



ת"ד 6761/08/14 - מדינת ישראל נגד אמנון עזרן

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

ת"ד 6761-08-14 מדינת ישראל נ' עזרן
בפני כבוד השופטת שרית זוכוביצקי-אורי

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

אמנון עזרן

הנאשם

הכרעת דין

החלטתי לזכות הנאשם מהמיוחס לו בכתב האישום.

האישום:

כתב האישום שהוגש כנגד הנאשם מייחס לו עבירות של מהירות בלתי סבירה, סטייה מנתיב הנסיעה, חבלה של ממש, נהיגה בקלות ראש והתנהגות הגורמת נזק בניגוד לסעיפים 62(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 ולתקנות 21(ב)(2), 38, 40 א ו- 51 לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961.

העובדות המוסכמות

ביום 1.3.12 בסמוך לשעה 20:30 בערב, בשעת חשיכה ובגשם עז, נהג הנאשם ברכב פרטי מסוג טויוטה (להלן: "הרכב") בכביש 458 מכיוון כללי ירושלים לכיוון כללי כוכב השחר. במהלך נסיעתו התנגש הנאשם ברכב פרטי מסוג אופל שעמד בצד הדרך (להלן: "האופל").

כתוצאה מכך התנגש האופל ברכב נוסף מסוג פורד (להלן: "הפורד") שעמד מולו חזית מול חזית במטרה לסייע להניעו (להלן: "כלי הרכב").

בעת ההתנגשות בין הפורד לאופל נפגע המעורב אלשהדה מונד שעמד בין שני כלי הרכב ורגליו נמחצו ביניהן. גם יתר



נוסעי כלי הרכב נחבלו.

המחלוקת

על פי כתב האישום האופל והפורד עמדו בצד הדרך בתוך השול ולא בכביש עצמו כשאורותיהם וכן האורות המהבהבים דולקים ורכב הנאשם סטה מנתיבו ימינה והתנגש בהם.

לטענת המאשימה הנאשם נסע במהירות בלתי סבירה שכן לו היה נוהג במהירות סבירה היה מבחין בכלי הרכב במועד, נמנע מהסטייה והתאונה הייתה נמנעת.

הנאשם טוען, כי בשל החשכה והגשם נהג בימין הנתיב ולא בשול, בדריכות ובמהירות המתאימה לתנאי הדרך. לטענתו הוא כלל לא הבחין בכלי הרכב עד מספר שניות לפני ההתנגשות וכשהבחין בהם, בלם אך לא הצליח למנוע את התאונה. לטענתו כלי הרכב לא עמדו בשול אלא חרגו לתוך הנתיב בו נסע. לדבריו אורותיהם של כלי הרכב לא דלקו ולא הופעלו אורות מהבהבים.

לטענתו התאונה נגרמה באשמת המעורבים שהעמידו את כלי הרכב בצד הדרך בתוך נתיב הנסיעה ללא אותות אזהרה וללא אורות כנדרש. לשיטתו בשל העלטה ותנאי מזג האוויר הקשים הוא לא יכול היה להבחין בכלי הרכב מבעוד מועד והתאונה הייתה בלתי נמנעת.

הראיות

מטעם המאשימה העידו השוטר שהגיע למקום התאונה רס"ר אריק נחום (להלן: "השוטר") באמצעותו הוגש ת/1 דו"ח פעולה, נהג הפורד מוחמד עליאן (להלן: "מוחמד"), בוחן התנועה רס"מ אליהו מזרחי (להלן: "הבוחן") באמצעות הוגשו ת/2 לוח תצלומים (11 תמונות), ת/3 דוח בוחן, ת/4 סקיצה ופירוט נזקי כלי הרכב, ת/5 תרשים ו-ת/6 הודעת הנאשם.

יתר עדי התביעה שהיו במקום האירוע לא הגיעו להעיד על אף שזומנו בשתי הזדמנויות שונות.

מטעם הנאשם, העידו הנאשם ונהג האמבולנס רפי סרוסי (להלן: "רפי"), שהגיע למקום לאחר קרות התאונה להעניק טיפול רפואי והוגש נ/1 הודעתו של מוחמד.

השוטר לא זכר את האירוע והעיד על סמך הכתוב בת/1 - דו"ח הפעולה.

לפי ת/1 הגיע השוטר למקום לאחר דיווח על תאונת דרכים. הוא רשם את טענת הנאשם במקום: "כאשר הוא מגיע למיקום הרכב הנפגע מס' 1 ומזהה את הרכב ברגע האחרון מכיוון שהאורות האחוריים של הרכב היו חלשים מאוד."



עוד רשם השוטרים בת/1 כי כלי הרכב לא מהווים הפרעה למקום, אך ציין בעדותו בפני, כי הכוונה היא לאחר פינוי כלי הרכב לצד הדרך מזירת התאונה (פרוטוקול עמ' 3 ש' 8-9). השוטרים ציינו כי מדובר בכביש חשוך (שם ש' 15).

מוחמד העיד, כי הבחין באופל שעמד בצד הדרך בכיוון הנגדי מאותת עם 4 וינקרים ומסמן לו עם הפנסים לעצור (פרוט' עמ' 3 ש' 24). לדבריו הוא עמד בשול בדרך כשחציו בשול וחציו על החצץ (פרוט' עמ' 4 ש' 10-13).

לדבריו הנהג, אבו חזאם מוסא (להלן: "מוסא"), בקש ממנו עזרה להניע את הרכב שלו. הוא נסע לנתיב הנגדי, העמיד את רכבו מול הפורד, שניהם פתחו מכסי מנוע וניסו להניע את הרכב באמצעות כבל. בעדותו אמר כי כיון שעמד רחוק ביקש ממנו מוסא להתקדם עם הרכב. לאחר שיצא מהרכב, שמע רעש חזק, וצעקות של הבחור הנפגע שעמד בין שני כלי הרכב וצעק "תצילו אותי, תצילו אותי". (פרוט' עמ' 3 ש' 29).

לדבריו כריות האוויר גם באופל וגם ברכב שלו נפתחו ורכבו נפגע קשה ומכר הסיק שהנאשם נסע במהירות גבוהה מאוד (פרוט' עמ' 4 ש' 19-21). הוא הבחין ברכב הנאשם מאחורי האופל.

לדבריו באותו רגע הנאשם אמר "סליחה אני מודה, טעות שלי", ולדבריו גם השוטרים שהיה במקום שמע זאת. (פרוט' עמ' 4 ש' 1-2).

עוד ציין מוחמד כי שלוש שנים הוא ממתין לכסף מהביטוח בגין תאונה זו. (פרוט' עמ' 3 ש' 3). כנשאל כיצד היו באופל אורות אם היה צורך להניע את הרכב, השיב כי המצבר לא נגמר אלא נכנסו בו מים והיה צריך עזרה להניע. לטענתו הוינקרים עובדים גם כשהמצבר חלש (פרוט' עמ' 5 ש' 9-11).

כשנשאל בחקירה הנגדית כיצד יכול היה לראות את 4 הוינקרים של האופל עובדים אם ראה אותו רק מהחזית, השיב כי ראה 4 וינקרים מקדימה ולא מאחור. (פרוט' עמ' 5 ש' 14-15).

בהודעתו של מוחמד נ/1 נרשם מפיו, כי הפורד היה רק עם וינקרים ללא אורות ובאופל היו אורות רגילים ווינקרים (שורות 22-24).

בהודעתו נ/1 לא נרשם שהנאשם לקח אחריות על התאונה אלא ציטוט מפיו "לא שמתי לב ורק כשהייתי קרוב ראיתי את האורות ולא הצלחתי לעשות ברקס ונכנסתי כבר בכך" (ש' 28-29) וזאת בניגוד לדבריו בעדותו לפיו התנצל הנאשם בפניו.

הבוחן העיד, כי כלי הרכב עמדו בשול, אך היות ורוחב השול במקום הינו 1.20 מטר ורוחב רכב ממוצע הוא בין 1.50 מטר לבין 1.60 מטר הם בלטו לתוך הכביש לנתיבו של הנאשם.

הבוחן העיד כי ניתן להניח שכלי הרכב בלטו גם על פי מצבם הסופי. הבוחן הסביר את הנחתו לפי הסקיצה ת/4 שם ניתן לראות שהאופל, בו התנגש הנאשם בלט לתוך הנתיב של הנאשם ב- 80 ס"מ בחזית וב- 60 ס"מ מאחור וזאת כתוצאה מהתאונה שכנראה גרמה לדחיפה קלה של החלק האחורי של האופל לשול (פרוט' עמ' 6 ש' 18-21). לשיטתו כיוון שרוחב הנתיב בו נסע הנאשם הינו 3.70 מטר, והאופל בלט לתוך הנתיב 80 ס"מ נותרו בנתיב הנסיעה של הנאשם עמוד 3



2.90 ס"מ .

לדבריו קבע כי רכב הנאשם סטה מנתיבו על סמך העדויות בשטח ועל סמך הפגיעה בחלק האחורי ימני באופל שעמד בשול. (פרוט' עמ' 6 ש' 26-29).

הבוחן העיד כי המקום היה חשוך, ירד גשם והיו רוחות ולכן בקושי בצע שם מדידות (פרוט' עמ' 6 ש' 31-32). כשנשאל מדוע חרף תנאי מזג אוויר הוא קבע שהראות במקום היתה טובה השיב כי לא היה ערפל (פרוט' עמ' 9 ש' 13).

הבוחן לא זכר וגם לא יכול היה להעיד לפי הצילומים אם האורות באופל ובפורד דלקו (פרוט' עמ' 9 ש' 5-10). הבוחן העיד כי לא בדק את מקור התקלה באופל. (פרוט' עמ' 18-25).

הבוחן רשם בדוח, כי אם נסע הנאשם עם אורות מעבר נמוכים טווח הראיה שלו הוא 35 מטרים קדימה ועם נסע עם אורות גבוהים טווח הראיה שלו הוא 100 מטר לפחות. (פרוט' עמ' 9 ש' 23-25).

לגישת הבוחן אם יש שדה ראייה מוגבל ואורות נמוכים, צריך להתאים את אופן הנהיגה לשדה הראיה המוגבל כדי שניתן יהיה להגיב בזמן לכל הפרעה בדרך. (פרוט' עמ' 10 ש' 2-4).

עוד ציין כי הנאשם לא פעל נכון כיון שסטה ימינה במקום שמאלה. (שם ש' 7-9). לדבריו היה מצפה מהנהג לנסוע במרכז הנתיב ולא בימין הנתיב. (שם ש' 13).

הנאשם העיד כי נסע לביתו כמדי יום . הנאשם העיד כי במועד התאונה תנאי מזג האוויר היו קשים, ירד גשם והראות היתה לקויה ביותר. הוא נסע דרך צמוד לימין עם אורות גבוהים במהירות של כ- 60-70 קמ"ש, כשהמהירות המותרת בכביש הינה 80 קמ"ש. לדבריו תוואי הכביש מכיוון נסיעתו הוא עליה.

על פי עדותו מטרים ספורים לפני האימפקט הוא הבחין באור קלוש ביותר מפנס או החזר ממחזרי האור של האופל. הוא בלם מיד והתנגש ברכב האופל שעמד בנתיב נסיעתו (פרוט' עמ' 14 ש' 8-16).

הנאשם ציין שלא היה בדרך משולש אזהרה (פרוט' עמ' 14 ש' 27-28).

לטענתו הוא לא סטה ימינה מנתיב נסיעתו והאופל זז ימינה לכיוון השול כתוצאה מההתנגשות (פרוט' עמ' 14 ש' 28-29, עמ' 15 ש' 1-4).

לדבריו היו על הכביש סימני בלימה אך הם היטשטשו כנראה מהגשם עד שהגיע הבוחן (פשוט' עמ' 18 ש' 1-3).

רפי העיד, כי הגיע למקום באמבולנס מכוכב השחר בו הוא גר, לאחר התרחשות התאונה.

בהגיעו למקום הבחין כי שני כלי הרכב היו חשוכים כמעט לחלוטין ללא תיאורה, ואילו ברכבו של הנאשם דלקו האורות. רפי זכר שכלי הרכב עמדו כשחלקם בשול וחלקם בתוך הנתיב. (פרוט' עמ' 19 ש' 18-20). עוד העיד כי תוואי השול הוא צר מאוד ומצדו הימני כיוון נסיעת הנאשם, יש כורכר ולאחריו תעלת מים (פרוט' עמ' 19 ש' 28-29).



לטענת המאשימה יש להרשיע את הנאשם גם אם תתקבל גרסת הנאשם לגבי מיקום כלי הרכב והעובדה שאורותיהם לא דלקו כיון שלשיטתה אין למעורבים בתאונה כל אשם תורם או לכל היותר אשם תורם אפסי באירוע. לעמדת המאשימה כיוון שתנאי מזג האוויר היו קשים ולנאשם היה שדה ראייה של 100 מ' היה עליו לנסוע לאט ובזהירות באופן שיאפשר לו להבחין בכלי רכב ולהימנע מהתנגשות בהם. לשיטתה לו היה הנאשם ממשיך בנסיעה ישרה בנתיבו מבלי לסטות התאונה היתה נמנעת.

לטענת ב"כ הנאשם מדובר בתאונה בלתי נמנעת בשל תנאי מזג האוויר הקשים ואופן עמידת כלי הרכב. לדבריה נסיעתו של הנאשם בימין הנתיב לא רק שאינה עבירה על החוק אלא בהתאם לחוק. ב"כ הנאשם הפנתה ל"כללי זהירות בנהיגה" באתר משטרת ישראל שם נרשם: **"יש לנסוע בימין הכביש, קרוב ככל האפשר לקו הצהוב. כלל זה תקף בדרכים עירוניות ובין עירוניות, בכבישים צרים או רחבים, דו-סטריים או חד-סטריים ובכל תנאי מזג אוויר...."**

עוד ציינה כי הבוחן התרשל בתפקידו כיון שבשל תנאי מזג האוויר לא בצע בחינה של התאונה אלא נתן חוות דעת כללית. בשל החושך ותנאי מזג האוויר הצילומים שהגישה המאשימה היו מטושטשים ולאור העובדה שדיסק הצילומים אבד נפגעה הגנת הנאשם.

עוד טענה ב"כ הנאשם שכתב האישום הוגש כשנתיים וחצי לאחר התאונה ובכך נגרם לנאשם עינוי דין.

דין

הכרעות עובדתיות

היכן עמדו האופל והפורד

כל העדים למעט מוחמד המעורב, שהינו בעל אינטרס מובהק שכן על פי עדותו הוא ממתין לפיצוי בגין הנזק שנגרם לרכבו העידו, כי כלי הרכב סטו במידת מה לתוך נתיבו של הנאשם. הבוחן קבע כי מדובר בסטייה של לכל היותר 80 ס"מ לתוך הנתיב וקביעתו מקובלת עלי.

אני קובעת כי האופל בו התנגש הנאשם עמד בסטייה של 80 ס"מ לתוך נתיבו של הנאשם.

האם באופל ובפורד דלקו אורות

לאחר בחינת העדויות אני סבורה כי אין ראיה חד משמעית לכך שאורות הפורד והאופל דלקו,

למעט עדותו של מוחמד המעורב.



גם מוחמד עצמו לא ידע אם היונקרים האחוריים באופל דלקו כיון שהוא עמד לפני חזית האופל.

עוד יצוין, כי האופל עמד בצד הדרך בשל תקלה מכנית והיה זקוק לסיוע בהתנעה ומשכך קיים ספק באשר לאפשרות שאורותיו פעלו ובאשר לעוצמת האור. מכאן שאני קובעת לטובת הנאשם כי האורות באופל ובפורד לא דלקו.

בנוסף לא היתה מחלוקת כי לא הוצב מאחורי כלי הרכב משולש מחזיר אור.

שדה ראייה

הבוחן קבע כי בשעה שדולקים ברכב אורות גבוהים, כגרסת הנאשם, שדה הראייה הינו 100 מטר קדימה. הבוחן לא בצע מדידות ובדיקת שדה ראייה בשטח בשל תנאי מזג האוויר ולכן לא הציגה המאשימה ממצאים פוזיטיביים לגבי המקום בו יכול היה הנאשם להבחין לראשונה בפורד ובאופל.

הבוחן לא בדק את השפעות הגשם החזק שירד והעובדה שמדובר בנסיעה בעליה על שדה הראייה של הנאשם.

משכך לא ניתן לקבוע במידת הודאות הנדרשת מה היה שדה הראייה של הנאשם בזמן התאונה.

תגובת הנאשם

הנאשם טען, כי לא סטה מנתיבו ימינה או שמאלה אלא רק בלם את הרכב ברגע שהבחין בפורד. המאשימה טענה כי הנאשם לא בלם, שכן לא נצפו במקום סימני בלימה.

אני מקבלת את קביעת הבוחן ולא את דברי הנאשם שלא נמצאו במקום סימני בלימה.

עם זאת העובדה שאין סימני בלימה במקום תאונה אינה מעידה בהכרח כי הנאשם לא בלם את רכבו בעיקר בהתחשב בעובדה שירד במקום גשם והכביש היה חלק.

הבוחן הסכים כי האופל זז ממקומו עקב ההתנגשות ולכן גם נמצא בכיוון אלכסוני כשחזיתו 80 ס"מ לתוך הנתיב ואחוריו 60 ס"מ לתוך הנתיב. עם זאת יתכן שהנאשם סטה מעט ימינה תוך כדי בלימה.

בהעדר ראיות עובדתיות חד משמעיות אניח לטובת הנאשם כי בלם, וסטה קלות ימינה ברגע שהבחין בכלי הרכב שעמדו לפניו.

הכרעה משפטית

האם נהיגת הנאשם בימין הדרך הינה בלתי סבירה



אני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם לפיה לא רק שאין לראות בנהיגה בימין הדרך בצמוד לשול רשלנות אלא אף חובה חוקית.

תקנה 35 לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961, קובעת בהא לישנא:

"נוהג רכב ישתמש ככל האפשר בצדו הימני הקיצוני של הכביש, אף בכביש חד-סטרי, או בצדו הימני הקיצוני של הנתיב המיועד לאותו סוג רכב...."

יתירה מזו, דוקא בחשכת ליל ובגשם עז הצמדות לימין ולפס הצהוב מהווה נקודת ציון לנהג שפנסיו מאירים את הפס הצהוב שהינו לרוב מחזיר אור ומאפשרת שמירת מרחק בטחון מהרכב הבא ממול.

האם התרשל הנאשם בכך שלא הבחין בכלי הרכב והאם נהג במהירות בלתי סבירה

התאונה התרחשה בלילה, במקום ללא תאורה ובמזג אויר סוער. כלי הרכב היו ללא אורות, ללא איתות וללא משולש אזהרה. מחומר הראיות לא ניתן היה לקבוע מה היה שדה הראיה של הנאשם. במצב דברים זה אין מקום לקבוע כי העובדה שהנאשם לא הבחין בכלי הרכב מהווה רשלנות.

לטענת המאשימה נהיגה במהירות של 60-70 קמ"ש, על אף שהיא נמוכה מהמהירות המותרת בכביש זה היתה בלתי סבירה לנוכח החושך ותנאי מזג האויר .

טענה זו נטענה בעלמא. אין כל ראיה לכך שלו היה נוסע הנאשם במהירות נמוכה יותר היתה התאונה נמנעת ואין כל ראיה לכך שמדובר במהירות בלתי סבירה.

לא הוצגה כל ראיה פוזיטיבית הקובעת מאיזה מקום יכול היה הנאשם להבחין בכלי הרכב שעמדו בעלטה. לו היה מתבצע אומדן כזה ניתן היה אולי לקבוע אם המהירות בא נסע הנאשם היתה בלתי סבירה או אם נסיעה במהירות איטית יותר היתה מונעת את התאונה.

אמנם נקבע בפסיקה כי נסיעה במהירות גבוהה מהמותר כשלעצמה מייצרת סיכון שבהתקיים אירוע בלתי צפוי יוביל לתאונה. משכך אין ניתוק של קשר סיבתי בין המהירות לגרם התאונה אף כששני גורמים חברו לתאונה. (ע"פ 84/85 ליכשטנשטיין נ' מדינת ישראל, פ"ד מ (3) 141). כהא לישנא:

"המערער התרשל בכך שיצר מצב טעון סכנה. גיבושה של התוצאה התהווה והתממש על רקע מצב מסוכן זה, אמנם על-ידי גורם זר - התקר בגלגל. אך היה זה רק מימושה של הסכנה, שבעטיה חלה על המערער חובת הזהירות. סכנה זו (להבדיל מהאופן שבו תתממש) יכול היה וחייב היה המערער, כנהג סביר, לצפות. הוא אינו פטור לכן מאחריות בשל כך שהסיבה המיידית והישירה לתאונה הייתה של הגורם הזר."



ואולם יודגש כי הדברים אמורים כשהמהירות היא בוודאות אחד הגורמים לתאונה וכאשר הנהג התנהל באופן בלתי סביר ושבשל אותה מהירות לא נמנעה התאונה. כגון תקר בגלגל, איבוד שליטה על ההגה (ראו ת"ד 2092/06 **מדינת ישראל נ' טוויל**, לא פורסם (מיום 11.6.07) או כשיש ממצאים שלו נסע במהירות המותרת התאונה היתה נמנעת.

במקרה שבפני לא הובאה כל ראיה כאמור ולא הוכחה רשלנות במהירות בה נסע הנאשם.

האם העובדה שהנאשם סטה ימינה במידת מה ולא סטה שמאלה כדי להימנע מהתנגשות בכלי הרכב מהווה רשלנות

לטענת המאשימה יש לצפות מנהג לברוח ממפגע בכביש ולא לסוע לתוכו. לשיטת המאשימה לא רק שהנאשם לא סטה שמאלה כדי להימנע מהתאונה אלא אף סטה ימינה וכתוצאה מכך פגע ברכב האופל.

בפסיקה נקבע "כלל הדרך" לפיו חזקה שבעובדה כי רכב הנהוג כראוי אינו סטה מנתיבו. חזקה זו מביאה להיפוך בנטל ההוכחה. לאמור, מרגע שהוכחה המאשימה כי הנאשם סטה מנתיבו, מוטל על הנאשם להוכיח כי סטייה זו אינה נובעת מנהיגה לא זהירה. [ראו רע"פ 1713/93 **בוקובזה נ' מדינת ישראל**, לא פורסם (מיום 7.6.93)]:

רמת ההוכחה הנדרשת מן הנאשם כדי לערער את חזקה זו, ככל חזקה עובדתית אחרת, היא הקמת ספק סביר - שמא אין להסיק מעצם סטיית הנאשם מנתיבו כי הוא נהג באופן בלתי זהיר אלא אם ישנו הסבר סביר אפשרי אחר לכך. (ראו בעניין י. קדמי, **על הראיות**, שם עמ' 1563)

במקרה דנן היות והאופל והפורד עמדו בימין הדרך בתוך נתיבו של הנאשם אין לומר כי סטייתו של הנאשם סטייה מסוימת ימינה היתה בלתי סבירה, גם אם לא עלה בידו לסטות שמאלה ולברוח מההתנגשות.

לפי הלכת בית המשפט העליון (בע"פ 84/85 ה"ל) על נהג סביר לצפות שיתרחשו אירועים לא צפויים בדרכו ולהתמודד איתם.

אכן על נאשם לצפות סכנות בדרכו ובכלל זה רשלנות של נהגים אחרים, בשעת לילה מאוחרת ובמזג אויר קשה. השאלה הינה האם נהג סביר - אדם מן היישוב - היה נוהג אחרת בנסיבות העניין ומצליח למנוע התאונה.

על פי הפסיקה, אין להניח שבכל מצב בו אירע אירוע פתאומי וגרמה תאונה, האשמה היא בנהג כתוצאה מרשלנותו, אלא יש לבחון כל מקרה לפי נסיבותיו.

כך נקבע למשל כי סטייה מהנתיב שהובילה לפגיעה בהולך רגל שהיה באותה שעה על המדרכה, או הדרדרות לתהום ייחשבו לרשלנות, אך תוצאות אחרות עשויות להיחשב לסבירות אף אם נגרמה תאונה, ואין לקבוע מראש כי כל תאונה



היא תוצאת התרשלות, שכן יתכן כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת ופעולת הנהג באותו רגע של מצוקה היא כמעט אינסטינקטיבית. [ראו ע"פ(ב"ש) 109/78 **רווח נ' מדינת ישראל**, פ"מ תשל"ט(2)349].

כדברי כב' השופט זוסמן בע"פ 297/60 **בו עזר נ' היועץ המשפטי לממשלה**, פ"ד טו 1046, 1050:

"גם בבילום הרגיל, להבדיל מ'בילום החירום' לא יכולתי לגלות כל רשלנות. בראותו את הבחורה, האט המערער קמעה ואף סטה שמאלה כדי למנוע את התאונה. הדבר קרה כהרף עין; נהג אחר אולי היה פונה ימינה, ונהג שלישי היה בולם כליל ולא היה סוטה. קל להיות נביא אחר מעשה. עכשיו אנו יודעים, כי תמרונו של המערער- הסטייה שמאלה - שחייבה אותו לבלום כליל - לא הצליחה. אך אילו בלם 'בילום חירום', והבחורה הייתה נפגעת היו מאשימים אותו בכך, שלא התרחק ממנה על- ידי סטייה שמאלה, ללא בילום. יש וסכנה פתאומית מחייבת דווקא הגברת מהירות כדי 'לברוח מן ההתנגשות', ולא האטה. לכל היותר, נתפס המערער אולי לשיקול דעת מוטעה, אך אחרים היו עלולים לטעות כמוהו, ורשלנות לא הייתה בכך."

עם זאת נקבע בפסיקה כי גם בשעת הדחק על הנהג לפעול באופן סביר ולמזער נזקים ככל האפשר, כך למשל להעדיף פגיעה בבעל חיים על פני פגיעה בבני אדם [ראו ת"ד (ב"ש) 1813/02 **מדינת ישראל נ' לוי**, לא פורסם (מיום 22.10.03)].

עוד נקבע, כי בית המשפט יבחן בכל מקרה את האלטרנטיבות שעמדו בפני הנאשם והאם בחר, הגם שמדובר בשעת הדחק, באלטרנטיבה הסבירה ביותר [ת"ד (חד') 1937/02 **מדינת ישראל נ' דוידוב**, לא פורסם (מיום 25.1.05) ות"ד (חד') 1166/08 **מדינת ישראל נ' נגאר**, לא פורסם (מיום 16.5.11)].

בבוחני את אירוע דנו, סבורה אני כי הנאשם הבחין בפתאומיות בכלי הרכב שעמדו בצד הדרך חלקם בתוך נתיב נסיעתו. באותם רגע לא ידע הנאשם את מיקום כלי הרכב ואת העובדה שלפני האופל עומד רכב נוסף וביניהם אדם. יתכן שסטייה חדה שמאלה במזג אוויר זה היתה מובילה לאובדן שליטה על הרכב שאת תוצאותיו מי ישרנו? לפיכך לא ניתן לדרוש הימנו בנסיבות אלו לקבל החלטה מושכלת אחרת כדי למנוע התאונה, אם לבלום, אם לסטות ימינה או שמאלה. הנאשם ראה את הרכב לפתע לפניו ונדרש לבצע החלטה מידית כדי למנוע את התאונה, וכל שהספיק לעשות הוא לבלום ולסטות ככל הנראה קמעה ימינה.

שומה לבחון את האדם הסביר בנעלי הנאשם באותו הרגע על סמך הידוע לו והזמן הנתון לרשותו. "חכמת הבדיעבד" לאחר אירוע התאונה שלא בשעת הדחק לפיה יכול היה הנאשם לסטות שמאלה ולהמשיך בנתיבו לאחר שכבר ידוע לנו מיקומם המשוער של כלי הרכב ומרחב התמרון שהיה לו עת נסע, מנותקת מהמציאות ברגע האירוע וכלל לא ניתן לקבוע כי האדם הסביר - אדם מן הישוב- באותן נסיבות היה נוהג אחרת באופן שימנע התאונה או יקטין את הנזק. לפיכך אין לקבוע כי התרשל בתגובתו לאירוע.

משכך אני קובעת כי הנאשם לא התרשל בנהיגתו, לא לפני התאונה ולא תוך כדי הניסיון למונעה.



אציין כי מדובר בעבירה של רשלנות ולא של אחריות קפידה ולא די בגרימת התאונה כשלעצמה כדי להוכיח אשם ויש צורך להוכיח רשלנות באופן פוזיטיבי, דבר שכאמור לא הוכח במקרה דנן.

רשלנותם של המעורבים שנהגו באופל הפורד ושאלת ניתוק הקשר הסיבתי

היות וכבר קבעתי כי לא התרשל הנאשם בנהיגתו אין צורך לעמוד על סוגיית ניתוק הקשר הסיבתי או האשם התורם. כיוון שאין מדובר במשפט אזרחי ולא דנתי בטענות המעורבים לגופם והנחתי הנחות לטובת הנאשם. עם זאת אעיר כי העמדת רכב בחשכת הליל במזג אוויר סוער ללא אורות וחמור מכך בתוך הנתיב וללא משולש אזהרה המתריע מפניו כדין, הינה בבחינת רשלנות של ממש, וראו הרשעת נהג שעצר בצד ללא אורות וללא משולש אזהרה בת"ד 7091/07 **מדינת ישראל נ' פידו**, לא פורסם (מיום 11.5.10).

לאור האמור וכיוון שלא הוכח כי הנאשם התרשל בנהיגתו, הריני מזכה אותו מכל אשמה.

ניתנה היום, ל' חשוון תשע"ו, 12 נובמבר 2015, במעמד הצדדים.