



גמ"ר 9790/11/16 - מדינת ישראל נגד משה בוקובזה

בית המשפט לתעבורה מחוז מרכז פתח תקוה

גמ"ר 9790-11-16 מדינת ישראל נ' בוקר
בפני כבוד השופטת מגי כהן

המאשימה

בעניין: מדינת ישראל

נגד

הנאשם על ידי ב"כ עו"ד יפים וקסלר
סנ"צ

משה בוקובזה

הכרעת דין

האישום

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום לפיו, ביום 31.7.16 סמוך לשעה 15:00, נהג ניסים פרג' חג'ג (להלן: "**ניסים**") במשאית משא פתוח מסוג "וולבו" שמספרה 1827113 (להלן: "**משאית הוולבו**") בכביש 6 לכיוון דרום בקטע הכביש שבין מחלף דניאל למחלף נשרים (להלן: "**הכביש**").

בשלב מסוים במהלך הנסיעה, חלה תקלה במשאית ה"וולבו" שחייבה את ניסים לעצור על אי תנועה בכביש המסומן בתמרור 815 ומפריד בין כביש 6 לבין הירידה לכבישים 431 ו-44 (להלן: "**אי התנועה**").

לצורך טיפול בתקלה ולאחר כחצי שעה, הגיעה לאי התנועה משאית משא פתוח מסוג "דאף" שמספרה 1827113 (להלן: "**משאית הגרר**"), נהוגה בידי איתן אנדנט טגה ז"ל (להלן: "**המנוח**").

בכדי לחלץ את משאית ה"וולבו" ולהעמיסה על משאית הגרר, עצר המנוח את משאיתו על אי התנועה אחרי משאית ה"וולבו" לכיוון דרום, יצא ממנה כשהוא לבוש אפודה זוהרת, והחל בהעמסת משאית ה"וולבו" כשהוא עומד על אי התנועה בצמוד למשאיות.

אותה העת, בשעה 16:30 או בסמוך לכך, נהג הנאשם במשאית משא פתוח מסוג "איסוזו" שמספרה 3290668 (להלן: "**משאית האיסוזו**"), בכביש.

תנאי הדרך היו כדלקמן:

א. כביש אספלט סלול, תקין ויבש בכיוון נסיעת הנאשם עקומה קלה לשמאל.

ב. מזג האוויר נאה, ראות תקינה.



ג. כביש דו מסלולי, שני נתיבי נסיעה בכיוון הנאשם.

ד. דרך בין עירונית מהירה, מהירות מותרת 110 קמ"ש.

ה. פס הפרדה מקוטע המוביל אל אי התנועה ועליו סימוני עיני חתול, המפרידים בין שני נתיבי הנסיעה בכיוון נסיעת הנאשם לבין הנתיב לכיוון כבישים 431 ו-44.

ו. שדה ראיה בכיוון נסיעת הנאשם:

ניתן להבחין במשאיות ממרחק של 400 מ' לפחות.

ניתן להבחין באדם העומד על אי התנועה ממרחק של 154 מ' לפחות.

בהגיעו אל אי התנועה, סטה הנאשם מנתיב נסיעתו אל עבר אי התנועה ופגע עם הדופן הימנית של משאית ה"איסוזו" בדופן השמאלית של שתי המשאיות שעמדו אותה העת על אי התנועה.

מיד לאחר מכן פגע הנאשם עם חזית צד ימין של משאית ה"איסוזו" בעוצמה במנוח, שעמד אף הוא על אי התנועה. כתוצאה מהפגיעה נהדף המנוח למרכז נתיב ימין ונפגע ממשאית נוספת (להלן: "**משאית הנוספת**") שנסעה בנתיב באותה העת (להלן: "**התאונה**").

כתוצאה מהתאונה נקבע מותו של המנוח במקום.

במעשיו האמורים לעיל, גרם הנאשם בנהיגתו הרשלנית למותו של המנוח.

אלו פרטי הרשלנות המיוחסים לנאשם לחלופין ו/או במצטבר:

א. לא הבחין במועד במשאיות שעמדו אותה העת על אי התנועה, על אף שנהג מן היישוב היה מבחין בהן.

ב. לא הבחין במועד במנוח העומד בצמוד למשאיות על אי התנועה, על אף שנהג מן היישוב היה מבחין בו.

ג. סטה מנתיב נסיעתו אל עבר אי התנועה.

ד. לא האט ולא בלם על מנת להימנע מפגיעה במשאיות ובמנוח.

ה. לא נהג את רכבו כפי שנהג מן היישוב, בנסיבות העניין, היה נוהג.

הוראות החיקוק לפיה הנאשם מואשם:

גרימת מוות בנהיגה רשלנית - עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] התשכ"א - 1961.

להלן השתלשלות העניינים:



כתב אישום הוגש ב 16.11.16. התיק היה בטיפול של כבוד סגנית הנשיאה דאז כבוד השופטת טל אוסטפלד נאוי, כשהנאשם היה מיוצג על ידי הסנ"צ עו"ד מיכל קפלן, ולאחר מכן באופן פרטי ע"י עו"ד גיספן אבשלום אשר ביקש להשתחרר מהייצוג בתאריך 18.5.17 ושוב מונה לנאשם עו"ד מטעם הסנ"צ, עו"ד יפים וקסלר.

התיק הועבר אליי לשמיעת הוכחות ע"פ החלטת כבוד השופטת אוסטפלד נאוי מיום 12.7.17.

הכפירה

בדין שהתקיים ביום 12.7.17, מסר הנאשם את תשובתו לאישום באמצעות ב"כ: הנאשם מודה בסעיפי 1,2,3, לכתב האישום ובכך כי סטה מהנתיב אך הסטייה הייתה לאחר שפגע במנוח ולא כפי שנכתב בסעיף 7 לכתב האישום.

ב"כ הנאשם טוען כי בסעיף 4, לכתב האישום יש טעות טכנית לגבי המשאית שעמדה מאחורי משאית הוולבו.

הנאשם כופר כי המנוח עמד באי תנועה וגם צמוד למשאית בעת קרות התאונה.

הנאשם כופר בשדה הראיה וטוען כי המרחקים המצויים בסעיף 6 אינם משקפים את המצב בעת התאונה.

הנאשם כופר בסעיף 9, בסעיף 10 א', ב'.

לגבי סעיף 10 ג' - טוען שהסטייה הייתה לאחר הפגיעה.

לגבי סעיף 10ד' ו-ה' - טוען כי לא היה ניתן להבחין במנוח באופן שניתן היה למנוע התאונה.

ב"כ הנאשם הסכים להגשת מסמכים של עדי תביעה 10,11,12.

פרשת התביעה

הוגש בהסכמת הצדדים תיק מוצגים (ת/1 - ת/37).

מטעם התביעה העידו לפי הסדר:

עת/1 עמרי צ'בינסקי - בוחן תנועה את"ן שפלה. באמצעותו הוגשו המסמכים הבאים: **ת/1** תרשים התאונה, **ת/2** סקיצת תאונת דרכים, **ת/3** לוח תצלומים, **ת/4** דוח פעולת בוחן, **ת/5** דוח בוחן, **ת/6** חוות דעת - התאמת נזקים, **ת/6א** לוח תצלומים, **ת/7** ניסוי שדה ראיה ראשון מיום 31.7.16, **ת/7א'** תצלומים ניסוי שדה ראיה, **ת/7ב'** דיסק ניסוי שדה ראיה ראשון (מכיל בנוסף תמונות בוחנים, לוחות תצלומים, דוח צפיה כביש 6, **ת/8** דוח צפיה - מצלמה בקרה כביש 6, **ת/8א** דיסק סרט תאונה - מצלמה כביש 6, **ת/8ב** צו בית משפט לעניין תפיסת המצלמות מכביש 6, **ת/9** דיסק טכוגרף משאית הנאשם, **ת/10** מזכר - חישוב מרחק בין המשאית הפוגעת למשאית שנסע לפניה, **ת/11** ניסוי שדה ראיה מיום 6.11.16, **ת/11א** מדידות ניסוי שדה ראיה שני, **ת/11ב** פרטי משאיות משתתפות בניסוי שדה ראיה שני, **ת/11ג** ניסוי שדה ראיה - לוח תצלומים וידאו ותמונות, **ת/12** מזכר - משאית הגרר לא נהדפה בעת התנגשות בה, **ת/13** מזכר סימון משה בוקר, **ת/14** מזכר סימון איברהים אל אטרש, **ת/15** הודעת נאשם מיום 31.7.17, **ת/16** הודעת



נאשם מיום 7.8.16, **ת/17** בדיקת משאית ע"י נציג מטעם הסניגור- התייחסות הבוחן, **ת/18** מזכר פניה למד"א מיום 2.8.16 ותוצרים, **ת/19** מזכר-קבלת תוכנית תנועה כביש 6 וכן מפת האזור וצילומי האויר, **ת/20** דוח פרטי אירוע - מודיעים.

במסקנותיו **בת/4**, קבע הבוחן כי נהג המשאית איסוזו סטה עם המשאית ימינה עלה על שטח הפרדה המשיך בנסיעה על שטח ההפרדה נצמד עם דופן ימנית קדמית לדופן שמאלית אחורית של משאית הגרר ולמשאית הוולבו שהיה במהלך העמסה על הגרר המשיך עם הפגיעה שפשף את דופן שתי המשאיות הדאף והוולבו עם הדופן הימנית שלו בדופן השמאלית שלהם ופגע עם חזית צד ימין בהולך רגל (מפעיל הגרר) שהיה צמוד לדופן השמאלית של הגרר על שטח ההפרדה, המשיך בנסיעה פגע עם חלק עליון של גג תא הנהג צד ימין במראה השמאלית של הוולבו המשיך ופגע במראה השמאלית של הדאף סטה שמאלה חזרה לנתיב הנסיעה המשיך ונעצר בשול ימין בהמשך הכביש. משאית נוספת שנסעה בנתיב הימני כללי לדרום פגעה בהולך הרגל שכבר היה שכוב על הכביש ונעצר בצד ימין אחרי שעברה את משאית האיסוזו.

עת/7 דהרי שלמה - נהג המשאית הנוספת, נסע עם בנו, ראה את המנוח שוכב בנתיב ימני באמצע הכביש 2 שניות לפני הפגיעה ולא נותרה לו ברירה או לקחת שמאלה או ימינה להתהפך עם המשאית או לעבור מעל המנוח.

עת/4 איברהים אל אטרש - עד ראיה שנסע לכיוון דרום, סיפר שראה משאית לא גדולה שזגזגה וכמעט התהפכה ויצא ממנה אבק או עשן, משאית זו פגעה בבן אדם. כמו כן הבחין במשאית גדולה שנסעה לפניו וממנה יצא הבן אדם מתחת לגלגלים.

עת/9 ניסים חגי' - נהג המשאית הוולבו התקולה סיפר כי בזמן קרות התאונה ישב בצד ההגה על המשאית תוך כדי העלאה לרמפה של משאית הגרר ובזמן הפגיעה עצמה היה כמעט יותר מחצי על הגרר.

העד סיפר כי שמע צפירה ושמע את המנוח אומר מילה שלא זוכר אותה במדויק, ראשו היה

בחוץ כדי להיות בקשר עין עם המנוח, הסתכל שמאלה הבחין במשאית מגיעה שניה, שתיים לפני

הפגיעה וכדי לא להיפגע ממנה לקח את ראשו ימינה ליד מושב הנהג.

העד הדגיש כי בעת הרמת המשאית לגרר המנוח היה בשול צמוד אליו והיה או איתו או בקשר עין, ובעת הפגיעה המנוח היה בשטח ההפרדה והצביע על כך בתמונה 43.

עת/6 - רס"ב יעקב יעקב - בוחן תנועה מומחה לפענוח טכוגרף, ערך חו"ד פענוח והגדלת דיסקת טכוגרף **ת/27** ע"פ בקשת עת/1.

בפתח חקירתו הבהיר כי כנראה סעיף 16 בחו"ד הוכנס שלא במקום כלל.

העד ערך פענוח דיסקת טכוגרף שהוצא ממשאית האיסוזו בתאריך 31.7.16 מסוג קינצלה דגם 2416 מס' 24759675 אשר כויל בתאריך 12.4.15.

העד הגיע למסקנה כי המהירות שנרשמה עובר לתאונה הייתה 74.5 קמ"ש וזאת בעת האצה של המשאית, ומכאן שנהג המשאית לא בלם ולא האט לפני ההתנגשות.



עת/ 3 רפ"ק צביקה מוזס - קצין בוחנים מרכז, הגיע לזירת התאונה. ערך דו"ח פעולה ת/23, דיסק תמונה 23א, חו"ד פענוח טכוגרף ת/24, דיסק טכוגרף המשאית הנוספת (וולבו) ת/25, המרת סרטון מצלמת כביש 6 ת/26.

העד פענח את הטכוגרף של המשאית הנוספת, מסקנותיו בחו"ד כי בהשוואה לרישומי דיסקת האיסוזו ניתן לראות התאמה ברישומי שתי המשאיות אשר עברו אותו מסלול נסיעה באותם עומסי תנועה ב20 הדקות שקדמו לתאונה.

העד קבע כי מהירות המשאית הנוספת עובר לפגיעה הייתה כ90 קמ"ש.

העד העריך כי עובר לפגיעה בגוף המנוח נהג המשאית הנוספת ניסה לבלום וניתן לראות זאת בנפילת מחט קצרה עד לרישום הרטט לקו מהירות 80 קמ"ש.

העד הוסיף כי הדיסקה לא נלקחה במקום עקב טעות והובאה על ידי הנהג יום למחרת.

העד נתן הסבר מדוע סרטון כביש 6 לא נשלח למעבדה של משטרה או מומחה בתחום כדי להגדיל את הסרטון ולראות דברים נוספים.

העד שולל את האפשרות שהמשאית הנוספת פגעה בהולך הרגל בעודו על הרגליים ממספר נימוקים:

1. הרקמה בת/3 תמונה 41, 42 מעידה שהולך הרגל התערבל מתחת למשאית הנוספת, כי משאית

האיסוזו היא זו שנקשרה חד משמעית לפגיעה בהולך הרגל בעודו על הרגליים.

2. לא נמצא ממצא ראיתי בחזית המשאית הנוספת.

3. על פי סרטון כביש 6, משאית האיסוזו פוגעת במשאיות שעומדות בצד הדרך ובהולך הרגל, אח"כ נעצרת ורק אחרי מספר שניות מגיעה המשאית הנוספת אשר דורסת את גופת המנוח. העד הבהיר כי בסרטון לא רואים את הפגיעה במנוח אלא את מסלול הנסיעה של המשאית האיסוזו הפוגעת שפתאום סטתה פנייה חדה שמאלה. הפגיעה מתרחשת בפחות מחצי שניה ובתוך הזמן הזה הייתה פגיעה בהולך הרגל, את תגובת הנהג רואים רק לאחר הפגיעה.

4. כתמי הדם והשפרכות הדם שנמצאו בחזית המשאית האיסוזו מעידים חד משמעית בפגיעה במנוח בהיותו על הרגליים בעמידה. בניגוד למשאית הנוספת שכל חזיתה נקיה לחלוטין מפגיעות.

פרשת ההגנה

הנאשם בחר להעיד וסיפר כי באותו יום עבד בצפון ברמת ישי, חזר מכיוון צפון לדרום, עמד בפקק במחלף נחשונים בערך 40 דקות, כשהפקק השתחרר התחיל בנסיעה אחרי משאית, ראה בן אדם מתעסק עם רצועות של אוטו כשחלפה המשאית הוא היה על הנתיב שלו והתאונה קרתה בשניות. הנאשם סיפר כי קודם פגע בהולך רגל ולאחר מכן סטה עם האוטו לכיוון המשאיות כי היו עוד רכבים מצד שמאל (עמ' 89 ש' 12-13).

עמוד 5



מומחה אינג' גדי וייסמן

הנמקה החלטה

ראשית אנמק החלטתי בעמ' 133 לפרוטוקול מיום 25.9.19 שלא נעתרתי לשאלת ב"כ המאשימה למומחה :

"ש. אז אנו מסכימים שעד שנייה שתיים לפני התאונה המנוח נמצא בתוך השול, אנו חלוקים מה קורה בשנייה שתיים האלה נכון?"

לא נעתרתי לשאלה כי היה בה כדי להטעות את העד, העד כלל לא הסכים כי עוד שנייה שתיים לפני התאונה המנוח נמצא בתוך השול.

לגופו של עניין : העד ערך חו"ד נ/1 , בהסתמך על כתב אישום, תיק משטרה , פרוטוקול בית משפט, ביקור במגרש המשטרה בתאריך 8.10.17, צילום רכב הנאשם, וחוברת "חקירת תאונת דרכים" דו"ח בוחן- אופן העריכה.

המומחה הגיע למסקנות, כי התאונה בלתי נמנעת ומהנימוקים הבאים:

- מסקנות הבוחן נתמכות על פי עדויות העדים ולא על פי ממצאים האובייקטיביים אשר נאספו בשטח, ולא ניסה לבדוק האם קיימת אפשרות נוספת על פי ממצאי הזירה .

-הבוחן לא קבע אם המנוח היה זקוף או כפוף , אלא בהסתמך על עדותו של **ע/3** קבע כי המנוח נפגע בהיותו על רגליו בעמידה .

- הבוחן לא ניתח את הכוחות הפיסיקליים שפעלו על מנת להגיע למנגנון התאונה.

בניגוד לקביעת הבוחן טוען המומחה כי לא יתכן שהמנוח נפגע על שול במרחק של 50 ס"מ מדופן הגרר ומשם הועף לפניו ושמאלה לנתיב בהסטה של כ- 3 מטר כי לא היה כל ווקטור של כוח פיסיקלי שפעל בכיוון זה. לטענת המומחה גופת המנוח הייתה יכולה להגיע לשם רק במצב של פגיעה על גבי הנתיב .

-במקום התאונה הנטענת על ידי הבוחן לא נמצא כל סימן של דם או רקמות וגם לא על דופן הגרר

כפי שהבוחן קובע . על פי הזירה על הכביש בנתיב הימני ובמרכזו ובמרחק של 14 מטר לפניו נמצאו סימני רקמה, שהייתה יכולה להגיע לשם רק במצב של פגיעה על גבי הנתיב .

-הנאשם נסע במרחק של כ- 40 מטר מרכב משא שנסע לפניו ומרחק הבלימה של רכבו גדול ממרחק זה, לכן לא יכל למנוע את התאונה.

- המנוח ביצע את העבודה בגרר במקום מסוכן וקרוב ביותר לציר התנועה של כלי הרכב ולא ניתן היה לצפות מראש כי



הולך רגל ימצא על נתיב הנסיעה בכביש 6, לו היה פונה לקבלת עזרה מכביש 6 וסימון בטיחותי התאונה הייתה נמנעת. המומחה טוען כי בגופת המנוח נמצאו סמים.

המומחה טוען למחדלים וכשלים בחקירה בכך שהבוחן לא ביצע שחזור עם נהג משאית הוולבו מתא הנהג על מנת לבדוק אם ניתן לראות את הולך הרגל מהמקום בו היה.

בנוסף, משאית האיסוזו לא נשמרה כפי שמוצג משפטי חייב להישמר, ולא הוצגו 2 המשאיות המעורבות.

דין והכרעה

אין מחלוקת בזמן, במקום, בנהיגה, בהימצאותם של משאית הגרר והוולבו על אי התנועה (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 17-20), בסטיית הנאשם תחילה ימינה ולאחר מכן שמאלה (ע' 89 ש' 12-13, וע' 135 ש' 12-16), בפגיעה במשאית הגרר והוולבו שהייתה מעליו ובפגיעה במנוח (ע' 87 ש' 1, ע' 89 ש' 12 ופרוטוקול מיום 25/9/19 ע' 130 ש' 22-30). אין אף מחלוקת כי הנאשם לא בלם (ע' 114 ש' 21-26, ע' 137 ש' 22-25).

המחלוקת העיקרית הינה מיקומו של המנוח בעת הפגיעה בו עובר לתאונה.

כך סיכם המומחה בחקירתו את המחלוקת:

"ש. בעצם אז מה שאנו חלוקים כרגע מאחר ואדוני אישר את גרסת התביעה, אנו נשארו חלוקים לשאלת עמידת המנוח עובר לתאונה נכון?

ת. כן." (ע' 131 ש' 32-33, ע' 132 ש' 1).

ב"כ הנאשם בסיכומיו חזר וגם הוסיף מספר טיעונים לגדר המחלוקת:

עובדות כתב אישום אינן תואמות את עדויות של העדים הניטרליים בכל הנוגע למיקום המנוח בעת ההתנגשות, לא נסתרו המסקנות המדעיות ומקצועיות של המומחה מטעם ההגנה, ניתוק הקשר הסיבתי המשפטי בכך שלא נבחנה גרסת הנאשם שהמנוח הגיח אל הכביש וגרם לנאשם לאבד שליטה ולפגוע במנוח על נתיב הנסיעה, מחדלי חקירה חמורים אשר קיפחו זכותו של הנאשם להתגונן.

תרחיש התאונה על פי הבוחן

הבוחן קבע כי לפי כל הבדיקות שנערכו והתאמת הנזקים, משאית האיסוזו בה נהג הנאשם נסעה מצפון לדרום, עלתה על שטח הפרדה המסומן עם חלקה הימני, השתפשפה במשאית הגרר שבאותה עת הנהג שלה העמיס את משאית הוולבו התקולה, דופן ימין של משאית האיסוזו שפשפה את דופן שמאל של משאית הגרר והוולבו, הנאשם פגע בהולך רגל שעמד בשול צמוד למשאיות ולאחר מכן עצר בשול ימין ומשאית נוספת שעברה במקום פגעה שוב בהולך הרגל



שהיה מוטל על הכביש.

".. משאית שנסעה בכביש 6 כללי מצפון לדרום, במחלף נשרים נסעה בנתיב ימני, עלתה על שטח הפרדה מסומן עם החלק הימני שלה, השתפשפה במשאית גרר שבאותה עת הנהג של הגרר העמיס משאית נוספת שהייתה תקועה, השתפשף עליה, דופן ימנית שם דופן שמאלית של המשאיות. פגע בהולך הרגל, לאחר מכן עצר בשול ימין. לאחר מכן משאית נוספת שעברה במקום פגעה שוב בהולך הרגל שהיה מוטל על הכביש. הולך הרגל היה בסמוך למשאיות שסימנתי ב' וג', צמוד לדופן השמאלית, על פי הצבעה של עד ראיה, איפה שרשמתי אזור הפגיעה בהולך הרגל, לאחר מכן המשאית המשיכה ועצרה במקום שמופיע כא' בתרשים, הולך הרגל שהיה כבר מוטל על הכביש לאחר הפגיעה נדרס שוב על ידי משאית נוספת שעבר בנתיב." (ע' 11, ש' 24-29, ע' 12 ש' 4-1).

תרחיש התאונה על פי המומחה

המומחה טוען כי הולך הרגל היה בתוך נתיב נסיעתו של הנאשם, הנאשם סטה ימינה כדי להימנע בפגיעה בהולך רגל (ע' 89 ש' 12-14) ואחרי זה פגע בו בהיותו בנתיב הנסיעה והטיח אותו קדימה במקום שעת/7 אמר שראה אותו באמצע נתיב הנסיעה.

" אני טוען שהנאשם סטה מהמשאית שלו כתוצאה מכך שראה את הולך הרגל עומד בתוך הנתיב הנסיעה..."

"אני אומר בשונה מחוות דעת הבוחן שהמנוח היה בתוך נתיב הנסיעה הימני ולא צמוד לנגרר לטענת המשטרה, הנאשם סטה ימינה כדי להימנע מפגיעה במנוח ואחרי זה פגע בו בהיותו בנתיב הנסיעה והטיח אותו קדימה במקום שעד תביעה מס' 7 אמר שראה אותו באמצע נתיב הנסיעה" (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 134 ש' 1-10).

לאחר שבחנתי את הראיות שהובאו לפניי והתרשמתי מעדותם של עדי התביעה ועדי ההגנה שוכנעתי מעל כל ספק סביר שהנאשם אחראי לגרימת התאונה מהנימוקים שאפרט להלן:

מיקום משאיות הגרר והוולבו

אין מחלוקת כי המשאיות הגרר והוולבו היו במצב סטטי בשטח הפרדה ולא הוזזו (פרוטוקול מיום 21.1.18 ע' 100 ש' 1-8, ופרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 17-20).

הבוחן תיאר והדגים על הסקיצה את מקום עמידת המשאיות הגרר והוולבו על איהתנועה, באופן אלכסוני כאשר הקצההשמאלי הקדמי של הגרר נמצא 30 ס"מ בתוך שטח ההפרדה והחלק האחורי שמאלי נמצא 1.20 מטר בתוך השטח ההפרדה.

"מקום המשאית בעת התאונה הוא כמיקומם המופיע בתרשים ובתמונות." (ע' 27, ש' 8-10).

מעיון בתמונות ת/3 ניתן לראות כי אכן משאית הגרר והוולבו היו כולן בתוך שטח ההפרדה.



הנאשם אף מאשר כי המשאיות היו בתוך המפרץ (ראה **ת/15** ופרוטוקול מיום 21.1.18 ע' 100 ש' 1-8).

על כן הנני קובעת עובדתית כי משאית הגרר והוולבו היו במצב סטטי בשטח ההפרדה כפי שמופיע בתרשים **ת/1**.

שדה ראיה

הבוחן קבע כי על פי שדה ראיה טופוגרפי ללא כלי רכב נוספים, לא נמצאה בעיה או מגבלה של שדה ראיה, וניתן לראות את משאית הגרר עם המשאית עליה ממרחק של 444 מ' ובהולך רגל עם אפוד זוהר משמאל למשאית ניתן להבחין ממרחק של 284 מ'.

על פי ניתוח מצלמות בקרה כביש 6, וניסוי שדה ראיה במקום התאונה מיום 6.11.16 קבע הבוחן כי משאית נוסעת לפני משאית האיסוזו ובמצב זה שדה הראיה לעבר המשאית העומדת מימין על שטח ההפרדה עדיין נשאר גבוה ונראית ממרחק של 400 מ' משמאל למשאית הנוסעת לפניה וזאת בשל תוואי הכביש הנמצא בעיקול שמאלה.

המשאית נעלמת מעין נהג המשאית האיסוזו ממרחק קצר של 86 מ' בהתקרב לעבר המשאיות בשטח ההפרדה ולאחר מכן, ממרחק של 154 מ' נראית שוב עדיין משמאל למשאית הנוסעת לפניה, וכן נראה כבר הולך הרגל הצמוד לדופן השמאלית. ממרחק של 100 מ' המשאית העומדת על שטח ההפרדה נראית מימין למשאית הנוסעת לפניה פעם ראשונה עד אשר נגלית כולה לעין הנהג ממרחק של 63 מ' כאשר המשאית חולפת את הולך הרגל.

הבוחן קבע כי במציאת הזמן והמרחק שבין המשאית המתקרבת למשאיות בשטח ההפרדה נמצא זמן של כ- 1.8 שני' ולפי מהירות המשאית עובר לתאונה על פי פענוח טכוגרף, נמצא שהמרחק בין משאית האיסוזו והמשאית שנסעה לפניה הוא כ- 39 מ'.

מ **ת/7 ב'**, **ת/8**, **ת/8 א'**, עולה כי המשאית שנסעה לפני המשאית האיסוזו נוסעת בנסיעה רגילה מבלי לסטות או לפגוע, לעומת המשאית האיסוזו שפגעה במשאיות ובהולך הרגל וסטתה שמאלה.

"רכבים שעוברים ועדיין רואים את המשאיות, עם איזה נצנץ שעובד לכאורה, לא רואים התנהלות ליד המשאית כי זה רחוק מאוד לא רואים, עכשיו ראינו פגיעה של המשאית וסטייה שמאלה של הנהג. אנחנו רואים משאית שנוסעת לפני המשאית הפוגעת, לא קורה כלום והמשאית הפוגעת פוגעת וסטה שמאלה." (ע' 19, ש' 24-27).

"....כמו כן, לפני הפגיעה במשאיות נוסעת משאית נוספת לפני המשאית הפוגעת באותו נתיב נסיעה, כאשר המשאית נמצאת כ- 2 שניות לפיה, עוברת את המשאיות הנמצאות מימין בעמידה וממשיכות בנסיעה רציפה בכביש, כי היא לא סטה שמאלה, משמע המשאיות העומדות אינן עומדות בנתיב הנסיעה ואינן מפריעות לכלי הרכב הנוסעים בנתיב הימני, גם רגע לפני הפגיעה הולך הרגל. עד להתנגשות הנצפית שרואים את הסטייה שמאלה של האיסוזו לא רואים שינוי בתנועת המשאית האיסוזו, היא שומרת על מסלול תנועה ללא שינוי עד להתנגשות. לא ניתן להבחין בסטייה של האיסוזו מרחוק, לשטח ההפרדה, ניתן להבחין בבירור בסטייה לאחר



ההתנגשות שמאלה. לא נסע רכב משמאל לאיסוזו או בקרבתו סמוך לפגיעה במשאיות העומדות היכול לגרום לו לסטייה ימינה לעברם. כלומר אין רכב שנוסע משמאל וגורם לא לסטייה?" (ע' 21, ש' 17-27).

המשאית שנסעה בנתיב הימני לפני משאית האיסוזו לא נדרשה לסטות ממסלול נסיעתה כך שהמשאיות העומדות בשטח ההפרדה לא היוו מכשול בנתיב הנסיעה, כמו כן משאית זו לא היוותה גורם או מגבלת שדה ראייה לפנים לנהג האיסוזו כפונקציה לשמירת הרווח של נהג משאית האיסוזו ממשאית זו, ואינה מהווה גורם בהתרחשות התאונה.

טוענת ההגנה כי הנאשם סטה ימינה כדי למנוע פגיעה ברכבים מצד שמאל אולם הבוחן שולל גרסת נאשם כי היו רכבים מצד שמאל .

"ראינו בסרטון שלא היו רכבים בצד שמאל בעת המגע." (ע' 27, ש' 5).

כמו כן הסביר הבוחן כי בת/8 רואים שבזמן האימפקט אין רכבים משמאל למשאית הפוגעת (ע' 21, ש' 28).

"לא נסע רכב משמאל. לאחר עצירת המשאית הפוגעת מצד ימין, מגיעה משאית נוספת אשר מעטה (כך נרשם במקור, הבהרה שלי מ.כ) ועוצרת על נתיב הנסיעה לאחר מכן עוברת את המשאית הפוגעת ועוצרת לפני מימין. אלו המסקנות מדוח הצפייה." (ע' 22, ש' 1-3).

ומכאן מסיק הבוחן כי לא הייתה כל סיבה לסטיית משאית האיסוזו לכיוון הגרר ומשאית הוולבו.

במהלך עדותם אישרו המומחה והנאשם כי אין אחיזה לטענתם בעובדות שהיו רכבים בצד שמאל:

"... אני לא אמרתי חד משמעית שאין כלי רכב בנתיב השמאלי, אבל הוא שקל בין סטייה שמאלה לסטייה ימינה במצב חירום, שיקול הדעת שלו אמר לו לסטות ימינה. לא אמרתי כעובדה שהיו או לא היו." (ע' 136 ש' 31-33, עמ' 137 ש' 1-2)

גם הנאשם מאשר שאין רכבים מצד שמאל (פרוטוקול מיום 21.1.18 ע' 98 ש' 6-12, וע' 99 ש' 20-21).

לסיכום מסקנת הבוחן מסתמכת על סרטון כביש 6 שמתעד את מצב התנועה כפי שהיה בעת התאונה

הנני דוחה את טענת ההגנה שהיו רכבים מצד שמאל ומקבלת קביעתו של הבוחן הנתמכת בתיעוד הזירה בעת התאונה וקובעת כי המשאית שנסעה לפני האיסוזו לא גרמה להפרעה או מכשול וכי הנאשם סטה ימינה כי היו רכבים בצד שמאל שגרמו לו לסטות ימינה.

מיקום הולך הרגל בעת הפגיעה של משאית האיסוזו

כאמור לעיל המחלוקת העיקרית הינה מיקומו של הולך רגל בעת הפגיעה של משאית האיסוזו.

הבוחן :



הבוחן קבע כי המנוח עמד בשטח ההפרדה בעת הפגיעה על פי התאמת הנזקים ועדותו של **ע'9** שבעת הפגיעה ישב במושב הנהג בוולבו על משאית הגרר והצביע כי הולך הרגל היה בעת הפגיעה משמאל למשאית הגרר בתוך השטח המסומן.

הבוחן הסביר כיצד קבע מקומו של הולך הרגל בעת שנפגע ע"י האיסוזו.

"תמונה 17 זה מיקום הפגיעה בהולך הרגל ביחס לשטח ההפרדה המסומן, משאית הגרר, המשאית שעל הגרר והמשאית הפוגעת זה על פי הנזק במשאית הפוגעת ובהתאם להצבעה, אזור מיקום הולך הרגל זה גם בהתאם להצבעה, וגם הנזק בחזית המשאית והמגע שלה עם המשאיות שבשטח ההפרדה..." (ע' 17 ש' 25-27, ע' 18 ש' 1-2).

כמו כן, קבע הבוחן כי הנזקים בחזית צד ימין של האיסוזו מצביעים על כך שהולך הרגל היה בעמידה בעת הפגיעה בו גובה מרכז הנזק 1.45 מהקרקע.

הבוחן קבע כי נקודת הפגיעה בהולך הרגל היא צמוד לדופן הגרר על גבי שטח ההפרדה (ע' 33, ש' 1-2):

"שמיקום הולך הרגל נקבע על פי הצבעת עד הראיה , על פי הנזקים ואין מקום אחר שיכול היה לעמוד שאם לא כן הפגיעה במשאית היתה במקום אחר." (ע' 33, ש' 25-27).

"על פי מיקום הנזקים, מידות הנזקים, גובה הנזקים ושל שלושת הרכבים המעורבים, ובהתייחס גם על סמך הצבעת עד הראיה שמחזקת את הראיות למיקום הולך הרגל. שאם לא כן הנזקים היו אחרים ובמיקום אחר." (ע' 18, ש' 17-19).

הבוחן קבע על פי **ת'6**, כי ההולך רגל היה בזמן הפגיעה בין משטח הטענה של משאית הגרר לקו נתיב הנסיעה בתוך שטח ההפרדה :

"עמד בין המשטח הטענה של משאית הגרר, לקו נתיב הנסיעה בתוך שטח ההפרדה. על פי התאמת הנזקים ועל פי הנזקים עצמם והצבעת עד הראיה. אני מסמן בעיגול על התמונה. הנזקים מפורטים בחוות הדעת." (ע' 18, ש' 9-11).

התאמת הנזקים:

הבוחן ביצע התאמת נזקים והגיע למסקנה כי יש התאמה בהתנגשות דופן ימין של משאית האיסוזו לאורכה בדופן שמאל של משאית הוולבו והגרר.

הבוחן קבע כי משאית האיסוזו הייתה בעת הפגיעה במשאית הגרר והוולבו 1.2 מ' בתוך שטח ההפרדה המסומן- 815. משאית האיסוזו פגעה קודם לכן במשאית הגרר ובוולבו, התחלת הפגיעה 4.7 מ' מחלקה האחורי של משאית הוולבו שהייתה על הגרר ו 4.7 מ' מקצה הרמפה של הגרר לפני שפגע בהולך הרגל. אורכה של משאית הוולבו 10 מטר ואורכה של משאית הגרר 13.5 מטר.



על פי התאמת הנזקים קבע הבוחן שהפגיעה במשאיות היו טרם הפגיעה בהולך הרגל :

"על פי התאמת הנזקים אני קובע שהפגיעה במשאיות היו טרם הפגיעה בהולך הרגל. טרם הייתה השתפשוטות..." "תחילת ההשתפשוטות במשאית הייתה טרם הפגיעה בהולך הרגל." (ע' 16 ש' 20-21, ו-ש' 27).

הבוחן הציג דוח תצלומים **ת/3**, תיעוד הפגיעות בדופן השמאלית של הגרר והנגרר, הבוחן סיפר כי השפשוף היה טרי והראה תיעוד השפשופים בחריצים של המשאית הנפגעת והרתמה הקרועה (ע' 13, ש' 11-12).

הבוחן הסביר כי הבדל בצבעים בפרופיל, **"מעיד על נזק טרי"** (ע' 15, ש' 11).

"השפשוף טרי, מתחיל מהחלק האחורי של המשאית שהייתה על הגרר" (ע' 13, ש' 5).

"בהמשך לתיעוד הנזקים, בדופן המשאיות הנפגעות יש שפשופים בחריצים של המשאית הנפגעת, יש רתמה שנקרעה כתוצאה מהתאונה (תמונה 8)." (ע' 13, ש' 11-12).

"..תיעוד הפגיעות בדופן השמאלית שנמצאת על הגרר ובמשאית הגרר, אנחנו רואים בתמונה 6 את השפשופים בדופן השמאלי של המשאית שהייתה על הגרר, המשאית הנגררת." (ע' 13, ש' 1-3).

"יש אוזן שנגזרה כתוצאה מהפגיעה." (ע' 13, ש' 24).

"המראה השמאלית העליונה של המשאית הנגררת, שנתלשה ממקומה." (ע' 13, ש' 26).

"זה לפני הפגיעה בהולך הרגל." (ע' 13, ש' 5-7) .

"זה לפני הולך הרגל, מצפון." (ע' 13, ש' 14).

הבוחן הסביר כי על פי **ת/6 ות/6א** משאית האיסוזו הייתה 1.2 מטר בתוך השטח המסומן בעת המגע, הכוונה שבעת הפגיעה היא כבר סטתה לשטח ההפרדה.

"בתמונה 1, על פי הנזקים בשלושת כלי הרכב, האיסוזו פגע עם הדופן הימנית בדופן השמאלית במשאית הגרר ובמשאית שהייתה עליה, בהתייחס לשטח ההפרדה שמסומן בעת המגע, המשאית הייתה 1.2 מטר בתוך שטח המסומן בעת המגע. הכוונה שבעת הפגיעה היא כבר סטתה לשטח ההפרדה שאם לא כן לא הייתה מתרחשת הפגיעה. מבט מצפון לדרום." (ע' 16, ש' 12-16).

הבוחן מסביר את הנזקים במשאית איסוזו ובמשאיות שנפגעו מהתאונה:

"בהתחלת הנזק בדופן הימנית הקדמית של האיסוזו ושפשופים בכנף ולאורך הדופן הימנית שלה, שהם כבר כתוצאה מהפגיעה במשאיות שהיו בצד." (ע' 14, ש' 26-27).

"שפשופים ושריטות לאורך הדופן הימנית של המשאית הפוגעת מהחלק הקדמי כלפי החלק האחורי." (ע' 15, ש' 5-6).



"המשך של הנזק, בתמונה 36 יש מעיכה קלה, ברזל פרופיל תומך שנמצא בדופן הימני".." יש חוט קרוע זה מהמשאית שהייתה על הגרר." (ע' 15 ש' 8-9, ו-ש' 15).

"התקדמות המשאית לאורך דופן המשאיות, הגרר והמשאית הנגררת, התקדמות המשאית הפוגעת, עד לאזור הפגיעה בהולך הרגל." (ע' 17, ש' 6-7).

"הטבעת פרופיל המראה השמאלית של הוולבו הנגררת, החלק העליון צד ימין של גג תא הנהג. שהזרוע והמראה עצמה נתלשו בעת המגע, נשברו. השאירה הטבעה של המראה על גג צד ימין, זה מראה כמה היו קרובות המשאית הפוגעת לשטח ההפרדה. תמונה 13 זו התאמה מלאה של גג צד ימין של המשאית הפוגעת." (ע' 17, ש' 13-17).

בארגז כלים של האיסוזו נמצאו חלקים מהוולבו שהיה על הגרר. (ע' 17 ש' 20-23, ע' 110 ש' 1-5).

הבוחן קבע כי הנזק בחזית צד ימין של האיסוזו נגרם כתוצאה מפגיעה בהולך הרגל.

הבוחן תיאר את הנזקים, חזית צד ימין, אזור הפנס ומעליו - מהפגיעה במנוח, ודופן ימין כתוצאה מהשתפשוף עם דופן שמאל של הגרר והגרר :

"חזית המשאית הפוגעת מבט לנזק לחזית צד ימין וכתמי דם על מכסה המנוע.." (ע' 14, ש' 19-20).

הבוחן מציין כי המרחק מצד ימין של המשאית ומרכז הפגיעה בהולך הרגל הוא 0.5 מטר מדופן ימין לגובה 1.45 מטר (ע' 26, ש' 28):

"0.5 מטר מדופן ימין לגובה 1.45 מטר קרקע." (ע' 27, ש' 2).

"מהפגיעה בהולך הרגל." (ע' 14, ש' 22).

"אזור הפגיעה המרכזי של הולך הרגל והכתמים כתמי דם." (ע' 14, ש' 24).

"הנזק של המשאית הפוגעת בחזית צד ימין זה כתוצאה מהפגיעה בהולך הרגל ולא כתוצאה מהפגיעה בגרר או במשאית שעליו, ממחיש את ההיצמדות של האיסוזו לגרר וההצבעה שלו. מתייחס למיקום של המשאית בשטח ההפרדה ולמיקום הפגיעה." (ע' 18, ש' 4-7).

הבוחן שולל גרסת נאשם כי פגע במנוח עם המראה, כי לפי הנזקים פגע עם חזית צד ימין של הרכב (ע' 26, ש' 13-16).

הבוחן שולל גרסת הנאשם שטוען כי סטה מהנתיב רק אחרי שפגע במנוח (ע' 27 , ש' 12-15).

"על פי הממצאים הנזקים בכלי הרכב, עד הראיה, והחומר שהוצג לבית המשפט, הפגיעה במשאית אירעה טרם הפגיעה בהולך הרגל ובמהלכה נפגע הולך הרגל, גם אחרי הפגיעה בהולך הרגל המשיך להיות מגע בין המשאית למשאיות העומדות. מסקנות מכל החקירה מפורטות בדוח הבוחן." (ע' 27 , ש' 12-15).



הבוחן שולל גרסת נאשם כי המנוח עמד מחוץ לאי התנועה ומפנה לת/5:

"על פי הנזקים, התאמת הנזקים, מיקום כלי הרכב, הראיות, הצבעת עד הראיה, הנזקים הם

כפי שתיארתי אותם ואם הולך הרגל היה לכיוון מרכז הכביש או שמעלה (כך נרשם במקור, הבהרה

שלי מ.כ.) מקו ההפרדה הנזקים במשאית היו במיקום אחר." (ע' 26, ש' 19-21).

הבוחן בחן את גרסת הנאשם כי הולך הרגל היה במרכז הנתבי והסביר כי אם הולך הרגל היה במרכז

הנתבי הנזק במשאית האיסוזו היה לכיוון חזית צד שמאל:

"... במידה והמגע היה כפי שאנחנו מתארים והולך הרגל היה מעבר לקו לכיוון מרכז הנתבי הימני, הנזק במשאית היה אמור להיות יותר לכיוון חזית צד שמאל. ובאם המשאית לא הייתה במגע עם המשאיות שעומדות והנזק בחזית צד ימין אז לא היה מגע בין המשאיות." (ע' 26, ש' 23-27).

הבוחן הוסיף כי הנאשם הצביע על מקום המנוח תחילה על קו ההפרדה ולאחר מכן על נתבי הנסיעה.

"זה קשור לשאלה 17 בעדות הראיתי לו תמונה, הוא התבקש לסמן לדבריו איפה היה הולך הרגל

לגרסתו. תחילה סימן על קו ההפרדה הלבן, ולאחר מכן סימן נקודה נוספת על נתבי הנסיעה

הימני בסמוך לו." (ע' 25, ש' 25-27).

המומחה:

חולק על מסקנות הבוחן בנוגע להתאמת הנזקים אולם ציין כי לא יכול לשלול אותם, כי לטענתו התביעה מעלימה ממנו את המשאיות.

כלומר, המומחה לא התייחס עניינית להתאמת הנזקים שערך הבוחן, לתמונות או למסקנות הבוחן בעניין זה ולא למשאית האיסוזו גם למצבו הנוכחי במגרש ולא מוסר תיזה אחרת המסבירה לשיטתו מאין נובעת הפגיעה בחזית צד ימין של משאית האיסוזו.

"אני לא יכול לשלול את התאמות של הבוחן כאשר התביעה מעלימה ממני את המשאית המקורית ואת המשאית השנייה, אני לא יכול לעשות התאמת נזקים יש מאין. אני לא מסוגל

לאשש ולא מסוגל לשלול. העלימו ממני את המוצג המשפטי הכי חשוב שיכולתי ללמוד ממנו התאמת נזקים" (פרוטוקול מיום 10.6.19 ע' 131, ש' 8-10).

טענתו היחידה של המומחה בעניין הנזקים הינה כי נקבע שהנזק ברכב הנאשם מצביע על מגע עם הולך הרגל נמצא במרחק 50 ס"מ מהדופן הימנית ובגובה של 1.45 מטר מהקרקע, ואולם הבוחן לא קבע אם המנוח היה זקוף או כפוף (ע' 37, ש' 13), אלא על פי קביעתו של **ע/3** קבע כי המנוח נפגע בהיותו על רגליו בעמידה (ע' 80, ש' 9).

אין בידי לקבל טענות המומחה מהנימוקים הבאים:

מחומר הראיות עולה כי הבוחן הסתמך על בדיקה שערך קצין הבוחנים **ע/ת 3** וכפי שמופיע בתמונה 8 כמו כן ניתן למצוא חיזוק לקביעתו של הבוחן בעדותו של הנאשם, שראה בן אדם שהתעסק עם הרצועות :

"נסעתי אחרי משאית ואז ראיתי את הבן אדם מתעסק עם הרצועות של האוטו, ..." (ע' 86, ש' 16-17).

וכן בעדותו של **ע/ת 9**, שמסר כי הולך הרגל היה זקוף :

"עמד זקוף, הסתכל עליי, אני עליו, הוא עם השלט אלחוטי ומכוון אותי. הוא מדבר איתי אנחנו בקשר עין, קח הגה שמאל, הגה ימינה, ישר " (ע' 71, ש' 17-18).

עדות ע/ת 9 :

לגבי עדותו של **ע/ת 9** טוען המומחה כי הוא לא ראה את התאונה ומפנה לעדותו :

"ראיתי משאית מגיעה וזרקתי את עצמי ימינה. עניין של שניות. תלוי במהירות של המשאית, זה עניין של שניה שתיים" (ע' 67 ש' 16, ע' 68 ש' 29, ע' 69 ש' 4).

ע/ת 9 הצביע **ב/ת 3**, תמונות 43-44, על המקום בו עמד המנוח, וסיפר כי הוא ישב במשאית והסתכל עליו, המנוח עמד לשמאלו והיה בקשר עין איתו, לקח 7 דקות מרגע שעלה לגרר, נשמעה צפירה והמנוח אמר מילה, **"ואווי אמא"** העד הסתכל שמאלה ראה משאית מגיעה ופגעה במראה שלו, והוא הכניס את ראשו שלא יפגע. המשאית האיסוזו פגעה במשאית הוולבו והגרר, נכנסה בעוצמה והמשיכה, הבחור היה למטה והמשאית לקחה אותו (ע' 65, ש' 4-10).

"הוא עמד מולי על מנת לרתום אותי ולהעלות אותי לגרר ולקחת אותי...תוך כדי שהוא מכוון אותי

לעלות לרמפה, אני יושב בצד ההגה והוא מכוון אותי, הגיעה משאית מצד שמאל, נכנסה בשתי

המשאיות ולקחה אותו..." (ע' 64, ש' 17-19).

העד הסביר כי לקח את ראשו ימינה ליד מושב הנהג כדי למנוע פגיעה בו, כי ראשו היה בחוץ בעת

שהיה בקשר עין עם המנוח. (ע' 65, ש' 9-10).

העד מסר כי הפגיעה הייתה בדופן שמאלי של המשאית לפני תא הנהג כשהוא ליווה אותו עם המבט.

(עמ' 67 ש' 30-31 ועמ' 68, ש' 3-4).

העד לא ראה את הפגיעה אך הרגיש את המכה (ע' 68 ש' 30, וע' 69 ש' 4).

לפי העד ההולך רגל היה על שטח ההפרדה (ע' 70 ש' 11-12).



העד מסר תיאור מפורט של אופן בו עמד הולך הרגל (ע' 71 ש' 17-18).

תיאורו של העד מעיד על הקשר המילולי והוויזואלי עם הולך הרגל עד לפגיעה (ע' 70 ש' 8-10).

בהגנותו סיפר העד את הרגע שהוא הכניס את ראשו בתוך המשאית ושמע את המילים האחרונות של

הולך הרגל "ואווי, אמא".

ע/9 תיאר פעולה אינסטינקטיבית של זריקת עצמו ימינה מול סכנה ממשית ומידית .

העובדה כי העד הכניס את ראשו פנימה ולא ראה את הולך הרגל אלפית שניה אין בה כדי להעיד

שהולך הרגל באלפית שניה קפץ לאמצע הנתיב (ע' 70, ש' 8-10).

בשים לב לעדות **ע/9** :

"ברגע ששמעתי את הצפירה ואת המשאית מגיעה לכיוונו, הזזתי את הראש, כששמעתי את המכה

הרמתי את עצמי לראות מה קורה וראיתי שהמשאית הפוגעת ממשיכה איתו עד שנעצרה. באה

משאית אחרת ועלתה על הגופה" (ע' 68, ש' 16-18).

ע/9 הוא עד ניטרלי עדותו שפכה אור להתרחשות התאונה קודם הפגיעה במשאיות הגרר והוולבו ולאחר מכן בהולך

הרגל, עדותו הייתה אחראית, תקינה ולא קרסה בחקירה ומצאתי אותה מהימנה עליי.

עדות ע/4:

ע/4 עד ראיה , הבחין במשאית עומדת במפרץ בשטח ההפרדה (ע' 61, ש' 18-19).

העד הבחין בשתי משאיות, האחת משאית שזגזה וממנה יצא אבק או עשן וכמעט התהפכה שפגעה בהולך הרגל, וכן

הבחין במשאית אחרת שנסעה לפניו וישב שם ילד קטן וראה שבנאדם שלבש אפוד זוהר יצא מאחורה מתחת לגלגלים

שלה (ע' 60, ש' 20-29 ועמ' 61 ש' 4-12).

" ראיתי משאית שהיא עומדת, זאת שהמשאית שהבנאדם יצא מתחת לגלגלים שלה כאילו. זה לא המשאית

שזגזה בהתחלה. המשאית שזגזה היא משאית יותר קטנה. המשאית שהבנאדם יצא מתחת לגלגלים שלה היא

יותר גדולה. כאילו מעל 15 טון או 15 טון. המשאית שפגעה בבנאדם זה האוטו שזגזג, הוא כמעט התהפך

ברגע שיצא האבק או העשן. כשהלכתי ברגל לכיוון ראיתי משאית עומדת, יש בתוכה אני זוכר היה ילד קטן, זו

המשאית שהייתה לפניי שיצא מתחתיה הבנאדם. ראיתי את הילד יושב במשאית עם בנאדם. ראיתי את

המשאית, כנראה שהיא זגזה, המשאית היה לה ברזנט או משהו, היא הייתה מכוסה. כשהתקרבתי לאוטו,

הסתכלתי וראיתי בצד ימין מכה, איפה הפנס הקדמי מצד ימין."

ניתן למצוא בעדותו של **ע/4** חיזוק לקביעת הבוחן לגבי התרחשות התאונה קרי קודם זיגזג, אבק ועשן שמעידים על

פגיעה במשאיות ולאחר מכן את הולך הרגל שיצא מתחת למשאית הנוספת נהוגה ע"י ע/7 שפגע בהולך הרגל לאחר

שנפגע ממשאית האיסוזו.



עדות עת/7:

עת/7 העיד כי ראה בן אדם באמצע הכביש :

"...קלטתי שיש בן אדם באמצע כביש" (ע' 58, ש' 19-20).

"הוא היה בנתיב הימני. יש שני נתיבים, הוא היה בנתיב הימני באמצע" (ע' 59, ש' 4).

דברי **עת/7** מתייחסים למצב שראה את הבן האדם שכבר מוטל על הכביש לאחר שכבר נפגע ע"י הנאשם:

"ש. מתי הבנת שאדם ששוכב על הכביש ?

ת. שתי שניות לפני ממש במהירות, לא יכולתי לעשות דבר עמבר (כך נרשם בפרוטוקול) **או שהייתי עושה תאונה יותר קשה או הייתי מתהפך עם המשאית, הייתי עולה עליו בכל זאת עם הגלגלים"** (ע' 59, ש' 5-7).

עדות הנאשם:

אינני יכולה לסמוך על עדותו של הנאשם בעניין מיקומו של הולך הרגל בזמן הפגיעה על ידו.

סמוך לקרות התאונה סימן הנאשם **בת/16** את מיקומו של הולך הרגל בעת הפגיעה הן בפס הלבן והן בנתיב צמוד מאד לפס הלבן.

בעדותו בבית המשפט מסר תחילה באופן נחרץ שהמנוח היה על נתיב נסיעתו:

"נסעתי אחרי משאית ואז ראיתי את הבן אדם מתעסק עם הרצועות של האוטו, כשחלפה המשאית הוא היה על הנתיב שלי" (ע' 86, ש' 16-17).

"כשראיתי את המנוח הוא היה בנתיב אחרי הפס. אני נתתי לו מכה ואז עצרתי בצד" (ע' 87, ש' 1).

בהמשך מסר כי לא יכול להצביע על מקום מדויק בו עמד הולך הרגל בעת הפגיעה:

"אני לא יכול לציין מקום מדויק" (ע' 100, ש' 28).

אולם לאחר מכן אישר את סימן **בת/16** והעיד בשונה ממה שהעיד קודם:

" כשאמרתי שהוא נמצא על הפס אמרתי גם בחקירה ראשית, פעמיים אמרתי את זה והתכוונתי למה שאמרתי. כמו שזה מצוייר. הוא חלק על הנתיב" (ע' 112, ש' 14-15).

כלומר, הנאשם אישר כי חלקו של הולך הרגל היה על הנתיב, המשמעות מכך כי החלק הנוסף של הולך הרגל היה בתוך שטח הפרדה .

נוכח גרסאות שונות של הנאשם באשר למיקום הולך הרגל בעת הפגיעה לא ניתן לסמוך על עדותו.

יתרה מכך הנאשם עצמו מסר בפה מלאכי לא ניתן לסמוך על עדותו:

".... אני מאמין ובטוח שהמשטרה לא מסתמכת על מה שאני אומר, וגם לא



אתה. אני מקווה שכל החקירה הזו לא על מה שאני אומר" (ע' 106, ש' 19-20).

אוסף כי הנאשם בחקירתו מיקם את הולך הרגל בעת הפגיעה באזור הגלגלים האחוריים של הגרר עצמו (ע' 109 ש' 24-25 ו- ע' 110 ש' 4 ו- ש' 29, ע' 111 ש' 4), כלומר סמוך יותר לקבינה של הוולבו התקולה (ראה בת/3 תמונה 8, 7), בסמוך לרצועה שנקרעה בעקבות התאונה (ע' 86, ש' 16-17) ולאחר שכבר התחיל את הפגיעה בדופן השמאלי של הגרר והוולבו בתוך שטח ההפרדה.

עוד אציין כי הנאשם מסר כי הולך הרגל לא קפץ:

"ש. הוא קפץ?"

ת. לא. הוא לא קפץ כשאמרתי שהוא נמצא על הפס אמרתי גם בחקירה ראשית, פעמיים אמרתי

את זה והתכוונתי למה שאמרתי...." (ע' 112, ש' 14-15).

ובכך הנאשם ממוטט את התיזה של של המומחה/ב"כ אשר טענו שהולך הרגל, "קפץ", "הגיח" לתוך אמצע נתיב נסיעתו.

בהמשך אפרט סתירות נוספות של הנאשם.

ווקטור:

טענה נוספת של המומחה כי לפי מקום הטלת המנוח על הכביש באמצע הנתיב, מקום הימצאותם של כתמי דם ורקמות ובהתאם לניתוח הכוחות הפיזיקאליים שפעלו בעת הפגיעה לא סביר כלל שהמנוח עמד בסמוך או בצמוד לנגרר. (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 130, ש' 4-5)

".....אם נניח שהולך הרגל הוטח לנקודה הזאת באמצע נתיב ימני, דהיינו קיבל וקטור שמאלה ולא ישר, הדבר מצביע על כך שסביר הרבה יותר שהולך הרגל היה בנתיב ונפגע כאשר המשאית בסטייה שמאלה חזרה לנתיב אחרי הפגיעה בנגרר. אני מזכיר לבית המשפט שבנגרר לא נמצאו סימני דם או סימני מגע בין המנוח לבין הנגרר." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 130 ש' 22-30)

לטענת המומחה, היה צריך וקטור שיפעל בכוח שמאלה כדי להטיל את הנאשם קדימה שמאלה:

"ש. אם נלך לפי טענתך, היה צריך וקטור שיפעל בכוח שמאלה כדי להטיל את הנאשם קדימה

שמאלה?"

ת. כן זה מה שאני אומר." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 5-7)

לטענתו על פי גרסת התביעה לא היה וקטור שפעל שמאלה:



"ת. לא. לפי גרסת התביעה לא היה וקטור שפעל שמאלה. את מעוותת את הדברים שלי.

ש. אני מפנה אותך לעמוד 14 בחוות דעתך,

ת. לפי תרחיש הבוחן לא היה כל וקטור של כוח פיזיקלי שפעל בכיוון זה, נכון. אם המנוח צמוד לדופן ונפגע בהיות המשאית משפשפת את הדופן, הוא אמור להיזרק ישר קדימה ורק אח"כ הסטייה שמאלה." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 134 ש' 12-16).

עליו לציין שקביעת כיוון ההטלה דורשת לכל הפחות 2 נתונים, ידיעת מקום האימפקט ומיקום סופי של הגופה.

במקרה שלפנינו לא ניתן לקבוע את מקומה הסופי של הגופה כיוון שמיד לאחר שנפגע ע"י הנאשם נפגע שוב ע"י משאית נוספת שנסעה אחרי המשאית האיסוזו. מיקומה הסופי של הגופה הייתה בנקודה 4 כפי שנקבע בתרשים **1/ת** הרבה אחרי סיום שטח ההפרדה.

עוד אוסיף כי על פי עדות **ע/ת9** משאית האיסוזו פוגעת בהולך רגל וממשיכה עימו עד שנעצרה (ע' 68, ש' 16-18, וע' 69 ש' 17-19).

"**המשאית הפוגעת נכנסה במשאית שלי ושלו כשאני כבר על הגרר. נכנסה בעוצמה והמשיכה.**

הבחור היה למטה והמשאית לקחה אותו" (ע' 65, ש' 12-13).

"**....הגיעה משאית מצד שמאל, נכנסה בשתי המשאיות ולקחה אותו..**" (ע' 64, ש' 18-19).

כך שבעקבות הפגיעה, המשאית האיסוזו ממשיכה את נסיעתה תוך כדי שהיא לוקחת את הולך הרגל לאחר הפגיעה חזרה לנתיב הנסיעה.

המומחה מחד שולל שאותה שבירה שמאלה זה אותו וקטור שנדרש כדי להטיל את הולך הרגל למרכז הנתיב הימני (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 23-28) מאידך המומחה מתאר כיצד התרחשה הפגיעה בהולך הרגל ושהגופה הוטלה לשמאל חזרה לנתיב הנסיעה עקב סטייתו של הנאשם:

"**.... אם המנוח עמד בנתיב הנסיעה כטענתו וכפי שאני מניח את תנועת המנוח אחרי הפגיעה, הנאשם מטבע הדברים ינסה למנוע פגיעה במנוח ולפי שיקול דעתו סוטה ימינה, והוא כנראה סבר שככה הוא ימנע בתאונה. לאחר הפגיעה בגרר הוא מנסה שוב לחזור שמאלה ותוך כדי כך הוא פוגע במנוח והוא מטיל אותו בזווית שמאלה לעבר מרכז נתיב הנסיעה....**" (הדגשה שלי מ.כ.). (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 131 ש' 18-22).

לפיכך, דוחה את טענת המומחה בעניין הווקטור.

בנוגע לרקמות, מעיון בחומר הראיות עולה כי נמצאו שובל של רקמות על הכביש (תמונה 22 **ת/3**)

הבוחן ציין כי המרחק בין מקום האימפקט לבין הרקמות 14 מטר (ע' 36, ש' 5-6).

עמוד 19



המומחה קבע כי הולך הרגל היה באמצע הנתיב בהסתמך על גרסתו של הנאשם והימצאותן של רקמות דם .

"...נטען שהולך רגל נפגע בסמוך למקום הפגיעה של משאית ונגרר, אני צופה ששם יהיו סימני דם על הגרר. אבל לא נמצאו שם סימני דם וגם לא בסמוך. אני מסכים לכך שכאשר כן ימצאו או לא ימצאו אבל העובדה היא שרקמות דם נמצאו באמצע הנתיב והעד אומר שהוא היה באמצע הנתיב, על זה אין ויכוח.(עמ' 137 ש'8-4)

מעיון בלוח תצלומים ת/3 תמונה 40 ניתן לראות כי גם בחלקה אחורית של המשאית הנוספת נמצאה רקמה.

הנני קובעת כי אין בהימצאותן של רקמות באמצע הכביש כדי להצביע על הימצאותו של ההולך רגל עובר לתאונה באמצע הנתיב, וזאת לאור אופן התרחשות התאונה ופגיעתו בהולך הרגל פעם הראשונה ע"י משאית האיסוזו ובפעם השניה על ידי המשאית הנוספת.

עוד אוסיף כי , חזית המשאית הנוספת הייתה נקייה (ע' 80 ש'11-4) לעומת זאת, בחזית ימין של משאית האיסוזו נמצאו כתמי דם והשפרכות דם המעידות על פגיעה בהולך רגל בהיותו על הרגליים (תמונה 29 ת/3 ו ע' 80 ש' 11-4) .

הבוחן הסביר למעשה כיצד גופת הולך הרגל נמצאה בנתיב הנסיעה לאחר הפגיעה בשטח ההפרדה.

"ש. העדר רקמות דם על גבי דופן המשאית ועל גבי שטח ההפרדה בפגיעה מסוג הזה לא מעוררת אצלך ספק בנוגע למיקום האימפקט.

ת. לא, אציין שבמהלך הפגיעה בהולך הרגל זה עניין של חלקיקי סטייה, המשאית בהמשך סטטה שמאלה כפי שנצפה בסרטון לכן הולך הרגל נזרק מימין לכיוון שמאל לכיוון נסיעת המשאית." (ע' 34, ש' 5-1).

מכל הנימוקים הנ"ל לא מצאתי לקבל טענות ההגנה והנני קובעת כי התביעה הוכיחה מעל לכל ספק

סביר כי הולך הרגל היה בעת פגיעת משאית האיסוזו בשטח ההפרדה.

תגובת הנאשם לתאונה

הבוחן ציין כי מהירות הנסיעה של המשאית האיסוזו על פי הטכוגרף (ת/9) הוא 74.5 קמ"ש (ע' 43 ש' 25), בהסתמך על חו"ד של עת/6 שפענח את הטכוגרף של משאית האיסוזו וציין כי מהירות שיא אחרונה 74.5 קמ"ש.

הבוחן ציין כי הטכוגרף היה תקין (ע' 74, ש' 15-16), כיולו היה בתוקף עד לתאריך 12.4.17 (סע' 11 נספח א' לת/27) (וקיים מגביל מהירות.

מפענוח טכוגרף עולה כי הנאשם לא בלם ולא האט (פרוטוקול מיום 21.1.18 ע' 114 ש' 26-28, ראה ת/27 ועדות עת/6).

הנאשם אישר שלא בלם כי לטענתו הולך הרגל הפתיע אותו בנתיב (ע' 114, ש' 26-21).



המומחה אינו חולק על ממצא זה, אולם טוען כי סטייתו של הנאשם הייתה תגובתו כדי למנוע את התאונה:

...כתוצאה מהגירוי שהוא קיבל של הולך הרגל הוא פוגע בגרר ואח"כ הוא פוגע בהולך הרגל תוך סטייה חזרה שמאלה וכתוצאה מהפגיעה הזאת הוא מטיל את הולך הרגל למרכז הנתיב הימני, כאשר המשאית בסטייה שמאלה חזרה. נמצאו רקמות בנתיב הימני במרחק 14 מטר." (פרוטוקול מיום 25.9.19, ע' 130 ש' 22-26)

על פי התזה של המומחה הנאשם סטה לשטח ההפרדה כדי למנוע פגיעה בהולך הרגל אשר עמד בנתיב ימני, ולאחר פגיעה בגרר חוזר שוב שמאלה ותוך כדי כך הוא פוגע בהולך הרגל ומטיל אותו בזווית שמאלה לעבר מרכז נתיב הנסיעה.

"בחוות הדעת אני אומר היא סטתה ימינה לעבר שטח ההפרדה בגלל הולך רגל שעמד בנתיב הימני וזה שהיא קודם פגעה במשאית ואח"כ בהולך הרגל או הפוך, זה לא רלוונטי. משאית בכביש 6 לא אמורה לסטות ימינה לשטח ההפרדה ואז הנהג צריך לתת הסבר למה הוא סטה ימינה. זה מה שנקרא "התאונה המדברת". אם הנאשם נוסע בכביש 6 בנתיב ימני, הוא אמור לנסוע בנתיב הימני וזה בכל כביש לא רק בכביש 6. אם המנוח עמד בנתיב הנסיעה כטענתו וכפי שאני מניח את תנועת המנוח אחרי הפגיעה, הנאשם מטבע הדברים ינסה למנוע פגיעה במנוח ולפי שיקול דעתו סוטה ימינה, והוא כנראה סבר שככה הוא ימנע בתאונה. לאחר הפגיעה בגרר הוא מנסה שוב לחזור שמאלה ותוך כדי כך הוא פוגע במנוח והוא מטיל אותו בזווית שמאלה לעבר מרכז נתיב הנסיעה. לפיכך הסטייה ימינה היא מוסברת וסבירה כי כנראה שסטייה שמאלה לשיקול דעתו לא הייתה אפשרית בגלל נפח התנועה בכביש שש, הוא שוקל ומחליט לסטות ימינה, פוגע בגרר ובמנוח שעומד על נתיב הנסיעה, אני עומד על כך שהוא עומד על נתיב הנסיעה וזאת הסיבה של הסטייה." (עמ' 131 ש' 14-25)

אלא שמעדותו של הנאשם עולה תמונה אחרת:

"ש. הבחנתה בו 10 מטר, 20 מטר, איזה פעולה אתה עושה כדי להימנע מפגיעה בו?

ת. פגעתי בו, הלכתי ימינה ואז חזרתי לנתיב וירדתי שוב פעם לשוליים.

ש. אז לא הזזת את ההגה לפני הפגיעה?

ת. לא.

ש. כי לא הספקת?

ת. הזזתי אחרי הפגיעה את ההגה ימינה, חזרתי לנתיב ושמאלה. מה לנסוע בלי ידיים? .." (פרוטוקול מיום 21/1/18 ע' 114 ש' 31, עמ' 115 ש' 1-6).

"...אמרתי שנסעתי, פגעתי בבנאדם, סטיתי עם האוטו ימינה וחזרתי שמאלה" (פרוטוקול מיום 21/1/18 עמ' 116 ש' 4-5)

מעדותו של הנאשם עולה כי רק לאחר הפגיעה בהולך הרגל חזר לנתיב שמאלה כתגובתו לתאונה, על כן קרסה התזה של המומחה כי הנאשם הגיב על ידי הסטייה ימינה.



בסופו של דבר מעדותו של המומחה עולה כי אינו יודע אם הפגיעה הייתה לפני או אחרי הפגיעה בהולך הרגל:

"ת. או שלפני או שאחרי אנו לא יודעים בדיוק. אני קבעתי שהסטייה נגרמה כתוצאה מהולך הרגל" (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 130 ש' 17-18)

"בחוות הדעת אני אומר היא סתה ימינה לעבר שטח ההפרדה בגלל הולך רגל שעמד בנתיב הימני וזה שהיא קודם פגעה במשאית ואח"כ בהולך הרגל או הפוך, זה לא רלוונטי." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 131 ש' 14-16)

עוד קבע הבוחן כי סטיית האיסוזו לתוך שטח ההפרדה לא הייתה סטייה רצונית אלא עקב מצב בו המשאית נוסעת ישר ביחס לנתיב המתעקל שמאלה וכך למעשה סוטה מנתיב נסיעתה לתוך שטח ההפרדה סטייה מתונה, לא סטייה חדה.

"... לכאורה אם היה נוסע בנתיב שלו לא היה צריך להיות במגע איתם, לא עם המשאית ולא עם הולך הרגל, אני מדגים עם דגם משאית על הסקיצה, המשאית הפוגעת סוטה לשטח ההפרדה סטייה מתונה, לא סטייה חדה ומשתפשת עם דופן ימני עם דופן שמאלי של המשאיות, פוגעת בהולך הרגל במקום שסימנתי בתרשים כאזור הפגיעה בהולך הרגל, וסוטה חזרה לנתיב, ובהמשך עוצר בצד ימין. זה מהלך התאונה בגדול..." (ע' 12, ש' 11-21).

אינני מקבלת דעתו של המומחה כי ההבדל בין סטייה לשבירה הוא עניין של סמנטיקה:

"ת. זה עניין של סמנטיקה. אני מדבר על התאונה, בתאונה הייתה שבירה ימינה הייתה סטייה ימינה ופגיעה בנגרר שהוא היה על שטח ההפרדה, על זה אין ויכוחבסרט רואים סטייה בחזרה שמאלה. את רוצה לקרוא לזה סטייה שבירה או וואט אבר, תקראי לזה איך שאת רוצה. אבל לא רואים את הפגיעה במנוח." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 16-20)

מקובלת עליי הבחנת הבוחן בין סטייה מתונה/לא חדה (כאשר הנאשם סוטה ימינה לתוך שטח ההפרדה ופוגע במשאיות) לבין שבירה /סטייה חדה לשמאל כפי שניתן להבחין סרטון כביש 6.

בהמשך המומחה מאשר שהייתה שבירה שמאלה

"ת. אני לא יכול לשלול את זה. הייתה שבירה שמאלה כן." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 21-22)

"ש. אז אין חולק שהנאשם שבר שמאלה נכון?"

ת. זה כל הזמן אני אומר" (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 135 ש' 11-12).

ביחס לסרטון כביש 6, טוען המומחה כי הוא לא שופך אור לתאונה :

"ת. הסרטון לא שופך אור כי לא רואים את הפגיעה במנוח. במצב הזה, מצב חירום כאשר הולך רגל נמצא



בנתיב הנסיעה לגרסת ההגנה בכביש 6 לא אמור להיות שם כמובן, הוא שוקל מה לעשות. אני לא אמרתי חד משמעית שאין כלי רכב בנתיב השמאלי, אבל הוא שקל בין סטייה שמאלה לסטייה ימינה במצב חירום, שיקול הדעת שלו אמר לו לסטות ימינה. לא אמרתי כעובדה שהיו או לא היו." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע'136 ש' 31-33, ע'137 ש' 1-2)

אין מחלוקת כי בסרטון כביש 6 לא רואים את רגע הפגיעה בהולך הרגל ולא ניתן להבחין במקום עמידתו של הולך הרגל, **ע'3** נתן הסבר מדוע הסרטון לא נשלח למעבדה של המשטרה או מומחה בתחום כדי להגדיל אותו ולראות דברים נוספים (ע' 80, ש' 26-32 וע' 81, ש' 1-5). אולם גם במצב זה ללא הגדלה יש בסרטון כדי לשפוך אור לנסיעתו של הנאשם וסטייתו החדה שמאלה.

על פי הסרטון והנתונים האובייקטיביים שהובאו בפני סטייתו של הנאשם לשטח ההפרדה לא מעידה על תגובתו של הנאשם להימצאותו של הולך הרגל באמצע הכביש, אלא על מסלול נסיעהו סטייה חדה שמאלה (ע' 80 ש' 13-14).

מסקנתו הסופית של הבוחן כי לא נמצאה כל סיבה אובייקטיבית לסטייה של המשאית האיסוזו ימינה לשטח המסומן, ואם היה נהג האיסוזו שומר על נסיעה במרכז נתיב נסיעתו התאונה לא הייתה מתרחשת.

המומחה מאשר כי הנאשם לא היה פוגע במשאית הגרר אם לא היה סוטה ימינה ואחר כך שמאלה.

"ת. הוא לא היה פוגע במשאית בנגרר אם לא היה סוטה ימינה ואחר כך שמאלה. זה ברור. בפועל יש שבירה ימינה ולאחר מכן שבירה שמאלה." (עמ' 135 ש' 14-15)

מהנתונים האובייקטיבים שהובאו בפני כפי שפורטו לעיל שוכנעתי כי סטייתו של הנאשם ימינה לא הייתה תגובתו לתאונה וכך אני קובעת.

משקבעתי כי הפגיעה במשאיות הייתה לפני פגיעה בהולך הרגל, ושהולך הרגל היה בעת הפגיעה בשטח ההפרדה וסטייתו של הנאשם ימינה לא הייתה תגובה לתאונה, אין להידרש לחישובי זמן תגובה שערך המומחה, זאת ועוד בהתעלמו מניסוי שדה ראיה שערך הבוחן מתאריך 6.11.16 שנערך כשמשאית נוסעת לפני הרכב הפוגע ונקבע כי ניתן לראות את המשאית העומדת משמאל למשאית הנוסעת לפניו וכן נראה הולך הרגל צמוד לדופן שמאלי ממרחק של 154 מטר וממרחק של 100 מטר המשאית נראית מימין למשאית הנוסעת לפניו עד אשר נגלית כולה לעין הנהג במרחק של 63 מטר כאשר המשאית חולפת את הולך הרגל. כך שהנאשם יכול היה להבחין הן במשאיות העומדות בשטח ההפרדה והן בהולך הרגל ממרחק של 154 מטר ולכל המאוחר ממרחק של 63 מטר.

המומחה גם לא נתן הסבר מדוע הנאשם לא הגיב כלל על ידי האטה או בלימה עובר לתאונה.

אוסף כי המומחה לא ידע לציין באיזה מרחק ראה הנאשם את הולך הרגל, הוא מניח כי הנאשם ראה את הולך הרגל על הכביש במרחק של יותר מ-35 מטר:



"ת. לא יודע. מרחק תגובה. מאחר והוא הגיב יש להניח שזה יותר מ- 35 מטר כי הוא הגיב.

(פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 130 ש' 22-23)

גם כאן מתעלם המומחה מהגרסאות השונות שמסר הנאשם לגבי המרחק בו הבחין לראשונה בהולך הרגל.

מכל הנימוקים הנ"ל הנני דוחה את טענות ההגנה וקובעת כי הנאשם לא הגיב לתאונה.

סמים

ההגנה טוענת כי הימצאות סמים בגופו של הולך רגל מעידה על התנהגות הולך רגל שהיה בנתיב .

המומחה הסביר:

"שנייה שתיים זה המון זמן ובשנייה 2 שנותק הקשר עין בין העד למנוח שהמנוח שאנו יודעים מה היה בדמו גם, סביר להיות שתוך שנייה 2 הוא הגיע לנתיב הנסיעה הימני. אני גם אמרתי בחוות הדעת" (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 132, ש' 7-8).

"זה עניין של שנייה שתיים. עניין של שנייה שתיים לגבי הולך רגל, הוא יכול להתקדם ולזוג (כך נרשם במקור הבהרה שלי מ.כ.) שניים שלושה ארבע מטר ובהתחשב במה שהיה לו בדם, כפי שנמצא בניתוח שלאחר המוות, זה מאוד סביר שהמנוח הגיע לנתיב הנסיעה הימני כפי שטענתי. אין מחלוקת לפי העדות הזאת שנהג המשאית זרק את עצמו ימינה לתוך הקבינה וניתק קשר עין עם המנוח עד לפגיעה." (פרוטוקול מיום 25.9.19 ע' 132, ש' 13-17).

המומחה מעלה מצב אפשרי שהולך הרגל שינה את מקומו או התפרץ לתוך הנתיב כי היה מושפע מסמים .

אין מחלוקת כי על פי הדו"ח הפתולוגי נמצאו סמים בגופו של הולך רגל (ע' 42 ש' 5-8), אולם לא הובאה ע"י ההגנה חו"ד מקצועית על השפעת הסם בהולך הרגל.

ממצאים של סם בדם הולך הרגל כשלעצמם אין בהם כדי לקבוע שהולך הרגל היה במצב של התנהגות חריגה וקיצונית שגרם לו "להגיח"/"לקפוץ" לאמצע נתיב נסיעה.



התזה של ההגנה שהולך הרגל "קפץ"/"הגיח" לאמצע הנתיב, אינה מתיישבת עם עדותו של הנאשם ועדותו של **ע/9** שסיפר כי התנהגות הולך הרגל הייתה תקינה, עניינית וזהירה.

הבוחן מציין כי המנוח לבש אפודה זוהרת: **"אפודה זוהרת. שבמהלך גלגולו כנראה נתלשה מגופו, ז"א בזמן האירוע הוא היה לבד (כך נרשם במקור) באפודה זוהרת בצבע צהוב."** (ע' 14, ש' 16-17).

ע/9 תיאר:

"עמד זקוף, הסתכל עליי, אני עליו, הוא עם השלט אלחוטי ומכוון אותי. הוא מדבר איתי אנחנו בקשר עין, קח הגה שמאל, הגה ימינה, ישר " (ע' 71 ש' 17-18).

הנאשם בעדותו הצביע על מיקומו של הולך רגל **בת/16** וכן ציין כי הולך הרגל לא קפץ לכביש (ע' 112 ש' 13-14, ע' 117 ש' 16-17)

ובכך נשמטת התזה של ההגנה כי הולך הרגל "קפץ"/"הגיח" לנתיב הנסיעה של הנאשם.

נזק הראייתי - מחדלי חקירה

המלומד קדמי בספרו מציין :

"ההלכה ידועה...היעדרה של ראייה במחדלי רשויות החקירה יזקף...לחובתה של התביעה עת תידון השאלה האם הרימה את נטל ההוכחה המוטל עליה... אולם אין לומר כי מחדלי חקירה בהכרח יובילו לזיכוי של הנאשם. נפקותו של המחדל תלויה...ובפרט בשאלה האם מדובר במחדל כה חמור עד כי יש חשש שמא קופחה הגנתו של הנאשם באופן שהתקשה להתמודד עם חומר הראיות שמפלילו..." (ע"פ 1977/05, גולה).

ועוד מציין המלומד קדמי:

"...על בית המשפט להכריע מה המשקל שראוי לתת למחדל, בהנחה שאכן התקיים, לא רק כשעמד לבדו, אלא כחלק ממכלול הראיות..." (ע"פ 5152/04, אגרונוב).

בפסיקה נדונה סוגיה זו :

בע"פ 5386/05 "אלחורטי נ' מדינת ישראל":כב' המשנה לנשיאת בית המשפט העליון, השופט

רובינשטיין, קבע בעניין מחדלי חקירה במסגרת הלכת אלחורטי, כי:

"במקרים שבהם נתגלו מחדלים בחקירת המשטרה, בית המשפט צריך לשאול עצמו האם המחדלים האמורים כה חמורים עד שיש לחשוש כי קופחה הגנתו של הנאשם, כיוון שנתקשה להתמודד כראוי עם חומר הראיות העומד נגדו או להוכיח את גרסתו שלו...על פי אמת מידה זו, על בית המשפט להכריע מה המשקל שיש לתת



למחדל לא רק כשהוא עומד לעצמו, אלא גם בראיית מכלול הראיות".

"נפקותו של המחדל תלויה בתשתית הראייתית שהניחה התביעה ובספקות אותם מעורר הנאשם, והשלכותיו תלויות בנסיבותיו של כל עניין ועניין".

"...מהאמור עולה, כי על מחדלי החקירה להימדד בדרך כלל במישור הראייתי...עוד קבעה הפסיקה, כי התביעה אינה חייבת להציג בפני בית המשפט את 'הראיה המקסימאלית', אלא 'על התביעה להוכיח את המוטל עליה ב'ראיה מספקת', 'ואין נפקא מינה אם היה לאל ידה להשיג טובה הימנה'...וגם אם יכלה התביעה להשיג ראיות טובות יותר, אין הדבר מוביל לזיכוי הנאשם, אם בראיות שהוצגו יש די להרשעה מעבר לספק סביר".

"בקצרה אעיר, כי השאלה היא ביסודה שאלה של צדק. האם נעשה לנאשם עוול, בנסיבותיו של מקרה פלוני, בכך שהמשטרה חדלה בחקירה בצורה זו או אחרת. לטעמי ככלל אכן אין דוקטרינת הנזק הראייתי נחוצה בגדרי עשיית הצדק במשפט הפלילי, שכן - כפי שצינה הפסיקה שהובאה מעלה מוטל הנטל במשפט הפלילי על התביעה וככלל איננו מועבר לנאשם, ומימלא השאלה היא האם מצבור הראיות, בהינתן מחדל כזה או אחר, מביא להרשעה בלא ספק סביר".

ברע"פ 8713/04 "אבשלום רצהבי נ' מדינת ישראל" נקבע:

"התביעה אינה חייבת להציג בפני בית המשפט את ה'ראיה המקסימאלית', ודי לה, לצורך הרשעה, שתציג 'ראיה מספקת'. גם אם המאשימה הייתה יכולה להשיג ראיה טובה יותר, הדבר אינו מוביל לזיכוי של נאשם, אם בראיות שהוצגו די להרשעה מעבר לספק סביר".

ההגנה טוענת למחדלי חקירה בכך שלא בוצע שחזור של התנהלות **ע/ת 9** בעת פגיעת משאית האיסוזו:

"ת. ... אני מצפה הבוחן לקחת את עד הראייה, לשים אותו בקבינה כפי שהוא טוען שהיה ולהגיד לו עכשיו תשחזר לי מה היה, איך זרקת את עצמך ימינה ולמדוד בשעון עצר כמה זמן לוקח עד שהוא ניתק את המגע עם המנוח. שחזור כזה לא נעשה ומסתמכים על שנייה שתיים שהוא אומר, עניין של שניות ובהמשך אומר שנייה שתיים. איך אפשר להסתמך על דבר כזה בנושא פיזיקאלי על מנוח שסביר להניח שהוא שינה את מיקומו". (פורטוקול מיום 25.9.19 ע' 133 ש' 16-21)

אין לקבל טענת המומחה ראשית כי הנאשם עצמו הצביע בחקירתו במשטרה (**ת/16**) על מיקומו של הולך רגל.

שנית, קיימת תמונה הממחישה את מיקומו של הולך הרגל (**ת/3**).

שלישית, **ע/ת 9** תיאר את התנהלותו האינסטינקטיבית עת זרק עצמו ימינה מול סכנה ממשית ומידית שזו פעולה שהצילה



את חייו מפגיעה של משאית האיסוזו. העד מסר פרטים קונקרטיים שניות לפני פגיעת משאית האיסוזו במשאיות ובהולך הרגל, ותיאר לפרטים כיצד המשאית האיסוזו ממשיכה וגוררת את הולך הרגל לאחר הפגיעה.

שחזור כזה כפי שדורש המומחה ספק אם ניתן לקיים אם בכלל אלא רק על דרך של גרימת תאונה נוספת דבר שאינו מתקבל על הדעת.

רביעית, קביעת הבוחן באשר למיקום הולך הרגל בעת הפגיעה נעשה לא רק על פי עדותו של **ע/9** אלא גם על פי הצבעת הנאשם והתאמת הנזקים ומכלול ניתוח הראיות לעיל.

עוד טוענת ההגנה כי לא נשמרו המשאיות שעמדו בשטח ההפרדה ואף לא נשמרה המשאית האיסוזו במצב כפי שהייתה ביום התאונה ולא נשמרה כפי שמוצג משפטי חייב להישמר.

"אני לא טוען ליד מכוונת. אני טוען לרשלנות של שמירת מוצג משפטי שאני מעבודתי רבת

השנים, אני יודע שמוצג משפטי כמו צמיג, אני מקבל אותו כמו שהיה ביום התאונה. מוצג

משפטי נשמר כמו שצריך. לכן עבודתי כעד הגנה נפגמת בנקודה זו" (פרוטוקול מיום 10.6.19 ע' 131, ש' 14-16).

לטענת המומחה קיימים הבדלים בין צילום הרכב בסמוך לתאונה למצב של המשאית כפי שמצא אותה (צילום 7 ו-8 לחו"ד), כמו כן לא הוצגו 2 המשאיות המעורבות.

"מצאתי משאית במקום עזוב ולאחר שנפגעה באירועים נוספים - ייתכן שפורקו ממנה חלקים שונים, לא הוצגו בפני המשאיות הנוספות כך שלא יכולתי ללמוד דבר מהבדיקה".

"...השוואה בין צילום זה כפי שנעשה על ידי הבוחן עם צילום שלי במגרש מצביע על כך...שהנקודה החשובה ביותר לבדיקה כי המקום שונה שינוי מהותי. הפנס לא נשאר כלל וניתן לראות כי הוסר על ידי יד נעלמה". (ע' 11, צילום מס' 7 לחו"ד המומחה).

אין מחלוקת כי משאית הוולבו והגרר שוחררו לאחר ביצוע כל הבדיקות והחקירות הנדרשות. **ע/3** הסביר כי החליט לשחרר את המשאית הוולבו ומשאית הגרר שהיו במצב סטטי בזמן התאונה, לאחר השלמת ניסוי התאמת הנזקים שבוצע במקום.

לגבי המשאית הנוספת שדרסה את גופת המנוח, הוא שיחרר אותה בזירת התאונה כי קבע שאיננה רלוונטית כיוון שפגיעתה משנית.

כך שהרכב היחיד שנשמר בידי המשטרה הוא משאית האיסוזו שנגרר של הנאשם שנגרר לבדיקה (ע' 76, ש' 13-3 וע' 77 ש' 28-29, ע' 83, ש' 5).



המומחה ביקר במגרש האחסנה רק בתאריך 8.10.17 כלומר שנה ו-3 חודשים לאחר התאונה וראה את משאית האיסוזו כפי שנראה בתמונות שצירף לחו"ד (ע' 128, ש' 31-30).

מעיון בתמונות שצורפו לחו"ד המומחה נראה שקיימים הבדלים בין צילום הרכב בסמוך לתאונה למצב של המשאית כפי שמצא אותה (צילום 7 ו-8 לחו"ד).

בת/17 הבוחן ערך מזכר המפרט את מצב משאית האיסוזו בעת ביקור המומחה במגרש האחסנה ותיאר את החלקים החסרים והנזקים מהאירוע בעת קרות התאונה ונזקים שלא היו קיימים בעת התאונה תוך צירוף תמונות.

הנזקים שלא היו קיימים בעת התאונה: שמשות המשאית המנופצת, חסר כיסוי גריל וחסרה מראה

צד שמאל עליונה, לטענת הבוחן נזקים אלה אינם קשורים לתאונה ולא מונעים את הבדיקה ע"י מומחה ההגנה.

הבוחן אף ציין את הנזקים שנגרמו בעקבות התאונה, פנס קדמי ימני, ובקליט קדמית ימנית שבורים יצאו ממקומם, מעיכה ומכסה המנוע צד ימין מעל הפנס מראה ימנית נמצאת כפי שנמצאה בזירת התאונה, אף משוכה כלפי פנים, סימן הנזק בחלק העליון של גג תא הנהג צד ימין.

בשים לב כי חלקים ממשאית האיסוזו נפגעו במהלך התאונה, בנסיבות אלו מטבע הדברים חלקי המשאית נשמטו עקב מצבם מעוצמת ההתנגשות, וייתכן שגם נפגעו תוך כדי הובלתם למגרש האחסנה או בתוך המגרש לאחר חודשים רבים וחילופי עונות או בשל בלאי רעוע.

הבוחן נשאל לעניין התאמת נזקים בהעדר כלי רכב המעורבים בתאונה:

"ש. האם אתה כחוקר תאונות דרכים היית יכול להגיע למסקנה חד משמעית עם רכב אחד בלבד מתוך 3 רכבים לשאלת הנזקים.

ת. במידה ולא היו לי כל כלי הרכב הייתי משתמש בתמונות בזירה, מקבל ממנו את החומר ובנוסף

הנזק בחזית קדמת המשאית בצד ימין היא פגיעה מהולך הרגל ולא קשור למשאיות האחרות..." (ע' 51, ש' 22-18).

מצאתי כי לאחר בחינת מכלול הראיות בתיק זה הנזק הראייתי כפי שטוען ב"כ הנאשם לא הגיעו לרמה של מסה קריטית, שמשקלם כמכלול יוצר ספק סביר לטובת הנאשם.

במקרה דנן, אין לייחס משקל רב לחלקי המשאית החסרים שלא נמצאו ספציפית במגרש האחסנה ולפיכך, היעדרם בשלב זה אינו עולה כדי פגם חמור לאור קיום ראיות נוספות אחרות בתיק.

אוסף כי מעיון בחומר הראיות עולה כי חלקים אלו תועדו סמוך לקרות התאונה בצילומים רבים אשר אין מחלוקת



עליהם, וההגנה יכולה לבחון לכל הפחות את החומר הקיים. המומחה לא מסר הסבר מדוע לא יכל לבצע את הבדיקות הרלוונטיות עם כל חומר הראיות שהוצג בפניו, כגון תמונות מזירת האירוע וכל חומר ראיתי נוסף, ולו כדי להצביע על פגיעה בהגנתו של הנאשם.

המאשימה הציגה את הנזקים שנגרמו למשאית האיסוזו סמוך לקרות התאונה באופן מפורט ובתיעוד ויזואלי אשר הוא 'ראיה מספקת' לבחינת מכלול הראיות. ולפיכך יכול היה המומחה להתמודד עם חומר הראיות המצוי בידי המאשימה אך הוא נמנע מלהתמודד עם חומר ראיות זה ואל לו להלין אלא על עצמו.

סתירות של הנאשם/ההגנה

מצאתי להתייחס לסתירות רבות שנמצאו בגרסת ההגנה:

מעדותו של הנאשם עולה כי הוא מתאר את התאונה לפי הרגשתו ולפי חווייתו בזמן התאונה, ולא כפי שבפועל קרו הדברים, כך למשל תיאר כי סטה לימין כי היו רכבים מצד שמאל (ע' 89, ש' 12-14 ו-ע' 93, ש' 3-6, ו-ע' 107 ש' 14) אולם בחקירתו הנגדית אומת מול הסרטון ואישר כי לא היו רכבים בצד שמאל (ע' 97, ש' 20-22).

הנאשם הרגיש כי פגע במנוח עם המראה של המשאית שלו אולם בדיעבד ראה כי הפגיעה היתה בחזית צד ימין של המשאית (ע' 88, ש' 10 ו-ש' 18 ו-ש' 25-26, ו-ע' 89, ש' 3) אולם הנאשם מאשר שהוא פגע במנוח בחזית המשאית **"בדיעבד אני רואה עכשיו"** (ע' 88, ש' 28, 30-31).

הנאשם בחקירתו במשטרה **ת/15** שורה 11, מסר כי הרכב שעמד במפרץ בולט לכיוון הנתיב בחלק הקדמי שלו כי ככה הרגיש כשנהג, אולם המשאיות היו ונשארו כולן באי התנועה כפי שניתן להבחין מהתמונות (**בת/3** תמונה 7), המשאיות בתוך המפרץ ואינן בולטות והנאשם אישר את התמונות (ע' 100 ש' 1-7).

הנאשם מאשר שאכן ראה את המנוח בנתיבו כפי שראה את הרכבים מצד שמאל. **"אני ראיתי אותו**

וגם את הרכבים ראיתי" (ע' 99, ש' 24) והעריך שראה את המנוח לראשונה במרחק של 20, 25 ו-10 מטר, ו-30 מטר (ע' 101, ש' 25-27, ע' 103, ש' 26-28, ע' 104, ש' 25).

"כשאני ראיתי את המנוח זה היה בין 10, 30 מטר...." (ע' 106, ש' 16).

בהמשך טען כי לא ראה את המנוח במרחק של 154 מטר כי נסע אחרי משאית (ע' 104, ש' 4-5 ש' 20-21) יחד עם זאת, אינו מתווכח עם תוצאות ניסוי שדה הראיה כי ניתן להבחין במנוח ממרחק של 154 מטר (ע' 104, ש' 10-11).

הנאשם מציין כי לפי הרגשתו וכפי שחווה ביום התאונה הבחין במשאית ממרחק של כ-30, 40.



(ע' 102 , ש' 25-27) ומיד לאחר מכן מסר "עניתי לך. אמרתי שראיתי 400 מטר" (ע' 102, ש' 31, ו-
ע' 103 ש' 9).

הנאשם בחקירתו במשטרה ת/16 ש' 22, ובש' 34 מכחיש שסטה מהנתיב :

"ת. אני בשום מצב לא סטיתי מהנתיב".

"ת. אני לא סטיתי מהנתיב".

ומיד אחרי כן חוזר בו ומודה שכן סטה ת/16 ש' 37-39:

"ת.אני אמרתי לך שאני הייתי בנתיב הימני אחרי משאית והבן אדם הפתיע אותי ואז במקום לסטות
שמאלה ולפגוע ברכבים שהיו משמאל אני סטיתי ימינה ופגעתי במראה שלו ואחר כך חזרתי שמאלה"

הנאשם טוען כי קודם פגע בהולך הרגל ולאחר מכן סטה ימינה וחזר לנתיב שמאלה.

" ש. הבחנתה בו 10מטר, 20 מטר, איזה פעולה אתה עושה כדי להימנע מפגיעה בו?

ת. פגעתי בו, הלכתי ימינה ואז חזרתי לנתיב וירדתי שוב פעם לשוליים.

ש. אז לא הזזת את ההגה לפני הפגיעה?

ת. לא.

ש. כי לא הספקת?

ת. הזזתי אחרי הפגיעה את ההגה ימינה, חזרתי לנתיב ושמאלה. מה לנסוע בלי ידיים? .." (פרוטוקול מיום
21/1/18 ע' 114, ש' 31, עמ' 115 ש' 6-1).

"...אמרתי שנסעתי, פגעתי בבנאדם, סטיתי עם האוטו ימינה וחזרתי שמאלה"(פרוטוקול מיום 21.1.18 ע' 116
ש' 4-5)

והמומחה טוען אחרת שהנאשם פוגע בגרר ולאחר מכן בהולך הרגל תוך סטייה חזרה שמאלה:

"ת. ..כתוצאה מהגירוי שהוא קיבל של הולך הרגל הוא פוגע בגרר ואח"כ הוא פוגע בהולך הרגל תוך סטייה
חזרה שמאלה..." (פרוטוקול מיום 25.9.19 , ע' 130 ש' 24-25).

"ת.לאחר הפגיעה בגרר הוא מנסה שוב לחזור שמאלה ותוך כדי כך הוא פוגע במנוח והוא מטיל אותו



בזווית שמאלה לעבר מרכז נתיב הנסיעה... " (פרוטוקול מיום 25.9.19, ע' 131 ש' 21-22).

"ת. כן הייתה סטייה שמאלה אבל הסטייה הייתה לפי חוות דעתי לפני הפגיעה במנוח ולפי חוות דעת הבוחן קודם הייתה פגיעה במנוח ואז סטייה שמאלה." (פרוטוקול מיום 25.9.19, ע' 134 ש' 17-19).

לאחר שבחנתי את מכלול הראיות שהובאו לפניי והתרשמתי מעדי התביעה וההגנה, מעבודתו המקצועית של הבוחן אשר לא חסך במאמצים לחקור את נסיבות התאונה ואת גרסת ההגנה ומסר תשובות מקצועיות אשר תואמות את הממצאים בזירה ומאידך, הסתירות וגרסת ההגנה, שהמומחה לא התייחס כלל לממצאים ואפילו מסקנותיו אינן מתבססות על הממצאים ואפילו לא לגירסת הנאשם.

מצאתי להעדיף את גירסת התביעה אשר הוכיחה מעל כל ספק סביר כי הנאשם לא שם ליבו למתרחש בדרך הנסיעה, סטה מנתיב הנסיעה ללא כל סיבה לשטח הפרדה, דבר המצביע על רשלנותו שנמשכה לאורך כל הסטייה וכפי שעולה מניתוח הראיות, לא האט ולא בלם ופגע בהולך הרגל בשטח הפרדה ורק לאחר מכן מגיב על ידי סטייה חדה שמאלה.

על כן מצאתי להרשיע את הנאשם בעבירה המיוחסת לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ג' תמוז תש"פ, 25 יוני 2020, במעמד הצדדים