



ת"ד 127/08/10 - מדינת ישראל נגד ניד'אם אבו חיט

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

ת"ד 127-08-10 מדינת ישראל נ' אבו חיט
בפני כב' השופט - ס. נשיא יהושע צימרמן
מאשימה מדינת ישראל
נגד ניד'אם אבו חיט
נאשמים

פסק דין

אני מזכה את הנאשם מהאשמה המיוחסת לו וזאת מחמת הספק

כתב האישום, מהלך המשפט, וטענות הצדדים

בהתאם לעובדות כתב האישום, נהג הנאשם ביום 14.10.09 בשעת לילה, כשהוא יוצא מחניית שווארמה "עוני" בטירה, נכנס לכביש מבלי לשים לב לדרך, חסם את דרכו של אופנוע אשר נסע בכביש וכלי הרכב התנגשו. כתוצאה מהתאונה ניזוקו שני כלי הרכב, הנאשם נחבל בגופו, והמעורב, נהג האופנוע, נחבל בחבלה של ממש ונגרמו לו פציעות קשות. הנאשם הואשם באי מתן זכות קדימה ביציאה מחניה, נהיגה בחוסר זהירות ובגרימת תאונה בה נגרם נזק וחבלה של ממש.

לטענת ההגנה, המעורב נסע, עובר לתאונה, במהירות של 180 קמ"ש, ועל כן לא היה בתחום שדה הראיה של הנאשם עת נכנס לתוך הכביש. בנסיבות אלו, לגרסת ההגנה, לא היתה על הנאשם החובה לתת זכות קדימה לרכב המעורב, לא היה באפשרותו למנוע התאונה וממילא אין להרשיעו.

בתיק נשמעו הוכחות בפני כב' השופט אנושי.

מטעם התביעה נשמעו בוחן התנועה, גובה הודעת הנאשם והמעורב - נהג האופנוע. כמו כן, הוגשו, בין היתר, דו"ח בוחן, סקיצה ותרשים התאונה, הודעות המעורב והנאשם, תמונות ומסמכים רפואיים. מטעם ההגנה העיד הנאשם ומומחה ההגנה והוגשה תמונת רכב הנאשם וחוות דעת המומחה.

בדיון, מיום 24.11.14, הודיעו הצדדים כי: "אנו מצהירים כי אם הדיון יעבור למותב אחר אנו לא נבקש לשמוע את העדים מחדש..." והתיק הועבר למותב זה. כאמור לעיל אף ההגנה סיימה להביא ראיותיה, שלב הבאת הראיות הסתיים, ואולם התביעה ביקשה רשות מבית המשפט להביא "ראיות לסתור". הצדדים טענו בעניין זה ובהחלטתו מיום 24.11.14 דחה בית המשפט הבקשה, מהנימוקים המפורטים שם. משכך הצדדים סיכמו והתיק נקבע למתן הכרעת דין.

דין והכרעה

עמוד 1



על מנת לקבוע את אשמתו או חפותו של הנאשם עלינו להתייחס, ראשית, לשלוש שאלות מרכזיות: האם נכנס הנאשם לכביש? באיזה שלב יכול היה לראות את האופנוע מתקרב לעברו והאם, באותו השלב, לו היה מגיב כנדרש, היה בידו למנוע את התאונה.

כפי שיפורט להלן, מענה על שאלות אלו מעלה ספק בדבר אשמתו של הנאשם.

האם נכנס הנאשם לכביש?

בחקירתו במשטרה וכן בעדותו, העיד הנאשם כי כלל לא נכנס לכביש וכי התאונה התרחשה בעוד רכבו עומד מחוץ לכביש, על הכורכר.

אמירה זו אינה עומדת בקנה אחד עם הממצאים וטיעוני הצדדים, כדלקמן:

1. בוחן התנועה קבע כי מקום האימפקט הינו שבעה מטרים משפת הכביש, באומרו: **"לפי מה שמצאתי הרכב הגיע משפת הכביש והוא היה כבר בתפנית שמאלה לכיוון מערב, כשהחזית שלו הייתה 7 מטר בכביש כשחזיתו כבר בנתיב הנגדי"**. קביעתו של בוחן התנועה נסמכת, בין היתר, על סימני בלימת האופנוע המעורב.

2. הוגשו תמונות לתיק אשר מראות את רכבו של הנאשם בתוך הנתיב. אין מדובר בתמונות שצולמו על ידי בוחן התנועה ואולם לא היתה מחלוקת שתמונות אלו משקפות את מיקומו של רכב הנאשם לאחר התאונה. בשולי פיסקה זו אעיר כי הבוחן המשטרי ציין בחוות דעתו כי **"צולמו במקום תמונות במצלמה של שמשון אך נמחקו על ידו בטעות"**.

3. בסופו של יום, אף גרסת ההגנה, כפי שהובאה בחוות דעתו ובעדותו של מומחה ההגנה וסיכומי הסניגור לא אימצה את גרסת הנאשם כי לא נכנס לכביש והסניגור סיכם: **"הוא יצא, כי לפי הממצאים בשטח הוא יצא."**

אשר על כן, אני קובע כי הנאשם נכנס לכביש.

באיזה שלב יכול היה הנאשם לראות את האופנוע מתקרב לעברו?

על מנת לענות לשאלה זו יש לבחון את שדה הראיה במקום, את מהירות האופנוע ואת מהירות רכבו של הנאשם.

שדה הראיה :

בדו"ח הבוחן קבע בוחן התנועה כי שדה הראיה של הנאשם הינו מאה מטרים לכיוון נסיעת המעורב. הועלו אפשרויות נוספות בעניין זה, אפשרויות המקצרות את שדה הראיה מחד גיסא והמרחיבות מאידך גיסא, ואולם לאור קביעתו המפורשת של הבוחן המשטרי אין מקום להידרש לאפשרויות אלו.

מהירות נסיעת הנאשם :

בחוות דעת מומחה ההגנה ציין המומחה כי ביצע שלושה ניסויי נסיעה, בשטח התאונה, בין שולי הכביש לבין מקום האימפקט, ומצא כי הזמן הממוצע לחציית הכביש הינו 2.9 שניות. על זמן זה לא חלקה התביעה. משכך, בהינתן אורך נסיעה של 7 מטרים, ומשך הזמן שלקח לנאשם לעבור מרחק זה - 2.9 שניות, המסקנה המתבקשת הינה כי הנאשם



נסע במהירות של 2.41 מטרים בשניה.

מהירות נסיעת המעורב :

בגב הסקיצה שערך הבוחן המשטרתי (ת/2) נרשם "שעון המהירות תקוע 180" דהיינו, מחט מד האוץ של האופנוע, "נתקע" במד האוץ כשהוא מראה מהירות של 180 קמ"ש. מד האוץ לא נתפס על ידי הבוחן המשטרתי, אשר, ככל הנראה, לא מצא כל חשיבות לממצא זה שהרי בחוות דעתו ובמסקנותיו לא מוזכר כלל נתון זה ומשמעויותיו.

בחוות דעת מומחה ההגנה, אשר הוגשה לבית המשפט, נכתב: "מדו"ח הבוחן ניתן ללמוד כי האופנוע נסע במהירות גבוהה מאוד וזאת מקריאת שעון המהירות באופנוע, הנזק ברכב הנאשם ומהמרחק הגדול אליו נזרק הרכב לאחר ההתנגשות..." מומחה ההגנה אף העיד בבית המשפט "מאחר והמחט של מד האוץ נתפסה על מהירות של 180 קמ"ש סביר כי עובר להתנגשות מהירות האופנוע הייתה 180 קמ"ש".

הבוחן המשטרתי נשאל בעניין זה בחקירתו בבית המשפט. כל שניתן ללמוד מתשובותיו הוא כי המצאות מחט מד האוץ "תקועה" במהירות של 180 קמ"ש לא מעידה בהכרח על כך שאכן זו היתה מהירות נסיעת נהג האופנוע. מומחה ההגנה, מנגד, התייחס ביתר פרוט למנגנון המכני של מד האוץ וביקש להסביר מדוע " התקעות" זו דווקא מלמדת על מהירות הנסיעה עובר לתאונה. אין בידי להכריע בין דעות המומחים ואולם וודאי שהאפשרות כי נהג האופנוע נסע במהירות זו לא נשללה על ידי תשובות הבוחן המשטרתי.

בזירת התאונה, כפי שתואר בדו"ח הבוחן ובתרשים מקום התאונה, נמצאו כתמי דם, במרחק של כ-28 מטרים ממקום האימפקט, דבר המעיד על נפילת המעורב לאחר שהתנתק מהאופנוע עם קרות ההתנגשות. לטענת בוחן התנועה, ממצא זה מגלה כי מהירותו של האופנוע היתה נמוכה יותר מהמהירות הנטענת מכיוון שבמהירות הנטענת היה על רוכב האופנוע "להיזרק" מרחק רב יותר לאחר ההתנגשות. לטענה זו השיב מומחה ההגנה כי חלק מ"תעופת" המעורב נבלמה עם פגיעתו במכונית הנאשם מיד עם ההתנגשות: "...צירפתי לנ/2 בעמוד 6 אנו רואים את שמשת רכב הנאשם שמונפצת בצורת עכביש זהו ראשו של הרכב שבטרם הגיע ל-28 מטר הוא נבלם בשמשת הרכב ולכן אם הוא לא היה פוגע ונבלם בשמשת הרכב בהחלט היה מגיע למרחק רב יותר ואני מניח שהבוחן היה מסכים עם גרסת הסנגור."

עדויות של נהג האופנוע :

המעורב טען בחלקים מעדותו כי נסע במהירות של "45-40 מקסימום" ואולם בחינת מכלול עדותו מעלה ספק רב האם אכן כך היו פני הדברים. המעורב נשאל והשיב בעניין זה, בחקירתו הנגדית, כדלקמן:

ש. לאיזה מהירויות האופנוע מסוגל להגיע?

ת. הרבה.

ש. כמה?

ת. מעל 200 קמ"ש.

ש. כמה זמן האופנוע היה ברשותך עד לתאונה?



ת. הרבה זמן. מעל שנתיים.

ש. היית מיומן מאד?

ת. כן.

ש. אתה יודע שזה מסוכן לנסוע על אופנוע?

ת. כי יש אנשים כאלה כמו הנאשם.

ש. אתה על האופנוע הזה רכבת בכבישים למיניהם נכון? באיזה מהירות הצלחת להגיע באופנוע הזה?

ת. לא רוצה לענות לך לא יודע אבל בתאונה נסעתי לפי החוק.

ש. אתה יודע שמצאו את המד אוץ על מהירות מסוימת ידוע לך?

ת. לא. כן מצאו אותו תפוס.

ש. על איזה מהירות מצאו אותו תפוס?

ת. לא זוכר.

ש. אתה יודע שמצאו את מד האוץ תפוס, אני מניח שהיית סקרן לדעת על איזה מהירות מצאו אותו תפוס לא?

ת. מה זה מעניין אותי האופנוע נהרס.

ש. אם אגיד לך שמד האוץ נתפס על מהירות של 180 קמ"ש.

ת. מה אני אגיד על זה, זה הרוס לגמרי, מה זה אומר.

ש. אם אגיד לך שזו הוכחה שהגעת למהירות של 180 קמ"ש לפני התאונה?

ת. אין אי אפשר שמה לנסוע, זה כביש בלי חוצה באמצע, זה נתיב אחד הולך ואחד חזור אי אפשר לנסוע במהירויות כאלה כמו שאתה אומר. אי אפשר לנסוע בכביש כזה במהירות כמו שאתה מגדיר.

ש. באיזה מהירות אפשר?

ת. לא יודע אתה יכול לנסוע איך שבא לך כשאתה על אופנוע. (כל ההדגשות שלי, י.צ.)

כשלי חקירה :

בשולי פסקה זו אין לי אלא להביא פליאה על עבודת הבוחן המשטרתי. דומני שאין חולק כי מהירות נסיעת המעורב בתאונה רלוונטית ביותר לשם ניתוח ממצאי התאונה והמסקנות הנגזרות מכך. עמדנו כבר על כך שהבוחן בחוות דעתו ובמסקנותיו התעלם כליל מהממצא בדבר מד האוץ אולם החוסרים בעבודתו אינם מתמצים בכך. חוות הדעת נחתמה ביום 27.10.2009, במועד זה לא היתה בפני הבוחן גירסת נהג האופנוע. יש לתמוה אם כן כיצד הגיע הבוחן למסקנות טרם שהיתה בידו גירסת הנהג המעורב? יתרה מזאת בכל שלבי החקירה לא נחקר נהג האופנוע ולו חקירה אחת. האם נתונים שימסור נהג האופנוע בחקירה ע"י בוחן תנועה אינם רלוונטיים לניתוח התאונה? נהג האופנוע שלח מכתב למשטרת ישראל ובו מסר גירסתו לתאונה. המכתב נשלח כ 4 חודשים לאחר קרות התאונה. האם משטרת ישראל



אמורה להסתפק במכתב זה תחת חקירת נהג האופנוע? יש להניח כי מצב הרפואי של המעורב לא איפשר לו לסור למשטרה, ואולם בנסיבות אלו האם הבוחן המשטרי לא יכול היה לסור למקום שהותו של הנהג המעורב ולחקור אותו אודות התאונה?

בסיכומם של דברים, לאור הממצאים בשטח (מד האוץ), עדות המומחה ועדות המעורב, ובהעדר נתונים לסתור בעדות הבוחן המשטרי, מצאתי כי אין לשלול למעלה מכל ספק סביר את טענת ההגנה בעניין מהירות נסיעת נהג האופנוע, ועל ספק זה לעמוד לטובת הנאשם.

האם התאונה היתה נמנעת?

סיכום הנתונים מהפרקים הקודמים:

- שדה הראיה במקום - 100 מטרים, מכיוון הנאשם לכיוון נסיעת המעורב.
- במידה והמעורב נהג במהירות 180 קמ"ש, אזי מהירותו הינה 50 מטר בשניה (180/3.6).
- בהתאם לניסויים שערך מומחה ההגנה, הרי שלנאשם "לקח" להגיע לנקודת האימפקט, החל מכניסתו לכביש, 2.9 שניות.
- מרחק נקודת האימפקט משולי הכביש הינו 7 מטר ועל כן, מהירות הנאשם הינה 2.41 מ' בשניה.
- בכל שניה עובר אפוא המעורב 50 מטרים והנאשם 2.41 מטרים.

בזמן 0 (הוא הזמן בו נכנס הנאשם לכביש) היה המעורב במרחק של 145 מטר מנקודת האימפקט (מכפלת הזמן - 2.9 שניות, במהירות - 50 מ' בשניה) ועל כן, מחוץ, לשדה הראיה של הנאשם. בנסיבות אלו רשאי היה הנאשם להכנס לכביש מאחר ובתחום שדה הראיה, מכיוונו לכיוון הגעת המעורב, הכביש היה פנוי. ניתוח השניות הבאות שעד ההתנגשות מעלה כי לאחר כניסתו לכביש, לא היה בידי הנאשם למנוע את התאונה:

השלב הבא בהתרחשות הינו בחלוף שניה מכניסת הנאשם לכביש. בשניה זו מתקדם המעורב מרחק של 50 מ' ונמצא, אם כן, במרחק של 95 מטר מנקודת האימפקט. באותו הזמן, הנאשם מתקדם מרחק של 2.41 מ' ונמצא, אם כן, במרחק של 4.59 מטר מנקודת האימפקט (7-2.41). בשלב זה, בידי הנאשם לראות את האופנוע אשר נכנס לתחום שדה הראיה ועליו להגיב בנקודת זמן זו.

הנאשם כאמור נסע 2.9 ש' עד מקום האימפקט, אולם, כפי שצויין, רק לאחר שניה יכול היה לראות את האופנוע. מנקודה זו- הנקודה בה יכול היה לראות לראשונה את האופנוע, הזמן העומד לרשותו למניעת התאונה הינו 1.9 ש'. האם הנאשם יכול במהלך 1.9 ש' להגיב, לבלום, ולעצור לפני מקום האימפקט? אין בידי נתונים מלאים (אשר יכולים היו להינתן ע"י הבוחן המשטרי) ואולם נראה שהתשובה היא שלילית. אנו עוסקים בתגובת נהג בלילה, תגובה שהינה ממושכת יותר, כמו כן מדובר בתגובה מורכבת כאשר הנאשם צריך להחליט בין אופציות שונות, לכך יש להוסיף את זמן תגובת מערכת הבלימה וכמובן את זמן הבלימה. על פניו, ומבלי להיכנס לחישובים מדויקים, נראה כי זמן של 1.9 ש' אינו מספיק לעצירת הרכב, והתאונה, מבחינת הנאשם, בלתי נמנעת.

סיכום

לאור כל האמור ומשהתעורר הספק בליבי החלטתי לזכות את הנאשם מהמיוחס לו בכתב האישום.



ניתן היום, כ"א שבט תשע"ה, 10 פברואר 2015, בנוכחות הצדדים.