



ת"ד 189/04/15 - מדינת ישראל נגד אברהם מארוקו

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 189-04-15 מדינת ישראל נ' מארוקו
בפני כבוד השופט נאיל מהנא

בעניין: מדינת ישראל באמצעות פרקליטות מחוז
ירושלים ע"י ב"כ עו"ד נתי בן חמו

המאשימה

נגד

אברהם מארוקו ע"י ב"כ עו"ד לאה גולדמן

הנאשם

הכרעת דין

מבוא

1. בתאונת דרכים קטלנית קופחו חייו של (מ.פ.) ילד בן 13 (להלן: "**המנוח**"), באופן עצוב מאין כמוהו, כאשר ראשו נערף בתאונה.

התאונה ארעה ביום בו ירד שלג באזור ירושלים וכתוצאה מכך נחסמו לתנועה כבישים ראשיים לירושלים וממנה. הנאשם שהינו נהג אוטובוס בחברת אגד, בחר לעשות דרכו לביתו עם האוטובוס ובמהלך הנסיעה, איבד שליטה על האוטובוס, סטה לנתיב הנסיעה הנגדי ופגע ברכב שחנה בצד הדרך על שולי הכביש.

נוסעי הרכב, המנוח ואביו, אשר הבחינו באוטובוס מחליק במהירות לעברם, יצאו מרכבם כדי להימלט מפגיעת האוטובוס. המנוח, שיצא מהמושב שליד הנהג לעבר כיוון גדר הבטיחות, לא הספיק למלט עצמו מהמקום וכתוצאה מפגיעת האוטובוס ברכב, נגרמה לו פגיעה שכתוצאה ממנה נערף ראשו ונקבע מותו במקום.

2. כבר בראשית דברי אציין כי החלטתי להרשיע את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום לאחר שהגעתי למסקנה כי התאונה נגרמה עקב רשלנותו.

האשמה ומהלך הדין

3. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:

סטייה מנתיב הנסיעה, עבירה לפי תקנה 40 (א) לתקנות התעבורה, התשכ"א- 1964 (להלן: "**תקנות**

עמוד 1



התעבורה (" בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה (נוסח חדש), תשכ"א - 1961 (להלן: "**פקודת התעבורה**");

נהיגה במהירות מסוכנת, עבירה לפי סעיף 62(2) לפקודת התעבורה;

גרימת נזק לאדם ולרכוש, עבירה לפי תקנה 21 בצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה;

גרימת מוות בנהיגה רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה.

על פי המתואר בכתב האישום, בתאריך 07.01.15 בסמוך לשעה 13:27, נהג הנאשם באוטובוס, כשהוא נוסע לבדו ללא נוסעים מביתר עילית לכיוון ביתו באלעד, דרך כביש 375.

נטען בכתב האישום כי הנאשם נסע בדרך זו לביתו מאחר ונסגרו לתנועה הצירים המרכזיים עקב מזג האוויר הסוער באזור ירושלים בו ירד שלג.

באותה עת הראות הייתה טובה, אך בשל מזג האוויר הסוער הכביש היה רטוב וחלק עקב הצטברות שלג וברד על הכביש, וכן ירידת גשם מעורב בשלג וברד.

מדובר בכביש בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון והמהירות המכסימלית המותרת בו היא 80 קמ"ש. על פי כתב האישום, הנאשם נהג במשך מספר דקות במהירות גבוהה שלא תאמה את תנאי הדרך הקשים, עד מהירות שיא של כ- 54 קמ"ש. לפני ובסמוך לקילומטר ה- 15 נהג הנאשם במהירות 50 קמ"ש לערך, והחל להאט את נסיעתו. כאשר התעקל הכביש שמאלה בירידה החל האוטובוס להחליק על הכביש והנאשם איבד שליטה על ההגה והבלמים.

בשלב זה החל האוטובוס להחליק כך שהחלק הקדמי שלו סטה שמאלה, וחלקו האחורי סטה ימינה ופגע במעקה הבטיחות הימני עם הפינה האחורית - ימנית של האוטובוס. האוטובוס המשיך בנסיעה כאשר הנאשם אינו שולט באוטובוס, תוך שהוא סוטה מנתיב נסיעתו וחוצה קו הפרדה רצוף לנתיב הנגדי.

בכיוון הנסיעה הנגדי, עמד כאמור בצד הדרך על שולי הכביש ובצמוד למעקה הבטיחות רכב מסחרי מסוג פג'ו (להלן: "**הרכב המסחרי**" או "**הפג'ו**") אשר נתקע בשל תנאי מזג האוויר הקשים. את הפג'ו נהג אביו של המנוח- מ פ (להלן: **אבי המנוח**), ובמושב הנוסע שליד הנהג ישב בנו, המנוח (מ.פ.).

מאחורי רכב הפג'ו נסע בנסיעה איטית רכב פרטי מסוג מאזדה, אותו נהג מוחמד עויסאת, ובמושב הנוסע שליד הנהג ישב קטין (ע.ק.) יליד 1999.

המנוח ואביו הבחינו באוטובוס מחליק במהירות לכיוונם, יצאו מרכבם כדי להימלט מפגיעת האוטובוס ובשלב זה, פגע האוטובוס עם חלקו הקדמי - שמאלי במעקה הבטיחות השמאלי. האוטובוס המשיך להחליק בצמוד למעקה הבטיחות, פגע בחזית הפג'ו במהירות 16 קמ"ש לערך והמשיך לגרור את הפג'ו למרחק של כ- 65 מטרים תוך שהפג'ו משתפשף על מעקה הבטיחות.

כתוצאה מפגיעה זו ותוך כדי יציאה מהפג'ו נערף ראשו של המנוח ומוותו נקבע במקום. אבי המנוח, מ פ, נפגע בגפיים ובראש, נגרם לו חתך בקרקפת הקדמית מצד שמאל עם חשיפת עצם באורך 6 סנטימטרים והוא נזקק לתפרים.



נהג המאזדה, אשר הבחין גם הוא באוטובוס נוסע במהירות לכיוונו, עצר את המאזדה עצירה מוחלטת, והקטין (ע.ק.) שישב במושב שלצידו יצא מהרכב כדי להימלט מפגיעת האוטובוס. לאחר הפגיעה בפג'ו פגע האוטובוס עם צדו הימני בחלקו הקדמי של המאזדה. לאחר הפגיעה במאזדה, סטה האוטובוס ימינה ונעצר.

כתוצאה מפגיעה זו, נחבל הקטין (ע.ק.) בגופו ובראשו ונגרם לו חתך פרונטלי.

התשובה לאישום

4. בתשובתו לאישום, הודעה הנאשם במעורבותו בתאונה בתוצאותיה ובקשר הסיבתי למותו של המנוח; אולם כפר באחריות לתאונה ובכך שאיבד שליטה על האוטובוס כתוצאה ממהירות שלא התאימה לתנאי הדרך.

הראיות

5. הדיון נקבע לשמיעת הראיות בפניי. **מטעם המאשימה** העידו העדים הבאים:

מר מ פ, אבי המנוח, **מר מוחמד עוויסאת, הקטין ע.ק., ורס"מ לאון דכטר**, בוחן התנועה (להלן: "**הבוחן המשטרתי**"), אשר הגיע למקום התאונה בחן את הממצאים שנמצאו בזירה וערך דו"ח בוחן (ת/1), לוח תצלומים (ת/5) וכן גבה מהנאשם שתי הודעות: האחת, מיום 07.01.15 בשעה 17:57 (ת/7), והשנייה, מיום 07.01.15 בשעה 19:10 (ת/8), סקיצה שנערכה בזירת התאונה וסקיצה נוספת מיום 18.01.15 (סומן 35) (ת/24) תרשים (ת/25), מזכר מיום 13.01.15 (ת/27).

בנוסף, תיק המוצגים שהוגש מטעם המאשימה לבית המשפט בהסכמת הצדדים כלל את המסמכים הבאים:

תקליטור וידאו זירת התאונה (ת/2); תקליטור לוח תצלומים (ת/3); תקליטור תמונה פגוש אחורי (ת/4); חוות דעת מומחה - פיענוח טכוגרף (ת/6); הודעת הנאשם מיום 11.01.15 (ת/9), תעודת פטירה ותעודות רפואיות (ת/10); מזכר בנושא בדיקת תקינות רכב מיום 21.01.15 (ת/11); מזכר שנערך על ידי רס"ב בני דוד בדבר ת"ד - טכוגרף מיום 07.01.15 (ת/12); דו"ח פעולה ראשוני מיום 07.01.15 (ת/14); זכ"ד טכוגרף מיום 07.01.15 (ת/15); דוח תפיסת טכוגרף (ת/16); שימוע והחלטה על פסילה מנהלית (ת/17); הודעה שנגבתה מנהג הפג'ו מיום 25.01.15 (ת/18) ושרטוט שנערך על ידו במהלך עדותו בית המשפט (ת/19); תרשים שערך מר מוחמד עוויסאת במהלך מסירת הודעתו במשטרה (ת/20) וכן הודעתו במשטרה מיום 07.01.15 (ת/21); הודעתו של הקטין ע.ק. במשטרה מיום 21.01.15 (ת/22); תצ"א שהודפסה על יד הבוחן המשטרתי ממחשב משטרה ממערכת יפה נוף (ת/26), נספח לדוח בוחן הכולל נתוני G.P.S (ת/28); דו"ח פעולה הנדסי- במסגרת חקירת תאונת דרכים קטלנית (ת/30) וטבלה שנערכה על ידי ב"כ המאשימה בדבר התפתחות גירסאות הנאשם (ת/31).

מסקנת הבוחן המשטרתי הייתה כי התנהגותו של הנאשם שנהג במהירות לא סבירה לתנאי הדרך אשר היה מודע לתנאי הדרך וכמו כל נהג סביר יכול והיה צריך להיות מודע להשלכות של מהירות נסיעתו על יכולת האחיזה של רכבו בכביש רטוב, מכוסה בשלג וברד.

בעדותו בבית המשפט העיד הבוחן המשטרתי כי לטעמו הנאשם התרשל בכך שיצא לנהיגה בכביש שהיה במצב שלא היה ניתן לנסוע בו (עמ' 24, ש' 16 - 17).



בהסכמת הצדדים הוגשה הודעתו במשטרה של **מר יעקב שפיגל**, אשר נסע ברכבו בכיוון נסיעת הפג'ו וטרם התרחשות התאונה עצר את רכבו בשולי הדרך מאחורי רכב הפג'ו (ת/23) (להלן: "**שפיגל**"); **מר יונתן אנגל**, הנהג שנסע בכיוון נסיעת האוטובוס ומאחוריו (להלן: "**אנגל**") (ת/29).

לאחר שאבי המנוח העיד בבית המשפט ולאחר ששמע עדותם של עדי תביעה מוחמד עוויסאת והקטין ע.ק, הוא ביקש למסור הודעה נוספת במשטרה. המאשימה התנגדה להגשת ההודעה האמורה והנאשם ביקש לזמנו כעד הגנה מטעמו.

מטעם הנאשם העיד הנאשם בעצמו וכן המומחה **מר פרדי הרשקוביץ** אשר ערך חוות דעת מומחה מיום 29.05.16 (נ/8) וכן חוות דעת משלימה מיום 28.07.16 (נ/9) (להלן: "**מומחה ההגנה**").

וכן הוגשו מטעם ההגנה המסמכים הבאים:

תקציר חישוב מהירות רכב עובר לתאונה לפי סימני בלימה (פברואר 2014) (נ/1); צילום אוויר שנערך על ידי הבוחן דיכטר (נ/2); דף נוסחאות לגבי מהירות מרבית בסיבוב (נ/3); תמונה מתוך סרט הווידאו לגבי שדה ראייה מעבר לנקודת האימפקט (נ/4); צילום מתוך חוברת בנושא תאורה וניראות- וחקר תאונות דרכים (נ/5); צילום מתוך חוברת דוח בוחן - אופן עריכה מינואר 1999 (נ/6); מסמך עריכת ניסוי שדה ראייה בחקירת תאונות דרכים מיום 09.09.08 (נ/7); שרטוט שנערך על ידי מומחה ההגנה במהלך עדותו בבית המשפט (נ/10) ושרטוט נוסף (נ/11).

העובדות שאינן שנויות במחלוקת

6. אין מחלוקת בין הצדדים לגבי הקשר הסיבתי בין התאונה למות המנוח קרי, שכתוצאה מהפגיעה הקשה בתאונה נערף ראשו של המנוח ומותו נקבע במקום.
7. כמו כן, אין חולק כי במועד התאונה שרר מזג אוויר סוער באזור ירושלים, וירד שלג מעורב בברד וגשם. בשל מזג האוויר הסוער, נסגרו לתנועה כביש מספר 1 וכביש מספר 443.
8. אין גם חולק כי המהירות המכסימלית המותרת בכביש היא 80 קמ"ש, וכי הנאשם נהג במהירות שאינה עולה על מהירות זו. באותה עת, הראות הייתה טובה, אך בשל מזג האוויר הסוער הכביש היה רטוב וחלק עקב הצטברות שלג וברד על הכביש.

גדר המחלוקת

9. עיקר המחלוקת בין הצדדים, נוגעת לגורם סטיית האוטובוס מנתיב נסיעתו ולאיבוד השליטה. שני הצדדים הציגו גרסאות סותרות לאופן התרחשות התאונה בהסתמך על חוות דעת מומחים. **לטענת המאשימה**, הנאשם נסע במהירות בלתי סבירה לתנאי הדרך סטה מנתיב נסיעתו וברשלנותו גרם למותו של אדם. **לטענת ההגנה**, אין לייחס לנאשם רשלנות משהגיב למצב חירום בלתי צפוי, שבו רכב שהגיע מולו עקף בניגוד לפס לבן המסומן במקום. הנאשם נהג במהירות נמוכה מאוד כשהתקרב לעיקול, אז הבחין הנאשם לפתע ברכב המאזדה, כשהוא עוקף את רכב הפג'ו, שעמד חצוי על השול הימני וחציו על נתיב הנסיעה הימני.



דין והכרעה

אופן נסיעת הנאשם

10. נבחן עתה האם אופן נסיעת הנאשם היה סביר. על מנת לענות על שאלה זו יש לבחון את תוואי הדרך, נתוני הכביש, שדה הראיה, מהירות נסיעת הנאשם והאם מהירות זו הייתה סבירה בהינתן יתר הנסיבות.

האזור שבו התרחשה התאונה - תוואי הדרך

11. המדובר בכביש 375 שהינו דרך בינעירונית בה המהירות המותרת היא 80 קמ"ש. בקטע הכביש בו ארעה התאונה ישנם שני מסלולים שבכל אחד מהם נתיב נסיעה אחד לכל כיוון. בין שני המסלולים מפריד קו הפרדה לבן.

12. בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי, משני צידי הכביש קיימים שולי אספלט, מעקות בטיחות W ושני צידי הכביש סומנו בפס צהוב.

13. אין מחלוקת כי במקום התאונה בכיוון נסיעת רכב הנאשם ישנה עקומה ימינה, ישורת ואז עקומה שמאלה שבה התרחשה התאונה; בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי, לפני תחילת העקומה ימינה מוצב שלט התראה צהוב עליו מסומן תמרור 102 זהירות עקומה ימינה.

14. הבוחן המשטרתי אישר כי מדובר בישורת של 86 מ' (פרוטוקול מיום 07.12.15 עמ' 23, ש' 27 -28; פרוטוקול מיום 20.12.15 עמ' 6, ש' 15).

התאונה ארעה בעקומה שמאלה.

מדידות ונתוני הכביש

15. הבוחן המשטרתי העיד כי רוחב הפג'ו 1.60 מ', רוחב השול איפה שעמד רכב הפג'ו 1 מ', רוחב השול איפה שהפג'ו נעצר לאחר שנדחף לאחור 80 ס"מ, ורוחב נתיב נסיעת הנאשם 3.60 מ'.

16. על פי ממצאי הבוחן המשטרתי המרחק בין הפגיעה הראשונה במעקה הבטיחות בצידו הימני של הכביש ועד לפגיעה בפג'ו היה 57 מ' (פרוטוקול מיום 07.12.15, עמ' 22 ש' 9-10; פרוטוקול מיום 20.12.15, עמ' 7, ש' 24-26).

שדה הראיה

17. בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי שדה הראיה של הנאשם לכיוון מקום התנגשות בפג'ו הינו 92 מטר (האטה החלה במרחק של 175 מ' על סמך פענוח דיסקת טכוגרף (עמ' 20 ש' 27-28).

18. בעדותו בבית המשפט הסביר הבוחן המשטרתי כי בהתייחסותו לשדה הראיה הכוונה "לפני המעיכה הראשונה" (עמ' 22, ש' 7-8) קרי, לפני הפגיעה במעקה הבטיחות מצד ימין.



מהירות הנסיעה

19. אין מחלוקת כי המהירות המותרת בקטע הכביש בו אירעה התאונה הינה 80 קמ"ש. מהירות נסיעת הנאשם הייתה פחותה מהמהירות המותרת במקום, וגם על כך אין חולק.
20. בהסכמת הצדדים הוגשה חוות דעת מומחה (ת/6) שעניינה פענוח דסקת הטכוגרף של האוטובוס מיום 03.02.15, שנערכה ע"י רפ"ק משה כהן, במסגרתה פענח את דסקת הטכוגרף שהותקנה באוטובוס בעת האירוע. כידוע הטכוגרף הוא מכשיר הנמצא באוטובוס ותפקידו לתעד רישומי מהירות, זמן, מרחק ומצבי מנוחה או עבודה.
21. חוות הדעת בעניין דסקת הטכוגרף מפרטת את הממצאים הבאים:
- הנסיעה האחרונה לפני התאונה בוצעה בשעה 13:27.
 - ממקום הפגיעה ברכב המסחרי ועד לעצירה הסופית של האוטובוס נמדדו בזירת התאונה כ- 65 מטרים.
 - הפענוח נערך עד להופעת הרטט התאונתי בדסקה - ולאחריה לא ניתן להמשיך את הפענוח.
 - האוטובוס נוסע במהירות שיא אחרונה 54.5 קמ"ש. במהירות זו האוטובוס נמצא 175 מטרים לפני הפגיעה ברכב המסחרי, ו- 240 מטר לפני העצירה הסופית שלו לאחר התאונה.
 - בנקודה זו האוטובוס מאט בבלימה של 1.44 (מטר לשניה בריבוע) ומגיע למהירות של 23.3 קמ"ש. במהירות זו האוטובוס נמצא 110 מטרים לפני הפגיעה ברכב המסחרי, ו- 175 מטרים לפני העצירה הסופית שלו לאחר התאונה.
 - האוטובוס נוסע עוד 2 שניות במהירות זו, ואז הוא מאיץ למהירות של 30.8 קמ"ש בהאצה של 0.26 (האצה קלה- מתאים לנסיעה בירידה או לחילופין, הורדת הרגל מדוושת הבלם). בנקודה זו האוטובוס נמצא 37 מטרים לפני הפגיעה ברכב המסחרי ו- 103 מטרים לפני העצירה הסופית.
 - אוטובוס נוסע עוד 2 שניות במהירות זו, ואז מאט למהירות של 16.87 קמ"ש בבלימה של 1.3 (מטר לשניה בריבוע). במהירות של 16.8, האוטובוס פוגע ברכב המסחרי. מנקודה זו האוטובוס ממשיך עוד כ- 65 מטרים עד לעצירתו הסופית (כך ע"פ מדידות הזירה).
 - מכשיר הטכוגרף נפתח לאחר התאונה בשעה 13:55 והוצאה ממנו הדסקה.
 - עפ"י הוראות היצרן יש טולרנס של 6 קמ"ש +/- מהרשום בדיסקה.
22. חוות הדעת בעניין פענוח דסקת הטכוגרף הוגשה וב"כ הנאשם וויתרה על עדותו של רפ"ק משה כהן אשר ערך את חוות הדעת. לפיכך משממצאי חוות הדעת לא נסתרו אני מקבל את האמור בחוות דעת זו כממצאים שאין עליהם מחלוקת. אציין כי גם מומחה ההגנה הסכים עם תוצאות פענוח דסקת הטכוגרף.



23. כאמור, עפ"י פענוח נתוני הטכוגרף, הנאשם נסע במהירות שיא אחרונה של 54.5 קמ"ש עובר לתאונה ומהירות זו יש לראות בה כלא שנויה במחלוקת.
24. הבוחן המשטרתי העיד כי מאחר ועל פי חוות הדעת יש טולרנס של 6 קמ"ש +/- אז המהירות יכולה גם להיות 49 קמ"ש (פרוטוקול מיום 20.12.15, עמ' 6, ש' 22-24).
25. הבוחן העיד כי על פי פענוח דסקת הטכוגרף ניתן ללמוד מהגדרת הדסקה כי מהירות השיא הייתה 54.5 והאוטובוס "הגיע בהאצה" (עמ' 6 ש' 29-32; עמ' 7 ש' 1-2).
26. הבוחן המשטרתי ציין כי נקבע על ידי מומחה הטכוגרף כי במרחק של 175 מ' ממקום הפגיעה האוטובוס היה במהירות 54.5 קמ"ש שיכול להיות גם 49.5 קמ"ש "שזה יוצא בערך בעקומה ימינה" אולם, "לא מדובר בתרשים קנה מידה שניתן לקבוע חד משמעית אם המהירות הייתה בתחילת העקומה באמצע או בסוף" (פרוטוקול מיום 20.12.15 עמ' 7, ש' 19-21).
27. הבוחן המשטרתי אישר כי על פי נתוני חוות דעת מומחה פענוח טכוגרף במרחק של 57 מ' לפני הפגיעה בפג'ו קרי; מקום האימפקט הראשון בגדר הבטיחות בצד ימין של הכביש, מהירות האוטובוס הייתה גבוהה מ-17.3 קמ"ש ונמוכה מ-24.8 קמ"ש אחרי טולרנס (פרוטוקול מיום 20.12.15 עמ' 7, ש' 28-30), ו"יכול להיות" שבזמן איבוד השליטה מהירות האוטובוס הייתה 20 קמ"ש (עמ' 8, ש' 1-3).
28. הבוחן ציין כי על סמך פענוח הטכוגרף לא ניתן לדעת האם הייתה נעילת גלגלים (עמ' 9, ש' 29).
29. הבוחן המשטרתי הגיע למסקנות נוספות בחוות דעתו על פי רשם האירועים ב-GPS אולם הוא ציין בחקירתו כי הוא מסכים עם ההגנה שלא ניתן לפענח נתונים אלה על סמך רשם האירועים של GPS (עמ' 3, ש' 17-18) ולכן לא מצאתי מקום להתייחס לכך.
- האם מהירות הנסיעה של הנאשם הייתה סבירה -
30. כתב האישום מייחס לנאשם עבירה של נהיגה במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, לפי סעיף 62(2) לפיו "נוהג רכב בדרך קלות ראש, או ברשלנות, או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה" (ההדגשה שלי - נ.מ.).
31. לאמור, בהתאם לסעיף זה המחוקק קבע עונש של עד שנתיים מאסר בגין נהיגה במהירות שיש בה, בנסיבות המקרה סכנה לציבור, אף אם פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה.
32. במקרה דנן, אין מחלוקת כי המהירות בה נסע הנאשם, הינה בתחום המהירות המותרת בחוק. השאלה הדרושה הכרעה האם היא סבירה במקרה דנן או שמא היה בה כדי להוות סכנה לציבור על אף שהייתה פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה.
33. כידוע נקבע על ידי המחוקק מהי מהירות הנסיעה המותרת בחוק. אולם, אין די בהוראה זו



ומוטלת חובה על כל נהג ליתן דעתו לתנאי הדרך והתנועה בה באופן שיקיים בידו השליטה המוחלטת ברכב ובהתאם לכך להתאים את מהירות נסיעתו.

34. תקנה 51 לתקנות התעבורה קובעת מהי "מהירות סבירה" -

"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו השליטה המוחלטת ברכב".

מוסיפה תקנה 52 וקובעת כי:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש,"

35. לאמור, נקבעה על ידי מתקין התקנות חובה לנוהג רכב להאיט את מהירות הנסיעה בכל מקרה שבו צפויה סכנה לעוברי דרך או לרכוש.

36. יפים לענייננו דברי בית המשפט העליון ברע"פ 6338/99 בוחניק נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 25.10.99) -

"נהיגה במהירות סבירה היא כלל העובר כחוט השני בתקנות התעבורה (תקנה 51). נהיגה במהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחז הגה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדרה כמותית מראש (להבדיל מהמהירות המרבית המותרת), המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטח התנאי הראות, מזג האוויר וכו'. לא דומה המהירות הסבירה ביום גשום למהירות הסבירה ביום בהיר, ולא דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלה למהירות הסבירה בדרך הישר" (ההדגשה שלי - נ.מ).

(ראו גם: דברי כב' השופט חשין בע"פ 8827/01 שטרייזנט ישראל נ' מדינת ישראל פד"י נז(5) 506).

37. אין חולק כי האירוע היה באחד הימים בהם ירד שלג באזור ירושלים. שלג באזורנו ידוע כתופעה נדירה ולא כדבר שגרתי.

38. אין חולק כי נהג הבוחר לנהוג במצב זה צפוי להתמודד עם נהיגה מהסוג שלא ממש מוכר במחוזותינו.

39. התרשמתי מעדותו של הנאשם בבית המשפט לגבי תנאי מזג האוויר ומצב הכביש במועד התאונה שהייתה מגמתית והכל בכדי להרחיק אחריותו לתאונה. הנאשם הכחיש כי באותו היום היה שלג וברד **"הכביש לא היה עם שלג"** (עמ' 33, ש' 11) ולאחר מכן טען כי הוא לא זוכר אם התנאים שהיו בכביש סמוך לתאונה היו תנאים רגילים ולבסוף, הודה כי תנאי הדרך היו קשים יותר באותו היום **"תנאי הדרך היו קשים מיום רגיל, אך כמה שלג וכמה ברד לא זוכר"** (עמ' 33, ש' 26-28).

40. מהראיות שהובאו בפניי עולה כי היה קושי לנהוג באותו כביש בסמוך למועד התאונה.

אבי המנוח, בהודעה שמסר במשטרה תיאר את מצב הכביש והעובדה שרכבים החליקו ורכבו התחפר עד שנעצר-



"הכביש היה רטוב ולאט, לאט התחילו לרדת נקודות של ברד. לקראת סוף העליה לצור הדסה בסיבוב האחרון הפונה לצד שמאל ראיתי ממולי רכבים פרטיים מחליקים לאט לאט, ניסיתי לנסוע עם הרכב שלי, להתקדם עוד בעלייה באיטיות מכון שהרכב התחיל להתחפר, הגלגלים הסתובבו במקום ורכבי לא התקדם. רכבי נעצר...."

ובהמשך:

"ירד ברד כבד ... כל הכביש היה מכוסה בברד גדול גם נתיב שלי וגם נתיב נגדי".

(ת/18, ש' 18-22; 37-41).

בעדותו בבית המשפט חזר אבי המנוח ותיאר את מצב הכביש וחוסר יכולתו להמשיך בנסיעה כתוצאה ממזג האוויר (עמ' 4, ש' 26-26).

גם נהג הרכב שנסע בכיוון נסיעת הפג'ו, מר שפיגל, תיאר בהודעתו במשטרה את הקושי לנהוג באותם תנאי מזג האוויר ומסר כי הוא עצר את רכבו מאחורי רכב הפג'ו בשולי הדרך. "...האוטו שלי התחיל להחליק, היה לו קשה לעלות בגלל הקרח שהיה על הכביש". העד התבקש לתאר את מצב הכביש, והשיב: "הייתה שכבה של ברד עם שלג מעורב, הכביש היה מאוד חלק והיה מסוכן להליכה, כשהסתובבתי הרגשתי שכביש מאוד חלק. כל הכביש היה מכוסה בשכבה לבנה. השכבה התחילה בערך קילומטר לפני התאונה, בערך" (ת/23, ש' 7-8; ש' 60-62).

41. הנאשם מסר בהודעתו כי עם סיום משמרת העבודה שלו בהגיעו לתחנה המרכזית בירושלים, התברר כי בשל תנאי מזג האוויר נחסמו לתנועה כביש מספר 1 וכביש מספר 443.

בהתאם לעדותו מאחר והוא מתגורר מחוץ לעיר הוא היה רשאי להשאיר את האוטובוס ברשותו מחוץ לשעות עבודתו. באותו היום, הסדרן שנכח במקום השאיר לשיקול דעתו את הבחירה האם להישאר בירושלים או לחזור לביתו "סדרן בשם יעקב אמר לי או להישאר בירושלים או לחזור הביתה לפי שיקול דעתי" (ת/7, ש' 11-12), והוא החליט לשוב לביתו.

אציין כי אמנם המאשימה לא העמידה לדין את "אגד" אולם אני סבור כי בנסיבות שלפנינו התרשלו האחראים ב"אגד" בהתנהגותם משלא ניתנה הוראה ברורה האוסרת המשך נסיעה באוטובוס או לכל הפחות הקפדה על הנחיות ברורות לנהיגה באותם תנאי מזג האוויר. אין חולק כי לא מדובר במזג אוויר שגרתי אלא במזג אוויר סוער ונדיר לאזורנו.

אמנם לא מדובר בנסיעה שנערכה במסגרת עבודתו של הנאשם אלא מחוץ לשעות העבודה אולם, על אגד כבעלת האוטובוסים והמעסיקה של הנאשם מוטלת החובה לדאוג לשלומם וביטחונם של משתמשי הדרך ובמקרה דנן, נוכח תנאי מזג האוויר וחסירת הכבישים היה חובה להנחות את הסדרנים שלא לאפשר יציאת האוטובוסים בדרכים שלא הוכנו למזג אוויר שכזה. ויתירה מזאת כלל לא ברור מדוע האוטובוס לא היה מצויד בשרשראות לצמיגים למניעת החלקה על השלג.

42. במקרה דנן, משנתנה בידי הנאשם הבחירה האם להמשיך לנהוג באוטובוס לביתו שמחוץ לעיר היה עליו לנהוג במשנה זהירות. העובדה כי כביש 375 לא נחסם לתנועה אינה פוטרת את הנאשם מן



החובה לנקוט בכל אמצעי הזהירות הנדרשים ולהתאים את מהירות נסיעתו לדרך. על הנאשם היה לפעול במשנה זהירות הואיל ודובר בכביש עם עקומות ותנאי מזג אוויר קשים.

43. מסקנת הבוחן המשטרתי כפי שקבע בדו"ח שערך הייתה כי הנאשם נהג במהירות לא סבירה לתנאי הדרך והוא היה מודע לתנאי הדרך וכמו כל נהג סביר יכול והיה צריך להיות מודע להשלכות של מהירות נסיעתו על יכולת האחיזה של האוטובוס בכביש רטוב, מכוסה בשלג וברד. מסקנה זו לא נסתרה על ידי ההגנה.

44. הבוחן המשטרתי הסביר בעדותו בבית המשפט כי כתוצאה מהברד שהיה על הכביש לא היתה אחיזה בכביש ולא היתה לו אפשרות לבלום, ולכן קבע שמהירות 54.5 קמ"ש היא בלתי סבירה ולדעתו מהירות של 30 קמ"ש גם בלתי סבירה "כדי למנוע את התאונה הנהג היה צריך לעצור את רכבו בכניסה או לפני הכניסה לירידות ועקומות ולהמשיך בנסיעה תוך כדי עצירות מבוקרות ולשים שרשראות על הגלגלים. אני לא פוסל אפשרות שגם במהירות 10 קמ"ש הנהג היה מגיע להחלקה וחוסר יכולת לבלום את הרכב" (עמ' 24, ש' 21-24).

45. קביעותיו ומסקנותיו של הבוחן המשטרתי מקובלות עלי. בד בבד אין בידי לקבל את מסקנות המומחה מטעם ההגנה.

46. איני מקבל את מסקנת מומחה ההגנה כי המהירויות בהן נסע האוטובוס לא היו בלתי סבירות מאחר ושלט באוטובוס במהלך הנסיעה בעקומה הראשונה ימינה, במהלך הנסיעה בישראל ובהיותו מרחק של עשרות מטרים בתוך העקומה השנייה שמאלה עד שסטה לשמאל.

47. מומחה ההגנה אישר בעדותו בבית המשפט כי העובדה שהנאשם לא איבד שליטה בעקומה קשה יותר ואיבד שליטה בשלב קל יותר היווה נתון קריטי לביסוס מסקנתו (עמ' 50 ש' 13-14). מומחה ההגנה חזר והדגיש בעדותו בבית המשפט כי הוא מסתמך על העובדה שהנאשם לא איבד שליטה בעקומה הראשונה שהייתה קשה יותר מהשנייה על מנת להוכיח שמהירות נסיעתו של הנאשם הייתה סבירה (עמ' 61, ש' 12-13). לשיטתו, "הגיוני שאם המהירות בעקומה השנייה לא היתה סבירה האוטובוס היה מאבד שליטה בתחילת העקומה..." (עמ' 50, ש' 5-6) ובהמשך חזר והדגיש כי המהירות סבירה ותאמה את תנאי הדרך "כי לא קרה כלום" (עמ' 62, ש' 1-8) בעקומה הראשונה

כאשר נשאל מומחה ההגנה האם יתכן מצב בו על אף שנהג ינהג בצורה מסוכנת הוא לא יתפס או יגרום לתאונת דרכים, השיב: "כן. אבל לא בעקומה" (עמ' 61, ש' 24-25) "אם ינהג בצורה מסוכנת לפני מעבר חציה ולא יפגע בהולך רגל אין בעיה, אבל אם לא עוצר בעצור ואין רכב בצומת לא יקרה כלום, אך אם ינהג בצורה מסוכנת בכך שעובר מהירות מותרת בעקומה ספציפית בהכרח יצא מהעקומה.... יזרק ממנה..." (עמ' 61, ש' 18-18).

48. אין בידי לקבל מסקנה זו. איני מקבל טענת המומחה כי עצם העובדה כי לא התרחשה תאונת דרכים כבר בעקומה הראשונה יש בה בכדי להוכיח סבירות מהירות נסיעתו של הנאשם. שכן אני סבור כי העובדה כי בדרך נס לא ארעה תאונה בעקומה הראשונה אינה מוכיחה כי מהירות נסיעתו באותה עקומה הייתה סבירה.



49. לא השתכנעתי כי קיים הבדל בין מי שמבצע עבירת תעבורה אחרת חמורה יותר או חמורה פחות ממקרה שלפנינו. עצם העובדה שלא התרחשה תאונת דרכים בעקומה חדה יותר ובמהירות נסיעה גבוהה יותר אין בה בכדי להוכיח סבירות מהירות הנסיעה.

חוקי התעבורה מטרתם נהיגה בטוחה ומניעת תאונות דרכים. עצם העובדה שלא התממש פוטנציאל הסכנה הטמון בביצוע העבירה אין בה בכדי להוכיח כי הנאשם נהג כראוי.

לדוגמה עבירה של נהיגה בשכרות חמורה וטומנת בחובה סכנה רבה. אולם, קיימים מקרים בהם נהג נהוג במצב מסוכן זה מבלי שבדרך נס תתרחש תאונת דרכים.

50. הבוחן המשטרתי ציין כי ברור שהנאשם איבד שליטה לפני הפגיעה הראשונה במעקה הבטיחות בצד ימין אולם הוא לא יכול לקבוע מתי ובאיזה מרחק זה ארע **"...לפני שהתנגש במעקה בטיחות שזו התנגשות ראשונה נהג האוטובוס לא השתלט על רכבו ולא הצליח לשמור על נתיב נסיעתו ולבלום"** (עמ' 24, ש' 12-13).

51. הבוחן המשטרתי העיד כי הוא לא יכול לשלול כי הנאשם לא איבד שליטה כבר בישורת **"אירוע ההתנגשות בסוף הישורת, אם איבד שליטה במהלך הנסיעה בישורת לא יכול לדעת"** (עמ' 8, ש' 25-30).

52. הבוחן המשטרתי ציין כי מהירות של 54.5 קמ"ש בעקומה ימינה וכניסה לישורת ותנאי הדרך זה מהירות בלתי סבירה. במהירות זו הנאשם לא הצליח לבלום את האוטובוס ולמנוע את ההתנגשות (עמ' 9, ש' 1-2).

אמנם הבוחן המשטרתי העיד כי על פי התצ"א רואים כי רדיוס העקומה ימינה קטן מרדיוס העקומה שמאלה (עמ' 7, ש' 4-6) אולם הוא לא יכול היה להשיב אם זה פי 2 והשיב: **"בערך. לא יכול לענות"** (עמ' 7, ש' 7-8). אמנם, הבוחן המשטרתי אישר כי המהירות שבה ניתן לנסוע בעקומה ימינה מבלי לאבד שליטה היא נמוכה מזו שבעקומה שמאלה וזאת בתנאי מזג האוויר ששררו במקום התאונה. אולם, אף על פי כן, הוא העיד כי אין בכך ללמד כי מהירות נסיעתו של הנאשם הייתה סבירה בעקומה שמאלה (עמ' 7, ש' 9-11).

לאמור, העובדה שהנאשם נסע בעקומה ימינה במהירות הגבוהה ממהירות הנסיעה בעקומה שמאלה ולמרות זאת לא איבד שליטה בעקומה ימינה אינה מוכיחה כי מהירות נסיעתו של הנאשם בעקומה שמאלה הייתה סבירה.

53. אמנם מר אנגל שנסע ברכב מאחורי הנאשם העיד כי מהירות הנסיעה של האוטובוס הייתה סבירה. אולם, אין בעדות זו בכדי לקבוע ממצא לגבי מהירות נסיעת האוטובוס עובר לתאונה שכן אני סבור כי העד אינו מומחה וכי אינו יכול להעריך מהירות נסיעתו של האוטובוס. יתרה מזאת, עצם העובדה כי בעת התרחשות התאונה העד היה במרחק מהאוטובוס וזאת למרות שבהתאם לעדותו הוא נסע מאחוריו יש בה בכדי לקעקע את טענתו כי האוטובוס נסע באותו מהירות נסיעה **"...אין שאני עברתי את העקומה ימינה ראיתי את האוטובוס נוסע בעקומה שמאלה..."** (ת/ 29, ש' 12-13). העד מסר כי להערכתו האוטובוס נסע במהירות של 30-35 קמ"ש שהינה סבירה והסביר כי לפי דעתו הוא לא החליק מאחר ובלם בזמן **"לפי דעתי אני בלמתי לפי שיא הפנייה לפני שהגעתי למקום בו"**



האוטובוס התחיל להחליק" (ת/29, ש' 41).

54. בנקודה זו מסכים אני עם הבוחן המשטרתי כי מהירות סבירה של רכב פרטי אינה זהה למהירות סבירה עבור אוטובוס (עמ' 25, ש' 17-20). שכן מדובר בנסיעה בעיקול בתנאי דרך קשים בשל מזג האוויר ונסיעה עם אוטובוס מחייבת משנה זהירות ונהיגה במהירות פחותה הרבה יותר. אציין כי ההגנה ניסתה לקעקע טענה זו והוצג לבוחן דף עם נוסחאות וזאת על מנת להוכיח שהמהירות המרבית בסיבוב לא תלויה במשקל הרכב, ועל כך השיב הבוחן כי **"זה לא קשור למשקל אלא לצמיגים"** (פרוטוקול מיום 20.12.15 עמ' 10, ש' 16) והסביר באופן מפורט כי ברכב פרטי מורכבים צמיגים שונים שמקדם חיכוך שלהם קבוע. יכול להיות מצב שגם האוטובוס יכול לבצע את הסיבוב במהירות יותר גבוהה מרכב פרטי תלוי בסוג הרכב ומצב מכני שלו.

55. אשר על כן אני קובע כי הנאשם נהג במהירות גבוהה ולא סבירה לתנאי הדרך ובכך גרם לסכנה לציבור משתמשי הדרך.

כלל הדרך- נהג שסטה מנתיבו חזקה שהתרשל

56. הנאשם לא חלק על כך שהוא סטה מנתיב נסיעתו. אין מחלוקת כי בשלב מסוים הנאשם איבד שליטה על האוטובוס, סטה מנתיב נסיעתו, חצה קו הפרדה רצוף והתנגש ברכב הפג'ו שעמד בשולי הנתיב הנגדי.

57. הלכה פסוקה היא שסטיית נהג מנתיב נסיעתו יש בה משום הוכחה לכאורה לרשלנות נהיגתו. עתה, מוטל על הנאשם הנטל להוכיח כי לא התרשל אלא גורם אחר שלא בשליטתו גרם לסטייה.

58. יפים לענייננו דברי בית המשפט ע"פ (י-ם) 1713/93 **בוקובזה נ' מ"י** (פורסם בנבו, 07.06.93):

"אכן אין בהחלקה על הכביש כשלעצמה כדי להוכיח רשלנות, אולם אין להשוות החלקה למעבר לצידו השני של הכביש והתהפכות בצד שמאל של הכביש. נהיגה כדין ובזהירות הראויה היא בצידו הימני של הכביש, ועצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראיה לכאורית בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעל לכל ספק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאל, כפי שאירע כאן, נוצרת הוכחה לכאורה לנהיגה חסרת זהירות. בכך יוצאת התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם (החובה מס' 2 בדברי השופט אגרנט (כתוארו אז) בע"פ 28/49, זרקא נ. היועץ המשפטי, פד"י ד', 504, 523). הנאשם מצידו יכול להמציא עדות מטעמו הסותרת את הראיה לכאורה של נהיגה בלתי זהירה, בניגוד לכל כיוון ואופן מותרים"

(ראו גם: ע"א 446/82 **בלגשווילי (בר-ריס) נ' אלגבארין**, פ"ד מב(2) 737).

59. מהו הנטל הראייתי המוטל על הנאשם בנסיבות דנן. בית המשפט קבע כי: **"שאלת המפתח הנה, אפוא, האם עלה בידי המערער לבקוע סדק, ולו ברמה של ספק סביר, במסקנה הנסיבתית, לפיה תאונת הדרכים שבה היה מעורב, נגרמה בשל התרשלותו"** (ע"פ (י-ם)



9006/05 ירון נ' מ"י (פורסם בנבו, 17.04.05).

60. במצב דברים זה, הנטל עובר אל שכמו להוכיח כי הסטייה מנתיב הנסיעה לא נבעה כתוצאה מנהיגה רשלנית במהירות מסוכנת ושאינה מתאימה לתנאי הדרך כטענת המאשימה, אלא מסיבה אחרת, ולטענת ההגנה, הסיבה היא שרכב שהגיע מולו במסלול הנסיעה הנגדי עקף בניגוד לפס הלבן המסומן במקום.

61. לאמור, האם טענת הנאשם לפיה רכב המאזדה הוא זה שגרם לו לסטות מנתיב נסיעתו יש לה תמיכה בחומר הראיות. כבר עתה אציין, כי הגעתי למסקנה כי הנאשם לא עמד בנטל זה כפי שיוסבר בהמשך להלן.

62. אני מקבל את טענת מומחה ההגנה לפיה הממצאים האובייקטיביים תומכים באפשרות שנהג האוטובוס, משהבחין במאזדה נוסעת מולו, במסלול שלו, נבהל וסטה בחוזקה לשמאל, פעולה שגרמה לו לאבד שליטה (נ/8, סעיף 3.1.4).

63. בנקודה זו אציין כי מעדותו של מומחה ההגנה בבית המשפט עולה כי מסקנתו זו התבססה בעיקרה על גרסת הנאשם ועל כך שלטענתו לא נמצאו על ידו ממצאים אובייקטיביים ששוללים טענה זו "הנאשם טען ואני אומר שהממצאים האובייקטיביים לא שוללים. גם אביו של המנוח אמר שהיתה מאזדה שעקפה" (עמ' 49, ש' 13-14; ובהמשך: "יש קשר בין גיסת הנאשם לבין תמיכת אביו של המנוח לבין גרסת הנאשם והממצאים" (עמ' 49, ש' 13-16)).

אסביר להלן את מסקנותי והקשר הדברים לעניין.

הגורם לאובדן השליטה

גרסאותיו השונות של הנאשם

64. בהודעתו הראשונה במשטרה שנגבתה מספר שעות לאחר האירוע, תוחקר הנאשם על ידי הבוחן המשטרה, לאון דכטר, ומסר גרסה לפיה "אני נסעתי בהתאם לתנאי הדרך, במהירות נמוכה וסבירה לשיקול דעתי ואז החלקתי על הקרח ואיבדתי שליטה על ההגה ועל הבלמים" (ת/7, ש' 14-15).

65. בהודעה נוספת שנגבתה באותו היום על ידי הבוחן המשטרה, הנאשם מסר כי "מאיזה כח עליון לא רצוני איבדתי שליטה על ההגה" (ת/8, ש' 27-28).

66. מספר ימים לאחר מכן, ביום 11.01.15, נחקר הנאשם על ידי רפ"ק משה כהן, רמת"ד את"ן ירושלים, ומסר כי הוא נבהל מרכב מאזדה שנכנס לנתיב שלו ולכן בלם בלימת חירום שגרמה לאוטובוס להיכנס לסחרור "אני נסעתי במהירות סבירה שמתאימה לתנאי הדרך ואני מגיע למקום רואה רכב שעוקף ונכנס לנתיב שלי. אני כדי למנוע את ההתנגשות ברכב בולם בלימה ברגל, בלימה אינסטינקט טבעי, בלימה עם כל הכוח על דוושת הבלם, וכתוצאה מכך הרכב נכנס לסחרור" (ת/9, ש' 3-6).



כאשר נשאל הנאשם על ידי החוקר לגבי הסיבה לשינוי הגרסה ומדוע בשתי העדויות שנגבו ביום האירוע לא ציין דבר בנוגע לעקיפה שביצע רכב המאזדה, השיב: **"הייתי בבלאק אווט מוחלט ולא הייתי מסוגל לחשוב"** (ת/9, ש' 9-10). באותה חקירה ציין הנאשם כי בשתי החקירות הקודמות אף אחד לא איים עליו ולא הרביץ לו ואף תיאר את היחס שקיבל מרגע התאונה ועד שחרורו בסיום החקירה, וכך אמר: **"התייחסו אלי יפה, נתנו לי לדבר בטלפון, לשמות, אתה הכנת לי כוס תה, גם את השירותים פתחת לי"** (ש' 15-16).

67. בעדותו בבית המשפט סיפק הנאשם הסבר לשינוי הגרסאות באומרו: **"אצל משה כהן בחדר היו איומים, אני אעצור אותך, היו צעקות שלא הורגלתי אליהם, ניסיתי לצאת להפסקה אמרו לי שב אתה לא יוצא. מי שדיבר מהפה שלי זה משה כהן לא אני. זה לא הנפש שלי עד היום יש לי סיוטים ממה שהיה בחדר של משה כהן. זה לא אני. לא היה אפשר לדבר. נתתי לו לשמוע מה שהוא רוצה"** (עמ' 36, ש' 1-4).

ובהמשך: **"נתתי לו לשמוע מה שהוא רוצה. בודאי שאגיד לו דברים כאלה אני מפקיד אותו בידיו. אדם שצועק עליך ומאיים עליך במעצר ופותח מזנן חום בטח שאגיד אבל זה לא אני מדבר"** (עמ' 36, ש' 5-7).

לאמור, בעדותו בבית המשפט ציין הנאשם הסבר שונה לגבי שינוי גרסתו ולראשונה טען לגבי היחס שקיבל במהלך החקירה מרפ"ק משה כהן ואשר השפיע על הדברים שנמסרו על ידו. אציין כי שתי החקירות הראשונות לא נערכו על ידי רפ"ק משה כהן אלא על ידי הבוחן המשטרתי ולפיכך תמוהה טענת הנאשם בעניין זה.

כאשר התבקש הנאשם להסביר כיצד מתיישבת העובדה כי בהודעותיו במשטרה התייחס לפרטי פרטים לנסיבות התאונה עם טענתו בדבר ה"בלאק אווט" לגביו טוען עתה השיב **"אין לי מה להוסיף"** (עמ' 36, ש' 22-25). לאמור, הנאשם לא ידע לספק הסבר לכך. יתרה מזאת כאשר נשאל מה לדעתו משה כהן רצה לשמוע כפי שהוא טוען השיב כי הוא **"לא יודע"** אך לטענתו ענה לשאלות **"מה שהוא רוצה לשמוע"** (עמ' 37, ש' 3-4).

68. המומחה מטעם ההגנה הגיש חוות דעת משלימה בה ביקש להתייחס לגורמים למסירת נתונים לא סדורים ולא מדויקים לגבי התרחשות התאונה. אולם לא מצאתי בחוות הדעת כל הסבר מניח את הדעת לגבי שינוי הגרסאות.

69. מומחה ההגנה התבסס על מזכר שנערך על ידי השוטר רס"ב בני דוד אשר הגיע למקום סמוך לאחר התאונה, ולפיו הנאשם נראה מאוד סוער ומבולבל (ת/12). מומחה ההגנה ציין כי בהתאם למחקרים, נהג הנמצא בסיטואציה בה היה נהג האוטובוס, יכול שלא יזכור את הפעולות שביצע בפועל כדי למנוע את התאונה, וזאת יכולה להיות הסיבה שגרמה להג למסור פרטים לא סדורים ולא מדויקים אודות התרחשות התאונה (נ/9). אולם, בעדותו בבית המשפט מומחה ההגנה לא שלל האפשרות כי יתכן והסיבה לאופן בו חש הנאשם הייתה העובדה כי כתוצאה מהתאונה נהרג ילד והשיב: **"יכול להיות"** (עמ' 67, ש' 1-6).

70. אין ספק, כי המעורב בתאונה שתוצאותיה כה מחרדות יחוש פחד ובלבול. אולם, מדובר בפרט כה מהותי של סטיית רכב לנתיב נסיעתו פרט שמטבע הדברים יהיה בו בכדי להיחרת בזיכרון הנהג ולזעוק זאת בהזדמנות הראשונה.



71. יתרה מזאת, התרשמתי כי גרסתו של הנאשם בבית המשפט הייתה מגמתית ורצופה סתירות, הנאשם עשה ככל שלא ידו, על מנת להסיר האחריות לתאונה. בהקשר זה אציין כי לא ברור מדוע על אף הטענות הקשות אותן העלה הנאשם במהלך עדותו בפניי לגבי אופן חקירתו במשטרה, הוא לא ביקש לנהל משפט זוטא על מנת להוכיח שהדברים שנאמרו מפיו במשטרה חולצו ממנה תוך שימוש באיומים ובאלימות. יתרה מזאת, הנאשם אף בחר להגיש את המסמכים שערך רפ"ק משה כהן מבלי לנצל את ההזדמנות לחקור אותו חקירה נגדית ובאותה הזדמנות גם להטיח בפניו שאלות בדבר אופן החקירה. משלא נעשו הדברים אין לי אלא לקבוע כי דברי הנאשם ביחס לאופן חקירתו במשטרה, הן דברים מן הפה אל החוץ שאין להם כל אחיזה במציאות.
72. גרסת הנאשם אף ביחס לעקיפה שביצע לכאורה נהג המאזדה הגיחה לעולם רק לאחר שהנאשם התייעץ עם מי שהתייעץ וכל מילה נוספת בעניין מיותרת.
73. עדותו של הנאשם עומדת בסתירה לממצאים שנמצאו בשטח וביתר העדויות שנשמעו בפניי כפי שיבואר להלן.
74. נהג המאזדה, מר מוחמד עוויסאת, העיד בפניי כי כאשר הבחין באוטובוס מחליק הוא עצר את רכבו עצירה מוחלטת "**...ברגע שראיתי את האוטובוס מחליק מלמעלה עמדתי לא זזתי**" (עמ' 8, ש' 11-12). העד הכחיש כי עקף או ניסה לעקוף את רכב הפג'ו.
75. אציין כי אמנם הקטין ע.ק מסר במשטרה כי "**עקפנו בערך 10 רכבים שנתקעו בשלג**" (ת/22, ש' 56) אולם בעדותו בבית המשפט לשאלת בית המשפט לגבי משמעות המילה "עקיפה" הסביר כי "**הרכבים היו עומדים בצד ימין ועברנו לידם**" (עמ' 18, ש' 17). עדותו זו מתיישבת עם עדות נהג המאזדה שהעיד כי אכן במהלך הנסיעה היו רכבים שעומדים בצדי הדרך ובתשובתו לשאלה איפה עקפת, השיב: "**היה משטרה שנתנה לי לעבור והיה רכב עומד בצד זוכר אחד. אבל לא זוכר בדיוק. כי היו מכוניות שעומדות. עד שהגעתי למעלה והיה ברד**" (עמ' 9, ש' 11-12). עדותם של נהג המאזדה והקטין הייתה מהימנה בעיניי.
76. הבוחן המשטרתי העיד בפניי לגבי מיקום המאזדה לאחר התאונה וציין כי המאזדה נמצאה עם חזיתה 50 ס"מ משמאל מעבר לקו הלבן כאשר החלק האחורי השמאלי נמצא במרחק 0.60 מ' מעבר לקו הלבן, צד שמאל שזה בערך שליש של המאזדה בנתיב הנגדי וליד הפינה הקדמית הימנית נמצאו שברים. לפיכך, לטענתו, ניתן קבוע על פי הממצאים כי מקום ההתנגשות עם המאזדה נמצא בסמוך למקום שהמאזדה נמצאה וסביר שמקום ההתנגשות נמצא בצד ימין של המאזדה כי המאזדה קיבלה מכה משמעותית בפינה קדמית ימנית וכתוצאה מההתנגשות המאזדה נדחפה שמאלה מעבר לקו הלבן (עמ' 21 ש' 16-23).
77. אמנם מומחה ההגנה טען כי המאזדה לא הוזזה ממקומה אולם, הוא העיד ברוב הגינותו כי הוא לא יכול לשלול שהמאזדה אכן נדחפה לאחור ואף הסביר מדוע אפשרות זו יתכן ונכונה.
78. "**אני יודע שהאוטובוס דוחף את המאזדה כי הוא במורד האוטובוס יכול לדחוף את המאזדה הוא בעל משקל גבוה יותר, אמרתי לו שיתכן ויטענו שמיקומה הסופי של המאזדה לא מצביע על כך שנסעה ממול במסלול נסיעתו, אז אמרתי אם זו גרסתך תגיד למשטרה. בכמה**



שיחות אמרתי שיש מאזדה בכביש תתיחסו לזה, לא אמרתי באיזה מסלול הייתה, לא יכולתי לקבוע, לאחר ששמענו את פרץ ואת הבוחן לא יכול לקבוע, לא מן הנמנע שאולי המאזדה הייתה במזלול נגדי...." (עמ' 55, ש' 19-26). ובהמשך ציין כי המאזדה לא הוזזה מהמקום אולי רק נדחפה קצת אחורה **"לא. לא הוזזה ממקום התאונה לפי התמונות. הנזק קרוב למאזדה. אולי נדחפה קצת אחורה. אין סימנים לזה"** (עמ' 55, ש' 27-29), אולם לא שלל אפשרות שאכן כתוצאה מהפגיעה המאזדה נדחפה לאחור **"לא שללתי שהמאזדה נדחפה לאחור"** (עמ' 56, ש' 21) ואף ציין כי אכן יתכן שהמאזדה נדחפה לכיוון שמאלי **"יש אפשרות שנדחפה לכיוון שמאלי מאחר והפגיעה הייתה מימין למרכז הנטיה של המאזדה שהחלק האחורי יקבל סבסוב עם כיוון השעון..."**. עוד הסביר המומחה כי **"פגיעה שמחוץ למרכז הכובד גורמת גם לרכב הנפגע להעתיק מקומו במקרה זה המאזדה להידחק אחורה בגלל עדיפות האובוס בגלל משקל, ובמקביל יש סבסוב שגורם לו להידחק הצידה... להגיד שיועד מה היה לא יודע"** (עמ' 56, ש' 24-32).

79. הבוחן המשטרתי העיד כי רוחב הפג'ו 1.60 מ' רוחב השול איפה שעמד רכב הפג'ו 1 מ', רוחב השול איפה שהפג'ו נעצרה לאחר שנדחפה לאחור 80 ס"מ, ורוחב נתיב נסיעת הנאשם 3.60 מ' (פרוטוקול מיום 07.12.15 עמ' 22 ש' 14-16).

80. הבוחן המשטרתי העיד כי במקרה שהפג'ו עומדת 40 סמ' ממעקה הבטיחות שנמצא בצד ימין של הכביש, הפג'ו חורגת עם צד שמאל מטר לנתיב של המאזדה לכן למאזדה יש מרחק של 2.60 מ' נתיב פנוי לתנועה ולכן יש לה מקום לעבור מבלי להיכנס לנתיב הנגדי (עמ' 22, ש' 19-21). הבוחן ציין כי אף אם נהג המאזדה טען כי לא היה לו מקום לעקוף את רכב הפג'ו שכן הוא חסם את נתיב נסיעתו אין להתבסס על עדות זו שכן בזמן התאונה הכביש היה מכוסה שלג וברד ועל סמך עדויות המעורבים לא היה נראה הסימון בכביש.

81. אמנם נהג הפג'ו, מר פרץ, העיד כי לאחר עצירתו בשולי הדרך צלצל לבטחון של ביתר עילית שיגיעו לחלץ אותו מהמקום מאחר והוא מפריע חלקית לתנועה אולם, כבר בהודעתו הראשונה במשטרה, מיום 15.01.15, כאשר נשאל האם לדעתו יש קשר בין ההחלקה של האוטובוס לבין המאזדה השיב ברחל ביתך הקטנה כי **"האוטובוס החליק לבד בלי קשר לכלום"** (ת/18, ש' 69-70) ובהמשך אף סיפר על השיחה שניהל עם נהג האוטובוס לאחר התאונה **"הנהג אוטובוס דיבר איתי ביום שישי מיד אחרי התאונה ואמר לי שהוא מצטער ושהוא החליק כי הוא איבד שליטה בסיבוב. הוא אמר שהוא לא השתלט על האוטובוס כי הוא החליק. הוא לא אמר לי כלום לגבי המאזדה שגרמה לו להחליק"** (ת/18, ש' 70-73).

כאמור, עד זה מסר הודעה נוספת במשטרה לאחר עדותו בבית המשפט ואף נקרא לעדות נוספת מטעם ההגנה. אולם על אף טענתו כי נהג המאזדה כלל לא היה במקום וכי מי שנהג במאזדה הינו הקטין (ע.ק.), הוא טען כי לדעתו האשמה בתאונה מוטלת על הנאשם **"...נהג אחראי לא מכניס ציבור לסכנה. ראיתי את ההחלקה שלו. מתחילה עד סוף"** (עמ' 31, ש' 13-23).

82. מכל האמור, הגעתי למסקנה אחת בלבד, והיא כי סטייתו של הנאשם אירעה כתוצאה מנסיעה במהירות שאינה סבירה לתנאי הכביש. מסקנה זו נלמדת הן מעדויותיהם של העדים

והן מנייתוח הראיות והממצאים.

פגמי המשטרה בחקירה

האם יכולים לאיין את אחריות הנאשם

83. טרם אסיים את הכרעת הדין אתייחס לטענת ההגנה לליקויים בהתנהלות המאשימה בכך שבחרה שלא להזמין לחקירה באזהרה את עדי התביעה מוחמד עויסאת והקטין ע.ק. ולעמת אותם עם הדברים שאמר העד מ פ, אבי המנוח בחקירתו המאוחרת.

84. צודקת הסניגורית כי נוכח הודעתו הנוספת של נהג הפג'ו היה על המאשימה לשקול גביית עדותם בשנית על עדים אלו תחת אזהרה. אולם, יחד עם זאת, לא התרשמתי כי נפל פגם היורד לשורשו של עניין באופן שבו ניהלה המאשימה את התיק. לא מצאתי כי נפל פגם שיש בו כדי להביא לזיכוי של הנאשם.

85. מחדלי חקירה אין בהם כשלעצמם כדי להביא לזיכוי של נאשם, אם חרף מחדלי החקירה הונחה תשתית ראייתית מספקת להוכחת אשמתו בעבירות שיוחסו לו (ראו: ע"פ 8187/11 פלוגי נ' **מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 19.08.13), ע"פ 8447/11 סולימאן נ' **מדינת ישראל** (פורסם בנבו, 24.9.12).

86. לאור האמור, אני קובע כי לא קיים חשש שמא הגנת הנאשם קופחה ולא מצאתי שהדבר הקשה על הנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות שלחובתו או להוכיח את גרסתו. גם אם היה מוכח כי אחר נהג במאזדה לא היה בכך בכדי לשנות מהמסקנה כי המאזדה לא היוותה את הגורם לסטיית האוטובוס, זאת בשים לב למארג הראיות והעדויות שהוצגו בפניי ואשר מצביעות מעל לספק סביר על כך שהנאשם שסטה ממסלול נסיעתו עקב מהירות נסיעתו הבלתי סבירה לתנאי הכביש.

סוף דבר

87. לסיכומי של דבר, לאחר ששמעתי את הצדדים והתרשמתי מהעדים והמומחים שלפני ומחומר הראיות, ולאחר שהקשבתי קשב רב לסניגורית המלומדת שעשתה ככל שלאל ידה בנסיבות העניין, החלטתי להרשיע את הנאשם בכל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

88. לסיום מבקש אני להודות לבאי כח הצדדים, עו"ד לאה גולדמן ב"כ הנאשם ועו"ד נתי בן חמו-מפרקליטות מחוז ירושלים, על המקצועיות הרבה שבה ניהלו את דיוני ההוכחות, וכן למומחים המקצועיים שהאירו את עיני בחוות דעתם המקצועיות אף כי בסופו של דבר נתקבלו ממצאי חוות דעת אחת שהשתלבה עם מארג הראיות ויתר הממצאים.

זכות ערעור לבית משפט המחוזי בירושלים בתוך 45 ימים.

ניתנה היום, ל' ניסן תשע"ז, 26 אפריל 2017, במעמד הצדדים