/21, ת/22, ת/3). בסרטון נראה המנוח הולך, בהליכה מהירה, על המדרכה, מכיוון צפון לדרום, לעבר מעבר החציה. עקב שלט שמסתיר את נקודת המפגש בין המדרכה למעבר החציה, לא ניתן להבחין ברגע בו יורד המנוח למעבר החציה. עם זאת, נראה בבירור שהמנוח ממשיך בתנועתו, וחוצה את מעבר החציה. במקביל נראה האוטובוס, שעמד בצומת, מתחיל לפנות שמאלה לעבר מעבר החציה, כשבהתקרבו למעבר החציה ניתן להבחין שהוא מאיץ את נסיעתו. בעת שהאוטובוס פונה שמאלה בצומת, הצומת פנוי, לא חולפים בו רכבים, ולא נראה עצם כלשהו שמסתיר לנאשם את שדה הראייה לעבר המדרכה ומעבר החציה. בסרטון ניתן להבחין בקפיצה של האוטובוס על הכביש. רגע הפגיעה במנוח לא נראה בסרטון.

לתאונה עצמה לא היו עדים. מעדות בנו של המנוח עולה שהמנוח היה בדרך לבתו, מרחוב הארבעה לרחוב בן עמי, מכיוון צפון לדרום (ת/12, עמ' 1, ש' 15-16, ת/13, ש' 7-8). השוטר מוחמד בטאח, שחלף במקום, ציין בהודעתו שהבחין במנוח שוכב על הכביש, וצורח, ולכן רץ לעבר חלון הנהג, דפק לו על החלון, ואמר לו שלא יסע לאחור כיוון שפגע בהולך רגל, והנהג נעצר מיד (ת/38, עמ' 51 לפרו', מיום 2.7.18, ש' 25-2). בעדותו ציין שלא ראה שהאוטובוס נע לאחור רק שמע את זמזום האוטובוס (עמ' 51 לפרו' מיום 2.7.18, ש' 2). העדה אורלי סורג'יט, עוברת אורח נוספת, תמכה בדבריו אלה ומסרה שהבחינה בבחור שדופק על חלון האוטובוס, וצועק לעבר הנהג שלא יזיז את האוטובוס. כן ציינה ששמעה את הנפגע "**צועק מכאבים**" והבחינה בו שוכב על הכביש עם הפנים לכיוון צפון (ת/1, עמ' 1, ש' 7-2, עמ' 6 לפרו', ש' 17, עמ' 7 לפרו', ש' 22-23, מזכר ת/31). הפראמדיק, אלון חריש, שהגיע לזירה מיד לאחר התאונה ציין בהודעתו שהגיע למקום והבחין במנוח שוכב, מאחורי הגלגלים האחוריים השמאליים של האוטובוס, כשחלק גוף תחתון מתחת לאוטובוס וחלק גוף עליון מחוץ לאוטובוס, פצוע קשה, בעיקר בגפיים התחתונות, נאנק מכאבים, ולא ניתן לתקשר עמו (ת/37, ש' 6-18). השוטר יוסי סבג, שהוזעק לזירה, ציין שהבחין באדם מבוגר ששוכב מדמם מרגלו השמאלית שנראית מרוסקת, כ-4 מטרים מערבית למעבר החציה, סמוך לגלגלים האחוריים של האוטובוס (ת/2).

הנאשם, בעדותו לפני ובהודעתו במשטרה, טען שפנה שמאלה בצומת, כשהכביש היה פנוי, לא הבחין בהולכי רגל על מעבר החציה, ועל כן המשיך בנסיעה על מעבר החציה. לאחר שהאוטובוס חצה, ברובו, את המעבר, שמע, לדבריו, צעקות שיעצור את רכבו ונעצר. בלשונו: **"הייתי צריך לפנות שמאלה בדרך הארבעה, עמדתי בנתיב שהייתי צריך להיות בו לפני שמאלה לרחוב העצמאות. עמדו רכבים לפני, הם נסעו ואני נסעתי אחריהם. הגיע התור שלי, בדקתי צד ימין שלי שלא מגיע מולי רכבים. הכביש היה פנוי, חציתי את הכביש... עברתי את המעבר חציה פתאום אני שומע אנשים, הייתי חלון פתוח, אנשים צעקו לי "נהג נהג עצור יש אדם פצוע". עצרתי. כשעברתי את המעבר חציה לא היה אף אחד. אני המשכתי, נסעתי. אנשים צעקו לי שהייתי כבר 10 מטר של האוטובוס עברתי את מעבר החציה. אני נעצרתי ומשם התחיל הסיפור. מאיפה הגיע הבן אדם? אני לא יודע... אני לא פגעתי באף אחד... לא ראיתי אף אחד..."** (עמ' 81 לפרו', ש' 22-11).

בהעדר עדים לתאונה, והיות שהנאשם לא הבחין במנוח בעת הפגיעה ובעת החציה, קבע הבוחן הלוי שלא ניתן לקבוע את נקודת האימפקט בתאונה - מקום הפגיעה של האוטובוס במנוח - ולא ניתן לערוך שחזור לתאונה (ת/15, עמ' 65 לפרו', ש' 13-15, עמ' 65 לפרו', ש' 23-24, עמ' 66 לפרו', ש' 2-1).

מסקנותיו של הבוחן הלוי לאופן התרחשות התאונה התבססו על הממצאים בזירה ועל הסרטון, שלדבריו, תמך בהם (עמ' 24 לפרו', ש' 16-17).

מהדוח שערך עולה שעל האוטובוס נמצאו ניגובי אבק בדופן שמאל, במרחק 6 מטר מהחזית, בגובה של 1.7 מטר עמוד 6



מהאספלט (ס' 5, ת/15, ת/24, תמונה 4), בדופן שמאל חלק תחתון (ס' 5, ת/15, ת/24, תמונה 3), ובהמשכו של ניגוב האבק בחלק התחתון נמצאו ניגובי אבק בגחון האוטובוס (ס' 5, ת/15, ת/24, תמונה 15).

ניגוב האבק בדופן שמאל, קבע, מצביע על מקום פגיעת האוטובוס במנוח (ס' 9, ת/15), וניגוב האבק בגחון מצביע על הנקודה בה נכנס המנוח מתחת לאוטובוס (עמ' 31 פרו', ש' 23-25, עמ' 56 לפרו', ש' 25-26). הודעתו של אלון חריש, עובד מד"א, שהוזעק לטפל במנוח, בזירה, בה צוין שהנפגע **"שכב על הגב כאשר חלק גוף תחתון מתחת לאוטובוס וחלק גוף עליון מחוץ לאוטובוס"**, תומכת בממצאי הבוחן, לעניין ניגוב האבק בגחון וכניסת המנוח מתחת לאוטובוס (ת/37, ש' 17-18, עמ' 50 לפרו', מיום 28.6.18, ש' 3-5). דוח הפעולה של השוטר סבג, שהגיע לזירה, מיד לאחר התאונה, בו צוין שבבדיקה ראשונית מסר לו הנהג: **"עברתי את המעבר החציה והוא נכנס לי בגלגלים האחוריים של האוטובוס"** (ת/2, עמ' 8 לפרו', ש' 13-15), מתיישב אף הוא עם ממצאי הבוחן.

כשנשאל הבוחן מדוע ציין ניגוב אבק בגובה של 1.7 מ' מהאספלט, כשגובה המנוח הוא 1.5 מ', הבהיר: **"אם ניקח בן אדם בגובה 1.5 ירים את היד למעלה קצת בשביל להגן על עצמו וזה עוד 20 ס"מ ואז הגענו ל-1.7"** (עמ' 56 לפרו', ש' 28-29).

הבוחן הבהיר שמניגובי האבק ניתן ללמוד על מגע בין האוטובוס למנוח, אולם לא ניתן להסיק איזה חלק מגופו של המנוח נגע באוטובוס, והאם המנוח היה בגבו לאוטובוס או עם חזית גופו בשעת הפגיעה (עמ' 37 לפרו', ש' 20-24, עמ' 73 לפרו', ש' 11-14). כשנשאל האם מצא טביעות אצבע, השיב: **"לא. זה לא חייב להיות עם כף היד, זה יכול להיות על הצד"** (עמ' 56 לפרו', ש' 31).

צוין שכתם הדם הראשון על הכביש נמצא 1.3 מ' מערבית למעבר החציה, ו-3.6 מ' ממדרכת צד ימין, וזהו מקום פציעתו הראשוני של המנוח, מקום "אימפקט מקורב", אחרי שהמנוח נדחף על ידי האוטובוס עם כיוון נסיעתו (ס' 9, ו-ס' 14, ת/15). אחרי מעבר החציה, צוין, נמצאו מספר נקודות כתמי דם המובילים עד לכתם דם גדול שנמצא כ-4.1 מ' אחרי מעבר החציה לכיוון מערב. במגן בוך גלגל אחורי שמאלי, צוין, נמצאו כתמי דם טרי (ת/24, תמונה 10) שמצביעים על המצאות הולך רגל מתחת לאוטובוס במהלך התאונה.

הבוחן ציין בדוח שכתמי הדם מצביעים על כך שהמנוח נפגע במעבר החציה, נגרר מתחת לאוטובוס, תוך השארת כתמי דם על הכביש, עד למקום התנתקותו מהאוטובוס ומקום שכיבתו ונקודת הטיפול בו (ס' 9, ת/15). בעדותו הבהיר שלא מצא סימנים לגרירת המנוח (עמ' 61 לפרו', ש' 1).

כן ציין שמקום מציאת הדם אינו יכול להעיד על נקודת האימפקט כיוון שלא ידוע היכן בדיוק נפל המנוח וכיוון שכתמי דם נמצאו על חלק מהגלגל שעלה על המנוח, והגלגל השאיר נקודות דם כל הכביש (עמ' 60 לפרו', ש' 20-25).

על בסיס הסרטון והממצאים קבע הבוחן שהמנוח החל לחצות את מעבר החציה, בהליכה מהירה יחסית לגילו. באותו שלב הגיע אוטובוס מכיוון דרך הארבעה. הנאשם, שנהג באוטובוס, לא הבחין במנוח על מעבר החציה, האיץ את מהירות נסיעתו לקראת מעבר החציה, ולאחר שהמנוח חלף על פני חזית האוטובוס, נפגע המנוח מדופן קדמית שמאלית של האוטובוס, מאחורי הגלגל הקדמי שמאלי, נפל ו"נשאב" מתחת לאוטובוס, ובעת ששכב על הכביש האוטובוס עלה עליו. התאונה מתרחשת על מעבר החציה (ס' 14, ת/15, עמ' 24 לפרו', ש' 10-16, עמ' 59 לפרו', ש' 11-15). כשנשאל לפרש המילה "נשאב" ציין: **"התכוונתי נופל והאוטובוס עולה עליו. עומד, נופל, מרים את היד והאוטובוס עולה עליו"** (עמ' 59 לפרו', ש' 4-5). הבוחן ציין שתיאור זה מתיישב עם ניגובי האבק בדופן האוטובוס,



בגחון, ועם קפיצת האוטובוס, שמתועדת בסרטון (עמ' 59 לפרו', ש' 27-31, עמ' 60 לפרו', ש' 1-2).

מסקנותיו של הבוחן לאופן התרחשות התאונה מקובלים עלי. הבוחן מסר עדות מהימנה ועקבית, שתאמה את הדוח שערך, את עדות הנאשם, את הממצאים בזירה ואת הסרטון.

האם הנאשם יכול היה להבחין במנוח טרם התאונה ולמנוע את התאונה?

9. הנאשם, בעדותו לפני ובהודעתו במשטרה, טען שלא הבחין במנוח על המדרכה או על מעבר החציה, בעת שפנה בצומת שמאלה, ועל כן המשיך בנסיעה על מעבר החציה.

בלשונו: "... אני עברתי את מעבר החציה ואני לא ראיתי אותו בשום שלב" (עמ' 2 להודעה (ת/33), ש' 3-4). כשהוצג לפניו הסרטון בו נראה הולך הרגל יורד לכביש לפני הפניה של האוטובוס שב וציין: "...אני לא ראיתי אף אחד על מעבר החציה" (ת/33, עמ' 2, ש' 33). כשנשאל האם היו הולכי רגל על הכביש או על המדרכה כאשר ביצע את הפניה, השיב: "לא היו בכלל, שום בן אדם לא היה" (ת/32, עמ' 3 להודעה, ש' 43). בעדותו מסר דברים דומים (עמ' 81 לפרו', ש' 16, ש' 21).

אומר מיד, כעולה מהסרטון, מניסוי שדה הראיה שערכו הבוחנים, ומעדות הנאשם עצמו, אין ספק כי היה על הנאשם להבחין במנוח בהתקרבו למעבר החציה ובעת שחצה את המעבר.

שדה הראיה בצומת

הבוחן עוז, שערך ניסוי שדה ראיה, באוטובוס בו נהג הנאשם, בזירה, על פי הוראותיו של הבוחן הלוי (ת/4, עמ' 10 לפרו', ש' 12-13) ציין: "מבחינת שדה הראיה אני חושב שטובה תמונה מאלף מילים" (עמ' 17 לפרו', ש' 28). בתמונות מהניסוי (ת/19) ניתן להבחין שבתחילת הפניה שמאלה, שדה הראיה פתוח לעבר המדרכה הימנית ולעבר מעבר החציה, כשהקורה השמאלית מסתירה חלק כלשהו במרכז מעבר החציה. כשהאוטובוס נמצא סמוך למעבר החציה, שדה הראיה פתוח לפניו, כשהקורה השמאלית מסתירה חלק דרומי במעבר.

בעדותו ציין הבוחן עוז, שכעולה מהניסוי, בעת הפניה שמאלה ניתן להבחין בבירור בהולכי הרגל שמתקרבים למעבר החציה, מימין ומשמאל, ובמעבר החציה (עמ' 10 לפרו', ש' 24-27). כשנשאל האם מונית גבוהה שתחלוף בצומת תגביל את שדה הראיה השיב: "...לא נראה לי שיש משהו שמפריע, המדרכה שם מאוד רחבה זה מניסיוני האישי, גם אם רכב נוסע מצפון לדרום, אם הוא מתקרב מאוד לתוך הצומת אני חושב ששדה הראיה מאוד פתוח, על אחת כמה וכמה שמדובר על נהג אוטובוס בכיסא גבוה... אין פה שום גורם שיכול להפריע לשדה הראיה" (עמ' 16 לפרו', ש' 11-14).

הבוחן עוז הבהיר שהמגבלה שיוצרת הקורה בשדה הראיה, משתנה, לאורך הנסיעה, ועל נהג אוטובוס מיומן להכיר את המגבלות ברכבו, להתאים נהיגתו למגבלות, ולנקוט משנה זהירות (עמ' 20 לפרו', ש' 4-5). בלשונו: "מה שאני רואה בפועל כנהג זה שונה... אני זז. אני מסתכל גם ימינה וגם שמאלה אני מתקדם וגם הקורה מתקדמת. ונסגרים ונפתחים בפני אובייקטים במהלך הנסיעה" (עמ' 19 לפרו', ש' 12-16). ובהמשך: "נהג מקצועי כנהג אוטובוס



אמור להכיר את המגבלות ברכב בו הוא נוהג ולנהוג בהתאם (עמ' 19 לפרו', ש' 3). דבריו של הבוחן מקובלים עלי, ועל נהג אוטובוס מקצועי להכיר במגבלה המובנית שיוצרת הקורה, ולהתאים את אופן נהיגתו ומהירות נסיעתו לתנאי הכביש.

יצוין שמומחה ההגנה ציין בדיון שהקורה אינה רלוונטית להתרחשות התאונה, שכן, לדבריו, בעת שהנאשם פנה בצומת, מבטו הופנה כלפי התנועה שבאה מלפנים, ובהתקרבו למעבר החציה, המנוח כבר סיים את החציה (עמ' 117 לפרו' מיום 27.2.20, ש' 7-8, ש' 13-14).

הבוחן הלוי ציין, בהתבסס על הניסוי, שבעת שהאוטובוס נמצא ברחוב דרך הארבעה, על קו העצירה, ניתן להבחין בהולך רגל העומד על שפת המדרכה או חוצה את הכביש, ברחוב העצמאות, ללא הפרעה, למרחק של 50 מ' ויותר (ס' 6, ת/23, ס' 4, ת/15, צילומים 11-13). בדוח ציין שבנסיבות אלה **"הנהג היה חייב להבחין בהולך הרגל מתקרב ומתחיל בחציה במעבר החציה ומונע את התאונה"** (ס' 14, ת/15).

הנאשם לא חלק על קיומו של שדה ראייה פתוח לעבר המדרכה ולעבר מעבר החציה. בעדותו, בהתייחסו לצילום ת/19 אישר שבעת עמידה בצומת, ניתן להבחין בהולכי רגל על המדרכה הימנית (עמ' 85, ש' 12-15). כך, בהתייחסו לצילומים ת/19 (בשעה 9:48 ובשעה 9:49), אישר שבתחילת הפניה שמאלה ובהתקרבו למעבר החציה, ניתן להבחין היטב במעבר החציה ובמתרחש עליו (עמ' 85 לפרו', ש' 18-19, עמ' 85 לפרו', ש' 23). כן אישר שממקום מושבו, הגבוה, כנהג, ניתן להבחין בנקל במתרחש סביב (עמ' 84 לפרו', ש' 26) ושמעבר החציה במקום מסומן באופן בולט (ת/19, עמ' 85 לפרו', ש' 11-8) - דבר שניכר בבירור אף מצילום הזירה (ת/24(9)).

עוד יצוין שצפייה בסרטון התאונה מעלה שבעת שהאוטובוס פונה שמאלה בצומת, הצומת פנוי, לא חולפים בו רכבים, ולא נראה עצם כלשהו שמסתיר לנאשם את שדה הראייה לעבר המדרכה ומעבר החציה.

הנאשם, בעדותו, מציין אף הוא שבעת שביצע את הפניה הצומת היה פנוי: **"הגעתי לצומת נעצרתי לפני הפניה היה לפני רכב שנסע וגם ממול באו רכבים ואני חיכיתי עד שהתפנה הכביש... אחרי שהכביש היה פנוי אני הסתכלתי קדימה על הרכבים שמגיעים מולי התפנה הכביש ופניתי שמאלה"** (עמ' 2 להודעה, ש' 14-17). בעדותו אישר שבסרטון נראה המנוח חוצה את מעבר החציה (עמ' 85 לפרו', ש' 28-29, עמ' 86, ש' 5), ושאין דבר שמפריע לו, כנהג, להבחין בו (עמ' 86 לפרו', ש' 15-17). כן אישר שיום התאונה היה יום שמש בהיר והראות הייתה טובה, כפי שציין הבוחן (ס' 3, ת/15, עמ' 85 לפרו', ש' 1-2, עמ' 84 לפרו', ש' 29-32).

הבוחן הלוי, בהתייחסו לשדה הראייה של הנאשם בסרטון, ציין: **"מרגע הפניה שלו, ועד לעצירה שלו, רואים את זה גם טוב בסרטון, לא הבחנתי בשום דבר אשר הפריע לו בשדה הראייה. לא מצאתי סיבה שבעקבותיה הוא לא ראה את הולך הרגל... התאונה הזאת היא תאונה של חוסר תשומת לב רגעית, לשים לב לתנועה של המכוניות מאשר להולכי הרגל ועל פניו בעקבות כך נגרמה התאונה"** (עמ' 26 לפרו', ש' 15-20). ובהמשך: **"גם אם הולך הרגל היה במעבר חציה וחזר, נהג האוטובוס היה אמור לראות אותו מתחילת החציה ועד סופה... אין לו כלום שמפריע בשדה הראייה. השדה ראייה נקי. מהמקום שלו ישירות למעבר החציה, לאי תנועה, לכל המקומות"** (עמ' 72 לפרו', ש' 20-32).

הבוחן עוז, בהתייחסו לסרטון, מסר דברים דומים: **"האוטובוס ממש לפני הפגיעה נמצא בהטיה שמאלה שהולך הרגל מגיע למעבר החציה, לא עוצר, משמע הראה את כוונותיו להמשיך ולחצות הכביש. ללא שחזור פיסיקלי,**



אלא לפי העין בלבד, הנהג היה אמור בסיטואציה הזו לראות את הגעת הולך הרגל, את כוונתו לרדת לכביש ולחצות ולהגיב בהתאם. ע"פ הסרטון לא נראה רכב שנוסע מצפון לדרום שהוא גבוה ויכול להסתיר את שדה הראיה של נהג האוטובוס" (עמ' 18 לפרו', ש' 16-20, ראו גם דבריו בעמ' 20 לפרו', ש' 7-8, עמ' 20 לפרו', ש' 9-11).

עולה מהאמור שבעת שהנאשם עמד בצומת, ובעת שהחל לפנות שמאלה, היה לו שדה ראייה פתוח לרווחה, לעבר המדרכה הימנית ולעבר מעבר החציה. בנסיבות אלה היה על הנאשם להבחין במנוח, בהתקרבו למעבר החציה, ובעת חציית מעבר החציה.

חובות הזהירות שמוטלות על הנאשם

על נהג שמתקרב למעבר חציה מוטלת חובת זהירות מוגברת לוודא שאין עליו או בקרבתו הולכי רגל.

עליו להאט מהירותו, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, אם נדרש לכך, והכל כדי להבטיח את חציית הולכי הרגל בבטחה. תקנה 52 לתקנות התעבורה, שכותרתה האטה, קובעת:

"בכפוף לתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש, לרבות רכבו הוא, ובמיוחד במקרים אלה:

(1) בתוך שטחים בנויים מאוכלסים ובקטעי דרך שבתים בנויים לצדם ותנועת הולכי רגל מצויה בהם;

(6) בהתקרבו למעבר חצייה;"

הזירה במקרה שלפני תואמת הן את האמור בתקנה 52(1) והן את האמור בתקנה 52(6).

הנאשם ציין שהוא מכיר היטב את הזירה (עמ' 2 להודעה השניה, ש' 6-7, עמ' 83 לפרו', ש' 15-16), וכשנשאל האם מודע לכך שמדובר באזור מסחרי, שמתרוצצים בו הרבה הולכי רגל השיב בחיוב (עמ' 83 לפרו', ש' 21-23).

מוסיפה ומורה תקנה 67 לתקנות התעבורה:

"(א) נוהג רכב המתקרב למעבר החצייה, והולכי רגל חוצים במעבר, יאפשר להם להשלים את החצייה בבטחה ואם יש צורך בכך יעצור את רכבו לשם כך."

כן ראו בש"פ 7578/00 שוויקי תחסין נ' מ"י, דינים עליון, נ"ח, 450, שם קבע כבוד השופט מ' חשין:

"מעבר חצייה בכביש ממלכתו של הולך הרגל הוא, ורכב כי יתקרב לאותה ממלכה, חייב הוא לעצור, עד אם יעבור הולך הרגל בשלום את דרכו מעברו האחד של הכביש אל עברו האחר. נהג רכב הפוגע בהולך רגל בהלכו במעבר חצייה, מחייב עצמו לכאורה במעשה רשלנות או במעשה רשלנות חמור, וכך, רכב הפוגע בהולך רגל, המצוי במעבר חצייה, ניתן להעלות על הנוהג בו, כי עשה לכאורה מעשה רשלנות. הדבר כמו מדבר בעדו, שבעל הרכב פלש עם רכבו



למקום, שאסור היה לו לבוא בו בלא היתר..."

כן ראו דברי כב' השופט מ' חשין בע"פ 8827/01 **ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל** (13.7.03).

נאשם שאומר: **"אני חושב שכן הוא בא מהשמיים. מקדימה לא היה אף אחד. אני עברתי, נסעתי, הכל אף אחד לא היה"** (עמ' 90 לפרו', ש' 5-6), מעיד על עצמו שהוא נהג רשולן.

בבג"צ 8150/13 כרסנטי נ' פרקליטות המדינה ואח' (6.8.14), התייחס בית המשפט העליון לחובת הזהירות המוגברת שמוטלת על נהג המתקרב למעבר חצייה, ובפרט כלפי ילדים וקשישים.

זאת ועוד, במקרה שלפני מדובר בנהג אוטובוס, נהג רכב ציבורי, ומקצועי, שמצוי תדיר על הכביש, ונוהג ברכב כבד, רב עוצמה, ומכוח אלה נדרש לרמת זהירות מוגברת ולנהיגה קפדנית יותר (ראו לעניין זה ע"פ 1802-17 **ג'מאל אבו סיאם נ' מדינת ישראל** (28.6.18) ורע"פ 5775/15 **יעקב ויצמן נ' מדינת ישראל** (3.9.15)). הנאשם בעצמו העיד שנהיגה באוטובוס מחייבת רמת זהירות מוגברת: **"באוטובוס כל סיבוב הכי קטן שאתה עושה, אם אתה לא מסתכל על המראות הסתבכת"** (עמ' 86 לפרו', ש' 32-30, עמ' 87 לפרו', ש' 1-2).

בשים לב להיכרות הנאשם עם הצומת ועם מעבר החציה, היות הזירה אזור עסקי, הומה אדם, ובשים לב לכך שהנאשם נהג מקצועי, שנהג ברכב ציבורי, וכבד, כשאת מעבר החציה חצה הולך רגל קשיש, מחויב היה הנאשם לנהוג משנה זהירות, ולהאט את מהירותו למהירות אפסית.

הנאשם טען בהודעתו שמהירות נסיעתו הייתה **"מהירות אפס"** (עמ' 2 להודעה ת/32, ש' 27), ובעדותו תיאר את מהירותו כ"**... מהירות של התחלת נסיעה**", (עמ' 81 לפרו', ש' 28-30), אולם דבריו אלה אינם מתיישבים עם הסרטון, בו נראה האוטובוס מאיץ את מהירותו לקראת מעבר החציה, כפי שגם קבע הבוחן (ס' 14, ת/15).

הנאשם אף טען שלא חש בפגיעה במנוח (עמ' 3, ת/32, בתחתית העמוד), על אף שבסרטון מתועדת קפיצה של האוטובוס. במהלך עדותו, כשנשאל כיצד לא חש בקפיצה, לא הצליח לספק לכך הסבר משכנע. בתחילה טען שכבישי הארץ זרועים בפסי האטה רבים, שגורמים לכך (עמ' 88 לפרו', ש' 1-5), וכשנטען כלפיו שמהירותו עם הזירה, היה אמור לדעת שבמקום יש פס האטה, טען ש"**כל יום במקום אחר בונים לך דברים כאלה...**" (עמ' 89 לפרו', ש' 10-11). בהמשך, כשנטען נגדו שטענתו שלא חש בקפיצה - שקרית, טען ש"**האוטובוסים של היום בנויים בצורה כזאת שכל גלגל יש לו את הגמישות שלו**" (עמ' 89 לפרו', ש' 25).

הנאשם, כעולה מהאמור, התרשל בכך שלא הבחין במנוח מתקרב למעבר, לא הבחין בו בעת שחצה את המעבר, לא הבחין בו בעת שפגע בו, ולאחר הפגיעה המשיך בנסיעה רגילה עד שנעצר על ידי עובר אורח. לו הנאשם היה נוהג בזהירות ונותן את שימת ליבו לתנאי הכביש, בנקל הייתה נמנעת התאונה שלפניו.

גרסת ההגנה לאופן התרחשות התאונה

10. לשיטת ההגנה, המנוח סיים את החציה והגיע לאי התנועה בטרם הגיע האוטובוס אל מעבר החציה, ובשל כך הנאשם לא הבחין במנוח מולו, על מעבר החציה. לאחר שהאוטובוס חלף ברובו על פני מעבר החציה, מסיבה שאינה



ברורה סב המנוח על עקביו, התנגש באוטובוס ונפגע.

לדידו של הסנגור, הוכח מהראיות שמהירות האוטובוס הייתה 10 קמ"ש או פחות, פרק הזמן שחלף מתחילת הפניה של האוטובוס שמאלה ועד ההגעה לתחילת מעבר החציה - 3.5-4 שניות, ובזמן זה חולף המנוח, שמהירות הליכתו היא 2 מ' לשניה, 7-8 מ'. מכאן, כשאורך מעבר החציה 4.6 מ', ואורכו של אי התנועה 2.2 מ' (תשריט ת/16) - המנוח אמור להיות במעבר החציה הדרומי. נטען אף שמת/23 עולה שבמהירות של 10 קמ"ש, מהפניה עד הגעה למעבר החציה, חלף פרק זמן של 5.5 שניות, והמנוח היה אמור לעבור בזמן זה מרחק של 11 מ' מתחילת החציה, כך שסיים את חציית המעבר הצפוני.

עיינתי בחומר הראיות שהונח לפני ולא מצאתי יסוד לטענתה זו של ההגנה.

אשר למהירות האוטובוס, מבדיקת דיסקת הטכוגרף של האוטובוס ומהניסוי שערך הבוחן עוז, מפענח הטכוגרף המחוזי (עמ' 10 לפרו', ש' 11-12), עולה שלא ניתן לדעת מה הייתה מהירות נסיעת האוטובוס טרם התאונה. הבוחן עוז ציין שעל דיסקת הטכוגרף לא נראה רטט תאונה ומהירות השיא שנרשמה בדיסקה הייתה 16.8 קמ"ש (ת/5, ת/6, ת/10, עמ' 10 לפרו', ש' 32). על בסיס נתונים אלה ערך ניסוי, עם דיסקה חדשה, בו שחזר את נסיעת הנאשם, במהירויות שבין 15-20 קמ"ש, ממנו עלה שבמהירויות אלה לא נרשם כל סימון על הדיסקה, ומכאן קבע שלא ניתן לקבוע שהסימון בדיסקה, 16.8 קמ"ש (ת/6), מקורו בתאונה (ת/7-9, ס' 5 ל-ת/10, עמ' 11 לפרו', ש' 19-24, עמ' 14, ש' 13-14). בהתבסס על הניסוי ציין עוז שמהירות האוטובוס, טרם התאונה, הייתה "נמוכה" (עמ' 11 לפרו', ש' 21, ס' 6 ל-ת/10, עמ' 18 לפרו', ש' 30-31).

הבוחן הלוי, שעמד מחוץ לאוטובוס, בעת הניסוי, ותיעד את הסימונים על הדיסקה, על פי הדברים שמסר לו עוז, (ת/23, עמ' 54, ש' 1-14) ציין בעדותו שבטעות רשם בתייעוד שבמהירות 10 קמ"ש נרשם סימון, אולם בפועל לא נרשם (עמ' 54 לפרו', ש' 22-24, ש' 31-32). הלוי ציין עוד שבמהירות 30 קמ"ש, נרשם סימון (ת/23). כן ציין שבמהירות של 30 קמ"ש, מתחילת הפניה שמאלה ועד לרגע העצירה של האוטובוס אחרי הצומת, חולף פרק זמן של 4 שניות, ובמהירות של 10 קמ"ש, מתחילת הפניה ועד הגעה למעבר החציה, חולפות 5.5 שניות (ת/23).

כשעומת הבוחן עוז עם טענת הסנגור שמהירות האוטובוס הייתה מתחת ל-10 קמ"ש השיב שהדבר "אפשרי", (עמ' 18, ש' 32, עמ' 19 לפרו', ש' 1).

עם זאת, בחינת מכלול הראיות מלמדת שלא ניתן לדעת בבירור מה הייתה מהירות נסיעת האוטובוס טרם התאונה, אם כי ניתן לדעת שזו הייתה מתחת ל-30 קמ"ש. הלוי העיד שהמסקנה שעלתה מהניסוי היא שמהירות האוטובוס לא הייתה ידועה (עמ' 39 לפרו', ש' 2-3). כשנשאל האם הניסוי עזר לו להסיק האם התאונה הייתה נמנעת או לא, השיב: "לא **חושב שזה עזר**" (עמ' 39 לפרו', ש' 4-5). בעדותו שב וציין הלוי שלא ניתן לקבוע את מהירות האוטובוס. כשעומת עם הטענה שהנאשם נסע במהירות של 10 קמ"ש, ציין: **מי אמר שהוא נסע 10 קמ"ש? אם הוא נסע 20 קמ"ש? כל המרחק הזה מתקצר ומשתנה**" (עמ' 63 לפרו', ש' 12-19). לטענת הסנגור, שניח, בהגזמה, שהנאשם נסע במהירות 20 קמ"ש, השיב: **"אני אומר שהוא נסע 30 קמ"ש. זכותך וזכותי להגזים"**. (עמ' 63 לפרו', ש' 19-21).

לטענת הסנגור שהנאשם לא הגיע למהירות של 30 קמ"ש, שכן במהירות זו נרשם סימון בניסוי (ת/23), ובדיסקת הטכוגרף של האוטובוס לא נרשם סימון, השיב הלוי: **"יכול להיות גם 29, ורק ב-30 מתחיל הסימון..."** (עמ' 64 לפרו', ש' 1-3).



לטענת הסנגור שבמהירות של 20 קמ"ש, מרגע תחילת הפניה ועד תחילת מעבר החציה, האוטובוס עובר 2.75 שניות, ומתחילת חציית מעבר החציה, המנוח עובר 5.5 מ', קרי, נמצא בסוף האי תנועה, השיב: **"זה מדובר על נתונים של 20 קמ"ש. אני דובק בגרסתי שאין לנו מהירות מדויקת. זה יכול להיות מהירות יותר גבוהה. אני מבקש לראות את הסרטון כי רואים איך האוטובוס מאיץ..."** (עמ' 64 לפרו', ש' 31-30, עמ' 65 לפרו', ש' 5-1).

כשנשאל אם ידוע המרחק מהפניה שמאלה ועד מעבר החציה, והזמן שחלף, 3.5 שניות, אזי ניתן לחשב את מהירות האוטובוס, השיב: **"אנחנו לא יודעים לאיזה נקודה להתייחס. קח את האוטובוס מטר אחורה, מטר קדימה, הכל משתנה. אתה יכול לקחת אותי לשטח ולהגיד לי פה האוטובוס עמד?"** (עמ' 74 לפרו', ש' 32-30, עמ' 75 לפרו', ש' 6-5). לטענת הסנגור שבפרק זמן של 3.5 שניות, במרחק שבין 8-10 מ', המהירות תהיה קרובה ל-10 קמ"ש, השיב: **"לא. אין לנו מהירות מדויקת. לבוא ולהכניס לביהמ"ש 10 קמ"ש או לא, אתה מטעה את ביהמ"ש. אני לא יכול להתייחס לזה..."** (עמ' 75 לפרו', ש' 32-29, עמ' 76 לפרו', ש' 2-1).

עולה מהאמור, שבניגוד לטענת הסנגור, לא ניתן לקבוע מה הייתה מהירות האוטובוס טרם התאונה, שכן קיים קושי לקבוע את המרחק שעבר האוטובוס מתחילת הפניה שמאלה ועד מעבר החציה ואת פרק הזמן שחלף באותה עת. עם זאת ניתן לקבוע שמהירות הנסיעה של האוטובוס הייתה פחותה מ-30 קמ"ש.

מומחה ההגנה קבע בחוות דעתו שמהירות האוטובוס הייתה 17.92 קמ"ש (עמ' 11, נ/1) כשבדיון מיום 22.2.20, ביקש לתקנה ל-18.39 קמ"ש, בציין שמדובר בטעות חישוב. בהתאם לכך ביקש לבצע תיקונים נוספים בחוות דעתו (עמ' 109 לפרו' מיום 27.2.20, ש' 23, עמ' 110, ש' 8-6, נ/2, נ/3). המהירות שקבע התבססה על המועד בו, לטענתו, החל הנאשם לפנות בצומת, ועל המרחק שעבר האוטובוס באותו הזמן (עמ' 11, נ/1). אף מבלי שאתייחס לטעויות החישוב שתוקנו, הרי שצפייה בסרטון מעלה שלא ניתן לקבוע את המועד המדויק בו החל הנאשם לפנות בצומת. שנית, לא ברור כיצד חושב המרחק אותו עבר האוטובוס, בפרט כשהאוטובוס פנה בצומת, במעין קשת, אף לפי דברי המומחה, וחישוביו של המומחה כללו תנועה ישרה בלבד (עמ' 11, נ/1, עמ' 105 לפרו' מיום 30.1.20, ש' 29-28, עמ' 106, ש' 4). כשעומת המומחה עם טענה זו ציין שהמהירות שקבע היא "מקורבת" (עמ' 106 לפרו', מיום 30.1.20, ש' 6-5, עמ' 108 לפרו', מיום 30.1.20, ש' 3). זאת ועוד, המומחה חישב את המהירות בהתבסס על טענתו שהשעון בסרטון מואץ (עמ' 11, נ/1), אולם לא הביא לכך אסמכתא מקצועית כלשהי. בנסיבות אלה, אין להידרש למהירות האוטובוס שקבע מומחה ההגנה. כך גם מתייתרת בחינת טענתו שהתאונה הייתה בלתי נמנעת גם אם הנאשם היה מבחין במנוח משמאלו, שכן אף היא התבססה על המהירות שקבע.

הסנגור הוסיף וטען שהמועד בו החל המנוח לחצות את מעבר החציה משתלב עם המועד בו החל האוטובוס בפניה שמאלה, והיות שחלף פרק זמן של 4-3.5 שניות, מתחילת הפניה שמאלה, ועד הגעת האוטובוס לתחילת מעבר החציה, המנוח בפרק זמן זה הספיק לסיים את חציית מעבר החציה הצפוני.

כאמור, נוכח שלט שמסתיר את נקודת המפגש בין המדרכה למעבר, לא ניתן לקבוע במדויק את המועד בו החל המנוח לחצות את המעבר, ומכאן, שאף טענה זו דינה להידחות.

הבוחן הלוי אמנם רשם בדוח הצפייה בסרטון (ת/20) ש"בשעה 10:26:02 ניתן לראות בברור את תנועת הולך הרגל כשהוא מתחיל בחצייה בהליכה רצופה ללא עצירה ואת האוטובוס מתחיל בפניה שמאלה לכיוון הולך הרגל", אולם בעדותו ציין שמדובר בהערכה בלבד. בלשונו: **"כמו שכתבתי בת/20, אני שיערתי את הנקודה שבה**



מתחיל הולך הרגל וכתבתי את הנקודה שהוא מתחיל לחצות. הכל משוער. אם לא היה השלט הזה יכול להיות שכן יכולנו להגיד הנה עכשיו הוא יורד. אני גם שיערתי. רואים את זה בבירור... אנחנו רואים בבירור שאלה דברים שלא ניתן לקבוע... לאוטובוס לקח 3 שניות לפנות. אני לא יודע איפה היה הולך הרגל בשלב זה. אם הולך הרגל היה 2 מ' לפני מעבר החציה זה יכול להסתדר..." (עמ' 70 לפרו', ש' 14-20). כך, גם כשנשאל היכן נמצא המנוח בעת שהנאשם החל בפניה, השיב: **"אי אפשר למדוד אותו מהסרטון. אפשר לראות בעין מתי האוטובוס מתחיל לפנות ואיפה נמצא הולך הרגל..."** (עמ' 57 לפרו', ש' 32, עמ' 58 לפרו', ש' 3-4).

כשנשאל הבוחן מדוע אינו למד מהסרטון על מספר השניות שחולפות מתחילת הפניה של האוטובוס ועד הגעה למעבר החציה, ציין: **"את האימפקט עצמו אנחנו לא רואים, לכן אני לא יכול לעשות את זה"** (עמ' 66 לפרו', ש' 7-10). כשנשאל הבוחן לגבי פרק הזמן שחולף האוטובוס מתחילת הפניה, בדקה 10:26:00, ועד הגעה לצד המזרחי, השיב: **"בין 3.5-4 שניות"** (עמ' 71 לפרו', ש' 31-32), אולם בעת שהוצג לו הסרטון, לבקשתו, סיג זאת בציינו: **"עפ"י הסרטון. בערך, זה גם לא מדויק"** (עמ' 69 לפרו', ש' 29-32, עמ' 68 לפרו', ש' 15). כשעומת עם הטענה שבפרק זמן זה המנוח חלף 7 מ', ציין: **"עכשיו גבירתי מבינה למה התעקשתי כל הזמן על העניין הזה של המרחק שלפי הערכתנו זה מרחק שאי אפשר להעריך אותו כי לפי חישובו של חברי הולך הרגל אמור להיות במעבר החציה השני כי לדבריו רואים את הנקודה שהוא בחר בה הולך הרגל מתחיל לחצות... אני לא יודע מה נקודת האימפקט. אז דברים לא רלוונטים..."** (עמ' 72 לפרו', ש' 10-18).

מהסרטון ומעדות הבוחן הלוי, שמקובלת עלי, עולה שלא ניתן לקבוע את המרחק שעבר האוטובוס מתחילת הפניה שמאלה ועד למעבר החציה, את פרק הזמן שחלף באותה עת, את מהירות הנסיעה של האוטובוס, טרם התאונה, ואת המועד בו החל המנוח לחצות את מעבר החציה. בהינתן האמור, טענת הסנגור, שהמנוח סיים את החציה, בעת הגעת האוטובוס למעבר, בהתבססו על נתונים אלה, נדחית. מנגד מקובלת עלי טענת הבוחן שהמנוח היה על מעבר החציה במועד התאונה עצמה.

יצוין שטענת ההגנה שהאוטובוס החל לפנות שמאלה, בעת שהמנוח ירד למעבר החציה, תומכת דווקא בכך שהנאשם התרשל בנהיגתו. כעולה מהראיות, בשלב בו החל הנאשם לפנות שמאלה, שדה ראייתו היה פתוח לעבר המדרכה הימנית ולעבר מעבר החציה, כך שבעת שהמנוח החל לחצות את מעבר החציה היה על הנאשם להבחין בו.

מומחה ההגנה אישר בחקירתו שכשהמנוח נמצא על מעבר החציה, במרחק של שני מטר מהמדרכה, האוטובוס נע מקו הצומת לתוך הצומת (עמ' 113 לפרו', מיום 30.12.20, ש' 29-32). ולאחר שניה, כשחלף המנוח 2 מטרים נוספים, האוטובוס ימצא אף "עמוק" יותר בצומת (עמ' 114 לפרו', מיום 30.12.20, ש' 8-13). המומחה טען שלא הייתה כל סיבה לנאשם להתייחס למנוח, בעת הפניה, מאחר שבפניה היה עליו להתמקד בתנועה שבאה מימין, והמרחק בינו לבין מעבר החציה היה עדיין גדול (עמ' 116 לפרו', מיום 30.1.20, ש' 4-8). איני מקבלת טענה זו. אמנם על הנאשם היה לבחון את התנועה שבאה מימין, אולם בד בבד, נוכח מעבר החציה שבצומת, היה עליו לבחון את הנעשה בקרבת מעבר החציה ועל מעבר החציה, ואם היה עושה כן היה מבחין במנוח.

משנדחתה גרסת ההגנה שהמנוח סיים לחצות את מעבר החציה, טרם הגעת האוטובוס למעבר החציה, הרי שלא היה מקום שאדרש לטענתה שהמנוח סב על עקביו.

עם זאת יצוין שהטענה שהמנוח סב על עקביו אינה עולה בקנה אחד עם עדות בנו של המנוח, שהמנוח היה בדרך לבתו,



מכיוון צפון לדרום, מרחוב הארבעה לרחוב בן עמי (עמ' 1 להודעה ת/12, ש' 15-16, עמ' 1 להודעה ת/13, ש' 7-8).
הבן אף ציין שאביו היה נוהג ללכת לאחותו מרחוב הארבעה, דרך הצומת ברחוב העצמאות, תוך חציית הכביש במקום,
ומשם לצומת ברחוב בן עמי (ת/13, ש' 15-17).

כך גם לא מצאתי תימוכין לטענת ההגנה שמניגובי האבק שנמצאו על האוטובוס עולה שבעת הפגיעה בו, המנוח היה
עם גופו כלפי האוטובוס. עיינתי בצילומים, וכפי שטען הבוחן הלוי, לא ניתן ללמוד מהם שמדובר על סימני גרירת
אצבעות, כפי שטען מומחה ההגנה (ראו תמונה 4, ת/24 ו-4). גם טענת הסנגור שהפגיעה ברגלי המנוח, בחלק
העליון של השוק מלפנים (ת/35), כשהמנוח שוכב על גבו, מצביעה על כך שהמנוח התנגש באוטובוס, נדחתה על ידי
הבוחן הלוי בציין שיתכן והאוטובוס פגע במנוח, המנוח הסתובב, בו במקום, לעבר האוטובוס, לבחון מה ארע, ואז
האוטובוס עלה על רגליו (עמ' 74 לפרו', ש' 8-27), ודבריו מקובלים עלי.

יצוין שטענת מומחה ההגנה שבעת שהמנוח חצה את מעבר החציה סיים האוטובוס את פנייתו ונסע ישר, כך שאין
אפשרות שהפגיעה במנוח הייתה תוך כדי פניה, אינה מתיישבת עם הסרטון בו נראה האוטובוס חוצה את מעבר החציה,
בהיותו בפניה.

הקשר הסיבתי בין התאונה לפטירת המנוח

11. טרם סיום יצוין שבדין, מיום 27.4.17, ציין הסנגור שהוא מסכים לפגיעות שנגרמו למנוח בתאונה ולמתואר
בתעודות הרפואיות, ונכון לאותו הדין, כופר בקשר הסיבתי בין התאונה לפטירה (עמ' 4 לפרו', ש' 1-2). בסיכומי לא
טען הסנגור לעניין הקשר הסיבתי בין התאונה לפטירה, וזנח טענה זו. מכל מקום, מהעדויות, בהן עדות הנאשם ועדי
הראיה שהגיעו לזירה מיד לאחר התאונה (עמ' 81, ש' 6-7, עמ' 50 לפרו', מיום 28.6.18, ש' 12-13, עמ' 51 לפרו',
מיום 2.7.18, ש' 5-7), ומהראיות שהונחו לפני (ת/36, ת/37), עולה שהנאשם נפגע קשה בתאונה, ונפטר כתוצאה
מהתאונה, 4 ימים לאחר מכן, בבית החולים. בעניין זה אפנה לאמור בדוח הפטירה של בית החולים (ת/35).

טענות נוספות של ההגנה

12. אשר לטענות ההגנה לליקויים בהתנהלות החקירה, יצוין שלא מצאתי שנפל פגם שיורד לשורשו של עניין באופן
שבו התנהלה החקירה, ובטח לא פגם שהיה בו כדי להביא לזיכוי הנאשם.

א. הבוחן הלוי הבהיר שמועד עריכת דוח הבוחן, 11.12.14 (ת/15), מוזן על ידי המחשב במועד פתיחת הדוח,
ויתכן שמתווסף חומר חקירה נוסף מאוחר יותר (עמ' 28 לפרו', ש' 10-11, עמ' 77 לפרו', ש' 31-32, עמ' 78 לפרו',
ש' 1, ש' 12). כן ציין שמסקנותיו מבוססות **"על כל חומר הראיות בתיק"** (עמ' 31 לפרו', ש' 1). לדבריו, נוכח
הסרטון, בו נראה כיוון נסיעת האוטובוס, שדה הראיה הנקי, ומעבר החציה, החל לגבש את מסקנתו שהתאונה ארעה
באשמת הנאשם, כבר מיום התאונה, אולם הדגיש שמסקנתו זו עדיין לא גובשה באופן סופי, היות שהיה צורך לבחון
עדים נוספים וממצאים, ומסקנותיו גובשו במהלך כל החקירה (עמ' 35 לפרו', ש' 12-23, עמ' 36 לפרו', ש' 5-9, ש'
14-17).

ב. הבוחן הלוי ציין שצפה בסרטון התאונה כבר ביום התאונה, אולם דוח הצפייה בסרטון (ת/20) נערך ביום
25.12.15 (עמ' 32 לפרו', ש' 14-18). לדבריו, לא חל שינוי כלשהו בסרטון, ועל כן אין משמעות למועד עריכתו (עמ'
15).



32 לפרו', ש' 19-20, עמ' 33 לפרו', ש' 16-17, עמ' 35 לפרו', ש' 8-9).

ג. מועד רישום חוות הדעת של הבוחן עוז (ת/10) לא צוין, אולם הובהר שנרשמה מספר ימים לאחר ביצוע הניסוי, שמועד עריכתו תועד אצל הבוחן הלוי (ת/23, עמ' 14 לפרו', ש' 21-23, עמ' 14 לפרו', ש' 24-25).

ד. טענת מומחה ההגנה שאי הצבת תמרור מעבר חציה מעידה על ליקוי (נ/1, עמ' 96 לפרו', מיום 30.1.20, ש' 25) הוזמה על ידי המאשימה, שהציגה תקנות והנחיות להצבת תמרורים לשנת 2018, של משרד התחבורה, שלפיהן מעברי חציה בצומת מהווים חלק מהסדרי התנועה הכלליים ומשתלבים בהם, ולפיכך, אין להציב בהם תמרורי 306 (ס' 2(ב), עמ' 212 להנחיות).

ה. הבוחן הלוי הבהיר שמידות האוטובוס הן סטנדרטיות בארץ ועל כן לא נרשמו (עמ' 27 לפרו', ש' 24, עמ' 32 לפרו', ש' 8). כך גם ציין שתפיסת בגדים רלוונטית בעיקר בתאונות פגע וברח שם קיימת אפשרות של תפיסת סיבי בגד על הרכב הנמלט, ובנוסף, לא היה טעם בתפיסתם היות שהמנוח עדיין היה חי, וניתן היה לברר עמו (עמ' 37 לפרו', ש' 17-19, עמ' 36 לפרו', ש' 23-26, עמ' 61 לפרו', ש' 21-23). כשעומת עם הטענה שלמשל סימני אבק בגב של החולצה, יכולים ללמד שגבו של המנוח נגע באוטובוס, השיב: **"גם המנוח נפל על הכביש ונגרר על הכביש אז גם משמה יש אבק ויהיה קשה למצוא הבדלים"** (עמ' 37 לפרו', ש' 1-3). בעניינו, השתכנעתי שיש די ראיות המוכיחות את האישום מעבר לספק סביר.

סוף דבר

13. ממכלול הראיות שהונח לפני השתכנעתי, מעבר לכל ספק סביר, שהתאונה ארעה בשל רשלנותו של הנאשם. על אף שדה הראיה הפתוח לרווחה שהיה לנאשם, לעבר המדרכה הימנית, ולעבר מעבר החציה, הן מהצומת בה עמד, והן בעת שהחל לפנות שמאלה, הנאשם לא הבחין במנוח בעת שהלה התקרב למעבר החציה, ובעת שחצה אותו. עקב כך הנאשם לא האט את מהירות נסיעתו, ולא עצר את האוטובוס, כפי שהיה עליו לעשות, שעה שהמנוח ירד אל עבר מעבר החציה והחל לחצותו. חלף זאת הנאשם האיץ את מהירות נסיעתו, עת התקרב למעבר החציה, והחל לחצות את המעבר. כתוצאה מכך, לאחר שהמנוח חלף על פני חזית האוטובוס, נפגע המנוח מדופן קדמית שמאלית של האוטובוס. לדאבונו, כתוצאה מהתאונה, נפטר המנוח 4 ימים לאחר מכן, בבית החולים.

סיכומי של דבר, נוכח האמור מעלה, ולאחר ששמעתי את העדים, את ב"כ הצדדים, ועיינתי היטב בסיכומי הצדדים ובחומר הראיות שהונח לפני, החלטתי להרשיע את הנאשם באישומים שמיוחסים לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ז כסלו תשפ"א, 13 דצמבר 2020, במעמד הצדדים.