



גמ"ר 3677/12/14 - פרקליטות מחוז חיפה - פלילי נגד מוסטפא מחאמיד

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

גמ"ר 3677-12-14 פרקליטות מחוז חיפה - פלילי נ' מאחמיד
בפני כבוד השופטת טל תדמור-זמיר

בעניין: פרקליטות מחוז חיפה - פלילי

המאשימה

נגד

מוסטפא מחאמיד

הנאשם

הכרעת דין

1. העובדות הצריכות לעניין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום אשר לאחר תיקונו מייחס לו עבירות של גרימת מוות ברשלנות, סטייה מנתיב נסיעה, נהיגה במהירות בלתי סבירה, הסעת נוסעים ללא חגורת בטיחות ונהיגה ללא פוליסת ביטוח.

כעולה מעובדות כתב האישום המתוקן, בתאריך 31.10.13 סמוך לשעה 23:00 נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג שברולט ברחוב אלקודס באום אל פחם, מכיוון מזרח למערב. אותה שעה היו ברכבו של הנאשם מוחמד מחאג'נה, אחמד אגבאריה, באסל מחאג'נה ומוחמד ג'בארין ז"ל (להלן: "**המנוח**"), שישב במושב האחורי משמאל.

עוד עולה מעובדות כתב האישום כי הכביש בו נסע הנאשם הינו דרך בינעירונית, כביש אסفلט יבש ותקין, בעל שני נתיבים בכיוון נסיעת הנאשם, בצדו הימני של הכביש מספר מפרצי חניה התחומים במדרכות עם גינן, האחרון בין המפרצים אורכו 30 ס"מ, אף הוא מתחיל במדרכה עם גינן (להלן: "**המדרכה**") ובסיומו תחנת אוטובוס (להלן: "**מפרץ החניה**"). בצד שמאל בכיוון נסיעת הנאשם קיים שטח הפרדה בנוי ומעקה ברזל.

באותה עת, חנה במפרץ החניה אוטובוס מ.ר. 3210168 (להלן: "**אוטובוס ב**") ובמרחק של כ- 15 מטר, בתחום תחנת האוטובוס, חנה אוטובוס מ.ר. 3215568 (להלן: "**אוטובוס ג**"). שדה הראיה לאוטובוס ב' הינו 120 מטר מדוד, לפחות.



בהגיעו סמוך לפני המדרכה, הנאשם הסיט בחוזקה את ההגה שמאלה, סטה ימינה למפרץ החניה, איבד שליטה על רכבו, פגע עם דופן ימנית אחורית של הרכב בפינה אחורית שמאלית של אוטובוס ב', נהדף שמאלה לנתיב, סטה שוב ימינה ושמאלה ופגע עם דופן ימנית קדמית בפינה אחורית שמאלית של אוטובוס ג' (להלן: "**התאונה**").

עוד נטען בכתב האישום כי עובר לתאונה הסיע הנאשם את הנוסעים ברכבו מבלי לוודא שכולם חגורים בטיחות וכן נהג ללא ביטוח.

כתוצאה מהתאונה נגרם מותו של המנוח מוחמד ג'בארין וליתר הנוסעים ברכב נגרמו חבלות כדלקמן:

לאחמד אגבאריה נגרמו חתך באורך סנטימטר בקרקפת קדמית משמאל, שפשוים מעל המרפקים, המטומה בעפעף ימין ורגישות קלה בעצמות החזה.

לבאסל מחאג'נה נגרמו חתך באורך 4 ס"מ באזור פריאטלי מימין ופצעי שפשוף בחזה ובגוף.

לנאשם עצמו נגרם חתך בראש באורך של 6 ס"מ, שבר צווארי ורגישות במישוש עמוד שדרה צווארי.

בתשובתו לכתב האישום הנאשם הודה כי נהג במקום ובזמן המתוארים בכתב האישום ולא חלק על הקשר הסיבתי בין התאונה לבין החבלות ומות המנוח. עם זאת, הנאשם כפר בהיות הכביש יבש, כפר בסטייה מנתיב נסיעתו, כפר בשדה הראיה הנטען בכתב האישום וטען כי האופן בו חנו שני האוטובוסים, כשאחד מהם בולט לתוך נתיב נסיעת הנאשם והשני חונה בתוך הנתיב, הוא שהוביל לתאונה. במילים אחרות, הנאשם טען כי אופן חניית האוטובוסים, לצד היות הכביש רטוב, הם שגרמו לתאונה ולכן אין לקבוע כי הוא התרשל. לחילופין, אם ייקבע שהתרשל, אזי מדובר ברשלנות מינורית.

(עמ' 6 לפרוט' בש' 12-24 ועמ' 9 בש' 12-23).

כי כך, נשמעו ראיות בתיק. אפרטן להלן.

2. ראיות המאשימה

ע"ת מס' 1, מר אגבריה ג'יהאד, הוא נהג אוטובוס ג'. מר אגבריה העיד כי ביום 31.10.13 החנה את האוטובוס בשעה 20:50 לערך, בתחנה הסופית באום אל פחם, כפי שהוא עושה במהלך ארבע השנים האחרונות, בהעדר מקום אחר לעמוד. כן העיד כי חנה צמוד למדרכה ולא הפריע לתנועה. כשהגיע בבוקר לקחת את האוטובוס אמרו לו שהייתה תאונה והוא לא ראה אותו מאז (מעמ' 9 לפרוט' בש' 26 עד עמ' 10 בש' 12).

בחקירתו הנגדית העיד מר אגבריה כי רוחב האוטובוס 2.5 מטרים והוא חנה במרחק של כ- 20 ס"מ מהמדרכה, כפי שעשה תמיד. מר אגבריה העיד כי לא ידע שאסור לחנות חניית לילה בתחנת האוטובוס ואישר שמדובר בתחנה בלי מפרץ (עמ' 10 לפרוט' בש' 15-32).



ע"ת מס' 2, רס"ב גריפאת עווד, הגיע למקום התאונה במסגרת תפקידו, יחד עם שוטר נוסף. במהלך עדותו התברר כי שמו אמנם מופיע בדו"ח הפעולה ת/1 כמי שערך אותו, ברם לא כך הוא. עם זאת, העד זכר את האירוע ואישר כי כל האמור בת/1, נכון.

בחקירתו הנגדית אישר העד שראה שני אוטובוסים חונים בירידה, בצד ימין שך הכביש, ברם לא בדק באיזה מרחק מהמדרכה הם חנו (עמ' 11 לפרוט' בש' 9-30).

ע"ת מס' 3, מר מחאמיד אחמד בן כיוואן, הוא נהג אוטובוס ב'. מר מחאמיד העיד כי ביום 31.10.13 החנה את האוטובוס ברציף החניה (מעדותו עלה כי כל אימת שאמר "רציף חניה" התכוון ל"מפרץ חניה") ברחוב אלקודס, כי זו החניה היחידה ואין מקום אחר וזה מקום שמותר לחנות בו. כן העיד כי החנה את האוטובוס צמוד למדרכה ולא הפריע לתנועה כלל (עמ' 13 לפרוט' בש' 10-27).

בחקירתו הנגדית חזר על עדותו לפיה חנה בצמוד למדרכה, אישר שלא היה שלט שמתיר החניה דווקא לאוטובוסים, אך ציין כי למיטב ידיעתו בהעדר תמרור שאוסר החניה, מותר לכל אחד לחנות שם, גם לאוטובוסים (עמ' 14 לפרוט' בש' 5-16).

ע"ת מס' 4, מר מחאג'נה חוסאם, היה עד לתאונה. מר מחאג'נה העיד כי נסע בכביש אלקודס וחלף על פני שתי מכוניות מסוג שברולט וסובארו שעמדו ליד תחנת אוטובוס, בין שני כיכרות, כשמספר אנשים עמדו מחוץ למכוניות. הוא המשיך בנסיעה בירידה וכשהגיע לכיכר שמע קול של רעש, הסתובב בכיכר, עלה חזרה והגיע לכביש אלקודס מהצד השני. בהגיעו למקום התאונה ראה את השברולט בה הבחין קודם לכן, שלושה אנשים שהיו על הרצפה ללא הכרה, אדם נוסף שהיה על הרצפה בהכרה ואחד שהסתובב. עוד העיד כי הוא אינו זוכר שהיה גשם, הכביש היה יבש והוא נסע 40 קמ"ש בערך ולא הרגיש משהו לא בסדר בכביש. מר מחאג'נה הבהיר כי הוא לא ראה את התאונה בזמן אמת, שכן כשקרתה היה בסיבוב בכיכר (ראה עדותו בעמ' 15 לפרוט').

בחקירתו הנגדית חזר על עדותו לפיה הכביש היה יבש וציין כי הוא חושב שהשברולט שהיה מעורב בתאונה הוא אותו שברולט אותו הוא ראה עובר לתאונה, בצד הדרך, אבל הוא אינו בטוח בכך. כן העיד כי בסוף הרחוב הירידה מתחילה להיות חזקה (עמ' 16 לפרוט').

מר מחאג'נה חזר על עדותו לפיה הוא לא ראה את התאונה, ברם אישר כי הבחין באוטובוס שחנה במפרץ החניה, אם כי לא זכר היכן חנה בדיוק ואם חנו במפרץ החניה רכבים נוספים. עוד העיד כי הבין שהתאונה היתה בין השברולט לבין האוטובוס, לפי הסימנים על הרכבים (עמ' 17-18 לפרוט').

לשאלת בית המשפט השיב כי המרחק בין שני הכיכרות ברחוב אלקודס הוא 200 מטר והמרחק מהמקום בו עמדו הסובארו והשברולט למקום התאונה הינו באמצע (עמ' 19 לפרוט' בש' 16-19).



ע"ת מס' 5, מר מוחמד מחאג'נה בן חוסיין, ישב ליד הנאשם בעת התאונה. מוחמד העיד על השתלשלות האירועים עד קרות התאונה וכלשונו: "עשינו תאונה, היה רטוב הכביש, פתאום פגענו באוטובוס וזהו אני התעוררתי בבית חולים" (עמ' 19 לפרוט' בש' 22-32). מוחמד עמד על כך שהכביש היה רטוב, ירד גשם כשהתאונה התרחשה, אם כי לא גשם חזק, הכביש היה חלק ולא היו אורות בכביש. עוד העיד כי הם לא עמדו בצד הכביש עובר לתאונה (עמ' 20 לפרוט' בש' 1-12).

בחקירתו הנגדית העיד מוחמד כי הוא איבד את ההכרה והתעורר רק בבית החולים ואישר כי הנאשם ביקש מכולם לחגור חגורות בטיחות (עמ' 20 לפרוט' בש' 15-20).

ע"ת מס' 6, מר באסל מחאג'נה, נוסע נוסף ברכב הנאשם, העיד כי הם החליקו כי היה קצת גשם ואישר שהם עמדו בצד ימין עם סובארו, חצי שעה לפני התאונה (עמ' 21 לפרוט' בש' 6-12).

בהודעתו, אשר הוגשה בהסכמה (ת/4), אין כדי להוסיף על עדותו, למעט העובדה כי הוא היה חגור.

בחקירתו הנגדית אישר באסל כי בזמן התאונה היו טפטופים של גשם, התאורה לא עבדה ולא ניתן היה לראות את האוטובוס מרחוק (עמ' 21 לפרוט' בש' 15-21).

בחקירתו החוזרת השיב באסל כי הוא ישב מאחור, באמצע וחזר על עדותו לפיה לא ניתן היה לראות את האוטובוס והוא כלל לא ראה אותו (עמ' 22 לפרוט' בש' 1-8).

ע"ת מס' 7, מר אחמד אנבאריה, נסע אף הוא בשברולט בעת התאונה. אחמד העיד כי בעת התאונה ירד גשם לא חזק והכחיש כי הם עמדו בצד ימין עם סובארו עובר לתאונה, גם לא הרבה לפני (עמ' 22 לפרוט' בש' 15-17). בהודעתו של העד, אשר הוגשה בהסכמה (ת/6), מסר אחמד כי הוא לא היה חגור בעת התאונה וכי הנאשם לא ביקש מהנוסעים לחגור חגורות בטיחות.

מר אנבאריה לא נחקר בחקירה נגדית.

ע"ת מס' 8, רס"מ שי נטל, בוחן תנועה במשטרת חדרה משנת 2007 (להלן: "**הבוחן**"), הגיש מסמכים שונים אותם ערך במסגרת חקירתו בתיק דנן (ת/8 - ת/24), לרבות הודאת הנאשם ודו"ח הבוחן.

הבוחן ציין כי בתרשים ת/23 קיימת טעות בסימון הנזק באוטובוס ג', שבפועל נמצא בפניה שמאלית אחורית של האוטובוס והעיד כי בהתאם לחומר החקירה, הנאשם נסע ברחוב אלקודס ממזרח למערב, סטה מנתיב נסיעתו תוך כדי החלקה שמאלה ביחס לכיוון נסיעתו, פגע עם חלקה האחורי של דופן ימין באוטובוס הראשון, המשיך בתנועה לנתיב, לאחר מכן המשיך בתנועה ימינה, פגע עם דופן קדמית ימנית באוטובוס השני ונעצר. הבוחן העיד כי לא מצא סיבה אובייקטיבית שיכולה הייתה לגרום לסטיית הנאשם וציין כי בניגוד לעדויות הנוסעים ברכב הנאשם, היה לילה בהיר, לא



מעונן והכביש היה יבש, כפי שהעיד אחד מהעדים שהיה במקום (מעמ' 22 לפרוט' בש' 24 עד עמ' 23 בש' 26).

בחקירתו הנגדית השיב הבוחן כי הוא זוכר את התאונה במעורפל, נסמך בעדותו על הכתובים והסביר כי התאריך הנזכר בדו"ח הבוחן (2.1.14), הוא התאריך בו הוא סיים לערוך את הדו"ח, לאחר איסוף כל החומרים (עמ' 24 לפרוט' בש' 2-24). הבוחן אישר שכשהגיע לזירת התאונה לא היתה במקום תאורת רחוב, אך טען כי לא היה חושך מוחלט, אחרת היה מציין שהיתה עלטה (מעמ' 24 לפרוט' בש' 25 עד עמ' 25 בש' 6). באשר לטענה כי הכביש היה רטוב, הבוחן הסביר כי הוא מתאר בדו"ח מה היה המצב בהגיעו למקום התאונה ובכל מקרה, גם אם הכביש היה רטוב, על הנהג היה להתאים את נהיגתו לתנאי הדרך (עמ' 25 לפרוט' בש' 7-17).

הבוחן העיד כי בניסוי שעשה מצא כי שדה הראיה לפנים בכיוון נסיעת הנאשם היה 120 מ', גם בהתחשב בעקומה בכביש וכשעומת עם הטענה כי בתמונה מספר 1 בלוח התצלומים ת/11 לא ניתן להבחין באוטובוס ב' גם ממרחק של 15 מ', השיב כי לא ניתן להשוות בין מה שהעין קולטת לבין מה שעדשת המצלמה קולטת (מעמ' 25 לפרוט' בש' 22 עד עמ' 26 בש' 21). כן העיד שלא התייחס לעקומה או לירידה כי סבור שאלה לא השפיעו על קרות התאונה (עמ' 26 לפרוט' בש' 15-29).

הבוחן הסביר כי ציין בדו"ח ת/22 שהנאשם נהג תחת השפעת אלכוהול, שכן בדמו נמצא ריכוז של 6 אחוז למ"ג וגם אם לא סבר שהיה בכך כדי להשפיע על קרות התאונה, זה חלק מהממצאים שנאספו (מעמ' 26 לפרוט' בש' 30 עד עמ' 27 בש' 18).

בהתייחס למהירות נסיעת הנאשם העיד הבוחן: "לא מצאתי צורך לקבוע את המהירות. אבל אני יכול להגיד שהמהירות לא תאמה את תנאי הדרך. אם הוא היה נוסע במהירות שתאמה את תנאי הדרך בזמן התאונה, לא הייתה מתרחשת התאונה". הבוחן הסביר כי לא התייחס למהירות בדו"ח ת/22, למרות שניתן היה לקבוע המהירות לפי סימני הדחיפה, שכן קבע כי התאונה נגרמה כתוצאה מסטיה מנתיב ולא כתוצאה מנהיגה במהירות מופרזת ולכן לא היתה לכך רלבנטיות (מעמ' 27 לפרוט' בש' 19 עד עמ' 28 בש' 12).

הבוחן אישר כי אוטובוס ב' שחנה במפרץ החניה בלט כ- 70 ס"מ לתוך נתיב הנסיעה וכשעומת עם הטענה לפיה לולא אוטובוס ב' היה עומד במקום התאונה לא היתה מתרחשת, השיב: "אני לא יכול לענות לך על מה היה קורה אם. אני יכול להגיד מה קרה בפועל". באשר לאוטובוס ג', הבוחן אישר כי הוא תפס 2.7 מ' מתוך 3.6 מ' של הנתיב הימני, אך ציין כי לדעתו בנסיבות המקרה דנן לא היה בכך כדי לסכן את התנועה, שכן יש מעבר מספק לכל רכב לעבור שם (עמ' 29 לפרוט' בש' 8-31).

הבוחן הסביר כי לא התייחס לאוטובוס ב' כאחד הגורמים לתאונה, שכן הנאשם עצמו מסר בחקירתו שהוא הופתע מלשון מפרץ החניה, קרי, לא היה שום קשר בין הסטיה שלו לבין האוטובוס החונה ואפילו היה חונה שם רכב פרטי, הנאשם היה מתנגש בו בהחלקה (עמ' 30 לפרוט' בש' 4-23).



הבוחן התבקש על ידי בית המשפט להתייחס לעדותו של ע"ת 4, מר חוסאם מחאג'נה והעיד כי הגם שהוא העד היחיד שאינו בעל אינטרס בתיק, גרסתו לפיה במרחק של מאות מטרים ספורות 5 אנשים אשר עומדים מחוץ לרכב יספיקו להיכנס אליו, להאיץ ולעשות תאונה, אינה סבירה (עמ' 31 לפרוט' בש' 1-9).

בסיום שמיעת העדויות הגישה המאשימה מספר **מסמכים בהסכמה**. אתייחס אליהם לפי הצורך, בפרק הדיון.

3. גרסת הנאשם

בהודעתו במשטרה מיום 10.11.13 - ת/19, מסר הנאשם כי הוא ירד ברחוב אלקודס, "כל הזמן הייתי בצד ימין לפי החוק ואז נפתעתי במדרכה הזו ואני לא זוכר איך נגענו ואיך עשינו את התאונה, לא זוכר כלום" (ש' 4-8 בת/19). הנאשם המשיך ומסר כי היה חושך במקום, הוא הופתע מבליטה של המדרכה במפרץ חניה, לקח שמאלה עם ההגה ומאז אינו זוכר כלום (ש' 10-11 בת/22). עוד מסר הנאשם כי הוא נסע במהירות של 50 קמ"ש, כי הרכב היה אוטומטי, כי זו היתה פעם ראשונה בה נהג בשברולט, ששייכת לאחיו וכי הוא הרגיש "רגיל באוטו", למעט רעידות קלות והגה שהיה קצת עקום (ש' 13-21 בת/19). הנאשם ציין כי הוא היה חגור, הכתף שלו אפילו נשברה מהחגורה והוא לא ראה אם יתר הנוסעים היו חגורים אם לאו (ש' 22-29 בת/19). בהתייחס לביטוח השיב הנאשם "אני לא מכיר את האוטו, אני יודע שהכל סידרו לאח שלי והכל טוב" (ש' 30-31 בת/19). בהתייחס לאוטובוסים מסר הנאשם כי היה בטוח שהוא נכנס באוטובוס ולכן לקח שמאלה ומאז הוא אינו זוכר מה קרה (ש' 32-35 בת/19). הנאשם הבהיר כי לא נסע בתוך מפרץ החניה, אלא בנתיב הימני וכי הבליטה שהבהילה אותו היתה קרובה לאוטובוס (ש' 37-43 בת/19). הנאשם מסר כי למיטב זכרונו הכביש היה רטוב, היה טפטוף של גשם, לא היו מנורות במקום והראות לא היתה כל כך טובה בגלל החושך (ש' 44-52 בת/19). הנאשם הכחיש כי עשה שימוש בטלפון בעת התאונה, טען כי הוא אינו מכיר את הכביש כל כך טוב ומסר כי יום לפני התאונה, בערב, שתה בירה אחת, אבל לא היה שתוי (ש' 76-85 בת/19).

בעדותו בבית המשפט חזר הנאשם על גרסתו כפי שנמסרה בת/19 והוסיף: "פתאום אני נפגע מהמדרכה והאוטובוס, לקחתי שמאלה ואז אני לא זוכר מה קרה". כן הוסיף שהוא יכול היה לראות למרחק של 10 מטרים לפנים (מעמ' 32 לפרוט' בש' 21 עד עמ' 33 בש' 4).

בחקירתו הנגדית העיד הנאשם כי העסק שלו נמצא רחוק מרחוב אלקודס ושבתו אמנם נמצא 5 דקות ממנו, ברם הוא לא עובר שם כל יום, לא מכיר את המקום טוב ולא יודע לומר היכן מפרצי החניה (עמ' 33-35 לפרוט'). כן העיד כי הוא אינו מכיר את האנשים שנסעו איתו ברכב, רק אחד מהם הוא אח של חבר שלו, הוא לא היה איתם בקשר לאחר התאונה ובכלל ולקח לו יומיים "להתאפס על עצמו" לאחר התאונה, הגם שלא איבד את ההכרה (מעמ' 36 לפרוט' בש' 7 עד עמ' 37 בש' 25).

הנאשם הכחיש את הטענה כי עמד ביחד עם רכב סובארו בצד הדרך לפני התאונה והעיד כי הוא אינו מכיר את מר חוסאם מחאג'נה שהעיד כך (עמ' 38 לפרוט' בש' 18-22).

הנאשם שב והעיד כי בעת התאונה ירד גשם "לא גשם מבול, טפטופים אבל הכביש היה רטוב", מצב הראיה היה קשה



ולכן נסע בימין במהירות של 40-50 קמ"ש (עמ' 38 לפרוט' בש' 23-32).

באשר לחגורות הבטיחות העיד כי כשהם נכנסו לרכב הוא שם חגורה, אמר "תשימו חגורות ונוסעים", אך לא וידא שהם אכן חגרו. הוא לא שם לב אם אחמד אגבאריה היה חגור או לא, אבל הוא אישית היה חגור ולכן נשברה לו כתף שמאל (עמ' 39 לפרוט' בש' 15-32 ועמ' 42 בש' 14-15).

בהתייחס לביטוח העיד הנאשם כי הרכב לא שלו והוא לא בדק אם יש ביטוח לפני שהחל לנהוג (עמ' 40 לפרוט' בש' 2-7) ובאשר לסיבת הסטייה השיב:

"ש. אתה אומר שנסעת כל הזמן בצד ימין, ואז הופתעת מהמדרכה.

ת. זה מה שאמרתי גם עכשיו.

ש. מה שאתה אומר זה שהמפרץ חניה האחרון הפתיע אותך ואז הסטת את ההגה בחוזקה שמאלה, נכון?

ת. נכון, מה שאמרתי. מהמדרכה והאוטובוס.

ש. אחרי זה, אתה לא זוכר כלום.

ת. כלום.

ש. זאת היתה סטיה חזקה, נכון?

ת. לקחתי שמאלה.

ש. הבליטה הזו שאתה אומר שהפתיעה אותך קיימת לכל אורך אלקודס מהכיכר. הרי זה לא הבליטה הראשונה.

ת. לא יודע כמה בליטות שם. אני אומר לך על הבליטה שנפתעתי בה.

ש. למה מהבליטות הקודמות שהיו אמורות להפריע לך לא הופתעת?

ת. אני ראיתי את זה, לא יודע כמה יש.

ש. נכון גם שהיית עם אור גבוה.

ת. עשיתי פרסה בכיכר, ירדתי, היה חושך והדלקתי אור גבוה ואז נפתעתי במדרכה ובאוטובוס, ואז לקחתי שמאלה.

ש. מפרץ חניה בולט לכל הכביש, זה מה שהפתיע אותך ואז אתה סוטה שמאלה, נכון?



ת. נכון.

ש. לפני זה ראיתי את מפרצי החניה שבולטים לכביש.

ת. לא יודע כמה יש".

ובהמשך:

"ש. אתה גם אומר בהודעה שלך שראית את האוטובוסים לפני התאונה. ראית גם את האוטובוס שעומד בתחנה וגם את זה שעומד במפרץ.

ת. אני נפתעתי מהבליטה, ומהאוטובוס. אז כן ראיתי את האוטובוס.

ש. אז למה נסעת במפרץ חניה?

ת. מה זאת אומרת? יש שם שני נתיבים.

ש. אם אתה נוסע בנתיב, המפרץ חניה לא מפריע לך. איך זה שאתה נוסע בתוך המפרץ חניה?

ת. אני נסעתי בתוך המפרץ חניה? אולי חרגתי קצת.

ש. אז למה חרגת לתוך המפרץ?

ת. אין לי תשובה." (מעמ' 40 לפרוט' בש' 8 עד עמ' 41 בש' 15).

בסיום עדותו של הנאשם, ערך בית המשפט סיור במקום התאונה.

בסיור ניתן היה להתרשם מהירידה התלולה ברחוב אלקודס, מהעובדה כי מימין לדרך אכן מצויים מפרצי חניה ומכך שהכביש מתעקל מעט שמאלה. במהלך הביקור במקום הנאשם אישר כי הבליטה שלפני המפרץ האחרון ברחוב אלקודס היא שהפתיעה אותו וכי האוטובוס חנה במרכז המפרץ.

ב"כ הצדדים היו תמימי דעים כי בהתאם לתרשים ת/23, הסטייה שמאלה באה כדי לא להתנגש בלשון שלפני המפרץ האחרון וההחלקה ימינה התחילה מאמצע הלשון, במרחק של כמטר לתוך הנתיב וכך הנאשם התנגש באוטובוס.

4. עדותו של המומחה מטעם ההגנה

ע"ה מס' 2, **מר וייסמן משה**, אשר שימש כבוחן תנועה במשטרה משנת 1986 עד לשנת 2013 (להלן: "**המומחה**"), ערך את חוות הדעת מטעם ההגנה (נ/2) וקבע במסקנותיו, בין היתר, כי "אילו האוטובוסים לא היו חונים במקום, ובהנחה כי הנאשם סטה, הנאשם היה פוגע באבן שפה של המדרכה, דבר שהיה עוצר את הרכב, תאונה מהסוג הזה לא



הייתה גורמת לתאונה קטלנית שבה נוסע קיפח את חייו".

בחקירתו הנגדית העיד כי ערך את חוות הדעת על בסיס החומר בתיק החקירה ולא נפגש עם הנאשם קודם לכן, אף לא לפני ביקור שערך במקום. כן הסביר שמקום בו התייחס לגרסת הנאשם, עשה זאת על בסיס הודעת הנאשם במשטרה (מעמ' 46 לפרוט' בש' 21 עד עמ' 47 בש' 8).

כשנשאל המומחה כיצד לדעתו קרתה התאונה השיב כי לאחר העקומה, מקום חשוך ושדה ראייה מוגבל, רכבו של הנאשם פגע בחלקו האחורי בדופן צד שמאל של האוטובוס שעמד במפרץ החניה כשכל דופן שמאל של האוטובוס בולט לנתיב נסיעת הנאשם ולאחר המכה פגע הנאשם באוטובוס שעמד כולו על הנתיב הימני. המומחה העיד כי בנסיבות של עקומה, חושך ושדה ראייה מוגבל לא ניתן היה לראות את האוטובוס שחנה ולכן הנאשם הופתע (עמ' 47 לפרוט' בש' 9-21).

המומחה הפנה לתרשים שערך הבוחן (ת/23) וטען כי על פי כיוון סימן הדחיפה ניתן לקבוע כי לולא האוטובוס היה בולט לנתיב, רכב הנאשם כלל לא היה פוגע בו, אלא לכל היותר היה פוגע בשפת המדרכה (עמ' 47 לפרוט' בש' 23-28).

המומחה הסביר כי המחלוקת שיש לו עם הבוחן נוגעת אך לשדה הראיה ולעובדה שהבוחן לא התייחס לחניית האוטובוסים שלא כחוק. המומחה הסכים כי אף במצב בו האוטובוס חנה בניגוד לחוק הנאשם לא היה אמור להתנגש בו, אך טען כי במקרה הספציפי הזה היתה בעיה של שדה ראייה של עקומה (עמ' 48 לפרוט' בש' 16-9 ועמ' 50 לפרוט' בש' 23-25). המומחה העיד כי ערך ניסוי שדה ראייה באורות נמוכים ולא גבוהים (כפי שהיו לנאשם בעת התאונה, לגרסתו), כיוון שתאורת הרחוב ביום הניסוי הייתה תקינה, היינו שהתנאים שהיו ביום התאונה שונים מהתנאים שהיו ביום הניסוי. כן העיד כי הוא בדק את שדה הראיה מהיציאה מהעקומה עד למקום בו עמד האוטובוס, שם העמיד את רכבו שלו, ומצא כי המרחק הוא 78 מטר (עמ' 48 לפרוט' בש' 22-24 ועמ' 49 בש' 21-24). כן העיד כי גם בצילום שעשה הבוחן לא רואים את הפסים הזוהרים של האוטובוס וגם לא שהוא בצבע כתום ולכן קשה היה מאוד לזהותו (עמ' 48 לפרוט' בש' 27-32). כשעומת המומחה עם הטענה שעל פי התמונות שהוא צירף לחוות דעתו (עמ' 9 לחוות הדעת), אין זה הגיוני ששדה הראיה הוא 78 מ' ואף לא 72 מ', השיב: "עמדתי הרבה אחורה, יש עוד מפרץ חניה. כנראה שעשיתי זום לכיוון הרכב" (עמ' 49 לפרוט' בש' 4-19).

המומחה הסביר כי לא התייחס לכך שהנאשם הופתע מהמדרכה, שכן הסתמך אך על ממצאי הבוחן ממקום התאונה, כפי שהם מופיעים בדו"ח הבוחן (עמ' 50 לפרוט' בש' 5-18).

המומחה הסכים כי לפי הודעת הנאשם הוא איבד שליטה על רכבו ואז פגע באוטובוס ב', בהדגישו כי לפי הסקיצה שערך הבוחן, לולא האוטובוס בלט לכביש, אזי בהתאם לסימני הדחיפה, רכב הנאשם היה ממשיך ולכלל היותר פוגע בשפת המדרכה בסוף מפרץ החניה (עמ' 51 לפרוט' בש' 8-20). כשעומת עם העובדה שבמקום שני נתיבים רחבים, שאפשרו לנאשם לעבור בהם בלי בעיה, השיב: "אני לא יודע אם הנאשם סטה ימינה או לא, אבל עצם זה שהאוטובוס חנה ובלט לכביש, כשיש בעיה של שדה ראייה, זאת הגבלה" (עמ' 52 לפרוט' בש' 3-7).



בחקירתו החוזרת השיב המומחה כי שדה הראיה הוא 72.3 מטר ולא 78 כפי שצוין, בהתייחס לרגע בו יוצאים מהעקומה (עמ' 52 לפרוט' בש' 26-29).

5. סיכומי הצדדים

בהתאם להנחיות בית המשפט, התייחסו הצדדים בסיכומיהם אך לשאלות השנויות במחלוקת בהתייחס לשדה הראיה ומשמעות אופן חניית האוטובוסים.

ב"כ המאשימה ביקשה לאמץ את גרסתו של עד התביעה מר חוסאם מחאג'נה, לפיה הכביש לא היה רטוב וטענה כי אפילו ייקבע שהכביש היה רטוב, אזי הייתה מוטלת על הנאשם חובה מוגברת לנהוג בהתאם לתנאי הדרך - התקרבות למעגל תנועה, שיפוע בכביש, העדר תאורה ונסיעה עם אורות גבוהים.

ב"כ המאשימה ערכה השוואה בין קביעות הבוחן למסקנות המומחה וטענה כי הניסוי שערך המומחה נערך בתנאים שונים מאד מהתנאים ששררו ביום התאונה ולכן לא ניתן לאמץ ממצאיו.

ב"כ המאשימה הוסיפה וטענה כי אילו היה הנאשם נוסע בנתיב הימני מבין שני נתיבים, לא הייתה לו כל סיבה להיות מופתע מהמדרכה ואף היה באפשרותו לעבור מבלי לפגוע באוטובוס, קרי, לא האוטובוס הוא שהפתיע אותו, אלא המדרכה, לאחר שנסע במהירות מופרזת של 50 קמ"ש, שאינה מתאימה לתנאי המקום. יתרה מזאת, טענה, אפילו נאמץ את גרסת המומחה לפיה מרחק שדה הראיה הוא 72 מטר, אזי עדיין היה באפשרות הנאשם לבלום ולא לפגוע באוטובוס.

בהתייחס לחגורת הבטיחות הפנתה ב"כ המאשימה לת/6, הודעת ע.ת מס' 7 ולסיכום ביקשה לאמץ את קביעות הבוחן ולקבוע כי הסיבה לתאונה היה סטיית הנאשם מנתיב נסיעתו, קרי, לולא הופתע הנאשם מהמדרכה, יכול היה להמשיך בנתיב נסיעתו מבלי להתנגש באוטובוסים ולכן לא הוכח שלאוטובוסים יש חלק בתאונה.

ב"כ הנאשם הסכים כי הנאשם יכול היה לעבור בנתיב נסיעתו, לו רק היה רואה את האוטובוסים. לעניין זה הפנה לתמונה שצילם הבוחן וטען שהגם שהיא צולמה ממרחק של 15 מטרים, לא רואים בה את האוטובוס, חרף הפסים הזוהרים שלו. ב"כ הנאשם ביקש לדחות תשובתו של הבוחן לפיה מה שרואים בתמונות שונה ממה שרואים בשטח וטען כי התמונות הרי מוגשות כדי להמחיש את המצב בשטח.

ב"כ הנאשם טען כי סטייה קלה למפרץ החניה, בתנאים של חשיכה, אינה עולה כדי נהיגה רשלנית, אלא לכל היותר מהווה טעות סבירה לנהג סביר והוסיף כי לא ניתן לקבל את גרסת המאשימה בדבר נהיגה במהירות מופרזת, שכן הבוחן לא קבע את מהירות הנסיעה, למרות שיכול היה לקבוע זאת.



ב"כ הנאשם טען כי באשר להיות הכביש רטוב, יש להעדיף את גרסת הנוסעים ברכב הנאשם על פני גרסתו של חוסאם מחאג'נה, שכן עדותו באשר למיקום השברולט והרכב הנוסף, המרחקים במקום והזמן שחלף מאז שהבחין בהם ועד לקרות התאונה, אינה מתיישבת עם ההיגיון ולכן אינה מהימנה.

לסיכום טען ב"כ הנאשם כי תנאי החשכה ששררו במקום והעדר אפשרות לראות את האוטובוסים שחנו שלא כחוק, הם הגורם המרכזי לתאונה, קרי, קיים ספק בשאלת אחריות הנאשם לתאונה ולכן יש לזכותו מהעבירות שיוחסו לו.

6. דין

לאחר ששמעתי העדויות שהובאו בפניי, עיינתי במסמכים שהוגשו לי, ביקרתי במקום התאונה ושמעתי סיכומי הצדדים, מצאתי כי הצדדים אינם חלוקים על העובדות הבאות:

א. הנאשם נהג ברכבו, יחד עם 4 אחרים, בשעה 23:00 ברחוב אלקודס באום אל פחם, מכיוון מזרח למערב, בכביש בעל 2 נתיבי נסיעה, בצדו הימני מפרצי חניה ובצדו השמאלי שטח הפרדה בנוי ומעקה ברזל.

ב. אוטובוס ב' חנה במפרץ החניה, כשהוא בולט 70 ס"מ לנתיב הימני ואוטובוס ג' חנה בהמשך, בתחום תחנת אוטובוס, באופן שחסם 2.7 מ' מתוך 3.6 מ' בנתיב הנסיעה הימני.

ג. בהגיעו למפרץ החניה האחרון, הופתע הנאשם מהמדרכה, סטה מנתיב נסיעתו שמאלה ואז החליק ימינה, פגע עם דופן ימנית אחורית בפינה אחורית שמאלית של אוטובוס ב', נהדף שמאלה לנתיב, סטה שוב ימינה ושמאלה ופגע עם דופן ימנית קדמית בפינה אחורית שמאלית של אוטובוס ג'.

ד. כתוצאה מהתאונה נגרם מותו של המנוח מוחמד ג'בארין ז"ל וכן נפצעו הנאשם ושלושת הנוסעים הנוספים שהיו עמו ברכב, כמפורט בכתב האישום.

במהלך חקירת הבוחן והמומחה עלה כי הצדדים חלוקים בנושא שדה הראיה שהיה לנאשם. המאשימה טוענת כי שדה הראיה שלו היה לכל הפחות 100 מ' לפנים, בעוד ההגנה טוענת ששדה הראיה הגיע אך כדי 72.3 מ' לפנים.

אלא שבנסיבותיו של התיק דנן, שאלת שדה הראיה אינה רלבנטית ואסביר.



הרי אין חולק כי תחילת אירוע התאונה - ברגע בו הופתע הנאשם מהמדרכה, מלשון מפרץ החניה האחרון ברחוב אלקודס. ההפתעה גרמה לנאשם לסטות בחזקה שמאלה ולאבד שליטה על רכבו (ראה הודעת הנאשם ת/19 בש' 10-12). הנאשם אינו זוכר מה קרה מאז והסימנים שהותירו צמיגי רכבו על הכביש, הם שמספרים את סיפור התאונה. במילים אחרות, אין עסקינן במקרה בו נסע הנאשם בכביש חשוך והתנגש באוטובוס סתם כך. במקרה כזה השאלה אם יכול היה להבחין באוטובוס אם לאו, היתה רלבנטית. לא כך במקרה דנן, בו אירוע קודם להתנגשות באוטובוס, ההפתעה מהמדרכה, היא שהחלה את אירוע התאונה. לא האוטובוס הפתיע את הנאשם, אלא המדרכה. ההתנגשות באוטובוס באה כתוצאה של איבוד השליטה של הנאשם על הרכב ולכן השאלה אם הנאשם יכול היה להבחין באוטובוס אם לאו ומאיזה מרחק, אינה חשובה. לכן לא אדון בה.

על רקע האמור, אני סבורה כי השאלה האמיתית שיש להכריע בה היא האם עצם העובדה כי הנאשם הופתע מלשון מפרץ החניה ולכן סטה ברכבו שמאלה מלמדת על רשלנות מצדו, או שמא, כטענת ההגנה, יש לקבוע כי מדובר בטעות סבירה של נהג סביר. הדיון בשאלה יכלול התייחסות לשאלות עובדתיות, כגון, האם הכביש היה רטוב/יבש, האם היתה תאורה במקום וכד'.

שאלות נוספות שיש לדון בהן הן הנפקות שיש לאופן חניית האוטובוסים, אם בכלל, האם הנאשם וידא כי הנוסעים ברכבו חגורים והאם היה כיסוי ביטוחי לנהיגתו.

אדון בשאלות, על פי סדרן.

6.1 סטיית הנאשם - רשלנות או טעות סבירה?

לצורך הדיון בשאלה האמורה, יש חשיבות לשאלת היכרותו של הנאשם את מקום התאונה.

הנאשם אמנם טען כי הוא אינו מכיר את הכביש כל כך טוב, ברם לא שוכנעתי כי אכן כך הוא. הנאשם תושב אום אל פחם, העיד כי מאז שנתיים וחצי לפני התאונה הוא מתגורר במרחק של 5 דקות ממקום התאונה והכביש בו ארעה התאונה משמש כדרך היציאה מביתו לכיוון כביש 65. בהודעתו ת/19 בש' 78-79). בנתונים האמורים יש כדי לקבוע כי הנאשם אלקודס היתה שבוע לפני התאונה (עמ' 34-35 לפרוט' ות/19 בש' 78-79). בנתונים האמורים יש כדי לקבוע כי הנאשם הכיר את מקום התאונה.

שאלה נוספת היא מה היה מצב הכביש בעת התאונה.

הן הנאשם והן שלושת הנוסעים ברכבו העידו כי הכביש היה רטוב שכן היה טפטוף (עמ' 19 לפרוט' בש' 29, עמ' 20 בש' 1-12, עמ' 21 בש' 6-7, עמ' 22 בש' 15-16 ועמ' 38 לפרוט' בש' 23-26).

מנגד, העיד מר חוסאם מחאג'נה כי הכביש היה יבש (עמ' 15 לפרוט' בש' 20-21). מר מחאג'נה לא נחקר על כך בחקירה נגדית והמשמעות מובנת.



זה המקום לציין, כי אל מול עדויותיהם הלקוניות של הנוסעים ברכב הנאשם, היתה עדותו של ע"ת 4, מר חוסאם מחאג'נה קוהרנטית, מפורטת ונטולת אינטרס.

בדו"ח הבוחן ת/22, בסעיף שכותרתו "תנאי מזג האוויר והראות בשעת המבחן", ציין הבוחן: "לילה בהיר ונאה, ראות טובה, תאורת רחוב לא פועלת במקום התאונה". מהדו"ח עולה כי הבוחן הגיע למקום פחות משעה לאחר קרות התאונה.

בבית המשפט העיד הבוחן כי הכביש היה יבש (עמ' 23 לפרוט' בש' 22-24 ובעמ' 25 בש' 17-7). כן העיד הבוחן כי בהגיעו למקום התאונה, צילם מספר תמונות. מעיין באותן תמונות (לוח הצילומים ת/11) עולה כי הכביש אכן היה יבש.

על כן אני מאמצת את גרסת המאשימה בנקודה זו וקובעת כי הכביש היה יבש בעת התאונה.

כן רואה להעיר, כי אפילו הייתי מאמצת גרסת ההגנה וקובעת שהכביש היה רטוב, כל שהיה בכך הוא להחמיר בדרישת הזהירות מצד הנאשם. היינו, לו הכביש אכן היה רטוב, אזי היתה מוטלת על הנאשם חובה מוגברת להיזהר ולהתאים נסיעתו לתנאי הדרך.

עוד יש לציין את שלמדתי מהביקור במקום - כי הכביש ברחוב אלקודס בכיוון נסיעת הנאשם הוא כביש תלול, בעקומה מתונה. ועוד - אין מחלוקת כי בעת התאונה תאורת הרחוב במקום לא פעלה.

באשר למהירות בה נהג הנאשם - הבוחן הסביר בעדותו כי הוא לא בחן את מהירות נסיעתו של הנאשם שכן מצא כי הגורם לתאונה אינה מהירות הנהיגה של הנאשם, אלא הסטייה מנתיב נסיעתו (מעמ' 27 לפרוט' בש' 19 עד עמ' 28 בש' 12). הנאשם העיד על עצמו כי נהג במהירות של 50 קמ"ש ומהודעתו ניתן ללמוד כי נהג באותה מהירות אך כי הדבר מותר (ראה ת/19 בש' 53-59) ותגובתו לתנאי הדרך היתה מאוחרת מדי.

אם לסכם האמור עד כה, נאמר כי הנאשם נסע במקום אותו הוא מכיר, בכביש בעל עקומה מתונה ושיפוע חד למדי, בשעת לילה (23:00) כאשר התאורה ברחוב אינה פועלת. הנאשם עצמו מסר כי הוא לא ראה כלום עד שנאלץ להדליק אורות גבוהים וכלשונו: **"היה לילה, אין שם מנורות, כל הכביש שם מהכיכר הגדול חשוך, שחור. היה טפטוף והכביש רטוב, ראות לא הייתה כל כך טובה בגלל החושך... נסעתי עם אור נמוך ואז הדלקתי אור גבוה כשהרגשתי שאני לא רואה כלום, כשהרגשתי שאני לא רואה שום דבר הדלקתי אור גבוה... הייתי 50 וכשראיתי את המדרכה עשיתי ברקס ולקחתי שמאלה"** (ת/19 בש' 48-59).

בנסיבות אלה, אני סבורה כי מהירות של 50 קמ"ש אכן אינה סבירה ואינה תואמת את תנאי הדרך.

תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: **"התקנות"**) קובעות כי כל עובר דרך חייב להתנהג בזהירות (תקנה 21 (א) לתקנות) ובאופן שלא יקפח זכותו של אדם להשתמש שימוש מלא באותה דרך, שלא יגרום נזק לאדם או לרכוש, שלא יפריע או יעכב את התנועה ושלא יסכן חיי אדם (תקנה 21 (ב) (1) - (4) לתקנות). נוהג רכב מחויב בנוסף שלא לנהוג



את רכבו "בקלות ראש או בלא זהירות או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות", לרבות "בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך או סמוך לה ובמצב הדרך" (תקנה 21 (ג) לתקנות).

בהתאם לכך נקבע בפסיקה "כלל הדרך" הקובע כי הגיונם של דברים וניסיון החיים מלמדים כי סטייה מנתיב הנסיעה מעידים כי לא ננקטו על ידי הנהג אמצעי זהירות נאותים, שהרי אין דרכם של נהגים לסטות מדרכם (לעניין זה ראו ע"א 446/82 שמשון בלגשווילי נ' אחמד אלג'ברין (20.7.88)).

בע"פ 84/85 דני בן שמואל ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל (13.7.85) חזר בית המשפט העליון על החובה של כל נהג, באשר הוא, לצפות או לקחת בחשבון אירועים שונים בקבעו (שם אמנם דובר בעבירה של נהיגה במהירות מופרזת, אולם הדברים יפים גם לענייננו):

"נהג הנוהג בכביש, אפילו בתנאים האופטימאליים שתוארו, עשוי להיתקל באירועים שונים שאף כי אין לומר שחובה עליו לצפות איזה מהם באופן ספציפי, הרי הם מהווים חלק מהסיכונים הרגילים והנורמאליים הכרוכים בנהיגה בדרכים. כך למשל המצאות כתם שמן בכביש, או שברי זכוכית, או בעל חי החוצה את הכביש באופן פתאומי, או תקר בצמיג, או אירועים אחרים כיוצא באלה שניסיון החיים מלמד שהם תופעה מוכרת בכביש. נהג סביר אינו יכול, ואינו חייב לכן, לצפות שבמקום מסוים בכביש יקרה אירוע ספציפי זה או אחר כגון אלה. אך הוא חייב להביא בחשבון את האפשרות שאירוע מסוג זה עלול להקרות לו במהלך הנסיעה..."

כך גם בענייננו. כפי שהעיד הבוחן, לא נמצאה כל סיבה אובייקטיבית שיכולה היתה לגרום לסטיית הנאשם (עמ' 23 לפרוט' בש' 21-22). הנאשם לא אמר היה להיות מופתע מקיומה של מדרכה, שאינה בולטת לתוך נתיב נסיעתו. יתרה מזאת, אפילו הייתי קובעת שהמדרכה היוותה מכשול, אזי על פי הכללים שנקבעו בפסיקה, היה עליו לצפות אותו מכשול. עצם העובדה כי הנאשם הופתע ממדרכה אשר היתה קיימת כל העת בצד הדרך, מלמדת כי הוא התרשל בנהיגתו. התרשל. לא טעה.

זה המקום לציין כי המומחה, באופן מתמיה, לא מצא להתייחס לטענת הנאשם כי הוא הופתע מהמדרכה ומכאן איבד שליטה על רכבו. הסברו של המומחה, לפיו הוא הסתמך אך על ממצאי הבוחן, לאו הסבר הוא ואינו יכול להניח את הדעת. איני יכולה לקבל כי המומחה, אשר בא להגן על טענות הנאשם, לא יתייחס לגרסת הנאשם באשר להתרחשות התאונה.

6.2 נפקות החנייה של האוטובוסים במקום

כפי שפורט לעיל, אין חולק כי האוטובוסים חנו במקום באופן שהאוטובוס ב' בלט כ-70 ס"מ לנתיב נסיעת הנאשם ואוטובוס ג' חסם 2.7 מטר מהנתיב שרוחבו 3.6 מטר.



כך גם אין חולק כי חניית האוטובוסים בוצעה בניגוד לתקנה 72 לתקנות, הקובעת כי אין להחנות אוטובוס המיועד להסיע עשרים נוסעים או יותר בדרך, אף במקום שבו מותר להעמיד רכב או להחנותו, אלא אם תמרור מורה אחרת. קרי, אוטובוס ניתן להחנות אך במקום בו קיים תמרור המתיר זאת במפורש ובמקרה דנן אין חולק כי תמרור שכזה לא הוצב במקום. למותר להעיר כי תחנת אוטובוס המצויה על נתיב נסיעה, אינה באה להחליף תמרור המתירחניית אוטובוס במקום.

אלא שלדידה של המאשימה, לאופן חניית האוטובוסים במקום אין רלבנטיות, שכן לו היה הנאשם נוהג בזהירות המתבקשת ולא סוטה מנתיב נסיעתו מחמת הפתעה ממדרכה, אשר לא היתה אמורה להפתיעו, ומאבד שליטה על רכבו, אזי הוא כלל לא היה מתנגש באוטובוס ב', אלא ממשיך לנסוע בנתיב נסיעתו, שהינו רחב דיו.

ההגנה טוענת מנגד, כי אילולא האוטובוסים היו חונים במקום, התאונה לא הייתה נגרמת והנאשם היה נעצר עם רכבו במדרכה.

הבוחן נחקר על כך בחקירתו הנגדית והשיב: "אני לא יכול לענות לך על מה היה קורה אם. אני יכול להגיד מה קרה בפועל" (עמ' 29 לפרוט' בש' 20-22). הבוחן העיד כי בנסיבות מסוימות אופן חניית אוטובוס ג', באופן שחסם את מרבית נתיב הנסיעה, יכול להפריע לתנועה, "אבל בשעת לילה, כשאין במקום תנועה, אני לא חושב שיש בו כדי לסכן את התנועה, יש מעבר מספק לכל רכב לעבור שם" (עמ' 29 לפרוט' בש' 23-31). בהמשך הסביר הבוחן כי לא התייחס לאוטובוס ב' כאחד הגורמים לתאונה, שכן מדובר ברכב חונה והוסיף: "אוסף ואומר שגם אם היה חונה במקום רכב פרטי כחוק, בצורה מסודרת יותר לטענתך, עדיין היתה מתרחשת תאונה, שכן רכבו של הנאשם היה ממשיך בהחלקה עד שפוגע". עוד ציין הבוחן כי בין אם הנאשם היה פוגע ברכב פרטי, או במדרכה, הוא אינו יכול לקבוע מה היה קורה ואם המנוח היה נפטר אם לאו (עמ' 30 לפרוט' בש' 4-20).

לעומת הבוחן, המומחה העיד: "יש פה סימן של הדחיפה. בהנחה ולא היה חונה במקום אוטובוס שבולט 70 ס"מ לנתיב הנסיעה אלא רכב פרטי, שרוחבו בין 1.60-1.80 כך שמפרץ החניה הוא שני מטר, הרכב הפרטי לא היה בולט לנתיב הנסיעה ועל פי הסימן חריץ, רכב הנאשם היה ממשיך ולכל היותר היה פוגע בשפת המדרכה בסוף מפרץ החניה" (עמ' 51 לפרוט' בש' 15-20).

ראשית, העובדה כי ע"ת מס' 4, מר חוסאם מחאג'נה, עבר במקום התאונה דקות, שלא לומר שניות ספורות, טרם התאונה ולא נתקל בבעיה כלשהי בכביש, תומכת גרסת המאשימה לפיה חניית האוטובוסים במקום התאונה אינה רלבנטית וודאי שאין לראות בה את הגורם לתאונה.

שנית, לא בכדי נאמר כי הנבואה ניתנה לשוטים (תלמוד בבלי, במסכת בבא בתרא דף יב). ברי כי ניבוי הוא אינו מדע מדויק ואף בנסיבותיו של התיק דנן אין לדעת "מה היה קורה אילו...". אין עסקינן בנסיבות בהן מכשול נפל לפתע על הכביש ונהיר כי לולא נפל, הנאשם לא היה מתנגש בו. כך גם אין מדובר ברכב אשר התפרץ בפתאומיות לנתיב נסיעת הנאשם, אלא באוטובוס חונה, בתוך מפרץ חניה ואין זה מן הנמנע שאף אם לא היה חונה במפרץ רכב כלל, הנאשם היה נתקע בסף המדרכה ומתהפך.



לזאת יש להוסיף את ההלכה לפיה רשלנות תורמת איננה משמשת טענת הגנה מפני אישום פלילי כפי שנקבע ברע"פ 4892/12 לוי נ' מדינת ישראל (7.9.12):

בנוגע לשאלת ניתוקו של הקשר הסיבתי נקבע מקדמת דנא, כי "רשלנות תורמת אינה משמשת, כידוע, טענת הגנה מפני אישום פלילי" (ע"פ 478/72 מאיר פנקס נ' מדינת ישראל פ"ד כז(2), 617, 624-625; ע"פ 119/93 לורנס נ' מדינת ישראל פ"ד מח(4), 1).

לאור כל האמור לעיל, אני קובעת כי הגורם לתאונה הוא סטיית הנאשם מנתיב נסיעתו ולא אופן חניית האוטובוסים.

6.3 האם הנאשם וידא כי הנוסעים ברכבו היו חגורים?

ע"ת מס' 5, מר מוחמד מחאג'נה, העיד כי הנאשם ביקש מכולם לחגור חגורות בטיחות (עמ' 20 לפרוט' בש' 15-20). מהודעתו של ע"ת מס' 6, באסל מחאג'נה (ת/4) שישב במושב האחורי, באמצע, עולה כי הוא היה חגור וכך גם הנאשם, אולם הוא לא זכר לומר אם יתר נוסעי הרכב היו חגורים. מהודעתו של ע"ת מס' 7, אחמד אגבאריה (ת/6), שישב בצד ימין במושב האחורי, עולה כי הוא לא היה חגור והנאשם לא ביקש מהנוסעים לחגור חגורת בטיחות.

הנאשם עצמו מסר בהודעתו כי הוא היה חגור, אך לא ראה אם הנוסעים האחרים היו חגורים אם לאו (ת/19 בש' 22-29). בעדותו בבית המשפט הנאשם העיד כי כשנכנסו לרכב הוא ביקש מכולם לחגור אבל לא וידא שהם חגורים, הוא אישית היה חגור ולכן נשברה לו כתף שמאל (עמ' 39 לפרוט' בש' 15-32 ועמ' 42 לפרוט' בש' 14-15).

ממקבץ העדויות לעיל, עולה כי הנאשם לא וידא שכל נוסעי הרכב חגורים טרם החל נסיעתו ומשכך אני קובעת כי המאשימה הוכיחה שהנאשם הסיע נוסעים ללא חגורת בטיחות.

6.4 נהיגה ללא ביטוח

סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], תש"ל-1970 קובע:

2. (א) בכפוף להוראות פקודה זו, לא ישתמש אדם - ולא יגרום ולא יניח שאדם אחר ישתמש - ברכב מנועי, אלא אם יש על שימושיו שלו או של האדם האחר באותו רכב פוליסה בת-תוקף לפי דרישותיה של פקודה זו.

כבר בהודעתו במשטרה, כשנשאל האם לרכב היה ביטוח, השיב הנאשם: "אני לא מכיר האוטו, אני יודע שהכל סידרו לאח שלי והכל טוב" (ת/19 בש' 30-31).



בעדותו בבית המשפט שב הנאשם והעיד כי הרכב לא שלו והוא לא בדק האם יש ביטוח לפני שהחל לנהוג (עמ' 40 לפרוט' בש' 2-7).

בנסיבות אלה, בהן הנאשם נטל את רכבו של אחיו ולא מילא חובתו לוודא כי הרכב מבוטח כחוק, יש לראות בגרסתו הודאה בעבירה של נהיגה ללא ביטוח.

7. סוף דבר

בהתחשב בכל שפורט לעיל, אני קובעת כי המאשימה הוכיחה את כל עובדות כתב האישום ולכן מרשיעה את הנאשם בעבירות של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיפים 64 + 40 לפקודת התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**הפקודה**") וסעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977, סטייה מנתיב נסיעה לפי תקנה 40 לתקנות + סעיף 62(2) לפקודה, נהיגה במהירות בלתי סבירה לפי תקנה 51 לתקנות וסעיף 62 (2) לפקודה, הסעת נוסעים ללא חגורת בטיחות לפי תקנה 83ב (א) לתקנות ועבירה של נהיגה ללא פוליסת ביטוח לפי סעיף 2 לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש] תש"ל-1970.

ניתנה היום, י"ב תמוז תשע"ו, 18 יולי 2016, במעמד הצדדים

טל תדמור-זמיר , שופטת