

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

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 15-04-189 מדינת ישראל נ' מארוקו
בפני כבוד השופט נайл מהנה

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

נגד
אברהם מארוקו ע"י ב"כ עו"ד לאה גולדמן
הנאשם

הכרעת דין

מבוא

1. בתאונת דרכים קטלנית קופה חייו של (מ.פ.) יلد בן 13 (להלן: "המנוח"), באופן עצוב מאיין
כמו蒿ו, כאשר ראשו נערף בתאונת.

התאונת אירעה ביום בו ירד שלג באזורי ירושלים וכותזהה 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 לנטייב הנסיעה הנגדי ופגע ברכב שchanha בצד הדרק על שלו הכביש.

נוסעי הרכב, המנוח ואביו, אשר הבחינו באוטובוס מחליק במהירות לעברם, יצאו מרכבם כדי להימלט מפגיעה
האוטובוס. המנוח, שיצא מהמושב ליד הנהג לעבר כיוון גדר הבטיחות, לא הספיק למלט עצמו מהמקום
וכותזהה מפגיעה האוטובוס ברכב, נגרמה לו פגעה שכותזהה ממנו נערף ראשו ונקבע מותו במקום.

2. כבר בראשית דבריו אצין כי החלטתי להרשיע את הנאשם בעבירות המוחשנות לו בכתב
האישום לאחר שהגעתי למסקנה כי התאונת נגרמה עקב רשלנותו.

האשמה ומהלך הדיון

3. כתב האישום מייחס לנאשם את העבירות הבאות:

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

עמוד 1

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

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

గריםת נזק לאדם ולרכוש, עבירה לפי תקונה 21 בצוירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה;

גריםת מוות בגין רשלנית, עבירה לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה.

על פי המתוар בכתב האישום, בתאריך 15.01.07 ב时刻 לשעה 13:27, נהג הנואשם באוטובוס, כשהוא נוסע לבדו ללא נוסעים מביתר עילית לכיוון ביתו באלעד, דרך כביש 375.

נטען בכתב האישום כי הנואשם נסע בדרך זו לבתו לאחר ונסגרו לתנועה הצירים המרכזיים עקב מג האויר הסוער באזור ירושלים בו ירד שלג.

באותה עת הראות היווה טובה, אך בשל מג האויר הסוער הכבש היה רטוב וחלק עקב הצבורות שלג וברד על הכבש, וכן ירידת גשם מעורב בשלג וברד.

מדובר בכבש בעל נתיב נסיעה אחד לכל כיוון ומהירות המכטימלית המותרת בו היא 80 קמ"ש. על פי כתב האישום, הנואשם נהג במשך מספר דקות במהלך הנסיעה שלא תامة את תנאי הדרך הקשים, עד מהירות של c- 54 קמ"ש. לפני ובמשך ליקומטר ה- 15 נהג הנואשם במהלך 50 קמ"ש לעיר, והחל להאט את נסיעתו. כאשר התעקל הכבש שמאלה בירידה החל האוטובוס להחליק על הכביש והנואשם איבד שליטה על הגהה והבלמים.

בשלב זה החל האוטובוס להחליק כר שהחליק הקדמי שלו סטה ימינה ופגע בעתקה הבטיחות הימני עם הפינה האחורי - ימנית של האוטובוס. האוטובוס המשיך בנסיעה כאשר הנואשם אינו שולט באוטובוס, תוך שהוא סיטה מנותיב נסיעתו וחוצה קו הפרדה רצוף לנטייה הנגדי.

בכוון הנסיעה הנגדי, עמד כאמור לצד הדרך על שולי הכביש ובצמוד למעקה הבטיחות רכב מסחרי מסווג פג'ו (להלן: "הרכב המסחרי" או "הפג'"ו) אשר נתקע בשל תנאי מג האויר הקשים. את הפג'ו נהג אביו של המנוח- מ פ (להלן: אב' המנוח"), ובמושב הנוסף ליד הנהג ישב בנו, המנוח (מ.פ.).

מאחוריו רכב הפג'ו נסע בנסיעה איטית רכב פרטי מסווג מאזדה, אותו נהג מוחמד עויסאת, ובמושב הנוסף ליד הנהג ישב קטין (ע.ק.) ליד 1999.

המנוח ואביו הבחינו באוטובוס מחליק במהלך הנסיעה לכיווןם, יצאו מרכבם כדי להימלט מפגיעה האוטובוס ובלב זה, פגע האוטובוס עם חלקו הקדמי - שמאלי בעתקה הבטיחות השמאלי. האוטובוס המשיך להחליק בצמוד למעקה הבטיחות, פגע בחזית הפג'ו במהלך 16 קמ"ש לעיר והמשיך לגרום את הפג'ו למרחק של c- 65 מטרים תוך שהפג'ו משתפשף על מעקה הבטיחות.

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

נהג המازדה, אשר הבחן גם הוא באוטובוס נסע במהירות לכיוונו, עצר את המازדה עצירה מוחלטת, והקטין (ע.ק.) שישב במושב שלצידו יצא מהרכב כדי להימלט מפגיעה האוטובוס. לאחר הפגיעה בפיג'ו פגע האוטובוס עם צדו הימני בחלקו הקדמי של המازדה. לאחר הפגיעה במазדה, סטה האוטובוס ימינה ונעוצר. כתוצאה מפגיעה זו, נחבל הקטין (ע.ק.) בגופו ובראשו ונגרם לו חתך פרונטלי.

התשובה לאישום

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

הראיות

.5. הדיון נקבע לשמיית 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 המשפטתי"), אשר הגיע למקום התאונה בוחן את הממצאים שנמצאו בזירה ועריך דוח בוחן (ת/1),لوح תצלומים (ת/5) וכן גבה מהנאשם שתי הודעות: האחד, 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) תרשימים (ת/25), מזכיר מיום 13.01.15 (ת/27).

בנוסף, תיק המוצגים שהוגש מטעם המאשימה לבית המשפט בהסכמה הצדדים כלל את המסמכים הבאים:
תקליטור ידאו זירת התאונה (ת/2); תקליטורلوح תצלומים (ת/3); תקליטור תמונה פגוש אחורי (ת/4); חוות דעת מומחה - פיענוח טכוגרפ (ת/6); הודעתה הנאשם מיום 11.01.15 (ת/9), תעודה פטירה ותעודות רפואיות (ת/10); מזכיר בנושא בדיקת תקין רכב מיום 21.01.15 (ת/11); מזכיר שנערך על ידי רס"ב בני דוד בדבר ת"ד - טכוגרפ מיום 07.01.15 (ת/12); דוח פעולה ראשוני מיום 07.01.15 (ת/14); זכ"ד טכוגרפ מיום 07.01.15 (ת/15); דוח תפיסת טכוגרפ (ת/16); שימוש והחלה על פסילה מנהלית (ת/17); הودעה שנגבתה מנהג הפיג'ו מיום 25.01.15 (ת/18) וشرطוט שנערך על ידו במהלך עדותו בית המשפט (ת/19); תרשימים שערכם מר מוחמד עוויסאת במהלך מסירת הודיעתו במשטרת (ת/20) וכן הודיעתו במשטרת מיום 07.01.15 (ת/21); הודיעתו של הקטין ע.ק במשטרת מיום 21.01.15 (ת/22); תצ"א שהודפסה על ידי הבוחן המשפטתי מחשב משטרת ממתקמת יפה נוף (ת/26), נספח לדוח בוחן הכלול נתוני S.G.P.(ת/28); דוח פעולה הנדסי - במסגרת חקירת תאונת דרכים קטלנית (ת/30) וטבלה שנערכה על ידי ב"כ המאשימה בדבר התפתחות גירושות הנאשם (ת/31).

מסקנת הבוחן המשפטתי הייתה כי התנהגותו של הנאשם שנרג בנסיבות לא סבירה לתנאי הדרך אשר היה מודע לתנאי הדרך וכן כל נהג סביר יכול והיה צריך להיות מודע להשכלות של מהירות נסיעתו על יכולת האחזקה של רכבו בכביש רטוב, מכוסה בשלג וברד.

בעודתו בבית המשפט העיד הבוחן המשפטתי כי לטעמו הנאשם התרשל בכך שיצא לניהוג בכביש שהוא במצב שלא היה ניתן לנוטע בו (עמ' 24, ש' 16 - 17).

באישור הצדים הוגשה הودעה במשטרה של **מר יעקב שפיגל**, אשר נסע ברכבו בכיוון נסיעת הפגן וטרם התרחשות התאונה עצר את רכבו בשולי הדרך אחורי רכב הפגן (ת/23) (להלן: "שפיגל"); **מר יונתן אנגל**, הנהג שנסע בכיוון נסיעת האוטובוס ומאחוריו (להלן: "אנגל") (ת/29).

לאחר שבאי 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 לזמן 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 משילמה מיום 16.07.16 (נ/9) (להלן: "מומחה ההגנה").

וכן הוגש מטעם ההגנה המסמכים הבאים:

תקציר חישוב מהירות רכב עובר לתאונה לפי סימני בילמה (פברואר 2014) (נ/1); צילום אוויר שנערך על ידי הבוחן דיכטר (נ/2); דף נוסחאות לגבי מהירות מרבית בסיבוב (נ/3); תמונה מתוך סרט הוידאו לגבי שדה ראייה מעבר לנקודת האימפקט (נ/4); צילום מתוך חברות בנושא תאורה וניראות- וחקיר תאונות דרכים (נ/5); צילום מתוך חברות דוח בוחן - אופן עריכה מינואר 1999 (נ/6); מסמך ערכת ניסוי שדה ראייה בחקירה תאונות דרכים מיום 08.09.09 (נ/7); שרטוט שנערך על ידי מומחה ההגנה במהלך עדותו בבית המשפט (נ/10) וشرطוט נוסף (נ/11).

העובדות שאינן שונות במחלוקת

6. אין מחלוקת בין הצדדים לגבי הקשר הסיבתי בין התאונה למות המנוח קרי, שכמתוצאה מהפגיעה הקשה בתאונה נعرف ראשו של המנוח ומתומו נקבע במקום.
7. כמו כן, אין חולק כי במועד התאונה שרר מזג אויר סוער באזרע ירושלים, וירד שלג מעורב בברד וגשם. בשל מזג האויר הסוער, נסגרו לתנועה כביש מספר 1 וככיבס מספר 443.
8. אין גם חולק כי מהירות המכוניות המותרת ככיבש היא 80 קמ"ש, וכי הנאשם נאג ב מהירות שאינה עולה על מהירות זו. באותה עת, הראות הייתה טובה, אך בשל מזג האויר הסוער הכיבש היה רטוב וחלק עקב הצבורות שלג וברד על הכביש.

נדיר המחלוקת

9. עיקר המחלוקת בין הצדדים, נוגעת לגורם סטיית האוטובוס מנתיב נסיעתו ולאיבוד השליתה. שני הצדדים גרסאות סותרות לאופן התרחשות התאונה בהסתמך על חוות דעת מומחים. **לטענת הצדדים**, הנאשם נסע במהירות בלתי סבירה לתנאי הדרך סטה מנתיב נסיעתו וברשלנותו גרם למותו של אדם. **לטענת ההגנה**, אין לייחס לנאשם רשלנות מושגיב למצוות חרום בלתי צפוי, שבו רכב שהגיע מולו עקף בנגדו לפס לבן המסמן במקומות. הנאשם נאג במהירות נמוכה מאוד כשהתקרב לעיוקול, אז הבחן הנאשם לפטע ברכב המازדה, כשהוא עוקף את רכב הפגן, שעמד חציו על השול הימני וחציו על נתיב הנסעה הימני.

אוף 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 הראייה, מהירות נסיעת הנאשם והאם מהירות זו הייתה סבירה בהינתן יתר הנסיבות.

האזור שבו התרחשה התאונה - תוואי הדרך

11. המדובר בכביש 375 שהינו דרך ביןעירונית בה המהירות המותרת היא 80 קמ"ש. בקטע הכביש בו אירעה התאונה ישנים שני מסלולים אחד מהם נתיב נסעה אחד לכל כיוון. בין שני המסלולים מפריד קו הפרדה לבן.

12. בהתאם לחוות דעת הבוחן המשטרתי, משני צידי הכביש קיימים שלוי אספלט, מעוקות בטיחות וושני צידי הכביש סומנו בפס צהוב.

13. אין מחלוקת כי במקום התאונה בכיוון נסיעת רכב הנאשם ישנה עקומה ימינה, ישורת ואז עקומה שמאלית 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 15.12.07, עמ' 23, ש' 27-28; פרוטוקול מיום 15.12.20, עמ' 6, ש' 15).

התאונה אירעה בעקומה שמאלית.

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 שנדחק לאחור 80 ס"מ, ורוחב נתיב נסיעת הנאשם 3.60 מ'.

16. על פי ממצאי הבוחן המשטרתי המרחק בין הפגיעה הראשונה במעקה הבטיחות בצד הימני של הכביש ועד לפגיעה בפג'ו היה 57 מ' (פרוטוקול מיום 15.12.07, עמ' 22, ש' 9-10; פרוטוקול מיום 15.12.20, עמ' 7, ש' 24-26).

שדה הראייה

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

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

- .19. אין מחלוקת כי מהירות המותרת בקטע הכביש בו אירעה התאונה הינה 80 קמ"ש. מהירות נסיעת הנאשם הייתה פחותה ממהירות המותרת במקום, וגם על כך אין חולק.
- .20. בהסתמת הצדדים הוגשה חוות דעת מומחה (ת/6) שעניינה פגיעה בעקבות דסקת הטכוגרפ של האוטובוס ביום 03.02.15, שנערכה ע"י רפ"ק משה כהן, במסגרתה פגעה את דסקת הטכוגרפ שהותקנה באוטובוס בעת האירוע. כיצד הטכוגרפ הוא מכשיר הנמצא באוטובוס ותפקידו לתעד רישומי מהירות, זמן, מרחק ומצב מנוחה או עבודה.
- .21. חוות הדעת בעניין דסקת הטכוגרפ מפרטת את הממצאים הבאים:
- הנסעה الأخيرة לפני התאונה בוצעה בשעה 13:27.
- מקום הפגיעה ברכב המසחרי ועד לעצירה הסופית של האוטובוס נמדד בזירת התאונה כ- 65 מטרים.
- הפגיעה נערכ עד להופעת הרטט התאוני בדסקה - ולאחריה לא ניתן להמשיך את הפענוח.
- האוטובוס נסע במהירות שיא אחרונה 54.5 קמ"ש. ב מהירות 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. ב מהירות זו האוטובוס נמצא 110 מטרים לפני הפגיעה ברכב המסחרי, ו- 175 מטרים לפני העצירה הסופית שלו לאחר התאונה.
- האוטובוס נסע עוד 2 שניות במהירות זו, אז הוא מאיץ למהירות 30.8 קמ"ש בהאצה של 0.26 (האצה קלה- מתאים לנסעה בירידה או לחילופין, הורדת الرجل מדוושת הבלם). בנקודה זו האוטובוס נמצא 37 מטרים לפני הפגיעה ברכב המסחרי ו- 103 מטרים לפני העצירה הסופית.
- אוטובוס נסע עוד 2 שניות במהירות זו, אז מאט למהירות של 16.87 קמ"ש בבלימה של 1.3 (מטר לשניה בריבוע). ב מהירות של 16.8, האוטובוס פוגע ברכב המסחרי. מנקודה זו האוטובוס ממשיך עוד כ- 65 מטרים עד לעצירתו הסופית (כך ע"פ מדידות הזירה).
- מכשיר הטכוגרפ 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 פגיעה בעקבות דסקת הטכוגרפ הוגשה וב"כ הנאשם וויתרה על עדותו של רפ"ק משה כהן אשר ערך את חוות הדעת. לפיכך משפטאי חוות הדעת לא נסתורו אני מקבל את האמור בחווית דעת זו כמצאים שאין עליהם מחלוקת. אציין כי גם מומחה ההגנה הסכים עם תוצאות פגיעה בעקבות דסקת הטכוגרפ.

- .23. כאמור, עפ"ו פענווח נתוני הטכוגרפ, הנאשם נסע ב מהירות שיא אחרונה של 54.5 קמ"ש עבר לתאונה ומהירות זו יש לראותה בה כלא שנייה במחלוקת.
- .24. הבוחן המשטרתי העיד כי מאחר ועל פי חווות 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 פענווח דסקת הטכוגרפ ניתן ללמידה 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 הטכוגרפ כי במרחק של 175 מ' ממוקם הפגיעה האוטובוס היה ב מהירות 54.5 קמ"ש שיכול להיות גם 49.5 קמ"ש **"שזה יצא בערך בעקבומה ימינה"** אולם, **"לא מדובר בתרשימים קנה מידה שנייתן לקבוע חד משמעות אם המהירות הייתה בתחלת העקבומה באמצע או בסוף"** (פרוטוקול מיום 20.12.15 עמ' 7, ש' 19-21).
- .27. הבוחן המשטרתי אישר כי על פי נתוני חווות דעת מומחה פענווח טכוגרפ במרחק של 57 מ' לפני הפגיעה בפג'ו קרי; מקום האימפקט הראשון בגדיר הבטיחות בצד ימין של הכביש, מהירות האוטובוס הייתה גובהה 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 פענווח הטכוגרפ לא ניתן לדעת האם הייתה נעילת גלגלים (עמ' 9, ש' 1-29).
- .29. הבוחן המשטרתי הגיע למסקנות נוספות בחווות דעתו על פי רשם האירועים ב- GPS אולם הוא ציין בחקירה כי הוא מסכים עם ההגנה שלא ניתן לענוח נתונים אלה על סמך רשם האירועים של GPS (עמ' 3, ש' 17-18) ولكن לא מצאת מקומ להתייחס לכך.
- אם מהירות הנסעה של הנאשם הייתה סבירה -
- .30. כתוב האישום מציין לנאשם עבירה של נהיגה ב מהירות שיש בה בנסיבות המקרא סכנה לציבור, לפי סעיף 62(2) לפ"ו **"נווה רכב בדרך קלות ראש, או בرشلونת, או במקומות שיש בה בנסיבות המקרא סכנה לציבור, אף אם היא פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה"** (ההדגשה שלי - נ.מ.).
- .31. כאמור, בהתאם לסעיף זה המחוקק קבע עונש של עד שנתיים מאסר בגין נהיגה ב מהירות שיש בה, בנסיבות המקרא סכנה לציבור, אף אם פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה.
- .32. במקרה דנן, אין מחלוקת כי מהירות בה נסע הנאשם, הינה בתחום המהירות המותרת בחוק. השאלה הדרישה הכרעה האם היא סבירה במקרה דנן או שמא הינה בה כדי להיות סכנה לציבור על אף שהיא פחותה מן המהירות המקסימלית שנקבעה.
- .33. כידוע נקבע על ידי המחוקק מהי מהירות הנסעה המותרת בחוק. אולם, אין די בהוראה זו

ומוטלת חובה על כל נוגג ליתן דעתו לתנאי הדרך והתנוועה בה באופן שיקיים בידו השיטה המוחלטת ברכב ובהתאם לכך להתאים את מהירותו נסיעתו.

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

"לא ינוגג אדם רכב אלא ב מהירות סבירה בהתחשב בכל הנسبות ובתנאי הדרך והתנוועה בה, באופן שיקיים בידו השיטה המוחלטת ברכב".

מוסיפה תקנה 52 וקובעת כי:

"בכפוף לאמור בתקנה 51 חייב נהוג רכב להאט את מהירות הנסעה, ובמידת הצורך אף לעצור את רכבו, בכל מקרה שבו צפואה סכנה לעוברי דרך או לרכוש,".

35. כאמור, נקבעה על ידי מתקין התקנות חובה לנוגג רכב להאט את מהירות הנסעה בכל מקרה שבו צפואה סכנה לעוברי דרך או לרכוש.

36. יפים לעניינו דבריו בית המשפט העליון בע"פ 6338/99 **בוחnik נ' מדינת ישראל** (פורסם בبنבו, 25.10.99) -

"נינהגה ב מהירות סבירה היא כלל העובר כחוט השני בתקנות התעבורה (תקנה 51). נינהגה ב מהירות סבירה היא מושכלת יסוד של כל אוחז הנה. המהירות הסבירה אינה ניתנת להגדלה כמותית מראש (להבדיל מה מהירות המרבית המותרת), המהירות הסבירה נגזרת, בין היתר, מתנאי השטחתנאי הראות, מזג האוויר וכו'. לא דומה המהירות הסבירה ביום גשם למהירות הסבירה ביום בהיר, ולא דומה המהירות הסבירה בדרך עקלקלת למהירות הסבירה בדרך ישיר" (ההדגשה שלי - נ.מ.).

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

37. אין חולק כי האירוע היה באחד הימים בהם ירד שלג באזורי ירושלים. שלג באזורי ידוע כתופעה נדירה ולא מדובר שגרתי.

38. אין חולק כי נהוג הבוחר לנוהג במצב זה צפוי להתמודד עם נינהגה מהסוג שלא ממש מוכר במחוזותינו.

39. התרשמתי מעודתו של הנאשם בבית המשפט לגבי תנאי מזג האוויר ומצב הכביש במועד התאונה שהייתה מגמתית והכל בכדי להרחק אחראותו 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 יום "**תנאי הדרך היו קשים מיום רגיל, אך כמה שלג וכמה ברד לא זוכר**" (עמ' 33, ש' 26-28).

40. מהראות שהובאו לפני עולה כי היה קושי לנוהג באותו כביש בסמוך למועד התאונה.

אבי המנוח, בהודעה שמסר במשטרת תיאר את מצב הכביש והעובדת שרכבים החליקו ורכבו התחפר עד שנעוצר-

"הכ Bias היה רטוב וlatent, לאט התחלו לרדת נקודות של ברד. לקרהת סוף העליה לצור הדסה בסיבוב האחיזן הפונה לצד שמאל ראייתי ממול רכבים פרטיים מחלקיים לאט לאט, ניסיתי לנוטע עם הרכב שלי, להתקדם עוד בעלייה באיטיות מכון שהרכב התחל לחתפר, הגלגלים הסתובו במקומם ורכבי לא התקדם. רכבי נעצר...."

ובהמשך:

"ירד ברד כבד ... כל הכ Bias היה מכוסה בברד גדוֹל גם נתיב שלי וגם נתיב נגדי".

(ת/18, ש' 18-22; 37-41).

בעודתו בבית המשפט חזר אבי המנוח ותייר את מצב הכ Bias וחוסר יכולתו להמשיך בנסיעה כתוצאה מגז האוויר (עמ' 4, ש' 26-27).

גם נהג הרכב שנסע בכיוון נסיעת הפגנו, מר שפיגל, תיאר בהודעתו במשטרת את הקושי לנוהג באותו תנאי מגז האוויר ומסר כי הוא עצר את רכבו מאחוריו רכב הפגנו בשולי הדרך "...האטו של ה��יל להחיליק, היה לו קשה לעלות בגלל הקרח שהיה על הכ Bias". העד התבקש לתאר את מצב הכ Bias, והשיב: "היתה שכבה של ברד עם שלג מעורב, הכ Bias היה מאד חלק והוא מסוכן להליכה, כשהסתובבתי הרגשתי שכבה מאד חלק. כל הכ Bias היה מכוסה בשכבה לבנה. השכבה התחליה בערך קילומטר לפני התאונה, בערך" (ת/23, ש' 7-8; ש' 60-62).

41. הנאש מסר בהודעתו כי עם סיום משמרות העבודה שלו הגיעו לתחנה המרכזית בירושלים, התברר כי בשל תנאי מגז האוויר נחסמו לתנועה כביש מספר 1 וכביש מספר 443.

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

אצין כי אמונם המאשימה לא העמידה לדין את "אגד" אולם אני סבור כי בנסיבות שלפניו התרשלו האחראים בא"ג" בתנהגותם משלנא ניתנה הוראה ברורה האוסרת המשך נסעה באוטובוס או לכל הפחות הקפדה על הנחיות ברורות לנוהגה באותו תנאי מגז האוויר. אין חולק כי לא מדובר במזג אויר שגרתי אלא במזג אויר סוער ונדרי לאזורי.

אמנם לא מדובר בנסיעה שנערכה במסגרת עבודתו של הנאש אלא מחוץ לשעות העבודה אולם, על אגד כבעלת האוטובוסים והמעסיקה של הנאש מוטלת החובה לדאוג לשולם וביתחונם של משתמשי הדרך ובמקרה דנן, נוכח תנאי מגז האוויר וחסימת הכבישים היה חובה להנחות את הסדרנים שלא לאפשר יציאת האוטובוסים בדרכים שלא הוכנו למזג אויר שכזה. ויתריה מזאת כלל לא ברור מדוע האוטובוס לא היה מצויד בשרשראות לצמיגים למניעת החלקה על השלג.

42. במקרה דנן, משנתנה בידי הנאש הבחירה האם להמשיך לנוהג באוטובוס לביתו שמחוץ לעיר היה עליו לנוהג במסנה זהירות. העובדה כי כביש 375 לא נחסם לתנועה אינה פותרת את הנאש מן

החוובה לנ��וט בכל אמצעי זהירות הנדרשים ולהתאים את מהירות נסיעתו לדרך. על הנאשם היה לפעול במשנה זהירות הואיל ודובר בכביש עם עקומות ותנאי מזג אויר קשים.

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

.44. הבוחן המשטרתי הסביר בעדותו בבית המשפט כי כתוצאה מהברך שהיא על הכביש לא הייתה אחיזה בכביש ולא הייתה לו אפשרות לבلوم, 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 לפניה הכנסה לירידות ועקבות ולהמשיך בנסיעה תוך כדי עצירות מבוקרות ולשים שרשרות על הגלגלים. אני לא פועל אפשרות שגם במהירות 10 קמ"ש הנהג היה מגיע להחלה וחוסר יכולת לבلوم את הרכב" (עמ' 24, ש' 21-24).

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

.46. אני מקבל את מסקנת מומחה ההגנה כי מהירותו בהן נסע האוטובוס לא היו בלתי סבירות מאחר ושלט באוטובוס במהלך הנסעה בעקבות הראונה ימינה, במהלך הנסעה בישור ובהתו מרחק של עשרות מטרים בתוך העקומה השנייה שמאלה עד שיטה לשמאלי.

.47. מומחה ההגנה אישר בעדותו בבית המשפט כי העובדה שהנאשם לא איבד שליטה בעקבות קשה יותר ואיבד שליטה בשלב קל יותר היווה נתון קרייטי לביסוס מסקנותו (עמ' 50 ש' 13-14). מומחה ההגנה חזר והדגיש בעדותו בבית המשפט כי הוא מסתמן על העובדה שהנאשם לא איבד שליטה בעקבות הראונה שהייתה קשה יותר מהשנייה על מנת להוכיח מהירות נסיעתו של הנאשם הייתה סבירה (עמ' 61, ש' 12-13). לשיטתו, "היגיוני שאם מהירות בעקבות העקומה השנייה לא הייתה סבירה האוטובוס היה מאבד שליטה בתחילת העקומה..." (עמ' 50, ש' 5-6) ובהמשך חזר והדגיש כי מהירות סבירה ותامة את תנאי הדרך "כי לא קרה כלום" (עמ' 62, ש' 1-8) בעקבות הראונה

כאשר נשאל מומחה ההגנה האם ניתן מצב בו על אף שנаг נהג בצורה מסוכנת הוא לא יתפס או יגרום לתאונת דרכים, השיב: "כן. אבל לא בעקבות" (עמ' 61, ש' 24-25) "אם נהג בצורה מסוכנת לפני מעבר ח齐יה ולא יפגע בהולך רגל אין בעיה, אבל אם לא עוצר בעוצר ואין רכב בצומת לא יקרה כלום, אך אם נהג בצורה מסוכנת בפרק שעובר מהירות מותרת בעקבות ספציפית בהכרח יצא מהעקומה.... יזרק ממנו..." (עמ' 61, ש' 18-18).

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

לא השתכנעתי כי קיים הבדל בין מי שמבצע עבירה עבורה אחרת חמורה יותר או חמורה פחות מכך שלפנינו. עצם העובדה שלא התרחש תאונות דרכים בעקבות חדה יותר ובמהירות נסעה גבוהה יותר אין בה כדי להוכיח סבירות מהירות הנסעה.

חוקי התעבורה מטרתם נהיגת בטוחה ומניעת תאונות דרכים. עצם העובדה שלא התmesh פוטנציאלי הסכנה הטמון בביצוע העבירה אין בה כדי להוכיח כי הנאשם נהג כיאות.

לדוגמה עבירה של נהיגת בשכבות חמורה וטומנת בחובת סכנה רבה. אולם, קיימים מקרים בהם נהג נוהג במצב מסוכן זה מבליל שבדרך נס תתרחש תאונות דרכים.

50. הבחן המשפטתי ציין כי ברור שהנואם איבד שליטה לפני הפגיעה הראשונה בעקבות הבטיחות בצד ימין הוא לא יכול לקבוע מתי ובאיזה מרחק זה ארע "...**לפני שהתנגש בעקבות בטיחות שעוז התנגשות ראשונה נהג האוטובוס לא השתולט על רכבו ולא הצליח לשמור על נתיב נסיעתו ולבלום**" (עמ' 24, ש' 12-13).

51. הבחן המשפטתי העיד כי הוא לא יכול לשלול כי הנאשם לא איבד שליטה כבר בישורת "**AIROU ההתנגשות בסוף הישורת, אם איבד שליטה במהלך הנסעה בישורת לא יכול לדעת**" (עמ' 8, ש' 25-30).

52. הבחן המשפטתי ציין כי מהירות של 54.5 Km\ש בעקבות ימינה וכניסה לשורת ותנאי הדרך זה מהירות בלתי סבירה. במקרה זו הנאשם לא הצליח לבלה את האוטובוס ולמנוע את ההתנגשות (עמ' 9, ש' 1-2).

אמנם הבחן המשפטתי העיד כי על פי הatz'a רואים כי רדיוס העקומה ימינה קטן מרדיוס העקומה שמאליה (עמ' 7, ש' 4-6) אולם הוא לא יכול היה להסביר אם זה פי 2 והшиб: "**בערך. לא יכול לענות**" (עמ' 7, ש' 7-8). אמן, הבחן המשפטתי אישר כי מהירות שבה ניתן לנסוע בעקבות ימינה מבליל לאיבד שליטה היא נמוכה מזו שבעקבות ימינה וזהת בתנאי מזג האוויר שררו במקום התאונה. אולם, אף על פי כן, הוא העיד כי אין בכך ללמד כי מהירות נסיעתו של הנאשם הייתה סבירה בעקבות ימינה שמאליה (עמ' 7, ש' 9-11).

לאמור, העובדה שהנואם נסע בעקבות ימינה במהלך הגבולה מהירות הנסעה בעקבות ימינה ולמרות זאת לא איבד שליטה בעקבות ימינה מוכיחה כי מהירות נסיעתו של הנאשם בעקבות ימינה הייתה סבירה.

53. אמן מר אנגל שנסע ברכב מאחורי הנאשם העיד כי מהירות הנסעה של האוטובוס הייתה סבירה. אולם, אין בעדות זו כדי לקבוע ממצא לגבי מהירות נסיעת האוטובוס עבור לתאונה שכן אני סבור כי העד אינו מומחה וכי אינו יכול להעריך מהירות נסיעתו של האוטובוס. יתרה מזאת, עצם העובדה כי בעת ההתנגשות התאונה העד היה במרחק מהאוטובוס וזאת למורות שבהתאם לעדותו הוא נסע מאחוריו יש בה כדי לקעקע את טענותי כי האוטובוס נסע באותו מהירות נסעה "...**איך שאינו עברתי את העקומה ימינה ראייתי את האוטובוס נסע בעקבות שמאליה...**" (ת/ 29, ש' 12-13). העד מסר כי להערכתו האוטובוס נסע במהירות של 30-35 Km\ש שהינה סבירה והסביר כי לפי דעתו הוא לא החליק מאחר ובלם בזמן "**לפי דעתך אני בلمתי לפי שיא הפניה לפני שהגעתי למקום בו**

האוטובוסים 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 מג האויר ונסיעה עם אוטובוס מחייבת משנה זהירות ונעה ב מהירות גבוהה הרבה יותר. אצ"ן כי ההגנה ניסתה לטענה זו והוצג לבוחן דף עם נסחאות זאת על מנת להוכיח שהמהירות המרבית בסיבוב לא תליה 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 כירכב פרטי מרכיבים צמיגים שונים שמקדם חיכוך שלהם קבוע. יכול להיות שגם שgem האוטובוס יכול לבצע את הסיבוב ב מהירות יותר גבוהה מרכב פרטי תלוי בסוג הרכב ומצב מכני שלו.

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

כל הדרך - נהג שיטה מנטיבו חזקה שתרשיל

.56. הנאשם לא חלק על כך שהוא סיטה מנטיב נסיעתו. אין מחלוקת כי בשלב מסוים הנאשם איבד שליטה על האוטובוס, סיטה מנטיב נסיעתו, חצה קו הפרדה רצוף והתנגש ברכב הפגוי שעמד בשולי הנתיב הנגדי.

.57. הלה פסוקה היא שיטתית נהג מנטיב נסיעתו יש בה משום הוכחהلقואורה לרשלנות נהיגתו. עתה, מוטל על הנאשם הנintel להוכיח כי לא התרשל אלא גורם אחר שלא בשליטתו גרם לסתיה.

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

"אכן אין בהחלה על הכביש כשלעצמה כדי להוכיח רשלנות, אולם אין להשווות החלקה למעבר לצידו השני של הכביש והתקפות בצד שמאל של הכביש. נהיגה כדין ובזיהירות הראית היא בצד ימין של הכביש, עצם המעבר המוכח לצד שמאל יוצר ראייה לכואורה בדבר נהיגה שלא בדרך הזהירה. החובה להוכיח את האשמה מעלה לכל ספיק סביר רובצת לעולם על התביעה, אך כאשר מוכחת נהיגה החוצה את הכביש מימין לשמאלי, כפי שארע כאן, נוצרת הוכחהلقואורה לניגמה חסרת זהירות. בכך יוצאה התביעה חובת השלב הראשון של הבאת הראיות. מעתה עברה חובת ההוכחה לנאשם (חובה מס' 2 בדברי השופט אגרנט (כתוארו אז) בע"פ 28/49, זרקא נ. היועץ המשפטי, פד"י ד', 504, 523). הנאשם מצידו יכול להציג עדות מטעמו הסותרת את הראית להוכיח בלתי זהירה, בנגדו לכל כיוון ואופן מותרים"

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

.59. מהו הנintel הראייתי המוטל על הנאשם בנסיבות דנן. בית המשפט קבע כי: "שאלת המפתח הנהה, אפוא, האם עלה בידי המערער **לבקש סדק**, ولو ברמה של ספיק סביר, במסקנה הניסبيةת, לפיה תאונת הדרכים שבה היה מעורב, נגרמה בשל התרשלותו" (ע"פ (י-ט)

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

- .60. במצב דברים זה, הנטול עובר אל שכמו להוכיח כי הסטיה מנתיב הנסיעה לא נבעה כתוצאה מנהיגה רשלנית בנסיבות מסווגת ושאינה מתאימה לתנאי הדרךقطענות המאשימה, אלא מסיבה אחרת, ולטענת הגנה, הסיבה היא שרכב שהגיע מולו במסלול הנסעה הנגדי עקף בנגדו לפס הלבן המסומן במקום.
- .61. כאמור, האם טענת הנאשם לפיה רכב המזדה הוא זה שגרם לו לסתות מנתיב נסיעתו יש לה תמייח בחומר הראיות. כבר עתה אצין, כי הגעתו למסקנה כי הנאשם לא עמד בנטול זה כפי שיוסבר בהמשך להלן.
- .62. איני מקבל את טענת מומחה ההגנה לפיה הממצאים האובייקטיביים תומכים באפשרות שניג האוטובוס, משבחין במאזדה נסעת מולו, במסלול שלו, נבהל וסתה בחוזקה לשמאלי, פウולה שגרמה לו לאבד שליטה (נ/8, סעיף 3.1.4).
- .63. בנקודה זו אצין כי מעודתו של מומחה ההגנה בבית המשפט עולה כי מסקנתו זו התבessa בעיקרה על גרסת הנאשם ועל כך שלטענתו לא נמצא על ידו ממצאים אובייקטיביים שיש לו "הנ帀ט טען ואני אומר שהממצאים האובייקטיביים לא שולטים. גם אביו של המנוח אמר שהיתה מאזדה שעקפה" (עמ' 49, ש' 13-14; ובהמשך: "יש קשר בין גיסת הנאשם לבין תמייח אביו של המנוח לבין גיסת 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 שנגבטה מספר שעות לאחר האירוע, תוחקר הנאשם על ידי הבחן המשטרתי, לאון דכטר, ומסר גרסה לפיה "אני נסעת בהתאם לתנאי הדרך, בנסיבות נמוכה וסבירה לשיקול דעתך או חילוקטי על הקרה ואיבדתי שליטה על הרגה ועל הבלמים" (ת/7, ש' 14-15).
- .65. בהודעה נוספת שנגבטה באותו היום על ידי הבחן המשטרתי, הנאשם מסר כי "מأיזה כת עליון לא רצוני איבדתי שליטה על הרגה" (ת/8, ש' 27-28).
- .66. מספר ימים לאחר מכן, ביום 15.01.11, נחקר הנאשם על ידי רפ"ק משה כהן, רמת"ד אתן ירושלים, ומסר כי הוא נבהל מרכב מאזדה שנכנס לנתייב שלו ולכן בלם בLIMIT חירום שגרמה לאוטובוס להיכנס ל査ורו "אני נסעת בנסיבות סבירה שמתאימה לתנאי הדרך ואני מגע למקומות רואה רכב שעוקף ונכנס לנתייב שלי. אני כדי למנוע את התנגשות הרכב בולם בlimeה ברגל, בlimeה אינסטינקט טבעי, בlimeה עם כל הכוח על דושת הבלם, וכתוצאה לכך הררכב נכנס ל査ורו" (ת/9, ש' 3-6)

כאשר נשאל הנאשם על ידי החקור לגבי הסיבה לשינוי הגרסה ומדוע בשתי העדויות שנגבו ביום האירוע לא ציין דבר בוגנוע לעקיפה שביצע רכב המזודה, השיב: "**היתם בבלאך אוט מוחלט ולא היית מסוגל לחשוב**" (ת/9, ש' 9-10). באותה חקירה ציין הנאשם כי בשתי החקירהות הקודומות אף אחד לא אמר עליו ולא הרבץ לו ואף תיאר את היחס שקיבל מרגע התאונה ועד שחרורו בסיום החקירה, וכך אמר: "**התיחסו אליו יפה, נתנו לי לדבר בטלפון, לשנות, אתה הכנת לי כוס תה, גם את השירותיםفتحת לי**" (ש' 15-16).

67. בנוסף בבית המשפט סייפק הנאשם הסבר לשינוי הגרסאות באומרו: "**אצל משה כהן בחדר היו איזומים, אני עצoor אותו, היו צעקות שלא הרגלתי 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 סיטים מהמה שהייה בחדר של משה כהן. זה לא אני. לא היה אפשר לדבר. נתתי לו לשמעו מה שהוא רוצה**" (עמ' 36, ש' 1-4).

ובהמשך: "**נתתי לו לשמעו מה שהוא רוצה. בודאי שאגיד לו דברים כאלה אני מפקייד אותו בידיו. אדם שכזעך עלייך ומאיים עלייך במעצר ופותח מזגן חום בטח שאגיד אבל זה לא אני מדובר**" (עמ' 36, ש' 5-7).

לאמור, בנוסף בית המשפט ציין הנאשם הסבר שונה לגבי שינוי גרסתו ולראשוונה טען לגבי היחס שקיבל במהלך החקירה מרפ"ק משה כהן ואשר השפיע על הדברים שנמסרו על ידו. ציין כי שתי החקירהות הראשונות לא נערכו על ידי רפ"ק משה כהן אלא על ידי הבוחן המשטרתי ולפיכך תמורה טענתו הנאשם בעניין זה.

כאשר התבקש הנאשם כיצד מתישבת העבודה כי בהודעותיו במשטרת התייחס לפרטי פרטים לנסיבות התאונה עם טענתו בדבר ה"בלאך אוט" לגבי טווען עתה השיב "**אין לי מה להוציא**" (עמ' 36, ש' 22-25). כאמור, הנאשם לא ידע לספק הסבר לכך. יתרה מזאת כאשר נשאל מה לדעתו משה כהן רצה לשמעו כפי שהוא טווען השיב כי הוא "**לא יודע**" אך לטענתו ענה לשאלות "**מה שהוא רוצה לשמעו**" (עמ' 37, ש' 3-4).

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

69. מומחה ההגנה התבבס על מזכיר שנערך על ידי השוטר רס"ב בני דוד אשר הגיע למקום סמוך לאחר התאונה, ולפיו הנאשם נראה מאד 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 סדריים ולא מדויקים אודות התרחשות התאונה (נ/9). אולם, בעודו בבית המשפט מומחה ההגנה לא שלל האפשרות כי יתכן והסיבה לאופן בו חש הנאשם הייתה העבודה כי כותצא מהתאונה נהרג לצד והшиб: "**יכול להיות**" (עמ' 67, ש' 1-6).

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

- .71. יתרה מזאת, התרשםתי כי גרטתו של הנאשם בבית המשפט הייתה מגמתית ורצופה סתרות, הנאשם עשה הכל שלא לידו, על מנת להסיר האחריות לתאונת. בהקשר זה אצין כי לא ברור מדוע על אף הטענות הקשות אותן העלה הנאשם במהלך עדותו בפניי לגבי אופן חקירות המשטרה, הוא לא ביקש לניהל משפט זווטא על מנת להוכיח שהדברים שנאמרו מפי המשטרה חולצו ממנו תוך שימוש באירועים ובאלומות. יתרה מזאת, הנאשם אף בחר להגיש את המסמכים שערך רפ"ק משה כהן מבלי לנצל את הזדמנויות לחזור אותו חקירה נגידית ובאותה הזדמנות גם להטיח בפניו שאלות בדבר אופן החקירה. למשל נעשה הדברים אין לי אלא לקבוע כי דברי הנאשם ביחס לאופן חקירות המשטרה, הן דברים מן הפה אל החוץ שאין להם כל אחיזה למציאות.
- .72. גרטת הנאשם אף ביחס לעקיפה שביצעה לכארה נג המازדה הגיחה לעולם רק לאחר שהנאשם התיעץ עם מי שהתייעץ וכל מילה נוספת בעניין מיותרת.
- .73. עדותו של הנאשם עומדת בסתריה לממצאים שנמצאו בשטח וביתר העדויות שנשמעו בפניי כפי שיבואר להלן.
- .74. נג המازדה, מר מוחמד עוויסאת, העיד בפניי כי כאשר הבחן באוטובוס מחלוקת הוא עצר את רכבו עצירה מוחלטת "...ברגע שראיתי את האוטובוס מחלוקת מלמעלה עמדתי לא חזתי" (עמ' 8, ש' 11-12). העד הבהיר כי עקף או ניסה לעקוף את רכב הפגן.
- .75. אצין כי אמם הקטין ע.ק מסר במשטרה כי "**עקבנו בערך 10 רכבים שנתקעו בשלג**" (ת/22, ש' 56) אולם עדותו בבית המשפט לשאלת בית המשפט לגבי משמעות המילה "עקיפה" הסביר כי "**רכבים היו עומדים לצד ימין ועברנו לידם**" (עמ' 18, ש' 17). עדותו זו מתישבת עם עדות נג המازדה שהעיד כי אכן במהלך הנסיעה היו רכבים שעומדים בצד הדרך ובתשובתו לשאלת אייפה עקפת, השיב: "**היה משטרת שננתנה לי לעبور והיה רכב עומד לצד זכר אחד. אבל לא זכר בדיק. כי היו מכוניות שעומדות. עד שהגעתי למעלה והיה ברד**" (עמ' 9, ש' 11-12). עדותם של נג המазדה והקטין הייתה מהימנה בעניין.
- .76. הבחן המשטרתי העיד בפניי לגבי מקום המازדה לאחר התאונה וציין כי המازדה נמצאה עם חזיתה 50 ס"מ משמאלי מעבר לכו הלבן כאשר החלק האחורי השמאלי נמצא במרחק 0.60 מ' מעבר לכו הלבן, צד שמאל זהה בערך שליש של המازדה בונטיב הנגיד וליד הפינה הקדמית הימנית נמצא שברים. לפיכך, לטענותו, ניתן קבע על פי הממצאים כי מקום ההתנגשות עם המازדה נמצא בסמוך למקום שבו שמהזדה נמצאה וסביר שמקום ההתנגשות נמצא בצד ימין של המازדה כי המازדה קיבלה מכיה משמעותית בפינה קדמית ימנית וכתוכאה מההתנגשות המאזדה נדחפה שמאלה מעבר לכו הלבן (עמ' 21 ש' 16-23).
- .77. אמם מומחה ההגנה טען כי המازדה לא הוזזה ממיקומה אולם, העיד ברוב הגינויו כי הוא לא יכול לשולב שהמazדה אכן נדחפה לאחריו ואף הסביר מדוע אפשרות זו יתכן ונכונה.

- .78. "**אני יודע שהאוטובוס דוחף את המאזדה כי הוא במورد האוטובוס יכול לדוחף את המאזדה הוא בעל משקל גבוה יותר, אמרתי לו שיתכן ויטענו שמיוקמה הסופי של המאזדה לא מצביע על כך שנסעה ממול במסלול נסיעתו, אז אמרתי אם זו גירסתך תניד למשטרה. בכמה**

שיחות אמרתי שיש מאזדה בכביש תתייחסו לזה, לא אמרתי באיזה מסלול הייתה, לא יכולתי
לקבוע, לאחר ששמענו את פרץ ואת הובוחן לא יכול לקבוע, לא מן הנמנע שאולי המאזדה
הייתה במלול נגדי...." (עמ' 55, ש' 19-26). ובהמשך ציין כי המאזדה לא הוזזה מהמקום אולם רק
נדחפה קצת אחרת "לא. לא הוזזה ממקום התאונה לפי התמונות. הנזק קרוב למאזדה. אולי
נדחפה קצת אחרת. אין סימנים לזה" (עמ' 55, ש' 27-29), אולם לא שלל אפשרות שאכן
כתוצאה מהפגיעה המאזדה נדחפה לאחר "לא שלلت שהמאזדה נדחפה לאחור" (עמ' 56, ש' 21)
ואף ציין כי אכן יתכן שהמאזדה נדחפה לכיוון שמאל "יש אפשרות שנדחפה לכיוון שמאל מאחר
והפגיעה הייתה מימין למרוץ הנטיה של המאזדה שהחלק האחורי יקבל סבוס עם כיוון
השעון...". עוד הסביר המומחה כי "פגיעה חמוץ למרוץ הכביד גורמת גם לרכב הנפגע
להעתק מקומו במקרה זה המאזדה להידחף אחרת בגל עדרות האווובס בגל משקל,
ובמקביל יש סבוס שגורם לו להידחף הצידה... להגיד שידע מה היה לא ידע" (עמ' 56, ש' 24
-32).

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

.80. הבדיקה המשטרתי העיד כי במקרה שהפג'ו עומדת 40 סמ' ממעקה הבטיחות שנמצא מצד ימין
של הכביש, הפג'ו חורגת עם צד שמאל מטר לנטיב של המאזדה لكن למאזדה יש מרחק של 2.60 מ'
נתיב פניו לתנועה וכן יש לה מקום לעبور מבלי להיכנס לנטיב הנגדי (עמ' 22, ש' 19-21). הבדיקה ציינ
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 הבדיקה 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 לבוחן של ביתר עילית
שיגענו לחлиз אותו מהמקום מאחר והוא מפרע חלקית לתנועה אולם, כבר בהודעתו הראשונית
במשטרת, מיום 15.01.15, כאשר נשאל האם לדעתו יש קשר בין החלוקת של האוטובוס לבין
המאזדה השיב ברוחל ביתר הקטנה כי "**האוטובוסים החליק בלבד בלי קשר לccoliום**" (ת/18, ש' 69-70)
ובהמשך אף סיפר על השיחה שנייה עם נהג האוטובוס לאחר התאונה "**הנהג אוטובוס דבר איתי**
ביום שישי מיד אחרי התאונה ואמר לי שהוא מצטער והוא החליק כי הוא איבד שליטה
בസיבוב. הוא אמר שהוא לא השתתל על האוטובוס כי הוא החליק. הוא לא אמר לי כלום לגבי
המאזדה שגרמה לו להחליק" (ת/18, ש' 70-73).

כאמור, עד זה מסר הודיעה נוספת במשטרת לאחר עדותו בבית המשפט ואף נקרא לעדות נוספת מטעם
ההגנה. אולם על אף טענותו כי נהג המאזדה כלל לא היה במקום וכי מי שנרג במאזדה הינו הקטין (ע.ק.), הוא
טען כי לדעתו האשמה בתאונה מוטלת על הנאשם "...נהג אחראי לא מכניס ציבור לסוכה. רأיתי את
החלוקת שלהם. מתחילה עד סוף" (עמ' 31, ש' 13-23).

.82. **מכל האמור, הגעתו למסקנה אחת בלבד, והוא כי סטייתו של הנאשם אירעה כתוצאה**
מנסעה בנסיבות שאינה סבירה לתנאי הכביש. מסקנה זו נלמדת הן מעדויותיהם של העדים

והן מניתות הראיות והמצאים.

פגמי המשטרה בחקירה

האם יכולים לאין את אחוריות הנאשם

טרם אסימם את הכרעת הדין אתייחס לטענת ההגנה לילקיים בהתנהלות המאשימה בכר שבחרה שלא להזמין לחקירה באזהרה את עדי התביעה מוחמד עויסאת ותקין ע.ק. ולעתם אוטם עם הדברים שאמר העד מ פ, אבי המנוח בחקירתו המאוחרת.

צודקת הסניגורית כי נוכח הודיעתו הנוספת של נוג הפגיעה היה על המאשימה לשקל גבית עדותם בשנית על עדים אלו תחת אזהרה. אולם, יחד עם זאת, לא התרשםתי כי נפל פגם היורד לשורשו של עניין באופן שבו ניהלה המאשימה את התקיק. לא מצאתי כי נפל פגם שיש בו כדי להביא לזכויו של הנאשם.

מחגלי חקירה אין בהם כשלעצמם כדי להביא לזכויו של הנאשם, אם חרף מחגלי החקירה הונחה תשתיית ראייתית מספקת להוכיח את אשמתו בעבירות שייחסו לו (ראו: ע"פ 8187/11 פלוני נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 19.08.13), ע"פ 8447/11 סולימאן נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 24.9.12).

לאור האמור, אני קובע כי לא קיים חשש שהוא הגנת הנאשם קופחה ולא מצאתי שהדבר הקשה על הנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות שלחוובתו או להוכיח את גרסתו. גם אם היה מוכח כי אחר נוג במאזדה לא היה בכך בכדי לשנות מהמסקנה כי המازדה לא הייתה את הגורם לסתיטת האוטובוס, זאת בשים לב למאגר הראיות והעדויות שהוצעו בפניי ואשר מצביעות מעלה לפסק סביר על כך שהנائم שיטה ממושלן נסייתו עקב מהירות נסיעתו הבלתי סבירה לתנאי הכביש.

סוף דבר

לטיכומו של דבר, לאחר ששמעתי את הצדדים והתרשםתי מהעדים והמומחים לפני ומחומר הראיות, ולאחר שהקשบทי קשב רב לסניגורית המלומדת שעשתה כל שלאל ידה בנסיבות העניין, החלטתי להרשות את הנאשם בכל העבירות המיוחסות לו בכתב האישום.

לסיום מבקש אני להודות לבאי כח הצדדים, עו"ד לאה גולדמן ב"כ הנאשם ועו"ד נתן בן חמו- מפרקליות מחוז ירושלים, על המקצועיות הרבה שבה ניהלו את דיויני ההוכיחות, וכן למומחים המקצועיים שהארו את עניי בחווות דעתם המקצועית אף כי בסופו של דבר נתקבלו ממצאי חווות דעת אחת שהשתלבה עם מאגר הראיות ויתר הממצאים.

זכות ערעור לבית משפט המחוזי בירושלים בתוך 45 ימים.

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