



ת"ד 5213/10/15 - מדינת ישראל נגד מחמד סוואן

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 5213-10-15 מדינת ישראל נ' סוואן
בפני כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

מחמד סוואן

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי להרשיע הנאשם במיוחס לו בכתב האישום.

האישום

כתב האישום מייחס לנאשם עבירות של נהיגה בקלות ראש בניגוד לסעיף 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "הפקודה"), אי מתן זכות קדימה בפניה שמאלה והתנהגות הגורמת נזק, בניגוד לתקנות 21(ב)(2) ו- 64א(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 (להלן: "התקנות").

העובדות שאינן במחלוקת

ביום 1.7.15 בסמוך לשעה 10:00 בבוקר נהג הנאשם ברכבו (להלן: "רכב הנאשם") מכיוון כללי ירושלים לכיוון כללי עופרה. בהגיעו לצומת גבעת אסף שבין הכבישים 60 ו- 4665 (להלן: "הצומת") התכוון לפנות שמאלה לכיוון בית אל.

באותה שעה נסעה בכיוון הנגדי מוריה חלמיש (להלן: "המעורבת") שנהגה ברכב פרטי מסוג קיה (להלן: "קיה").

מדובר בכביש עירוני דו מסלולי בעל נתיב לכל כיוון ובתווך נתיב המיועד לפניה שמאלה.

הנאשם נכנס לנתיב המיועד לפניה שמאלה.



כלי הרכב התנגשו בצומת. הנאשם והמעורבת נזקקו לטיפול רפואי וכלי הרכב ניזוקו.

אין מחלוקת לגבי הממצאים הפיזיים שמצא הבוחן בזירה אלא לגבי המסקנה הנובעת מהן כמפורט להלן :

1. בזמן התאונה היה אור יום וראות טובה ושדה הראיה של הנאשם מקו העצירה כלפי הקיה הינו 200 מטר.
 2. על פי דו"ח הבוחן נמצאו בזירת התאונה סימני דחיפה, חריצים וכן חלקי רכב מפוזרים שאין מחלוקת לגבי מיקומם. (המומחית מטעם הנאשם לא בקרה בזירה עובר לאירוע ולא חלקה על הממצאים אך לדבריה היא לא ראתה את סימני הדחיפה בצילומים אך לא שללה הימצאותם).
 3. בתוך נתיב המעורבת במרחק של 1.3 מטרים מהקו המפריד בין הנתיבים ובמרחק של 6.9 מטר מקו העצירה בנתיב לפניה שמאלה, נוצר חריץ באורך של 37 ס"מ ובעומק של 2 ס"מ (להלן-החריץ) וסביבו שברי כלי הרכב המעורבים.
 4. מהחריץ יוצאים שריטות וחריצים לכיוון מיקומם הסופי של שני כלי הרכב לאחר ההתנגשות.
 5. מהחריץ ועד למעקה הבטיחות בו התנגשה הקיה (רכב המעורבת) קיימים סימני דחיפה.
 6. כתוצאה מהתנגשותה במעקה הבטיחות עיקמה הקיה את מעקה הבטיחות ונהדפה בחזרה לתוך הנתיב עד לעצירה.
 7. מיקומה הסופי של הקיה הוא 9.5 מקו העצירה בנתיב לפניה שמאלה .
 8. מהחריץ קיימים שריטות וחריצים גם לכיוון רכב הנאשם שנהדף לימין הנתיב שלו עד לגדר הביטחון שם נבלם ונעצר עם החזית בגדר, במרחק של 20.4 מטרים.
 9. הנזקים הקשים בשני כלי הרכב היו בעיקר בחזית שמאלית ובשניהם נפתחו כריות האוויר.
- (ת/1, ת/2, ת/3, ת/4 פרוטוקול עמ' 12 ש' 21 - עמ' 13 ש' 7).

עיקרי המחלוקת

1. מהי נקודת האימפקט. האם בזמן ההתנגשות היה רכב הנאשם בתוך נתיב הנסיעה של המעורבת או האם המעורבת סתה שמאלה לכיוון רכבו של הנאשם.
2. בהנחה שהנאשם סטה לכיוון המעורבת, האם נוכח המהירות בה נסעה המעורבת מדובר בתאונה בלתי נמנעת.
3. האם הצמיג בגלגל קדמי שמאלי של הקיה התפוצץ והגאנט נחשף. טענה זו תבחן במסגרת בחינת



נקודת האימפקט.

4. האם ההגה ברכב הנאשם היה תקין. על פי ממצאי הבוחן ההיגוי ברכב היה תקין ואילו מסקנת המומחית מטעם הנאשם היא כי מסרק ההגה נשבר והגלגלים לא הגיבו להגה. טענה זו תבחן במסגרת בחינת מהירות הרכב.

הראיות

מטעם המאשימה העידו הבוחן וחוקר תאונות דרכים אייל כהן (להלן: "הבוחן") והמעורבת.

באמצעות הבוחן הוגשו ת/1 דוח בוחן, ת/2 תרשים, ת/3 סקיצת שטח, ת/4 דוח שטח, ת/5 דוח פעולה, ת/6 לוח תצלומים ובו 21 צילומים, ת/7 הודעת הנאשם, ת/8 דיסק תמונות, ת/9 סקיצה שנערכה על-ידי הנאשם.

הוגשו בהסכמה: ת/10 דוח פעולה של השוטר חלאד סראחנה (ב"כ הנאשם לא הסכים לאמיתות תוכנו), ת/11 מסמכים רפואיים, ת/12 שני צילומים מוגדלים.

מטעם הנאשם העידו הנאשם ומומחית מטעמו גב' אולגה ליעד ניקולסקי (להלן: "גב' ליעד ניקולסקי"/"המומחית מטעם הנאשם") ובאמצעותה הוגשה חוות דעתה - נ/1.

דין

בטרם אכנס לדין העובדתי בשאלות שבמחלוקת אתייחס לחובות הנהג בצומת בהתאם לחוק.

תקנה 64 (ד) לתקנות קובעת:

"נוהג רכב המתקרב לצומת שלפניו מוצב תמרור המציין חובה לעצור, יעצור במקום שיוכל לראות את התנועה בדרך החוצה, ואם סומן קו עצירה - לפני קו העצירה, ויתן את זכות הקדימה לרכב אחר המתקרב או הנכנס לצומת מכביש אחר."

תקנה 1 לתקנות הגדרת "זכות קדימה" קובעת:

"מתן אפשרות לעוברי דרך אחרים שלהם נקבעה זכות קדימה, להתקדם בדרך בלי לעצור, להמתין, לשנות את מהירותם או לסטות מקו התקדמותם".

תקנה 1 לתקנות הגדרת "צומת" קובעת:



"השטח המתהווה על ידי פגישתם של שני כבישים או יותר והמוגבל על ידי קווי שפות הכבישים או אבני השפה של אותם כבישים או על ידי הארכתם המדומה".

מהתקנות עולה כי מתן זכות קדימה הינה הימנעות מוחלטת מכניסה לצומת לרבות חסימה חלקית או קלה שלה.

עם זאת לא כל חציה קלה של קו העצירה משמעו כניסה לצומת וחסימתו, אלא יש לבחון אם חצה הנאשם את המשכו הדמיוני של הקו המפריד בין הנתיבים ובכך לקבוע אם חצה הנאשם את קו העצירה לתוך הצומת.

מהי נקודת האימפקט

המעורבת העידה כי מדובר בכביש בו היא נוסעת מדי יום. היא נסעה ישר בצומת במטרה להמשיך ישר. היא לא זכרה בדיוק מאיזה כיוון הגיע הנאשם אך לדבריה הוא נסע מולה בתוך הנתיב שלה והתנגש ברכבה (פרוט' עמ' 21 ש' 17-24).

כשנשאלה לגבי האפשרות שהיא סטתה לנתיב הנאשם השיבה: "למה שאני אכנס בו, למה שאפנה עם הרכב. נסעתי לכיוון ירושלים, לא הייתה לי שום סיבה לפנות ולצאת מהנתיב שלי". (פרוט' עמ' 22 ש' 1-2).

המעורבת תיארה כי כלל לא הבחינה בנאשם עד שהתנגש בה. עוד תיארה כי איבדה את ההכרה לכמה שניות ברגע התאונה. לדבריה מדובר בצומת עמוס מאוד בשעות הבוקר ומגיעים כלי רכב מכל הכיוונים והיא התמקדה בימין הדרך כדי לוודא שלא יוצאים כלי רכב לכביש הראשי שעלולים לחסום אותה. היא לא התמקדה בכלי הרכב המגיעים משמאל מכיוון הנאשם (פרוט' עמ' 22 ש' 4-11).

עוד העידה כי במהלך נסיעתה שוחחה עם אחותה בטלפון עם דיבורית.

לשאלת ב"כ הנאשם העידה כי הצומת מסוכן בשל כלי הרכב שמנסים להשתלב מימין מכיוון בית אל. היא לא זכרה שהיה רכב שניסה להשתלב אך גם אם היה כזה הנתיב מספיק רחב באופן שמאפשר לה להישאר בנתיב שלה מבלי לסטות לנתיב הנגדי (פרוט' עמ' 18 ש' 26-29). עוד העידה כי שמה לב לכביש, נסעה ישר והנאשם התנגש בה. (פרוט' עמ' 26 ש' 18-23).

בהודעת הנאשם במשטרה ציין כי עצר בקו העצירה בכוונה לפנות שמאלה ולאחר מכן הרגיש מכה חזקה מאוד. (ת/7 ש' 3-4). כשנשאל אם יכול להיות שגלש מעבר לקו העצירה השיב שלא (שם ש' 16-17), וחזר על כך "לא נכנסתי שמאלה ולא פניתי ולא זזתי מקו העצירה" (שם ש' 25). אף בסקיצה שצייר הנאשם במשטרה (ת/9) צייר את רכבו באופן ברור מאחורי קו העצירה. לעומת זאת בעדותו בתשובה לשאלה היכן היה בזמן התאונה: "יכול להיות שגם אחרי הקו שהייתי אמור לעצור בו". (פרוט' עמ' 29 ש' 3) לאחר מכן טען כי יתכן והקו הלבן היה מתחת לרכב (פרוט' עמ' 31 ש' 31), עם זאת טען כי רכבו היה עדיין ישר וטרם החל לפנות. (פרוט' עמ' 29 ש' 8).



כשנשאל לפרש הסתירה בין גרסתו בחקירה לפיה עצר בקו העצירה לבין גרסתו בעדותו, השיב שלא ניתן לפנות שמאלה מהקו וצריך להתקדם (פרוט' עמ' 29 ש' 18, 24). לאחר מכן שוב סתר עצמו וטען "אני יודע שאסור לעבור את הקו ואני לא עברתי את הקו" (שם ש' 30). לאחר מכן שוב סתר עצמו: "אי אפשר, אני לא יוכל לעבור, אני חייב לעבור את הקו". (שם ש' 32).

עוד ציין בעדותו כי אינו יודע היכן הייתה ההתנגשות, לא בצע מדידות ולא ראה מהיכן הגיע רכב הקיה. לדבריו לא הייתה לו הזדמנות להסתכל, הוא לא הספיק להסתכל על התנועה ממול ומיד כשעצר נפגע ואבד את ההכרה (פרוט' עמ' 30 ש' 19-13). לדבריו "עצרתי כדי לראות אם יש רכבים כי יש שם הרבה רכבים, ומי שפגע בי לא נתן לי זמן לראות, מיד קבלתי את המכה, זה לקח לי שניות". (פרוט' עמ' 29 ש' 10-9).

גם במשטרה כשנשאל אם ראה את הרכב קודם לתאונה השיב בשלילה: "לא ראיתי אותו בכלל, גם לא יודע מאיפו (כך במקור ש. ז.א.) הוא בא" (ת/ש' 15-14).

הבוחן ביסס מסקנתו באשר לנקודת האימפקט על פי החרוץ העמוק שנוצר בכביש ממנו יצאו שריטות וסימני דחיפה לכיוון מיקומם הסופי של כלי הרכב.

מיקומו של החרוץ היה בתוך נתיב המעורבת. בצילום 4 בלוח התצלומים (ת/6) ניתן לראות בבירור כי מיקום החרוץ נמצא עמוק בתוך נתיב המעורבת מספר מטרים לאחר קו העצירה לפונים שמאלה לצד הקו המקווק המסמן את מסלול הפניה לשמאל.

המומחית מטעם הנאשם טענה כי אין לדעת בוודאות כי זו נקודת האימפקט כיון שישנו חרוץ נוסף הנמצא מרחק מה ממנו ושניתן לראותו בצילום מס' 2 בלוח התצלומים וכן שבר נוסף שנמצא עוד קודם לנקודת האימפקט. לשיטתה גם החרוץ השני לא מציין את נקודת האימפקט אך הסכימה כי הסימנים נוצרו מרכב המעורבת ולטענתה הם "מקרבים אותנו לנקודת האימפקט" (פרוט' עמ' 36 ש' 13-11).

גם החרוץ עליו הצביעה המומחית מצוי כל כולו בתוך נתיב המעורבת והוא פחות משמעותי מהחרוץ עליו הצביע הבוחן. כיוון שכל מכלול הרכב מצד שמאל נפל לא מן הנמנע כי מדובר בחלק שחרץ בכביש. העובדה שחלק פלסטי נוסף מפוזר בתוך נתיב המעורבת אינה מעלה ואינה מורידה לעניין נקודת האימפקט ומכל מקום מיקומו של החלק אינו שולל את נקודת האימפקט עליו הצביע הבוחן.

לפי עדות הבוחן החרוץ נוצר מהג'אנט של הגלגל השמאלי קדמי של רכב הקיה. לדבריו לא היה מקום לבצע מדידת התאמה כיוון שכל המכלול הקדמי שמאלי של הרכב קרס ועל כן חלקים שונים של הרכב יכולים היו ליצור חריצים ושריטות לאורך המסלול כגון, משולש קדמי, קשר תחתון קדמי שמאלי. (פרוט' עמ' 14 ש' 31- עמ' 15 ש' 9).

למרות שלא בצע התאמה בין חלק כלשהו למקום האימפקט, העיד הבוחן בביטחון כי מדובר במקום האימפקט ולדבריו: "א' - החריצה הזו הינה התחלה של כל הזירה. היא הנקודה הראשונה. סביבה יש תחילה שברים וממנה מתחילות השריטות בתנועת כלי הרכב עד מקום עצירתם הסופי. בנוסף, מדובר בחריצה משמעותית חדשה וטרייה ועל כן היא



מסמנת לנו את מקום האימפקט...מאחר והיא חריצה טרייה וחדשה ניתן לראות זאת לפי הצבע שלה - לבן. בד"כ חריצה אחרי כמה שעות לא נראית אותו דבר" (פרוט' עמ' 16 ש' 31 - עמ' 17 ש' 8).

המומחית מטעם הנאשם טענה בחוות דעתה כי לא יתכן שהחריץ נוצר עקב מגע של הג'אנט של גלגל שמאלי קדמי של רכב הקיה כיוון שהגלגל נותר עם צמיג (נ/1 עמ' 6 פסקה אחרונה).

אולם בצילום מס' 12 בת/6 ניתן לראות באופן מובהק כי הצמיג ברכב הקיה ללא אוויר והג'אנט מעוקם ונוגע בכביש. עוד ניתן לראות זאת בדיסק (ת/8) בצילומים 2536, 2537 ו- 2539 אשר צולמו מיד לאחר התאונה ולפני הזזת כלי הרכב.

על כן אני קובעת כי הצמיג בגלגל השמאלי קדמי של הקיה התפוצץ והג'אנט נחשף במהלך התאונה.

ככלל עולה גם מהסיכומים כי ב"כ הנאשם והמומחית נתפסו ככל הנראה לכלל טעות לפיה גרסת המאשימה היא שהגורם לחריצה היה רכב הנאשם ולא כך. לטענת המאשימה והבוחן מטעמה החריצה על הכביש נוצרה כתוצאה מהג'אנט ברכב הקיה של המעורבת. אמת צדק ב"כ הנאשם בסיכומיו כי ניכר בהמשך מסלול הקיה כי הרכב המשיך וחרץ לאורך המסלול דבר אולם יש בכך כדי לחזק את טענת הבוחן, לפיה זו היתה נקודת האימפקט.

הבוחן העיד כי בנקודת האימפקט ישנם שברים קטנים אותם ניתן לראות בצילום מס' 4 בת/6 ושברים גדולים יותר משני כלי הרכב לאורך מסלולם לאחר ההתנגשות. (פרוט' עמ' 16 ש' 3-6).

עוד ציין כי ריכוז השברים הגדול הוא בתוך נתיב המעורבת דבר שמעיד אף הוא על כך שהתאונה התרחשה בתוך נתיב המעורבת. הבוחן שלל את גרסת הנאשם לפיה עמד בקו העצירה, כיוון ששם לא ניתן לראות נקודת אימפקט או ריכוז שברים. (פרוט' עמ' 19 ש' 3-9).

גרסתו של הנאשם אינה אמינה. הסתירות בין גרסתו במשטרה לבין גרסתו בעדות, כמו גם גרסתו המתעתעת בעדותו לא מותירות מקום לספק כי אין להאמין לגרסתו וכי הוא מבקש למלט עצמו מאימת הדין. העובדה שהוא המשיך לנסוע מעבר לקו העצירה לפני שהסתכל אם כלי רכב מגיעים מולו היא היסוד לרשלנותו, שכן היה עליו להמתין מאחורי קו העצירה. לא נטען בשום שלב שהיה קושי או דבר מה המסתיר את שדה הראיה שהצדיק התקדמות להמשך הדרך מבלי לעצור ראשית בקו העצירה ולבחון את התנועה ממול. גם הנאשם עצמו הודה כאמור כי מדובר בכביש בו נוסעים כלי רכב רבים. דבר זה מצריך זהירות מרובה. חרף זאת עולה מגרסת הנאשם בעדותו בפניי שהוא המשיך בנסיעה ישרה מעבר לקו העצירה מבלי לבדוק את התנועה החוצה. בניגוד לגרסתו, גם המאוחרת, סבורה אני כי הנאשם המשיך בנסיעה רצופה לתוך הצומת ללא עצירות וללא שנתן דעתו על התנועה החוצה.

אציין כי לא התחשבתי בקביעותי אלו במזכר ת/10 שהוגש ללא הסכמה לאמיתות תוכנו. מקבלת אני את טענת הסניגור בסיכומים כי אין לדעת מה מתוך הרשום הוא לפי התרשמות השוטר ומה דברי הנאשם בשטח.



גרסתה של המעורבת לעומת זאת הייתה סדורה והגיונית ונכרו בה סימני אמת. היא הבהירה היטב כי הרכב שגלש מימין לא הביא לסטיית מהנתיב וכי לא הייתה לה כל סיבה לסטות שמאלה וכי בכוונתה היה להמשיך בנסיעה ישר. עדותה מתיישבת עם הממצאים בשטח בניגוד לגרסת הנאשם במשטרה.

מקבלת אני את דוח הבוחן ולא את הערות המומחית מטעם הנאשם כאמור לעיל. המומחית לא בקרה בשטח אלא כעבור זמן ניכר ואת מסקנותיה ביססה על לוח התצלומים.

אני מקבלת את מסקנת הבוחן כי החריץ הוא נקודת האימפקט. את מסקנתו זאת ביסס הבוחן גם לפי החריצים וסימני הדחיפה הנראים בהמשך החריץ ומובילים לכלי הרכב המעורבים. בניגוד לדברי המומחית כי לא ניתן לראות סימני הדחיפה בצילומים אני סבורה ניתן לראות בבירור את סימני הדחיפה היוצאים מנקודת האימפקט עד למקום עמידתו הסופי של הרכב בדיסק ת/8 בעיקר בצילומים 2521, 2522 ו- 2524. כמו כן ניתן לראות בצילומים אלו כי נקודת האימפקט נמצאת בעומק הנתיב בכיוון נסיעת המעורבת.

לכך יש לצרף את העובדה שמרבית החלקים שפוזרו היו בתוך נתיבה של המעורבת.

העובדה שנקודת האימפקט נמצאת בתוך נתיבה של המעורבת ותוך כדי תהליך הפניה על-ידי הנאשם שוללת את הגרסה לפיה המעורבת פנתה מנתיבה שמאלה לתוך נתיב הנאשם. נקודת האימפקט בברור נמצאת בתוך נתיב המעורבת.

על בסיס כל האמור אני קובעת כי הנאשם סטה לנתיבה של המעורבת בנסיעה רצופה וזאת מבלי לבחון את מצב התנועה ממול. נקודת האימפקט היא הנקודה שנקבעה על-ידי הבוחן והיא נמצאת בתוך נתיבה של המעורבת מרחק של 1.3 מטרים מקו ההפרדה ובמרחק של 6 מטרים מקו העצירה.

מהירות המעורבת

אין חולק כאמור כי שדה הראיה של הנאשם כלפי המעורבת הינו 200 מטרים מקו העצירה בו היה עליו לעצור. תוואי הכביש הינו במגמת ירידה מכיוון נסיעת המעורבת. אין חולק כי לא נמצאו סימני בלימה קודם למקום האימפקט. גם המעורבת העידה כאמור כי הבחינה ברכב הנאשם רק ברגע התאונה כך שלא הספיקה לבלום בלימת חירום.

הנאשם לא ידע מה הייתה מהירות נסיעתה של המעורבת משום שלא הבחין בה כלל עד לרגע התאונה.

המעורבת לעומת זאת העידה כי נסעה בנחת וברוגע "הייתי מאוד רגועה באותו יום, נהגתי יחסית לאט ונהיגה נורמטיבית. לא היה משהו מיוחד שקרה." (פרוט' עמ' 21 ש' 25-26). הנאשמת העריכה כי היא נסעה כ- 80 קמ"ש (פרוט' עמ' 22 ש' 32 - עמ' 23 ש' 3).

עוד העידה כי מדובר בצומת מסוכן, וכיוון שמדובר בנסיעה בירידה ולקראת הצומת מחשש שיצאו כלי רכב מימין לתוך



נתיבה היא תמיד נוהגת עם הרגל על הבלם. (פרוט' עמ' 23 ש' 18-22, 4-5, עמ' 26 ש' 3). עוד ציינה כי יתכן שהאטה עוד יותר בשל רכב שהחל לצאת מימינה מכיוון בית אל (פרוט' עמ' 24 ש' 8-13). כשנשאלה אם יתכן שנהגה במהירות של 120 קמ"ש השיבה:

"אני נוהגת 16 שנה ללא עבירות. מודעת לנהיגה שלי היטב ויודעת מתי נוהגת בלחץ. באותו יום לא נהגתי בלחץ ונהגתי בצורה רגועה, לא איחרתי לשום מקום ואין סיבה שהייתי נוהגת מעל המהירות בכביש זה". (פרוט' עמ' 25 ש' 25-27).

המומחית מטעם הנאשם טענה כי מהירותה של המעורבת עובר לתאונה לפי מיקום כלי הרכב ולפי חישוב פיזיקאלי של תנע היא 140 קמ"ש.

המומחית יצאה מנקודת הנחה שמהירות רכב הנאשם ברגע התאונה הייתה 0 והניחה שרכב הנאשם התנגש במעקה הבטיחות לאחר שנהדף במהירות מינימאלית של 28 קמ"ש כדי שיפתחו כריות האוויר. באופן זה הגיעה לחישוב לפיו רכב הנאשם קבל מהירות של 71.6 קמ"ש מרכב הקיה.

לפי התחשיב שבצעה לפי המרחק שהקיה עברה עד שנעצרה, לפי חוק שימור התנע (על פיו האנרגיה לפני התאונה נשמרת ושווה לאנרגיית כלי הרכב לאחר התאונה) היא הגיעה למסקנה כי רכב הקיה נסע במהירות מינימאלית של 120 קמ"ש עובר לתאונה. עוד הניחה כי לפי מבחני ריסוק דומים רכב הקיה היה במהירות של 140 קמ"ש וזאת ללא צירוף החומר המקצועי הרלוונטי.

המומחית שחזרה את התאונה לפי מהירות של 140 קמ"ש, ללא מתן מענה לשאלת שדה הראיה כלל. המומחית הניחה כי הקיה היא שסטתה לתוך נתיבו של הנאשם ומשכך היה עליה למנוע את התאונה. כך בצעה תחשיב לפיו היה למעורבת זמן מספיק למנוע את התאונה.

עוד קבעה כי הזמן שלוקח לפנות שמאלה מנתיב הנאשם הינו כ- 3.16 שניות. את מקדם החיכוך קבעה ל- 0.65. לדבריה במדידה שבצעה במקום. (פרוט' עמ' 44 ש' 9-15).

הבוחן לא בצע תחשיב של מהירות המעורבת, זאת כיוון שלדבריו לא ניתן היה לחשב את המהירות בשל העובדה שלא היו סימני בלימה וכלי הרכב נבלמו על-ידי גדרות הבטיחות (פרוט' עמ' 10 ש' 6-18). עוד ציין כי מקדם החיכוך שיש להניח לצורך חישוב התנע הינו 0.7. כיוון שמדובר בכביש רגיל, לא נמדד מקדם החיכוך באמצעות מכשיר (פרוט' עמ' 11 ש' 27-28, עמ' 13 ש' 23-27).

לדבריו כדי לקבוע אחריות בתיק זה אין צורך לקבוע מהירות שכן, בשדה ראיה של 200 מטרים התאונה היתה נמנעת גם בהנחה שהמהירות בה נסעה המעורבת גבוהה. הבוחן העיד כי בהנחה שהמעורבת נסעה במהירות של 120 קמ"ש היה לנאשם זמן של 6 שניות להשלים את חציית הצומת, כאשר ניתן לחצות את הצומת גם בפרק זמן של 3.5 שניות. (פרוט' עמ' 10 ש' 24-27).

באשר לכריות האוויר ברכב הנאשם סבר הבוחן כי אלו נפתחו בשלב האימפקט הראשוני בשל מהירות המעורבת ולא



בהתנגשות במעקה הבטיחות לאחר שנהדף. (פרוט' עמ' 18 ש' 12-14), ומכל מקום הכריות נפתחות במהירות של כ- 30 קמ"ש. (שם ש' 16). המומחית טענה בעדותה כי מנגנון נוסף של חגורת הבטיחות שנמתחת ומדביקה את הנהג לכיסא הופעל והיא סבורה כי הוא הופעל במקביל לכרית האוויר בהתנגשות השנייה. עוד טענה כי כרית אויר אינה מופעלת ברכב שאינו בתנועה אלא רק אם הוא נוסע במהירות משמעותית ואז מתרחשת ההתנגשות. (פרוט' עמ' 39 ש' 1-14).

ראשית, אני מקבלת את עדותה של המעורבת בעניין מהירות נסיעתה כמהימנה ואיני וסבורה כי נסעה מהר. שנית, המומחית חישה את מהירות הקיה באמצעות חישוב התנע והתבססה על מספר הנחות יסודיות לא קיבלתי.

המומחית הניחה שהנאשם היה במהירות 0 עובר לתאונה ואילו אני קבעתי על סמך הראיות שהנאשם היה בנסיעה רצופה לתוך הצומת.

המומחית בססה את החישוב שבצעה, בין היתר, על זווית ההטיה של הגלגלים ברכב הנאשם (פרוט' עמ' 40 ש' 18-21), וזאת על פי בדיקה שביצעה כשנתיים לאחר התאונה, לאחר שהרכב הוזז ממקום התאונה ועבר שינוע מספר פעמים. לשיטתה ניתן לסמוך על בדיקת הרכב שביצעה כיוון שמסרק ההגה נשבר והגלגלים כלל לא הגיבו להיגוי. בעניין זה מצאתי לקבל את ממצאי הבדיקה של הבוחן שבדק את ההיגוי ברכב מיד לאחר התאונה ומצא אותו תקין (ת/1) על פני הבדיקה של המומחית שנעשתה זמן רב אחרי התאונה ועל כן אני קובעת כי היגוי הרכב היה תקין עובר לתאונה.

אני מקבלת את הסברה שהציע ב"כ הנאשם בסיכומיו כי הבוחן לא בדק את תזוזת הגלגלים והדבר אף עומד בסתירה לעדות הבוחן (פרוט' עמ' 17 ש' 23-25).

ההנחה שכריות האוויר נפתחו ברכב הנאשם לאחר התנגשותו במעקה הבטיחות היא ספקולטיבית ולא סבירה. מקבלת אני את עמדת הבוחן כי סביר הרבה יותר שכריות האוויר נפתחו מעוצמת ההתנגשות ברכב הקיה. כך שאין לקבוע כי מהירות התנגשותו במעקה הייתה במהירות של 28 קמ"ש לפחות. כיוון ששללתי גם את העובדה שהנאשם היה במהירות אפסית עובר לתאונה אין מקום להנחת יסוד זו של המומחית כי לא יתכן שהחגורה ננעלה והכרית אויר נפתחה בשעת התאונה.

למרות שהמומחית חישה ומצאה כי רכב הקיה נסע במהירות של 120 קמ"ש היא הניחה לפי מבחני ריסוק שכלל לא הוצגו כי הקיה נסעה במהירות של 140 קמ"ש. לפי חישוב שבצע הבוחן באולם הוא הוכיח כי התאונה הייתה ניתנת למניעה גם אם הקיה נסעה במהירות של 120 קמ"ש שכן הזמן שלוקח לפנות שמאלה לדעת הבוחן והמומחית הינו כ- 3.5 שניות, והזמן שלוקח לרכב להגיע מכניסתו לשדה הראיה ועד לצומת מכיוון נסיעת המעורבת הינו 6 שניות.

ההנחה היסודית כי על המעורבת היה למנוע את התאונה מתבססת על כך שהיא סטתה לנתיב הנאשם. הנחה זו משוללת יסוד עובדתי ונדחתה על ידי.

אני מוצאת לנכון להתעמק באופן חישוב התנע והקשיים הכרוכים בכך כפי שהוצגו בחקירתה הנגדית של המומחית



מטעם הנאשם. די בכך שההנחות הבסיסיות עליהן התבססה המומחית בחוות דעתה אינן נכונות ומשכך כל התהליך החישובי אינו מתקבל.

אני קובעת כי מהירות המעורבת הייתה סבירה, היא לא סתה לנתיב הנגדי ומשכך מדובר בתאונה שניתן היה למנוע אותה.

אני קובעת כי הנאשם לא נתן תשומת לב מספקת למתרחש בכביש, המשיך בנסיעה רצופה לתוך הצומת תוך פניה שמאלה מבלי לתת זכות קדימה למעורבת, התנגש ברכבה וגרם לחבלות למעורבת ולו וכן לנזקים לרכביהם.

מחדלי חקירה

איני מקבלת את טענות ב"כ הנאשם באשר למחדלי חקירה בדבר אי השגת סרטון אבטחה של מקום התאונה ואי מדידת המרחקים המדויקים ממקום האימפקט ועד התנגשות הקיה בגדר הביטחון ומשם עד לבלימתה וזאת משום שאני סבורה שהראיות שהוצגו מוכיחות באופן חד משמעי את אחריותו של הנאשם לקרות התאונה. גם מדידת המהירות אינה נדרשת וזאת לאור שדה הראיה במקום, העדר סימני בלימה והעובדה שגם במהירות גבוה מדובר בתאונה שניתן היה למנוע אותה.

באשר לצילומי הצומת, הבוחן טען כי ניסה להשיג צילומים אך ככל הנראה המצלמות לא היו מכוונות על מקום התאונה או לא פעלו (פרוט' עמ' 8 ש' 20-23). מקבלת אני את טענתו.

עם זאת מוצאת אני להעיר כי ככל שהבוחן פונה לבקש צילומים במקרי תאונות דרכים לגורמים הרלוונטיים טוב יעשה אם יתעד את הבדיקה ותוצאותיה.

איני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם שנטענה לראשונה בסיכומיו באשר למיקום הנזקים בכלי הרכב. הפגיעה ברכבים מצד שמאל. לטענת ב"כ הנאשם העובדה שכלי הרכב ניזוקו בצד מעידה כי הנאשם לא סטה לנתיב המעורבת כיוון, שתוך כדי הפניה אמור היה רכב הנאשם להינזק בעיקר מצדו הימני ואילו המעורבת אמורה הייתה להינזק בחזיתה ולא בדופן.

ב"כ הנאשם מניח כי הנאשם היה בעומק תהליך הפניה ועם זאת הנזקים מתיישבים עם האפשרות שהנאשם היה בראשית תהליך הפניה וידו השמאלי בלט לכיוון המעורבת יותר מצדו הימני, לכן גם פגע בדופן הקיה ולא בחזיתה.

על יסוד כל האמור לעיל אני מרשיעה הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב האישום.



ניתנה היום, א' סיוון תשע"ח 15 במאי 2018, במעמד הצדדים.