

גמ"ר 18/02/11280 - מדינת ישראל נגד נעים הדרה

בית משפט השלום לתעבורה בירושלים

גמ"ר 18-02-11280 מדינת ישראל נ' הדרה
בפני כבוד השופט ארנון איתן

בעניין: מדינת ישראל
המאשימה
נגד
נעים הדרה
הנאשם

הכרעת דין

האשמה ומhalt הדיוון:

1. כתוב האישום מייחס לנאשם עבירות של גרים מות ברכב, לפי סעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (להלן: "פקודת התעבורה"), סטייה מנתיב נסיעה, לפי תקנה 40(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961 (להלן: "תקנות התעבורה"), גرم נזק לאדם ולרכוש, לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות ביצירוף סעיף 68 לפקודת התעבורה, נהוגה ללא פוליסת ביטוח, עבירה לפי סעיף 2(ב) לפקודת ביטוח רכב מנوعי, התש"ל 1970.

2. על פי הנטען ביום 7.4.17 בשעה 23:55 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכבו מסווג פרוד מ.ר 77-377-29 (להלן: "הרכב") בכיביש 38 בסמוך ליישוב אשთול, בכיוון הנסעה למחלף שער הגיא (לכוון צפון). ביחד אותו היה ברכב מלך ابو אלהוא, יlid 22.8.95 (להלן: "המנוח"). באותו עת הראות במקום הייתה טוביה, בכיביש הייתה תאורה פועלת ושדה הראייה של הנאשם היה פתוח למרחוק של לפחות 157 מטר. הנאשם נהג ברכב באותה עת מבלי שהחזיק בפוליסת ביטוח בת תוקף לפי פקודת ביטוח רכב מנועי, תש"ל 1970.

בשלב מסויים של הנסעה, נסע הנאשם במהירות, איבד שליטה על הרכב, וכתוצאה מכך סטה לניב הנגדי ופגע בחזית באוטובוס מסווג מרצדס מ.ר 85-132-58 (להלן: "אוטובוס") שנסע באותה העת בניב הנגדי. באוטובוס היו אותה העת כ- 50 נוסעים.

כתוצאה מהפגיעה נהרג המנוח במקום בעקבות חבלת ראש קשה עם שבירים ודימום מסיבי, וכן בעקבות פריקת של מפרקת הצוואר. בנוסף לכך כתוצאה מהפגיעה נגרמו הפגיעה הבאות:

עמוד 1

הנאם סבל מהמטומה וסימן חגורה באזור החזה וכן מكونתו ריאתית בריאה הימנית, והוא נזק לאשפוז עד ליום 17.10.4.

נהג האוטובוס, סים עפיפי, סבל מכאבים בראש, בצוואר ובחلك התיכון של הגב.

נוסע באוטובוס, רמי דענא, סבל מכאבים ושפשופים בגן ובברך ימין וכן מנפיחות בשוק ימין.

נוסע באוטובוס, מואן אבו סנינה, סבל מכאבים בגב ובקristol.

כמו כן, כתוצאה מהפגיעה נגרמו הנזקים הבאים:

א. לרכב הפרט נגרם נזק שמעוות שכלל נזק בחזית הרכב, מכסה מנוע ופגוש מכופפים, שימוש קדמית מנופצת, גרייל קדמי וכן חלקו מנוע שבורים שאף יצאו ממקומם, גג הרכב מכופף, שבר בתפוח גלגל קדמי ימני, דלתות ימניות מעוכות, קורה ימנית שבורה ומושבים שבורים.

ב. לאוטובוס נגרם נזק בחזית, שימוש קדמית מנופצת, פגש קדמי שבור, פינה ימנית קדמית שבורה, פנס קדמי ימני שבור, קורה ימנית קדמית שבורה, כנף קדמית ימנית שבורה, מדרגות מעוכות והדלת הקדמית של האוטובוס יצאא ממקומה.

3. נטען, כי בנסיבות האמורים לעיל, גרם הנאם בנהיגתו הרשלנית, למותו של המנוח תוך שימוש ברכב, סטה מנתיב נסיעתו, גרם לתאונת דרכים בה נחללו אנשים ונגרמו נזקים לרכב ולאוטובוס, וכן עשה שימוש ברכב מנועי ללא שיש לרכב פולישה בת תוקף לפי פקודת ביטוח רכב מנועי.

4. בתשובתו לאישום כפר הנאם בסעיף 4 בסעיף העובדות שבכתב האישום, לכך שנהיגתו הרשלנית היא שגרמה למות המנוח. על פי האוטובוס הוא שיטה לנטיבו שלו, והדרך היחידה לחמק מתאונת הייתה לסתות שמאלה לנטיבו של האוטובוס כדי להיחלץ מהתאונת. הוסף, כי ככל הנראה נהג האוטובוס נרדם והתעורר בשלב מסוים, שם ליבו למתרחש, אז התרחשה התאונת על נתיב הנסיעה של האוטובוס. הנאם לא כפר בפרק העובדות 3, וכן בסעיפים 7-5 שבכתב האישום.

גדר המחלוקת:

5. המחלוקת בעניינו מצטמצמת לשאלת אחת ויחידה בדבר אופן התרחשויות התאוננה. האם CUTUNTת המשימה הגורם לתאוננה נועז בנסיעה ב מהירות ואיבוד שליטה מצד הנאם, דבר שהביא לסתות רכבו של הנאם אל הנתיב הנגדי ופגיעה חזיתית באוטובוס. שמא, כגרסת ההגנה, האוטובוס הוא שיטה תחילה מנתיבו אל עבר נתיב הנסיעה בו נסע הרכב, וכי להימנע מהתאוננה, סטה הנאם אל הנתיב הנגדי, ובנסיבות אלו, ובעת שהאוטובוס חזר לנטיבו, התרחשה התאוננה.

6. נהג האוטובוס ואסים אלעפיפי - ע"ת 4-(להלן: "נהג האוטובוס") מסר כי באותו היום הסיע נוסעים שבו

מטיל בצד, כאשר לאחר היציאה מכביש 1 והשתלבותו בציר 38, ובעת שהכביש היה ישר ושדה הראייה פתוחה, הבחן ברכב הגיע במהירות מכיוון בית שמש, ולאחר יציאה מעיקול חד, מאבד שליטה, ובלשונו: "עשה נחש, עיקולים ובא פתאום מול', סגר לי את הנטי". העד הוסיף, כי ניסה לבРОוח מהרכב אך היה מוגבל באפשרויות הפעולה שלו, שכן הכביש היה צר - נעשו בו עבודות באוטובוס עת- כאשר מצד ימין שלו מעקה. בנסיבות אלו בלבד את האוטובוס בצורה חזקה כאשר התאונה מתרחשת על נתיב הנסיעה שלו.

. 7. העד תיאר נסיעה בשעותليلו כשהארונות במקומות טוביה, כאשר בשלב שלפני התרחשות התאונה, וכמפורט מאיבוד השליטה של הרכב, נתה צדו הימני של הרכב אל עבר חזית האוטובוס, כשהפגיעה הייתה בין חזית ימין של האוטובוס לצדו הימני (הרחב) של הרכב ודבריו: "אמצע כמעט" (עמוד 6 שורות- 16-15). העד הוסיף, כי לא חשב תחילת שמדובר בתאונה קשה, אלא לאחר שירד מהאוטובוס והבחן במנוח ישוב בכיסא הנוסע. הנה האוטובוס ציין כי אף הוא נפגע בראשו וגבבו, וכן מספר נסעים שהיו באוטובוס נפגעו כתוצאה מההתאונה.

. 8. בחקירה הנגדית הוסיף כי הבחן ברכב מגיע במהירות כאשר הוא מצוי למרחק של כ- 150-100 מטרים מהאוטובוס, כאשר בשלב הבא הרכב מאבד שליטה, ותנועותיו כשל נחש כאשר הנאשם מנסה ליזבבו אך לא הצליחה (עמוד: 10 שורות 12).

. 9. את אופן התרחשות התאונה תיאר הנהג גם באמצעות סקיצה שערך בוחן תאונת הדרכים (ת/2) ומסר, כי לאחר יציאת הרכב מהמעיקול הבחן תחילת כי הרכב נסע ישר ובמהירות, כאשר בשלב הבא (כ- 7 שניות טרם התרחשותה של התאונה), הרכב מאבד שליטה ונוסף לכיוונו בצורה מהירה מאוד, ובסימון להתרחשות התאונה שמע גם את חריקת הבלמים של הרכב. עוד ציין, כי בעת שהבחן ברכב מאבד שליטה, הבין כי קיים סיכון להתרחשותה של תאונה, וכבר בשלב זה החל בפעולות בלימה לצורך האטה האוטובוס, כאשר רגלי מונחת על דושת הבלם, גם משומן שנסע בקטע כביש בו ישנה ירידה. בשלב הבא לחץ בחזקה על הבלם, אך כשהרכב חזה את הנטי לא ניתן היה למנוע את התאונה. (עמוד: 12 שורות 9-1).

. 10. העד שלל את הטענה לפיה נסע במהירות גבוהה של 93 קמ"ש, או שאיבד שליטה על האוטובוס ונכנס לנטיונו של הרכב. הוא גם ציין כי האט לפני העקומה, ובשומן שלב לא נרדם. על פיו, היזת האוטובוס נעשתה רק לאחר הגעת המשטרה למקום התאונה. (עמוד 18 שורות 13-17).

. 11. בחקירה חוזרת שב מסר כי החל את הבלימה עוד לפני שהרכב התקרב אליו, במהלך 10-12 מטרים. בהתייחס לתמונה 1 בדוח התצלומים (ת/4), שלל את האפשרות כי עבר לנתיב הנגדי, אלא שהאוטובוס עמד מوطה שמאליה זאת לאחר התאונה, אך בזמן הפגיעה היה האוטובוס על נתיבו שלו.

. 12. עמידת שמעוני (**ע"ת 1**) - (להלן: "הבחן") ערך את המסמכים הבאים: דוח בוחן- ת/6; תרשימים- ת/7; תרשימת בוחן זירה - חישובים ת/8. דוח פעולה בוחן- ת/9. מזכיר מיום 12.4.17 בדיקת רכב במושך-ת/10. מזכיר מיום 11.4.17 ת/12. מזכיר מיום 10.4.17 ת/13. מזכיר לעניין מצלמות ת/14. מזכיר מיום 22.5.17 ת/14. תעודה

בדיקות הצמיג ת/15. סרטון וידאו לאחר תאונה -ת/16.

13. הבחן קבע בת/6 כי במקום מג האויר נאה, הראות הייתה טובה, שעת לילה כאשר תאורת הרחוב פועלת. בהתייחס לתנאי הדרך ציין כי זהה דרך עירונית, כביש אספלט תקין יבש, וישן עבודות המתבצעות לצד הדרך.

14. על פי ניסוי שדה ראייה שערך עם נהג האוטובוס מכיוון הגעתו למקום האימפקט, שדה הראייה הינו למרחק של 207 מטרים. על פי שחזור שערכ ברכב משטרתי, קבע כי מכיוון הגעת הרכב ועד מקום האימפקט שדה ראייה הינו למרחק 157 מטרים, וממקום האימפקט עד לסיום העקומה ממנו הגיע הרכב, שדה ראייה מלא של 180 מטרים.

15. מבדיקה שערך לנזקי כלי הרכב כתוצאה מההתאונה התקבלו התוצאות הבאות: לאוטובוס נזק בחזית, שמשה קדמית מנופצת, פינה ימנית קדמית שבורה, פנס קדמי ימני שבור, קורה ימנית קדמית שבורה, כנף קדמית ימנית שבורה, מדרגות מעוכות. לרכב נזק בחזית, מכסה מנוע מכופף, גרייל קדמי שבור יצא ממקומו שימושה הנהג מנופצת, כריות אויר פתוחות, גג הרכב מעור, גלגל קדמי ימני ללא אויר, שבר בתפוח גלגל ימני (שבר טרי), דלתות ימניות מעוכות יצאו ממקומם, שפושים לבנים בכנף קדמית ימנית, מושבים שבורים, מעיכות בקורה ימנית (רכב נסגר על ידי כבוי אש).

16. הבחן הוסיף, כי האוטובוס נבדק במהלך נסיעה ונמצא כי הבלמים תקין, ההינוי תקין ויש לחץ אויר במערכת הבלמים. את תקינות הרכב לא ניתן היה לבדוק עקב מצבו.

17. הבחן מצא בזירה את הממצאים הבאים: שברי פלסטיקת בשוליים של הכביש ליד הרכב הפרט. חריצי אימפקט בכביש בנתיב נסיעתו של האוטובוס דבר המעיד על מקום התנגשות- בנתיב נסיעת האוטובוס. מבדיקת האוטובוס נשלל כי מןו נגרמו חריצי האימפקט- על פי הבחן אלו נוצרו מהרכב ברגע התנגשות, אך לא ניתן לדעת מאייזה חלק נגרמו החריצים עקב מצבו. נמצאו סימני מריחת גלגים מכיוון הגעת הרכב הפרט אשר מתחילה בנתיב נסיעתו ונגמרה בנתיב נסיעת האוטובוס המעידים על אי-בוד שליטה על הרכב לפני התרחשות התאונה. נמצאו שני סימני בלימה של האוטובוס בנתיב נסיעתו, אחד באורך 4.80 מטר והשני באורך 8.6 מטר. נמצא סימן חריצה מדלת האוטובוס אשר מעיד על כיוון נסיעת האוטובוס.

.18. בחוות דעתו קבע הבחן את המסקנות הבאות:

א. התאונה התרחשה כאשר הרכב הפרט סטה מנתיבו והתנגש באוטובוס אשר הגיע ממולו, כתוצאה מכך נהרג הנוסע אשר היה עמו ברכב שישב לידו.

ב. ההתנגשות בין שני כלי הרכב הייתה בנתיב נסיעת נהג האוטובוס זאת על פי שברי פלסטיקת בשוליים של הכביש, ליד הרכב הפרט.

ג. חריצי אימפקט בכביש בנתיב נסיעתו של האוטובוס דבר המעיד שההתנגשות הייתה בנתיב

נסיעת האוטובוס, מבדיקת שערך הבוחן נשללה האפשרות כי חריצי האימפקט נגרמו מהאוטובוס. על פיו חריצי האימפקט נוצרו מהרכב הפרטி ברגע ההתנגשות, אך לא ניתן לדעת מאייזה חלק ברכב נגרמו החירצחים עקב מצבו.

ד. נמצאו סימני מריחה גלגליים מכיוון הגעת הרכב הפרטி אשר מתחילה בנתיב נסיעתו של הרכב ונגמרה בנתיב נסיעת האוטובוס, דבר המעיד על איבוד שליטה על הרכב לפני התרחשויות התאונה.

בהתאם לכל אלו מסקנתנו הינה כי הגורם לתאונה נעוץ בהנג הרכב אשר איבד שליטה על רכבו, סטה לנתייב הנגדי והתנגש חזיתית באוטובוס, ובכך גרם לתאונות דרכים קטלנית.

19. בעדותו ציין הבוחן כי במועד התאונה התבכשו עבודות בכביש כאשר היה נתיב בודד לכל כיוון, בהתאם לשרטוט שערך (ת/7) שלל את טענת ההגנה לפיה קיימים במקום שלושה נתיבים, אלא שני נתיבים ושול, כאשר הרישום בשרטוט מתאר את "כיוון הגעת הרכב הפרטי" ולא את מיקום הרכב. הבוחן הוסיף, כי הנאשם -הנגן הרכב- יצא מעיקול בעת שנאג האוטובוס נושא על נתיב ישר (עמוד 29 שורות 10-8).

20. הבוחן הוסיף כי קביעת מקום שדה הראה עד מקום האימפקט (207 מטרים), הינה נקודה מספקת לבחינת "מהות התאונה" (עמוד 30 שורות 13-14), ומරחיק זה יכול היה נהג האוטובוס להבחן ברכב הפרטி כשהוא הגיע לנקודת האימפקט (שורות 19-18). על פי מעבר למרחק זה אין לכך חשיבות (עמוד 37 שורה 18). עוד ציין, כי האוטובוס נעצר במרחק של 50 מטר מנקודת האימפקט (עמוד 35 שורות 10-4), כאשר כיוון הרכב הופיע מכיוון הגעתו, והוא נמצא על הנוי ג'רזי. לדבריו הועף הרכב 14.90 מטר לאחר מכן מנקודת הפגיעה (עמוד 36 שורות 9-8). הבוחן ציין כי כוחות כיבוי והצלחה טיפולו ברכב לפני הגעתו, גזו את דלת הנסע ושנה אפשרות כי הרכב הוזז מרחק של כמטר עד שני מטרים מהמקום אליו הועף. (עמוד 36 שורות: 16-18).

21. בمعנה לשאלות ההגנה ציין הבוחן כי המקום ממנו הגיע נהג האוטובוס אינו עיקול אלא הטיה של מעקה הנוי ג'רסי. על פי עיקול הינו במצב בו הנהג מסובב את ההגה, ונתון זה קיים מכיוון הגעת הרכב הפרטி בלבד. (עמוד 37 שורות 7-8).

22. בהתיחס לתמונות 31-34 בהם נראה סימני בלימה וכן ת/7 ציין הבוחן, כי סימנים אלו הם מהגלגליים האחוריים של האוטובוס (עמוד 39 שורות 8-7), אך הוא לא בדק בשטח של אייזה צד באוטובוס. יחד עם זאת בעדותו הוסיף, כי בהתאם לנקודת האימפקט ניתן לקבוע כי מדובר בגלגליים הנמצאים לצד השמאלי של האוטובוס. (shoreה 39 שורות 20-19). בהתיחס לנזק שברכב ציין כי עיקרו בחלק הימני- מהמרכז ימינה. (עמוד 42 שורה 9).

23. הבוחן שלל את האפשרות כי התאונה התרחשה על הנתיב הנגדי של הרכב. על פי פינה ימנית של האוטובוס לפינה ימנית של הרכב אינה אומرت שאוטובוס חצה את הנתיב, שכן על פי הממצאים, רוב המכחה שברכב הינה באזoor בו ישב המנוח, אך הרכב עף לכיוון הנוי ג'רזי מהמכה שספג מהאוטובוס. הוסף, כי ככל והתאונה הייתה חזיתית יותר כל הפינה השמאלית של הרכב וגם הנהג עצמו היו נפגעים בצורה קשה יותר (עמוד 44 שורה

11-15)- (תמונה 31). על פי ניתן ללמידה זאת גם מתמונה 16 שבדוח התצלומים. על כן קבע כי הדבר בדבר בתאונה חיזת- וגם צד, וזה גם הסיבה למות המנוח (עמוד 44 שורות 22-23).

24. הבוחן שלל את האפשרות כי האוטובוס מצוי היה בנתיב הנגדי, גם משומם שהמרחק מהשלול למקום החיריצה הינו 1.30, ו- 2.30 ממעקה הנינוי גרזי לנקודת החיריצה. נתן זה מלמד לדבריו שהאוטובוסים יכולים לנסוע על הנתיב שלו. (עמוד 48 שורות 19-20). על פיו, כדי שהאוטובוס יהיה בנתיב הנגדי סימני החיריצה היו צריכים להיות במרחב העולה על 3.5 ממעקה (עמוד 46 שורות 6-5).

25. את אופן עמידת האוטובוס אחרי התאונה הסביר כסטייה מועטה לאחר התאונה וכתווצהה ממנה, וכדבריו: "נכנס טיפה לנתיב השמאלי ובמהמשך "...בכל זאת הוא התנגש ברכב אבל התאונה עצמה הייתה בנתיב שלו" (עמוד 54 שורות 3-2).

26. בהתייחס לסימני הצמיג (תמונה 56-58) תיאר הבוחן את אופן החליקת הרכב מנתיבו אל הנתיב הנגדי של האוטובוס. הבוחן הסביר כי סימני המריחה של הרכב הושוו לסימני החיריצים שבצמיג הרכבת ונמצאה התאמה. (ראו: עמוד 56 שורות 14-16). הבוחן הוסיף, כי סימני המריחה של הרכב מעידים על אי-בוד שליטה במהירות גבוהה, כאשר הנהג אינו יכול להשתתלט על הרכב. (עמוד 73 שורות 4-3).

27. אילן יוסף (ע"ת 6) פענח את דסקת הטכוגרפ (ת/1). בחקירותו הנגידית אישר כי נהג האוטובוס נסע באותו היום 14 שעות בנגדו לחוק. בנוסף, פירט את השעות בהן האוטובוס מצוי היה בנסיעה והשעות בהן היה כבוי. בהתייחס לתאונה ציין כי המהירות המותרת במקום הינה 80 קמ"ש, כאשר הפענח שערך מתייחס לפרקי זמן של 32 השניות האחרונות שלפני התאונה. הוסיף, כי כ- 9 שניות לפני התאונה ניתן לקבוע כי האוטובוס נסע ב מהירות של 93.82, כאשר בשלב הבא קיימת האטה ארוכה של האוטובוס והרפה מדושת הגז. עד צין כי זהה אינה בלימת חירום, אלא ירידה במתנות עד למהירות של 70 - 71 קמ"ש, כאשר התאונה מתרחשת במהירות של 52 קמ"ש (עמוד 5 שורות 3-4).

עדות הנאשם

28. הודעת הנאשם הוגשה בהסכמה (ת/5) וכן נשמעה עדותנו. הנאשם מסר כי נסע עם המנוח לתל אביב, ובחרה מכיוון בית שמש, ב מהירות של 70-60 קמ"ש וכמאה מטרים לאחר העיקול, הופתע על ידי האוטובוס שסתה לנטיב נסיעתו. הנאשם הוסיף כי בלם "יבורח" אל נתיב האוטובוס, ושבלב הבא ראה את האוטובוס בא לכיוונו. (עמוד 83 שורות 19-21, עמוד 84 שורות 4-1).

29. במסגרת חקירה נגדית, עת נשאל למצב כל הרכב לאחר התאונה השיב הנאשם כי איבד את הכרתו והוא אינו זוכר. על פי האוטובוס הגיע אליו מצד ימין ופגע בו מצד ימין, ובעת שהאוטובוס היה על נתיבו שלו. הנאשם הוסיף כי ניסה לסייע את ה거나 למסלול של האוטובוס כדי להיחלץ מהתאונה. (עמוד 86 שורות 7-9). כשנשאל היכן הייתה הפגיעה השיב כי אינו זוכר, אך חצי מהאוטובוס היה במסלול שלו.

30. הנאשם עומת עם גרטסו במשטרתו בה מסר תחילת כי התאונה התרחשה על נתיבו נסיעתו, אך הוא שב וצין כי אינו זוכר מה אירע ברגע התאונה, או את הנטייב עליו התרחשה, שכן איבד את הכרתו. (ראו: עמוד 85 שורות 14-16, 19-20, עמוד 86 שורות 11-13, 15, עמוד 86 שורה 1).

חוות דעת מטעם ההגנה:

31. מטעם ההגנה הוגש חוות דעת שנערכה על ידי הגב' אולגה ליעד, זאת בהסתמך על דוח הבודן, סקיצות ותרשים שערך הבודן וכן תמונות שצילם בזירה. הגב' ליעד ציינה כי ביקרה במקום ביום 7.10.18, וכן עיינה בעדויות המעורבים. בהתייחס לביקור בזירה צינה, כי מאז התאונה נעשו במקום שינויים משמעותיים בתשתיות, על כן קביעה מצאה התבוססו על החומרים של הבודן המשטרתי.

32. על פי חוות דעתה בתרשימים הבודן ניתן לראות שולטים רחבים מאד, אך בפועל ובכיוון הגעת הרכב השולטים הינם צרים מאד ומתרחבים ממש לקראת סיום מקום התאונה, נתון המונע אפשרות בריחה של הנאשם לכיוון של ימין במידה והאוטובוס סטה לכיוונו. בנסיבות אלו נותרה לנאים אפשרות "בריחה" רק לכיוון הנטייב הנגדי של האוטובוס. בנוסף, היא שוללת את האפשרות כי הרכב איבד שליטה, וזאת קיומה של עוקמה ברדיוס (8.343.8 מטר). על פייה מהירות קריטית בעוקמה זו הינה 209 קמ"ש, דבר שהיה גורם לזריקת הרכב אל מחוץ לעוקמה לצד ימין.

33. סימני הצמיגים שנמצאו על ידי הבודן וشمתחילים בנתיב נסיעת הרכב, קצת לפני המיקום הסופי של האוטובוס ומסתיימים בנתיב הנגדי, ושביחס אליהם קבוע הבודן כי מדובר בסימני צמיגים של הרכב המערבי בתאונה (סימני דחיפה ומקום איבוד שליטה של הרכב הפרט), אינם מתאימים לסימני רכב פרט, שכן רוחבו של הרכב המערבי הינו 1.60 ס"מ והמרחק בין הצמיגים לא עבר את ה- 1.50 ס"מ. על פייה מדובר בסטייה של 80 ס"מ, ובמידה והיה מדובר על החלקה והתחלה סבוס של הרכב, המרחק בין הסימנים היה הולך וגדל ולא נשאר קבוע. על פייה סימני הצמיגים תואמים לרכב מסחרי או אוטובוס אך לא לרכב פרט, על כן אלו אינם שייכים לאירוע התאוני, ולא ניתן להתייחס לנקודה זו כמקום איבוד השליטה של הרכב הפרט.

34. על פי דוח הבודן ומתחנות הרכב המערבי, ניתן לקבוע כי הרכב התנגש עם האוטובוס לא חזיתית ישר, אלא בסטייה שמאללה, בפינה ימנית קדמית, כאשר האוטובוס התנגש עם פינה ימנית קדמית. על פייה בהתאם לעדות הנאשם וממצאים בשטח ניתן לקבוע כי האוטובוס התחל בסטייה שמאללה לכיוון הנגדי, הרכב הגיע על ידי בריחה לנטייב האוטובוס, לאחר ההתנגשות הרכב נזדקק לכיוון מעקה הינו גורס עם סבוס והتلبس על המערה לכיוון בית שימוש. על פי סימני האוטובוס ניתן לומר כי הוא התחל בבלימה חזקה לאחר ההתנגשות. על פייה סימני הבלימה של הגלגלים האחוריים מבטאים את צדו הימני של האוטובוס דבר המחזק את הנחזה כי מדובר בסטייה של נהג האוטובוס שמאללה. בנוסף הסבוס ומקום הימצאותו של הרכב על המערה אינם מאפשר לקבל את קביאות הבודן המשטרתי (תמונות 16-18).

35. בחוות דעתה נקבעו המסקנות הבאות :

א. סימני הצמיגים שנמצאו על ידי הבודן הינם ברווח 2.30 ס"מ גם בתחילתם וגם בסופם. הדבר לא מתאים לרוחב הרכב - 1.60 ס"מ. סימן זה לא תואם לסימני דחיפה כי גם בתחילתם וגם בסופם הם זהים במרחק ביניהם. על כן סימנים אלו לא שייכים לרכבים המעורבים ולא חלק מהמצאים בתאונה הנדונה, ולא ניתן לקבוע כי נהג הרכב הפרט איבד שליטה.

בכיוון הגעת הרכב המעוורב היו שוללים צרים מאוד שלא אפשרו לו בሪחה ימינה, אלא השairoו לו אפשרות לבריחה שמאליה בלבד. השוללים מתרחבים רק לאחר התאונה עצמה. ניתן לראות בבירור כי גרסה שמייחסת את סימני הבלימה לגילגים ימניים אחרים זו הגרסה התואמת לממצאים בשטח ולעדות נהג הנאשם.

ג. האוטובוס התחל בטייה שמאליה לכיוון הנגדי הרכב הגיע על ידי בריחה לנטייב האוטובוס. לאחר ההתנגשות הרכב נזדקק לכיוון מעקה ני גרסי עם סבסוב, והתלבש על המערה עם החזית לכיוון בית שימוש לפি סימן בלימה של האוטובוס הוא התחל בבלימה חזקה לאחר התאונה.

דין ומסקנות:

36. אין מחלוקת ביחס להתרחשותה של התאונה ותוצאתיה בזמן ובמקום. אין גם מחלוקת כי הנאשם נסע ברכב פרטי על ציר 38 לכיוון צפון, וכי נהג האוטובוס נסע אל מול כיוון נסיעת הנאשם. המחלוקת בענייננו נסובה סביר אופן התרחשותה של התאונה. המאשימה טוענת כי הנאשם בשלב מסוים, נסע במהירות ואיבד שליטה על רכבו, וכתוואה מכך סטה לנטייב הנסיעה הנגדי ופגע חזיתית באוטובוס. מנגד, טוענת הגנה, כי נהג האוטובוס הוא שסטה לנטייב הנגדי, ובניסו לחמק מפגיעה, סטה הנאשם אל הנטייב של האוטובוס, ובנסיבות אלו התרחשה התאונה. הגנה חולקת גם על מסקנות המאשימה בהתאם לדוח הבדיקה ועדויותיה.

37. לאחר שמייעת עדויות הצדדים, התרשםו מהן, ובוחנת הריאות שהוגשו, הגיעו למסקנה כי הנאשם הוא שאחראי לתאונה, שהתרחש עקב איבוד שליטה וסתית רכבו אל הנטייב הנגדי-נטיב נסיעתו של האוטובוס, זאת בהתבסס על עדות נהג האוטובוס, ואימוץ מסקנות הבדיקה ומפענה הדסקה- אילן יוסף- המשתלבות היטב עם עדותו של נהג האוטובוס כפי שיפורט להלן.

38. אצין תחילת כי שמעתי את עדותם של נהג האוטובוס ואני מוטן אמון מלא בגרסהתו. מתייארו בפניי את נסיבות המקלה עולה בבירור כי הוא חש את הסכנה המתקרבת לעברו. עדותו הינה עדות ישירה וחשובה לאופן התרחשות האירוע וכן להערכת המהירות בה נהג הנאשם. על בסיס עדות זו ניתן לקבוע כי הנאשם הגיע מעיקול בכਬיש כאשר הוא נסע על הציר במהירות גבוהה (עמוד 6 שורה 23-25). כאשר בשלב הבא ציין נהג האוטובוס: "כשאני ראייתי זהה מסוכן והייתי עיר לזה טוב מאוד, nisiyi כמה שאפשר לא לפגוע שלא תקרה תאונה..." ובהמשך: "כמו שאמרתי הוא בא לצד שלו בצורה מאוד מהירה והוא נסע כמו נחש, בא במהירות הרבה לצד שלו לכיוון שלו" (עמוד 6 שורות 1-5).

39. נהג האוטובוס תיאר כאמור נסעה מהירה מאוד של הנאשם, כאשר בשלב הבא הוא מבחין שהנאשם מאבד שליטה על הרכב, ובתגובה נסעה אותה דינה לתנועת נחש, מגיע ב מהירות גבוהה לכיוונו. (עמוד 5 שורות 28-32). הנהג חוסיף שמכיוון שהכביש היה צר ומעקה מצויה מימינו, הוא לא יכול היה לברוח ימינה. בעניין זה יש להפנות לת/4-תמונה מס' 29 - המחזקת את גרסתו, אך שאפשריות הפעולה שלו היו מוגבלות, נוכח רוחבו של הנטייב בו נסע והמעקה שבצדיו הימני. בשלב זה כך ציין, בלם את האוטובוס בצורה חזקה כאשר תקף לאחר מכן התרחשת התאונה. נהג האוטובוס הדגיש מספר פעמים כי התאונה התרחש על הנטייב בו נסע. (ראו: עמוד 6 שורות 4-7, עמוד 7 שורות 11-10, עמוד 19 שורות 29-26). בעניין יש להפנות גם ל- **ת/2** סקיצה שנערכה על ידי הבודן בסמוך לארוע, על פי תיאור שנמסר לו על ידי נהג האוטובוס. גם מהשרטוט ניתן ללמוד על כיווני נסיעת כלי הרכב, שדה הראייה במקומם, תחילת אובדן השליטה על הרכב המתרחש בהתאם לגרסת נהג האוטובוס לאחר יציאת הרכב מהעיקול, תנועת הנחש של הרכב על הציר, עד המעבר לנטייב הנגדי של האוטובוס.

40. בהתאם למסקנות הבחן אותן ראייתי לאמצ ניתן לקבוע כי לכלי - הרכב שדה ראייה של כ-387 מטרים מהאחד לשני, כאשר האוטובוס נסע ישר והרכב הפרטி מגע לכיוונו של האוטובוס מעיקול (עמוד 31 שורה 3). בנוסף, התאונה אירעה בעקבות אובדן שליטה של הנאסם על הרכב, סטייה אל הנטייה הנגדי בו נסע האוטובוס ופגיעה חיזיתית בו על הנטייה של האוטובוס. מסקנה זו משתלבת עם מספר מצאים בזירה: חריצי האימפקט מצויים בנטייה הנסיעה של האוטובוס, נתון משמעותי המלמד על מקום התאונה. הבחן אף הוסיף בעניין זה, כי מכיוון שהכassis היה בעבודות באוטה עת, וכל כמה שבועות הוא חדש, סימני החריצה במקום היו בולטים. (ראו: עמוד 22 שורות 14-20, 17-14). הבחן אומנם אינו יכול לקבוע במידוק מאייזה חלק של הרכב נגרמה החריצה, אולם ראייתי לקבל עדשה זו, נוכח נסיבות האירוע, ועקב מצבו של הרכב כל שנייתן לקבוע שאין מדובר בחלק מחלקי האוטובוס, אלא המדבר בחלק מצדיו הימני של הרכב. תימוכין לעמדה זו ניתן לראות גם בת/4 (השו לדוגמה: תמונות 6-5 אל מול תמונות 12-19). אך יש להוסיף כי הבחן, בהתאם לעדותו, ניסה לבדוק עניין זה במסוך המרכזי של חברת "פורד" אולם הדבר לא צלח. (ראו: ת/10 עמית שעוני- מזכר מיום 12.4.17)

41. קביעה משמעותית נוספת נוגעת למקומות סימני החריצה המצווי כ- 2.30 מטר ממעקה הנו ג'רס, או כמטר מהשל שבנטייה האוטובוס. בנסיבות אלו, בהתאם למסקנת הבחן, בעת התרחשות התאונה נסע האוטובוס ככלו בנטייב נסיעתו, ולא חצה את נתיבו. (עמוד 48 שורות 19-21). תימוכין לעמדה זו של הבחן ניתן לראות גם בת/4 (תמונות: 30-28).

42. אך יש להוסיף את קביעת הבחן, בדבר העובדה כי סימני הבלימה של האוטובוס נמצאו כולם על נתיב נסיעתו. גם בכך חיזוק למסקנה בדבר הנטייה עליו התרחשת התאונה. נוכח זאת, ניתן גם לקבל את עמדת הבחן, אף שהיא אינה מוצגת בת/6 אלא בעדותו, בכך שסימני הבלימה הינם מצמד הגלגלים השמאלי אחורי של האוטובוס, בהיותם על המסלול- שבסיוםו נקודת החריצה. (ראו: ת/4 תמונות 18-20). ניתן זה שולל את גרסת הנאשם המאוחרת בכך שהוא אוטובוס הוא סטה לכיוונו קודם לכך. בכך אתייחס בהרחבה גם בהמשך.

43. אל מול קביעות אלו ניצבת חוות דעתה של ההגנה, הגורסת כי אפשרות סבירה יותר היא כי נהג האוטובוס הוא שיטה ממושלן, והנאשם הגיע על ידי בריחה לנטייה האוטובוס. (ראו: תמונה 16 עמוד 13 בחוות הדעת).

44. חוות הדעת שהוגשה מטעם ההגנה מעלה קושי בשני היבטים: בהיבט הכללי- הבדיקות לא נעשו בזירת האירוע או בסמוך להתרחשות התאונה, אלא שהן מסתמכות באופן מלא על החומרים אותם ערך הבחן המשטרתי. באופן זה נעשו המדידות ובהתאם ה壯עה גם הסקת המסקנות. כפי שצוו בחוות הדעת, הביקור במקום נערך זמן רב לאחר האירוע, כאשר מאז התבכוו בכביש שינויים משמעותיים (עמוד 92 שורות 16-17). בנוסף, ובניגוד לעדותה של עורכת חוות הדעת (ראו: עמוד 92 שורות 16-17), המסקנות אליהן הגיעו מtabsets, בין היתר, על בסיס גרסה מאוחרת אותה מסר הנאשם בחקירה. (ראו עמוד 15 סיכום - סעיף 3).

45. בהיבט הפרטני קיימים מספר קשיים: ראשית, ובהקשר לתמונה 16 בחוות הדעת: תרשיש זה המבטא לשיטת ההגנה את שאירע בפועל, מתעלם ממקום נקודת החריצה שהוא כאמור בנטייב נסיעתו של האוטובוס, זאת בהתאם למדיות שנעשו על ידי הבחן מהן עולה כי האוטובוס כלו היה בנטייב נסיעתו. נתון זה גם משליך על אימוץ עמדת הבחן לכך שסימני הבלימה הינם מהגלגלים שבצדו השמאלי של האוטובוס. בסיבות אלו, ובהעדר תיחסות לכך בחוות הדעת, אתקשה לקבל את המסקנה כי סימני הבלימה מקורים בגלגל האוטובוס שבצד הימני. שנית, הקביעה לפיה בלימת האוטובוס נעשית רק לאחר התאונה, עמדת בסתרה לנתון אובייקטיבי. בהתאם לפענוח שנעשה לדסקת הטכוגרפ בשלב שלפני התאונה בלם נהג האוטובוס בלימה חזקה שלאחריה

(מס' שניות) התרחשה התאונה.

46. בנוסף, הקביעה לפיה קיימים שלויים זרים בנתיב נסיעתו של הנאשם ועל כן לא יכול היה לסתות מנתיבו אלא שמאלה, מסתמכת על גרסתו של הנאשם בלבד. קביעה זו אינה מתיחסת בהכרח גם עם הצילומים שנעשו במקום, לפיהם בנתיב נסיעתו, אף בסמיכות לנקודות האימפקט, קיים של מימין לנטיב בו נסע הרכב. (ראו תМОנות מנתיב נסעה של שני כלי הרכב: 61-62, 70, 66, 92-97). וכן תמונה 48 בדוח צלומיים.

47. לטענת ההגנה האופן בו נמצא הרכב על מעקה הניו-גרשי, מבסס גם כן את המסקנה כי סימני הבלימה על הכביש אינם מגללי האוטובוס שבצד השמאלי, אלא אלו שבצד ימין. לשיטתה, ככל והיה מדובר בגלגים שבצד השמאלי של האוטובוס, אזו הרכב לא היה מועף באוויר בסבسبוב ונוחת על המעקה, אלא פוגע במעקה ונעצר. טענה זו ראוי לדחות, וזאת בהעדר ביטוס למסקונה זו. בנוסף, ומיון בתמונה 29 ניתן להבחין כי בנקודות החיריצה (מקום התאונה) הוזע מעקה הניו-גרשי ימינה, כך שקיימת אפשרות, בנקודה זו בדיקת, לסבسبוב כלי הרכב כפי שהתרחש בפועל,DOI ואדי בנסיבות בהן הפגיעה היא בין חזית ימנית של האוטובוס לחلكו הימני של הרכב.

48. קביעה נוספת מדווח הבוחן אותה ראייתי לאמצן נוגעת במיקום מציאות סימני מריחת הצמיגים- מהנתיב בו נסע הרכב אל עבר הנתיב הנגדי של האוטובוס ולפני מקום האימפקט. לממצא זה חשיבות רבה באשר לאופן התרחשויות התאונה, ואימוץ עמדת נהג האוטובוס לכך שהבחן בשלב מסוים כי הנאשם איבד שליטה על הרכב, כאשר הרכב סוטה במהירות ממסלולו אל הנתיב שלו ופוגע בו. (ראו ת/4 תמונה 56-60). בהקשר זה יש להוסיף את ממצאי הבוחן בת/9 על פיהם:

"... עוד הבחנו כי ישנים סימני מריחה של צמיגים מכיוון הגעת הרכב פרטיו לפני מקום האימפקט אשר נראים תואמים לצמיגי הרכב המערבי, (ניתן לראות שמספר החיריצים בסימני המריחה על הכביש תואם לסימן החיריצים בסולית הצמיג)...".

49. קביעה של ההגנה בעניין זה (ראו: נ/1 עמודים 6, 15) מעלה קושי בשני היבטים: ראשית, חווות הדעת נעדרת התייחסות לעובדה שמסקנת הבוחן נעשית, בין היתר, על בסיס השוואת סימני המריחה שבכביש והאמתם לחיריצי צמיג הרכב (ראו: ת/9). קושי נוסף נוגע בקביעות שבחוויות הדעת כי רוחב הרכב המערבי הינו 1.60 מטר, ומהרחק בין הצמיגים אינו עולה ברוחבו 1.50 מטר. בהתאם לכך נקבע בחוויות דעתה, כי סימני המריחה תואמים לרכב מסחרי או אוטובוס.עיר, כי בפניהם לא הונחה שום תשתיות ראייתית בעניין זה, אם על פי מפרט התואם לרכב מסווג פורד פוקוס, או ביחס לכלי תחבורה מסחריים. בסיבות אלו, ראוי לדחות קביעה זו, שכן שסימני הצמיגים שנמצאו בכביש אינם שייכים לאירוע התאוני, או לכלי הרכב המערבי בתאונה, ולהעדיף את עמדת הבוחן המשטרתי, על סמך בדיקה והאמתה שערר, לכך שסימני המריחה מקורים ברכבו של הנאשם, והם מלמדים על אובדן שליטה וسطייה מנתיב הנסעה שלו אל עבר נתיב הנסעה של האוטובוס, עד נקודות החיריצה כאמור.

50. הצדדים אינם חולקים על כך שתמונה 1 בדוח צלומיים (מספרת 4 בת/4), משקפת את מצב הרכבים לאחר התאונה. עיון בתצלום מלמד כי חלקו של האוטובוס נמצא ממעבר לנתיב נסיעתו בזווית הפונה צדקה ימינה אל מסלולו. הבוחן ציין כי מקום זה הינו במרחק 43.50 מנקודות האימפקט (ראו: עמוד 35 שורות 6-10). בנגדו לטענת ההגנה, אין בכך כדי ללמד על סטייה מוקדמת של האוטובוס אל הנתיב הנגדי זאת משום העובה כי המדבר במיקום כל הרכוב לאחר תאונה חזיתית. אך מעבר לכך בעדותו מצין נהג האוטובוס: "... אחרי התאונה הינה לבד הסותב... "לקח קצת שמאלה, אבל בנתיב של', הידרדרתי קצת, שבתי שההתאונה קלה" ובמה שרש הוסיף: "... أولى קצת מהאוטובוסים הילך לצד שמאל" (עמוד 13 שורות 22-22). וראו בעניין זה גם את עמדת

הובון בمعנה לשאלות הסגנון בהקשר זה (עמוד 54 שורות 14-17).

51. בנוסף יש לתת משקל לכל אוטם ממצאים שפורטו לעיל, לרבות מיקום מציאות הרכב ושברי הפלטטיקה של הרכב (ת/4 תמונות 9-5), כմבטים אף הם את המיקום המדויק של התרחשות התאונה, וכן את העובדה כי סימני הבלימה של האוטובוס הינם מהצמיגים האחוריים שבצדו השמאלי, נתן המUID על כך שהאוטובוס לא סטה ממסלולו.

52. עמדתי, כי עדותו של אילן יוסף וכן המסמך שערכ (ת/1) תומכים אף הם בעדותו של נהג האוטובוס באשר לאופן התרחשות התאונה, ויודגש כי עדותו של זה וכן המסמך שערכ אינם בחלוקת. כאמור, פענו הדסקה בערך מ- 32 שניות ועד לרגע התאונה. כפי שמסר אילן יוסף, 9 שניות לפני התאונה מהירותו של האוטובוס הינה 93.82 קמ"ש. מרגע זה האוטובוס מאט האטה ארכאה, וכדבריו "מרפה מהגז והלא בלימת חירום כאשר מהירות יורדת מ- 90 ל- 70 קמ"ש". הוסף, כי ירידה זו מתאפיינת במתינות ובצורה חלה. (עמוד 4 שורות 21-33 ראו גם: ת/1 סעיף 6 נקודה **D-B**. בمعنى לשאלות ההגנה מסר נהג האוטובוס, כי הבחן לרשותה בנאשם מאבד שליטה על רכבו כ- 7 שניות לפני התאונה (עמוד 11 שורות 1-3). הוא הוסיף כי בשלב זה החל (ההדגשה שלי א.א.) את הבלימה (שורות 26-25). ובהמשך ציין: "הכנתי את עצמי שקורה כאן משהו מסוון, כי הוא היה ב מהירות, מתחילה الرجل שלי הייתה על הברקס כי זו הייתה ירידה קטנה, ברגע שהרגשתו שהוא לא משלט על הרכב, כשהיה בנתיב השני, בצד השני, כשראייתי אותו הולך לצד השני, התחלתי לתת ברקס בצורה נcona והוא בא אליו" פתרואם לצד שלו, כשהגע אל"י היה מרחק טוב מאוד ביןו, התחלתי לבלם בצורה חזקה מאוד וכשהוא הגיע לנטייב שלי ניסיתי להתרחק ממנו, כי כמו אמרתי הקבש היה מאוד צר, עשית את המקסימום, כשהוא הגיע לנטייב שלי כבר לא יכולתי לעשות כלום"

53. ממצאים אלו בנגד לטענת ההגנה, דוקא מלמדים על ערנות ושליטה באוטובוס מצד נהג, אך חשיבותם נועצה בעיקר בהיותם שלובים עם האופן בו תיאר נהג התרחשות השבתרחשות התאונה-תחילתה בהאטת -נקודה C, שלאחריה פועלות בלימה חזקה מצד- נקודה D.

54. מנגד, עדות הנאשם בבית המשפט לא הותירה רושם אמין, ובהתאם ראיتي לדוחותה. הנאשם לכל אורכה של החקירה נמנע מלהסביר על שאלות הנוגעות לנטייב בו התרחשה התאונה או מיקום כל הרכיב בעת התאונה. עניין זה הינו מהותי, שכן בהודעתו קיימות סתיות מחותמי הנוגעות בעניין זה בדיק. (ראו: ת/15 - מיום 13.4.17 שעה 09:41).

55. תחילת ובمعנה לשאלות החוקר ציין הנאשם כי התאונה התרחשה על הנתיב בו נסע, ובעת שניהם האוטובוס סטה לכיוונו. הנאשם הוסיף, כי ניסה למלאו עצמו שמאלה, כדי להימנע מהתאונה. הנאשם נשאל פעמי נספה- האם התאונה התרחשה על נתיב הנסיעה שלו ועל כך השיב: "כן נכון, אני ברוחתי ממנה ואני לא יודע אם הרכב שלו היה בנתיב או באתרים כי אני ניסיתי לברוח כמה שאני יכול" (שורות 50-53). רק לאחר שועמת עם ממצאי הובון ותמונה מזרת האירוע באשר למיקום התאונה, שינה הנאשם את גרסתו וציין:

"אני אמרתי לך שאני ברוחתי לנטייב שלו כי היה ריק והוא ניסה לחזור לנטייב שלו ולכך בטוח שההתקשרות תהיה בנתיב שלו או בין שני הנתיבים או באמצע הנתיב שלו". כשבועמת הנאשם עם סימני הבלימה של האוטובוס המציגים על נתיב נסיעתו, ומיקום החריצה טען: "אני איבדתי את ההכרה ולא ראייתי מה קרה בכביש ומה קרה בפגיעה" (שרה 118).

56. כאמור, גרסה זו באשר לנטייב בו התרחשה התאונה تو健全ה על ידו ורק לאחר שועמת עם הממצאים בזירה.

בשלב זה הוסיף לראשונה שנаг האוטובוס ניסה לחזור לנטיו שלו לאחר שטעה. (ראו הודיעתו: שורות 15-12, 43-45 אל מול (שורות 62-64).

57. בעדותו ציין הנאשם כי הופתע על ידי האוטובוס שטעה אל נטיו. הנאשם הוסיף כי בלם את הרכב ועבר לנטייב הנגדי כדי להימנע מהתאונה, אולם נהג האוטובוס שבחרה לנטיו ובנסיבות אלו התרחשה התאונה. (עמוד 83 שורות 19-22). בمعنى לשאלת הבירה של הסגור ציין כי בשלב האחרון נהג האוטובוס חזר לנטייב שלו, והוסיף: "... והיה חלק חצי בכיוון שלי וחצי בכיוון שלו". עיר, כי באופן תמורה פרט זה אותו זכר הנאשם בבדיקה זמן רב לאחר האירוע, אינו מזכיר כלל בהודעתו. נתן זה מקבל ביטוי דוקא בעדותו של הבוחן המשטרתי והתמונה שהוצעו לו על ידי הגנה. עיון בהודעתו של הנאשם מלמד כי לאחר שעומת עם מצאי היזרה הוא נמנע מהשיב וטען כי אינו זכר דבר עקב איבוד הכרה. (ראו: שורה 118).

58. אף במסגרת עדותו ולכל אורך החקירה הנגדי טען הנאשם מספר פעמים, או כי אינו זכר או כי איבד את הכרתו (ראו: עמוד 84 שורות 11, 13, 16-18, 85 שורות 14-16, עמוד 15 שורה 13, שורה 15 עמוד 87 שורה 1, שורות 20-19 שורה 22). ניסיונות חוזרים מצד המאשימה לבן עמו מהו הנטייב עליו התרחשה התאונה, או באיזה שלב ניסה האוטובוס לחזור חזרה לנטייב כפי שטען, שלא.

59. טעنته בדבר אובדן הכרה מעוררת קושי משום שהוא נוגעת דווקא בשאלת המרכזיות שבמחלוקת. עיר, כי היא אף עומדת בסתרה למסמכים שבת/19. עיון בהם מלמד כי הנאשם התקבל בחדר מין במצב כללי טוב כאשר הוא בהכרה ונינוח. במסגרת אותם מסמכים אף ציין הרופא את הדברים הבאים לאחר שיחה שערק עם הנאשם: "לדבריו ללא סיפור של איבוד הכרה, ללא בחילות או הקאות" וכן: "... בהמשך התلون על כאבי גב תחתון וקרסול שמאל, מתאר כי כמעט כאוב כתע".

60. במצב אותו תיארתי, יש ליתן לגרסתו הראשונה בחקירה משקל מהותי, שכן זו נמסרה בתחילת ועד לפני עותמת עם מצאי היזרה. כאמור גרסה זו סותרת את מצאי היזרה. כפי שצינו, מקצת שיפורים זה- בדבר מיקום התאונה וסטיית נהג האוטובוס חזרה אל נטייו- נעשה רק בשלב מאוחר של החקירה. עמדתי, כי הימנעותו מלענות על השאלות שבמחלוקת בבית המשפט, לרבות העדר התייחסות לסתירות בין הגרסאות השונות בהודעה, פועלות כולן לחובתו ומחזקות את ראיות התביעה נגדו.

61. על רקע הדברים הנ"ל, ולאור הראיות שהובאו במשפט, המסקנה הינה ברורה: הנאשם נהג את רכבו במהירות לאחר יציאתו מהעיר, ובכך יצר סיכון בלתי סביר לאפשרות גרימת תאונה קטלנית, שהנאים יכולים וחיבר היה לצפותה מראש. כאמור, נהג האוטובוס העיד על כך בבירור, וממצאי הבדיקה בזירה מאשימים זאת. בהתחשב בנסיבות, כאשר אנו יודעים כי הנאשם נהג במהירות גבוהה, אז' ברור שהמהירות האמיתית בה נהג עלתה באופן משמעותי על המהירות המותרת במקום שהיה 80 קמ"ש. בנסיבות אלו, אין צורך לקבוע את המהירות המדוקיקת בה נהג הנאשם את רכבו, אך להתרשםו של נהג האוטובוס כפי שציינתי חשובות רבה, ושבה כדי לבסס מסקנה בדבר אופן נהיגה מסוון מצדיו של הנאשם, שבה סטייה ניכרת מстанدرט התנהגות סביר.

62. בנוסף, מתייעוד היזרה ת/4 (ראו: תמונות 5-13), עולה כאמור כי רכבו של הנאשם לאחר ההתרגשות לא נעצר, אלא מעוצמת התנועה המשיך בכיוון תנועתו בעלייה תוך שהוא מסתובב ונזכר כ- 14 מטרים אחורה אל מעבר לעקה הבטיחות ורק אז נעצר כשהוא עומד מעלה העקה ממש. בכך יש גם כן כדי להצביע על המהירות הגבוהה בה חזה הרכב את הנטייב הנגדי ופגע באוטובוס- נתן המאשר את גרסת נהג האוטובוס, ומנגד דוחה את טענת הנאשם לערך שמהירותו נסיעתו הייתה 60-70 קמ"ש טרם התרחשות התאונה.

חריגה משעות נהיגה רצופה:

63. בהתאם לת/י ועפ"י רישומי הדסקה, החל נהג האוטובוס את נהיגתו בשעה 09:30 ועד לשעת התאונה בשעה 23:56. בהתאם נקבע כי הוא נהג במשך 14 שעות ועשרים ושש דקות, כאשר במהלך נסעה זו ביצעה הפסוקות במשך חצי שעה במהלך 4 שעות נהיגה רצופות, והפסיק נהיגתו במשך שעה לאחר 8.5 שעות, אולם חרג מ-12 שעות נהיגה בתקופה של 24 שעות, בגיןו לתקנה 168 לתקנות התעבורה. בנסיבות אלו גורסת ההגנה כי לא ניתן לשלול את האפשרות כי נהג האוטובוס היה עייף וכותצא מכך נרדם על הנהגה, סטה מנתיב נסיעתו וגרם לתאונה. טענה זו ראיית לדוחות הן משום הטעמים עליהם עמדתי בהרחבה לעיל, והן משום העובדה כי אין ברישומי הדסקה כדי להוות תשתית ראייתית מספקת לביסוס טענה זו. מעבר לכך, ניתוח הנתונים מלמד כי נהג האוטובוס ביצע הפסוקות לפרקי זמן שאינם קצרים לאורך הנסעה. בעניין זה יש להפנות גם לעדותו של נהג האוטובוס לכך שביצע במהלך 14 שעות נסעה כ- 9-8 הפסוקות במצטבר. (ראו: עמוד 8 שורות 18-14). יודגש בעניין זה כי הנהג שלל את האפשרות כי סטה מנתיבו כתוצאה מעיפות או הירדמות, והשימוש במינוח "התעוררתית" נעשה בהקשר של "דרך" נוכח נסיעתו המ██ונת של הנאשם על הנטייה מולו. על פיו: "אני הייתי עיר והייתי עיר מאד, אבל המוח ברגע שקורה משהו לא בסדר, אז נהיה יותר דרך مما שהוא קודם". (עמוד 16 שורות 8-7). להתרשםותי העד תיאר באופן אמיתי את השתלשות הדברים מנקודת מבטו בשלב שלפני התרחשות התאונה, אף השימוש במינוח זה, נעשה בהקשר לאופן בו חוות את אופן נהיגת הנאשם על הנטייה הנגדי. יש להזכיר, כי עדותו של זה לא נסתרה, זאת למחרות שהוא נשאל כמה פעמים ובהקשרים שונים את אותה השאלה.

סוף דבר:

64. מכל האמור לעלה, כי הנאשם איבד את השליטה ברכב בשל המהירות בה נהג. כמו כן סביר, יכול לצורך היה הנאשם להיות מודע להשכלות נהיגה מהירה על יכולתו לשלוות ברכב. אלמלא זאת, התאונה לא הייתה נגרמת, והנאשם לא היה סוטה מנתיבו אל הנטייה הנגדי ופוגע באוטובוס. בנוסף, האירוע לא היה מסתיים בתוצאה קטלנית. בכך התקיים קשר סיבתי בין התרשלותו של הנאשם במקרה זה למותו של המנוח.

65. לאור כל האמור, ובHUDER מחלוקת בדבר ביצוע עבירה של נהיגת ברכבת ללא פוליסט בטיחות, אני מרושע את הנאשם בעבירות המיחסות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, יג אדר תש"פ, 09 מרץ 2020, במעמד המאשימה הנאשם ובא כוחו.