

גמ"ר 14/12/2021 - מדינת ישראל נגד אברהים עacci

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 14-12-2021 מדינת ישראל נ' עacci

בפני כבוד השופטת מגי כהן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

אברהים עacci

הנאשמים

הכרעת דין

האישום:

בנוגע הנאשם הוגש כתב אישום לפיו, ביום 04/12/2021 בסמוך לשעה 12:00, נהג בטרקטור בשטח חקלאי, בדרך עפר (להלן: "הדרך"), המובילה לכיביש 424 424 קילומטר 6 מדרום לצפון (להלן: "הכביש"). בהגיעו למפגש של הדרך עם הכביש, המשיך הנאשם בנסיעה רצופה וזכה את השול ובהמשך את הכביש מדרום לצפון זהה, מבלי לתת זכות קדימה לכלי הרכב הבאים מימין.

הנאשם הינו תושב הרשות הפלסטינית ונכנס לישראל לצורך עבודה מכוח היתר יצאה לעבודה.

באותה העת, נהג אברם אבוחצירא (להלן: "המנוח") באופנוו מסווג הונודה מ.ר. (להלן: "האופנוו"), בכביש מזרחה למערב במהירות של כ- 122 קמ"ש. המנוח הבחן בטרקטור מגיע בנסיעה לכיביש, החל בבלימה והתנגש בעוצמה עם האופנוו בחלקו האחורי של הטרקטור, אשר חסם את נתיב נסיעתו (להלן: "התאונה").

כתוצאה מההתאונה, נהרג המנוח במקום או בסמוך לכך וכן, נגרמו נזקים לטרקטור לאופנוו.

באותה העת, תנאי הדרך והכביש היו תקינים: מג אויר נאה, אור יום, ראות טובות, שדה ראייה לימיון מקו השול ביציאה מהדרך פתוח למרחק של 551 מטרים. מדובר בכביש אספלט בין עירוני יבש ותיקון, דו סטריא, הנתיבים מופרדים על ידי פס הפרדה מוקוטע ומהירות המותרת בו היא 80 קמ"ש.

בכתב האישום נטען כי הנאשם, אשר אינו מורה להניגה, גרם בנהיגתו הרשלנית למוות של המנוח.

כמו כן, נהג הנאשם במספר רב של הזדמנויות ברכב ללא רישון נהיגה ולא ביטוח, ולהלן פרטי הרשלנות המוחשיים
עמוד 1

לנאשם:

- א. הנאשם נהג מבלי שהוציא רישיון נהיגה מעולם.
- ב. הגיעו למפגש הדרך עם הכביש, המשיך הנאשם בנסיעה רצופה, מבלי שהאט או עצר, וחצה את הכביש מבלי לחתת זכות קדימה כנדרש לכל הרכוב הבאים מימין.
- ג. הנאשם לא הבחן במועד במנוח או לא הבחן בו כלל.
- ד. הנאשם לא נהג כפי שהוא מן היישוב היה נהוג בנסיבות העניין.

הנאשם מואשם לפי הוראות החיקוק הבאות:

1. גרים מוות ברשלנות, עבירה לפי ס' **64 לפקודת התעבורה**;
2. נהגה ללא רישיון נהיגה, עבירה לפי ס' **10 (א) יחד עם ס' 62 (1) לפקודת התעבורה**;
3. נהגה ללא ביטוח, עבירה לפי סע' **2א לפקודת הביטוח (רכב מנועי)**.

התיק הועבר לטיפולו על פי החלטת כב' השופט צימרמן מיום 16.07.2015.

הכפירה:

הנאשם מודה כי במועד הנטען בכתב האישום נהג בטרקטור ובקרות התאונה.

הנאשם כופר בכל הנוגע ליסודות הרשלנות המិוחסים לו וטען שההתאונה נגרמה עקב רשלנותו הבלעדית של המנוח, שלא ניתן היה להזהו עת חזה את הכביש בנסיבות מופר зат. הנאשם הספיק לחצות את שני הנתיבים והתאונה נגרמה שעה שהמנוח נכנס בחלקו השמאלי האחורי של עגלת הטרקטור.

פרשת התביעה:

ב"כ הנאשם וויתר על חקירותם של ע"ת 2 וע"ת 7.

הוגשו בהסכמה המסמכים הבאים:

דו"ח בוחן (ת/1), שבחן תאונה (ת/2), תרשימים (ת/3), סקיצה (ת/4), ביצוע ניסוי שדה ראייה (ת/5), לוחות צלומים (ת/6), בדיקת שדה ראייה שנייה (ת/7), צילום אוויר (ת/8), פلت מסוף משרד הרישוי (ת/9), אישור עבודה של הנאשם (ת/10), מסמכים רפואיים (ת/11), הודיעת נאשם מיום 04.12.2014 שעעה 15:59 (ת/12), הודיעת נאשם מיום 04.12.2014 שעעה 17:26 (ת/13),דו"ח ביצוע עימות (ת/14), הודיעתו של איתן מרגוליס מיום 04.12.2014 (ת/15), הודיעתו של איתן מרגוליס מיום 09.12.2015 (ת/16), הודיעתו של איתן מונטר מיום 07.12.2014 (ת/17),דו"ח צפיה בסרטון (ת/18), דיסק לוחות צלומים (ת/19), צילום ניסוי שדה ראייה בבדיקה מרוחק (ת/20), צילום התאונה (ת/21).

ע"ת-1- יעקב ידרן:

בוחן תנוועה באגף תנוועה שפלה (להלן: "הבחן" או "ע"ת¹). ע"ת¹ ערך את המסמכים הבאים: **ת/1, ת/2, ת/3, ת/4, ת/5, ת/6, ת/7, ת/14, ת/16, ת/17, ת/19, ת/20.**

בדוח בוחן נקבע כי על פי הממצאים בשטח והנזקים הטרקטור יצא מדרך עבר בכביש 424 ק"מ 6 מדרומ לצפון, חצה את הכביש וחסם את דרכו של האופנוע שהגיע בכביש מזרחה למערב. כתוצאה לכך, אירעה התנגשות בין האופנוע לבין חלקו התיכון של מילול המותקן בחלקו האחורי של הטרקטור, כך שנוצר מצב שהאופנוע היה בהחלקה צד.

הבחן קבע כי מקום האימפקט הינו מצד ימין של נתיב נסיעת האופנוע מזרחה למערב, משמאלו לו שול ימין.

הבחן ציין כי מצילום מצלמת אבטחה המותקנת בסמוך ל مكان התאונה עולה כי הטרקטור נכנס לכיביש בנסיעת שוטפת, ללא עצירה טרם תחילת חיצתו. כמו כן, מנתוני המצלמה וסימן בלימה מגלי האופנוע, חושבה מהירות המקסימלית לאופנוע שהינה 127.55 קמ"ש, כאשר מהירות המותרת בקטע הכביש היא 80 קמ"ש.

עוד קבע הבוחן, כי שדה הרניה בכוון נסיעת הטרקטור מוקן שול ימין לימיין הינו 551 מטרים וכי האופנוע היה בתחום שדה ראייה של נהג הטרקטור בעת שהטרקטור התחיל את חציית הכביש.

מנתוני שיחזור התאונה קבע הבוחן כי אם רוכב האופנוע היה נהג במהירות המותרת של 80 קמ"ש והוא בולם בLIMITATION חירום בעת כניסה הטרקטור משמאלו, הוא היה עשוי במרחב של 101 מטרים ממקום הפגיעה והתאונה הייתה נמנעת. אולם, אין בכך כדי להפחית אחוריות של נהג הטרקטור.

הבחן קבע כי התאונה קرتה על כביש אספלט (**עמ' 9, ש' 3 לפרוטוקול**) בנתיב הימני של נתיב הנסעה (**עמ' 11, ש' 16**), בכביש אספלט תקין ויבש (**עמ' 8, ש' 15, 21**), מקדם חיכוך 0.7 על סמך ניסויו המקורי (**עמ' 8, ש' 30**) וכן, נמצא סימן בלימה בודד בסמוך למקום האימפקט, שאינו של רכב 4 גלגלים אלא של רכב דו גלגלי (**עמ' 9, ש' 22-31, 22, 23**). על כן, הגיע למסקנה כי בימי האופנוע היו תקינים עד כדי נעילת הגלגלים (**עמ' 16, ש' 6-7**).

הבחן הבahir כי לאופנוע יש השפעה מסוימת כלומר, אם הבלימה בוצעה עם 2 בלמים בלבד או עם הגלגל הקדמי (**עמ' 9, ש' 19-16**), אולם לא ניתן לקבוע איזה צמיג בלם. על סמך זה שנשאר סימן בלימה בתאונה הסיק הבוחן שבלם וההבלמים תקינים (**עמ' 16, ש' 17-16**).

העד הסביר את אופן ביצוע ניסוי שדה הראייה וציין כי מבחינה פוטוגרפית קבע שדה ראייה של 551 מטרים אך, לא ביצע את הניסוי עם הטרקטור (**עמ' 10, ש' 23-24**). לטענותו, אם היה עולה על טרקטור, היה במקום גבוה יותר ולכן, היה רואה יותר טוב (**עמ' 10, ש' 17-16**) וכן, ניתן לראות גם אם הטרקטור מסורגי (**עמ' 10, ש' 19-18**). כמו כן, הבוחן לא ביצע ניסוי שדה ראייה עם הטנדרא שנסע גם הוא באותו מסלול (**עמ' 18, ש' 14-16**).

הבחן ציין כי כשנוסףים לאת יותר שדה הראייה פתוח יותר לצדים וכשנוסףים מהר, קונס הראייה מצטמצם (**עמ' 13, ש' 21-27**). כמו כן, שולל כי ניסוי שדה ראייה צריך להתבצע תוך כדי נסעה ולא בעמידה (**עמ' 10, ש' 32-30**) ואישר כי לא חלה חובת עצירה על הנואש (**עמ' 11, ש' 2-1**).

הבחן לא ידוע מהו גובה הטרקטור, גובה חילון הטרקטור, לא בדק מהו משקל הטרקטור, לא התייחס לעובדה שמדובר בטרקטור שיש לו צמיג שטח וכן, לא יכול לומר האם פנס החיזית של האופנו דלק במהלך הנסעה ולא נרשם בת/5 ובענין זה מפנה לסרטן. בנוסף, קשה לו לומר מהו מרכז הכובד של הטרקטור והסביר את אשר נרשם בת/1, סע' 4.

למייבן ידיעתו של הבחן, לא מבצעים חישובים הנוגעים לחוק שימור התנוע כשייש הבדלי מסות כמו במקרה דנן.

הבחן הבahir כי הוא צילם עם הניד את המסר של מצלמת האבטחה וקבע הבחנים ביצע את חישוב הזמן ותוצאת הזמן (**עמ' 17, ש' 15-16**).

הבחן לא ידוע לומר האם קביעת המהירות בפרייםים, על סמך צילום הניד, יכול לעוזת את הבדיקה (**עמ' 17, ש' 4-2**). עוד ציין הבחן כי הם לא לקחו את הדינדי למועדם אלא קביעם הבחנים עשה את הבדיקה מהצלום (**עמ' 17, ש' 16-13**). בנוסף, הוא לא בדק כמה פרייםים יש בניד ובמצולם האבטחה ולא ידוע איך עובדת המערכת של מצלמת האבטחה.

ע"ת 2- צביקה מוזס:

קבע הבחנים, ערך את **ת/18, ת/21**.

ע"ת/2 צפה בצילומי מצלמת האבטחה, מدد את מספר הפרייםים של הרכב המסחרי שנסע לפני האופנו, ומתאר שהוא עשה זאת בזמן של שנייה ו-30 מאיות השניה. כמו כן, מدد את אותו קטע הדרך שנסע האופנו וקבע זאת ב-93 מאיות השניה.

ע"ת/2 התייחס גם לחישובים שערכו בת/1 ולממצאים הנוספים כמו סימני הבלימה והציג את המהירות הממוצעת (10.122.10 קמ"ש) והמקסימלית (127.55 קמ"ש) של האופנו כאשר ההפרש ביןיהם הוא של 5.02 קמ"ש לערך, כך שמהירות האופנו גבוהה פי 1.4 ממהירות המסחרית (**עמ' 22, ש' 14-23 לפרטוקול**).

ע"ת/2 ציין כי אין לו הסכמה להוציא סרטונים מצלמות די ואר, אינו זכר אם ע"ת/1 צילם בניד שלו את הסרטון מצג המחשב במקום לחתת את הסרטון מהדי ואר.

לשאלת הסגנון ביחס לכמות הפרייםים בשניה, עליהם עבדת מערכת הדי ואר, ביחס לכמות הפרייםים בשניה המצלומים בניד, השיב ע"ת/2 כי גם קצב הפרייםים של סרטון הדי ואר הוא נמוך יותר מהקצב של הצילום בניד, עדין בתחום תחום של כל שנייה מצלמת לא השתנה הסרטון, כך שבאותה שנייה מסוימת מה שנראה הסרטון הדי ואר ובסרטון הניד זה אותו פריים בדיק, וכך גם משך הזמן של המסחרית שבודק לא משתנה כלל ובאופן נשמר היחס בין מהירות האופנו והמסחרית (**עמ' 25, ש' 9-3**). באופן יחסית, הוא מקבל בדיק בדיק את אותן התוצאות בשני הסרטונים ולכל היוטר ישנו שינוי בין קצב מהירות הפרייםים, אך מבחינת השניה מתחילה ועד סופה זו אותה שנייה.

ע"ת/2 לא ידוע להסביר על שאלות בענין אופן פעולתה של מערכת די ואר, בעלת מספר מצלמות שעובדות בו זמנית, תוך אינטגרציה אלקטронית שלהן, כך ששילוב הצילומים ועיוות בזמן יכול להיבדק; אינו ידוע מהם נתוני הייצור של הדי ואר; כאשר נשאל האם ידועה לו על איזושהי אינדיקציה שעשון הזמן שמוסיף בדי ואר מייצג זמן אמיתי, השיב העד כי התייחסות למדידת הזמן היא לפי השעון של הנגן במחשב ובסרטון עצמו לא מוצג שעון וידאו ולא בוצעה השוואה ביניהם.

פרשת ההגנה

אבראים עאיי (להלן: "הנאשם"):

הנאשם בחר להיעיד ומספר כי עובד בחקלאות בישראל 25 שנים, נשא באישור עבודה כדין, מעולם לא נתקל בבעיות, גם לא עם המשטרה. הנאשם סיפר כי נסע בדרך זו ועל הטרקטור זהה שנים רבות, למשעה כל חייו, מכיר הן את הדרך והן את הטרקטור היטב.

הנאשם ציין כי ביום האירוע לא היה משזה שהפרקע לו לראות בדרך וכי מזג האוויר היה טוב מבחינת הראות. לאחר שביצע את עבודתו, עלה על כביש הרכורכ, נסע מאוד לאט, הסתכל שמאלה וימינה ארבע פעמיים, ראה שאין כלום, חזה את הכביש לצד השני, הרכב הלבן עבר ולאחר מכן, בסוף חציית הכביש, פתאום שמע מכחה חזקה כשהיה על הרכורכ, לא הבין מהו, הטרקטור התرومם מהמכה החזקה, ראשו נחבל בגונג של הטרקטור והוא חזר חזרה. אדם שעבד במשך שנים ראה את המתרחש, התקשר לאמבולנס והביא לנאשם מים.

הנאשם תיאר את סערת הרגשות בה היה מצוי באותו רגע "התחלתי לדפוק בעצמי, לא ידעתי מה קרה.." (**עמ' 30, ש' 16 לפרוטוקול**). הנאשם התלווה למשטרה, להם סיפר כי לא ידע מה קרה ולא ראה כלום וכי שמע מכחה חזקה שלא הבין מהו הגעה.

הנאשם הודה כי עד למועד התאונה מעולם לא הוציא רישיון נהיגה, בשל אילוצו עבודה לא סיימ את לימודי הנהיגה ואת ההכשרה על הטרקטור קיבל מעסיקו, אלא שבעקבות האירוע הוציא רישיון כנדරש.

התביעה עימתה את הנאשם עם הודעותיו במשטרה ת/12, ת/13 ועם העימות שנערך בין לבן מעסיקו ת/14 והנאשם נתן הסבר על כך.

הנאשם ציין כי לא ראה את האופנוע מעולם, אלא לאחר שנכנס בטרקטור. כמו כן, ציין הנאשם כי על צד הכביש משמאלו וימין המון עצים, הוא נסע עד שהתקרב לכביש, הסתכל שמאלה וימינה 4 פעמים ורק לאחר שחתך את הכביש ברכורכ שמע את המכאה.

בעודו צופה בסרטון בבית המשפט, הנאשם תיחס לרכב המסתורי וציין כי ראה רכב גדול מגע מימין, בחקירה חוזרת, הדגיש הנאשם כי כשהחל לחצות את הכביש, ראה מרוחק את הרכב הלבן שעבר אותו.

הנאשם תיחס בעדותו למשמעות של זכות הקדימה וציין כי משמעה לעמוד ולהסתכל לצדדים ולהתקדם לאט ובזהירות. הנאשם הדגיש כי כאשר מגעים לחציית כביש, זכות קדימה נתונה למי שנמצא על הכביש.

מר רפי ולマーク:

בוחן תנוועה וחוקר תאונות דרכים במשטרת ישראל לשעבר (להלן: "**המומחה**"), ערך חוות דעת מומחה מטעם ההגנה והגיע למסקנה כי התאונה בלתי מנעuta מצד הטרקטור אשר החל בחציית הכביש כשהוא פגע היה מעבר לשדה הרואה שלו).

להלן עקריו טענות המומחה:

שדה הראייה:

נוג הטרקטור אשר חזה את הכביש מדרום לצפון לא יכול היה להבחן באופנו אשר נסע במהירות גבוהה מאוד.

המומחה קבע כי שדה הראייה במבט כללי לכיוון המרחק רב של כ-250 מטרים (**נ/1, סע' ח' ו-ט' למסקנות עם' 54, ש' 16-17 לפרוטוקול**) בכוונה ברורה ולטענתו, לא ניתן להבחן באופנו ציר שפגיע בתאונות גובה ונבעל ברקע הצמחייה והעצים בשטח. לכן, המומחה חולק עם נתון שדה הראייה שקבע הבחן מכיוון נסיעת הטרקטור של 350 מטרים יותר בסקיצה - 551 מטרים מקו השול.

ניסוי שדה הראייה שביצע הבחן אינו מדמה כלל את המצב בשעת התאונה ולא תואם את המצב האמתי, משום שהניסיונו ערך בהיות הבחן במצב סטטי ביציאה משכיב העפר, בעוד שאופנו המדמה הוצב על ידי הבחן על כן, מרחק היזהו (לאור רמת הצפיפות במצב סטטי) יהיה גדול יותר ואינו משקף נכון לשדה הראייה.

בנוספ', הטרקטור מסורגי, דבר המגביל ומקטין את שדה הראייה והיה על הבחן לבצע את ניסוי שדה הראייה מתוך מושב הטרקטור ובאמצעות הנוג עצמו. כמו כן, הבחן לא ערך בדיקה אם האופנו נסע עם אורות דלקים.

הבלימה:

המומחה אינו חולק על ממצא סימן הבלימה על האספלט אך, טוען כי אין כל ראייה לפיה סימן זה אכן נוצר בעקבות נעלית גלגלי האופנו. הבחן לא מدد את רוחב הסימנים, לא בדק את צמיגי האופנו וגם לא את תקינות ומצב ההילוכים על מנת לוודא את סימני הבלימה ואני נתון כי רוכב האופנו בלם לפני האימפקט.

מהירות האופנו:

המומחה טען כי הבחן קבע מהירות מקסימלית של האופנו בהתבסס על סרטון שצולם בניד שלו ממסת צילום מצלמות האבטחה.

להערכת המומחה, מהירות האופנו הייתה גבוהה הרבה יותר מהמהירות שנקבעה על ידי הבחן, לפחות ב- 20,30 קמ"ש יותר והוא יכול להגיע למהירות מקסימלית של 300 קמ"ש (**עמ' 49, ש' 31-32 ועמ' 50, ש' 11-12**).

המומחה חולק על אופן הטיפול בסרטון הוודאו של התאונה וטען כי חובה היה להוציא את הקובץ המקורי, תוך ניתור כל המצלמות במערכת (לדבריו, מדובר במערכת הקלטה אליה מחוברות 16 מצלמות) ועל בסיסו לבצע את הניתוח ולאחר מכן לעשה כך, ישן "הקפיצות" בסרטון. לטענתו, אם היו לוקחים את הסרטון המקורי ממצלמות האבטחה ו"חותכים" אותו לפריטים, ניתן היה לקבל את רצף הנטישה מסודר.

לטענת המומחה, יש שני בין מס' הפריטים בשנייה בין המכשיר המקורי בו צולם הסרטון לבין מצלמת הניד שבה צולם הסרטון מגן המחשב. שני זה עשוי להוביל לכך שמהירות האופנו כפי שחושנה אינה נכונה ואם מצרפים את כל הפריטים, המהירות שתתקבל תהיה גבוהה משמעותית.

עוד טען המומחה, כי האופנו נסע במהירות גבוהה יותר ממה שחוש בתאונות על דחיפתו של הטרקטור כתוצאה מפגיעה האופנו (כפי שניתן לראות בסרטון) ובהתחשב במשקל הטרקטור (3650 ק"ג מינימום + משקל מים בצמיגים

האחרים).

על פי נתוני היצרן של האופנוו, שצירפה המאשימה, ניתן לקבוע מהירות מקסימלית של האופנוו על פי מצב הילוכים ובמהירות של 127.55 Km"ש האופנוו היה צריך להימצא בהילוך 2 שמיועד לנסיעה במהירות מקסימלית של 171 Km"ש. אולם, לדבריו, לא סביר שהאופנוו היה בהילוך 2.

דין והכרעה

לאחר ששמעתי את עדי התביעה והגנה, התרשםתי מהופעתם בפנוי ובחןתי את כל החומר שהוגש על ידי הצדדים, שוכנעתי כי התביעה הוכיחה מעלה כל ספק סביר שהנאשם עבר את העבירות המוחסנות לו בכתב האישום ואנמק:

אין מחלוקת לגבי הזמן, המקום, הנהיגה בטרקטור בהתאונת הנאשם בלתי מורשה, כיוני נסיעת הטרקטור והאופנוו התאונה ואופן התראחותה בקטע כביש בין עירוני דו טרי, נתיב לכל כיון, שהמהירות המותרת בו היא 80 Km"ש והנאשם נהג בדרך עפר וחצה כביש סולול.

על אף המחלוקת הינה לגבי מהירות האופנוו, קביעת שדה הראייה וביצוע השחזר.

למען הסר ספק, הנני קובעת כי התאונה קرتה בכביש ולא בדרך העפר. קביעת זו מtabסת על ראיות התביעה, על עדותו של הנאשם שמסר כי התאונה התרחשה ב"סוף הכביש בדיק באה מכאה לא יודע מאיפה" (עמ' 33, ש' 16-17 לפרוטוקול) וכן, על חוות דעת המומחה (נ/1, סע' א' למסקנות), שם ציין כי מהחומר שהוצע בפנוי ומתוור ביקור במקום התאונה עולה כי התאונה התרחשה בקטע כביש בין עירוני.

מתן זכות קדימה

לנאשם מיוחסת הנהיגה רשלנית, בין היתר, בכך שבגינו למפגש דרך העפר עם הכביש, המשיך בנסעה רצופה מבלי להאט או לעצור וחצה את הכביש, מבלי לתת זכות קדימה כנדרש לרכבים הבאים מימין.

בשורות ארוכות של פסקי דין התייחסו בתיהם המשפט לחשיבותה של זכות הקדימה, כך למשל:

בעפ"ת (י-מ) 41153-04-10 מוחמד גולאני נ' מ' (1/11/10):

"**זכות הקדימה** הנה אבן יסוד בעבור כל באי הדרך באשר הם, בלבדיה כלל לא תאפשר התנועה הסדרה. היא מלכט הכביש שיש להדר בכבודה. גם אם לא נבחין בה בדמות תמרור "עצור" או "tan זכות קדימה", תמיד נדע לשכללה, אף מבלי משים, בדףו הינה. אין אפוא לומר, כי התעלמות מזכות קדימה הינה פחותת-ערך או מסוכנת פחות, מעצם טבעה, מהתעלמות מהגבלה מהירות או מהאיסור על ביצוע עקיפה מסווגת. דם של קורבנות התאונות הללו זועק אלינו מן האדמה באותה מידה".

תקנה 64 (א) (3) לתקנות התעבורה קובעת:

"**נוהג רכב היוצא מדרך עפר ועומד להיכנס לדרכ סולולה או לחצotta, יתן זכות קדימה לרכב המתקרב בדרך**

הסלולה;

הגדרת מתן זכות קדימה על פי סע' 1 לתקנות:

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

במקרה אשר בפנינו הנאשם יצא מדרך עפר ונכנס בדרך סלולה כדי לחצotta, כך שעל פי תקנה 64 (א) (3) לתקנות התעבורה חלה על הנאשם חובת מתן זכות קדימה לרכב המתקרב בדרך הסלולה, כך שմבחן ס' זה, חובה היה על הנאשם הגיעו בדרך הסלולה בכונה לחצotta, לכל הפלחות, לבדוק היטב את מצב התנועה. עוד אציין, כיقطع הכביש בו התרחשה התאונה הינו דו טרוי, נתיב לכל ציוון.

בע"פ ת"א-יפו **3845/98**, גלית דבוש נ' מדינת ישראל נקבע כי זכות הקדימה הינה לכל נתבי הכביש:

"**החובה להסתכל מוטלת על המערערת כל הזמן שהותה בצומת כך שהייתה צריכה להבחין באופנו של מatkab לצומת. חובה זו הינה חובה אבסולוטית.**"

ה הנאשם העיד:

"**הסתכלתי שמאל ימינה פעמיים ראייתי שאין כלום, חתמתי את הכביש לצד השני. בהתאם על הכווכר שמעט, פתאום מטר אחד התרומות מהמכה החזקה... .**"

"**באתי מדרך שדה, יש דרך כורכר, נסעתו לאט לאט, הסתכלתי פעמיים ימינה ושמאליה, לא ראייתי כלום שהוא, חתמתי את הכביש, עבר אותו, אחרי האוטו, מכיה חזקה באה לי לא יודע מאיפה.**"

(עמ' 30, ש' 12-13, 30-28 לפירוטוקול).

"**נסעתו לאט לאט, התקרכבת לאט לאט, הסתכלתי שמאליה ימינה ארבע פעמים, חציתו בהתאם המכחה קרצה לי על הכביש**" (עמ' 36, ש' 22-23).

معدותו של הנאשם עולה כי הוא בחר את מצב הכביש רק לפני הגיעו להצלת חובתו למתן זכות קדימה.

לגרסת הנאשם, הסתכל לכביש לפני כניסה לנתיב הראשון אולם, התעלם מהנתיב השני שמננו הגיע האופנו. חיזוק לכך ניתן למצוא בעדותו של הנאשם, שכלל לא ראה את האופנו אלא רק כאשר נכנס בו (עמ' 34, ש' 27-28).

עוד אזכיר, כי על פי הشرطוט והתרשים, חציית הכביש לא בוצעה באופן ישיר אלא באילסון ועל פי עדותו של המומחה, חצייתו באופן זה הגבילה את אפשרותו של הנאשם להסתכל בכוון הגעתו של רוכב האופנו ובכך, לא עמד הנאשם בחובתו למתן זכות קדימה על פי דין:

"**זה יהיה נכון לומר כאשר טרקטור חוצה את הכביש כשהוא ב-90 מעלות לנקיון לאופנו. אנחנו יודעים שהטרקטור לא נפתח 90 מעלות אלא בתפנית שמאליה, אז בעצם הוא צריך להסתכל אחרת לيمין ולא ימין. لكن הסורג הזה מסתיר לו כולם ...**" (עמ' 43, ש' 26-28).

המומחה הוסיף:

"...שאנחנו ידעים שהוא נכנס נכנס אלכסון..." (עמ' 44, ש' 3);

"יש לי חצי חולון מסורגי, הטרקטור לא נכנס ב-90 מעלות לכביש ... החוק לא מחיב אותו להסיט את הראש קדימה, בחוק לא רשום להתכווף קדימה לראות שדה ראייה" (עמ' 45, ש' 24-22).

במילים אחרות, הנאשם הנאשם החליט לקבוע עבודות בשטח, להיכנס לנطיב השני ולהשלים את הח齐יה, כאשר הוא לא מסתכל לנطיב לכיוון הגעת התנועה, כשבה הראייה שלו מוגבל, לאור אופן הח齐יה והיות הטרקטור מסורגי וכן, מבלתי לעשות כל מאמץ כדי לברר את מצב התנועה ואפשרותו המשיך את הח齐יה. לעומת זאת, הנאשם הטעם באופן מוחלט מחויבתו לתת זכות קדימה והתנהגותו זו מגיעה עד כדי נהייה רשלנית, שמתאימה במקרה זה לאדם שמעולם לא הוכשר לנהייה.

הנאשם נהג ברשלנות רבה כיון שהוא התרשל בכך שבודק את שדה הראייה לפני הנטיב הראשון בלבד, ביצע את הח齐יה כפי שהוא עשה אלכסון, כשהתקרב לנطיב השני לא לבדוק את התנועה כי נכנס אלכסון ושדה הראייה שלו מוגבל עקב הסורגים והמשיך את הח齐יה באופן עיור מבלתי לדעת מהו מצב התנועה.

במקרה זה אין מדובר בהעדר שדה ראייה, אלא בהתעלמות מוחלטת של הנאשם מחויבתו למתן זכות קדימה. הנאשם התרשל בכך שהמשיך את הח齊יתו של הנטיב השני ובכך חסם את נטיב נסיעתו של האופנו. יש לציין, כי מעין בסרטון עולה כי הנאשם נוסע בטרקטור וחוצה את הכביש בנסיעה רצופה.

معدותם של הבוחן עולה כי אומנם אין הנאשם חובת עצירה "כשנכנים לכביש צהה צרי לעצור, בטח עם כלי צזה גדול" (עמ' 10, ש' 32).

"אין לו, אבל מין הראו שהיא עוצר כי הוא חוצה כביש ועובדתי קורתה תאונה" (עמ' 11, ש' 2-1).

מעבר לנדרש, יש לקבוע כי עצם כניסהו של הנאשם לכביש, כשהוא יודע שמדובר בשני נתיבי נסעה, מגיעה עד לכך נהיגת רשלנית ולקיחת סיכון מיותר, היה על הנאשם להמתין ולזוזא ככל אחד משני הנתיבים פנויים, במילויו כאשר עליו לתת זכות קדימה בכל הנתיבים. לו היה הנאשם מכבד את זכות הקדימה של האופנו, התאונה הייתה נמנעת.

אציו, שאין כל התייחסות של מטעם ההגנה בחוות דעת המומחה וב"כ הנאשם לגבי חובתו של הנאשם למתן זכות קדימה בכל הנתיבים.

מהירות האופנו

אין מחלוקת בין הצדדים כי האופנו נסע במהירות מופרצת, בשים לב ל מהירות המרבית המותרת בכביש שהוא 80 קמ"ש.

על פי נתוני מצלמות האבטחה וסימן הבלימה מגלאי האופנו, חושבה מהירות המקסימלית לאופנו שהינה 127.55 קמ"ש ומהירות ממוצעת של 122.7 קמ"ש וכי שהאופנו יהיה מחוץ לשדה ראייה, נקבע כי היה צריך לנסוע במהירות של 413.25 קמ"ש.

המהירות המרבית המקסימלית לאופנוו הונדה RRR1000CBR מודל 2004, כפי שנקבעה בהיותו מותקן על מתן הרצת מנווע, הינה 296 קמ"ש בהילוך 6, שהיא גבוהה מהירות שהיא מתקבלת בעת נסיעת האופנוו על הכביש שנושא את משקלו העצמי + משקל הרוכב, לדעת קצין הבודנים (ת/18).

כפי שצוויל לעיל, המומחה חלק על קביעת המהירות הנ"ל וקבע כי האופנוו נסע מעל המהירות שקבע הבודן בפער של לפחות 20,30 קמ"ש יותר והוא יכול להגיע למהירות מקסימלית של 300 קמ"ש (**עמ' 50, ש' 12**) ובשל כך, יצא האופנוו משדה הראייה של הנאשם והמומחה מעלה טענות רבות בעניין.

איןני קיבלת את טענות המומחה ממשום שבמקרה זה קבעתי כי הנאשם הפר את חובת מתן זכות קדימה שחלה עליו. לו היה הנאשם נתן זכות קדימה לאופנוו, מאט, עוצר, בזדק את מצב התנועה או פשוט מסתכל לנטייב נסיעתו של האופנוו, הנאשם היה מונע את התאונה. מהירות האופנוו במקרה זה לא מנתקת את הקשר הסיבתי.

**בע"פ 10332/03 "מ. נ' חיים בליכר" שניתן במחוזי (ת"פ ירושלים 3149/02) ואושר בעליון (ראש שני)
האישום לגמ"ר) נקבע:**

"**אילו היה מכבד את זכות הקדימה של רכב המנוח, הייתה התאונה נמנעת. על מנת לבסס מסקנה זו אין צורך בהערכות וחישובים, האתת הרכב והימנעות מכניסה אל הצומת, מונע כענין שבעובדה את התאונה...";**

"...המהירות המופרצת של רכב המנוח אינה מנתקת את הקשר הסיבתי. אדם המגיע לצומת דרכיהם יכול, לצורך לצפות כי הרכב המגיח מולו נושא במהירות מופרצת. אין הוא יכול להתנער מאחריותו להתעלמות מזכות קדימה, מתוך הנחה בלתי מבוססת כי הנהג الآخر יעצור את רכבו וכך תמנع התאונה...";

"...אך אףלו נניח שבמהירות של 60 קמ"ש היה בידי המנוח לעצור את רכבו או למנוע מפגש של שני כלי הרכב, אין בכך כדי להוועיל לנפטר. רשותו של המנוח, שנגה במהירות גבוהה, היא בבחינת הציפוי ואין בה כדי להוביל לניתוק הקשר הסיבתי...".

הדברים הנ"ל יפים גם בענייננו.

בית משפט בעליון קבע בפס"ד בליכר:

"אך ברור כי העובדה של נסיעה במהירות מופרצת של הפרטית, אין בה כדי לנתק את המערער מהרשלנות שדבקה בו בגין מתן זכות קדימה. מתן זכות קדימה על ידי המערער פירושה, בנסיבות העניין, הוא מתן זכות קדימה לרכב בעל הזכות, בהתחשב במרקח שלו מהצומת ובהתחשב במהירות נסיעתו, **תהייה אשר תהיה המהירות**. לשם קיום הזכות, על החיב במתן זכות קדימה להמשיך ולעקוב אחרי הרכב בעל זכות הקדימה, על מנת להבטיח שהוא אכן מסכו בכניסתו לצומת ובכך לא עדם המערער בעניינו". (הדגשה שלי מ.כ.).

כך שהנני דוחה טענות המומחה.

מעבר לכל צורך, בחרנתי את טענות המומחה ואין בידי לקבל את טענותיו ואנמק:

מעודתו של המומחה, עולה כי האופנוו לא נסע במהירות של 300 קמ"ש (**עמ' 50, ש' 26-27 לפרטוקול**):

"**לא אמרתי שבאותו שבריר תאונה הוא נסע 300 קמ"ש. שאט לאישה מהירות הוא יכול הגיעו אמרתי גם**
עמוד 10

ועמ' 51, ש' 29-32 לפרטוקול:

"ש. הדברים של צביקה מוזס מאד ברורים לעניין היחס בין האופנוו לטנדר, ובגלו שלא הגינוי שהטנדר נסע ב מהירות של 200 קמ"ש אז גם לא הגינוי שהאופנוו נסע ב מהירות של 300 קמ"ש.

ת. ברור שלא";

המומחה טען לעיוות חשובי המהירות, הנובע מהשוני בפרייםים בין שתי המערכות (מצלמות האבטחה ומצלמת הניד) וכי חיבור מערכת ההקלטה ל-16 מצלמות, הגורם לחוסר פריימים.

במהלך חקירתו, הסתבר כי מסקנות המומחה מבוססות על "יעוץ מקצועי" שקיבל ממומחה לאנימציות וסרטונים בשם ארז ברמן ולא על ידע המקצועי בתחום מומחיותו של המומחה. המומחה לאנימציות וסרטונים לא הזמין להעיד על ידי ההגנה על כן, עדותו של המומחה בעניין זה הוא בגדיר עדות משמעה שפסולה. בכרך, החישוב היחיד שהגישה התביעה לא נסתה.

יתרה מכך, מעיון בחווות דעת המומחה, עולה כי הוא ביקר במקום התאונה ובמחסן עליו מותקנות מצלמות האבטחה מספר חדשם לאחר קרות התאונה, בתאריך 27/03/15, וביקור נוסף לצורך קבלת נתונים נתוני מערכת המצלמות בתאריך 16/6/13, כך שהוא מתבסס על נתונים עובדיים בתאריכים רחוקים רבות ממועד התאונה ולא בתאריך הרלוונטי ולא מוסר כל הסבר על כן. מה גם שכאשר נשאל לגבי סוג מערכת האבטחה ענה שלא יודע זהה לא רלבנטי (**עמ' 56, ש' 24-25**).

קצין הבוחנים (ע"ת/2) לא הסכים עם התזה של הסגנור כי התוצאות שניתן להגיאו אליהן מחייבים במכשיר הניד אין בהכרח כמו אלו שניתן להגיאו אליהן מהדיוי או.

באשר לטענת המומחה בעניין משקל כל הרכיב המעורבים וחישובים על פי חוק שימור התנע, ציין הבוחן כי ל민טב ידעתו לא מבצעים חישובים לפי חוק שימור התנע כ שיש הבדלי מסוות כמו במקרה דן. המומחה חולק עם טענת הבוחן אולם לא ערך כל חישוב, על אף שמחאות דעתו (**נ/1, עמ' 13**) ועודתו (**עמ' 53 לפרטוקול**), עולה כי מרכז הכבד של הטרקטור ומשקלו לא נבדקו וכי לא מצופה מהם לעשות תיקונים לבוחן.

מעבר לכל צורך, אצין כי בפסק דין בל'יכר (מחוזי) בוצע חישוב על ידי מומחה ההגנה על פי חוק שימור התנע ושם נקבע כי **"שיטת זו אינה נקייה מביעתיות"**.

עוד טוען המומחה, כי על פי נתונים היצרך של האופנוו, שצירפה המאשימה, ניתן לקבוע מהירות מקסימלית של האופנוו על פי מצב הילוכים וב מהירות של 127.55 קמ"ש האופנוו היה צריך להימצא בהילוך 2 שמיועד לנסיעה ב מהירות מקסימאלית של כ-171 קמ"ש. אולם, לדבריו, לא סביר שהאופנוו היה בהילוך 2, אם כי לא מסר על סמך מה מתבססת מסקنته זו ביחס לאופנוו בעת התאונה.

חשיבות לצין כי בשחזר התאונה (ת/2) נקבע כי מהירותו הממוצעת של האופנוו בקטע כביש זה הייתה 122.7 קמ"ש, ומהירותו הניתה צריכה להגיע לכדי 413.25 קמ"ש כדי להיות מחוץ לשדה הראייה של הנאשם. כמו כן, בעת כניסה

הטרקטור לכਬיש ובהתחשב ב מהירות האופנוו, הממוצעת של 122.7 קמ"ש או המקסימלית של 127.55 קמ"ש, האופנוו היה בمرחק של 163.6 מטרים או 29.170.29 מטרים בהתאם, מקום האימפקט לימיין ומכאן, שהיה בתחום שדה הראייה של הנאשם.

יש לציין כי, טכנית, המהירות המקסימלית אליה יכול להגיע אופנוו מסווג זה של המנווה הינה 296 קמ"ש, כפי שנקבע בת/18. لكن, היות שמהירות זו נמוכה מ-413.25 קמ"ש, גם אם נניח לטובת הנאשם כי המנווה נסע ב מהירות הגבואה ביותר האפשרית, מילא הוא היה בתחום שדה הראייה של הטרקטור.

יש לציין כי בשחוור עולה, כי אילו האופנוו היה נסע ב מהירות המותרת של 80 קמ"ש והיה בולם בלימת חירום מיד עם כניסה הטרקטור לכabin, כאשר היה בمرחק של 170.29 מטרים האימפקט, האופנוו היה עוצר במרחק של 101 מטרים מקום האימפקט וה תאונה הייתה מננעת.

בלימת האופנוו:

בת/1 מצין כי במקום נמצא סימן בלימה ייחד אשר שורף לגלי האופנוו באורך של 6.7 מטרים (shmobil לחרים באספלט ומקום האימפקט). מכך הסיק הבחן כי לאחר שהייתה בלימה לקראת מקום האימפקט, היה איבוד מהירות מסויים של האופנוו.

המומחה לא חלק על ממצא סימן הבלימה אך, טוען כי אין כל ראייה לפיה סימן זה אכן נוצר בעקבות גללי האופנוו וכי הבחן לא מدد את רוחב הסימנים, לא בדק את צמיגי האופנוו וגם לא את תקינות ומצב ההילוכים על מנת לוודא את סימני הבלימה ואין נתון כי רוכב האופנוו בלם לפני האימפקט.

קצתן הבחנים (ע"ת/1) ציין בחיקרתו הנגדית כי אין התייחסות בסקיצה ובתרשים (ת/3, ת/4) לעניין אייזה גלגל הותיר את סימן הבלימה ולרוחב סימן הבלימה כי לא הייתה מדידה. ע"ת/2 ציין כי כיום הם כן מבצעים השווה של רוחב הצמיג לסימן, אך גם אין התייחסות לרוחב צמיג (עמ' 23, ש' 7-1).

ב"כ הנאשם טוען בסיכוןו (סע' 26 ב') שנייתן היה לבצע את הבדיקה של סימני הבלימה של הגלגלים על ידי בדיקה ויזואלית בלבד. מעיוון בתמונות 46-49 (ת/6) עולה כי ויזואלית אין סימנים. מאחר שאין מחלוקת על קיומם של סימן הבלימה ועל הימצאותו במסוף מקום האימפקט, הנני מקבלת את עדמת הבחן.

אופן ביצוע ניסוי שדה הראייה:

בסקיצה ביום התאונה, קבע הבחן שדה ראייה של 350 מטרים יותר. לאחר הניסוי, הבחן קבע שדה ראייה של 551 מטרו השול ימיין על פי הניסוי שערכ.

המומחה ציין כי שדה הראייה במבט כללי לכיוון הגעת האופנוו הינו למרחק רב אולם, מדובר באזורי חקלאי ומצדי שדרת עצים בקטע הדרך لكن, לא ניתן להבחן באופנוו צר המגיע ב מהירות גבוהה שנבלע ברקע תוואי הכביש אלא אם יודעים על קיומו ומחפשים אותו על כן, קבע המומחה כי שדה ראייה של 250 מ' בצדורה ברורה כشعודמים 5000'.

הנאשם מסר תחילת שהראות הייתה טובה ודבר לא הפריע לו לראות ובהמשך לכך, שהו עצים (עמ' 34, 24-21).

יש לציין כי למומחה טענות באשר לאופן ביצוע ניסוי שדה ראייה.

אקדמי ואומר, כי מצופה מנהג שחלת עליו חובה מתן זכות קדימה להסתכל ולצפות כי רכב יגיע במהירות מופרצת. ראה "בליער" (במחוזי -ת"פ ירושלים 3149/02) :

"... אָדָם הַמְגִיעֵן לְצֹוֹתֶת דְּרָכִים יִכּוֹל, וְצַרְיךָ לְצֹפֹת כִּי הַרְכָּב הַמְגִיחַ מָלוֹן נּוֹסֵעַ בָּמְהִירָה מּוֹפְרָזָת. אֵין הוּא יִכּוֹל לְהַתְּנוּעַר מִאֲחֶריוֹתוּ לְהַתְּעִלְמָה מִזְכּוֹת קָדִימָה, מִתוֹךְ הַנְּחָה בְּלִתי מִבּוֹסְסָת כִּי הַנְּגָג הַאֲחֵר יַעֲזֹר אֶת רֶכֶבּוּ וְכֵךְ תָּמִינָה הַתְּאוֹנָה..."

על פי עדות הבוחן ומסרטון ניסוי שדה הראייה, עולה כי הניסוי בוצע מבחינה פוטוגרפית מספר ימים אחרי התאונה בשעות הבוקר, עם אופנו בצבע כחול מסוג קוואסאקי 500 סמ"ק, הרכוב לבש מעיל שחור וחובש קסדה שחורה ונסע במהירות נמוכה מהמהירות של האופנו בעת התאונה, כאשר הבוחן עמד על שלו ימין ביציאה מדרך העפר בכיוון נסיעת הטרקטור, כאשר הניסוי לא בוצע עם הטרקטור.

מצפיה בסרטון של ניסוי שדה הראייה, עולה כי ניתן לראות ולהבחן באופנו מהמקום שצין הבוחן, המתקרב ללא אוור, מבלי שהעצים לצד הדרך מסתרים או מפריעים לראות.

הшиб הבוחן בחקירתו הנגדית כי אם עולים על הטרקטור רואים יותר טוב (עמ' 10 ש' 16-17) ומומחה ההגנה מאשר זאת:

"ככל שאני אשਬ יותר גבוה שדה הראייה יותר טוב ..." (עמ' 56, ש' 16).

אולם טוען למומחה כי הסורגים בטרקטור מהווים מגבלת שדה ראייה והסביר כי המגבלה נוצרת כאשר מסתכלים באלאסן ימינה ויכולים להוריד 50 אחוז משדה הראייה (עמ' 56, ש' 31-33).

יש בטענות הבוחן כדי להסביר את רמת הרשלנות של הנגה. על אף חובתו לתת זכות קדימה לכל הנטים בכביש, הנאשם המשיך את חצייתו כאשר שדה הראייה שלו מוגבל. בעניין זה מפני לקביעתי בעניין מתן זכות קדימה ורשលנות הנאשם.

אומר מיד כי למומחה לא פירט כיצד קבע את שדה הראייה של 250 מטרים כלומר, האם הוא העמיד במרחב זה אופנו או רכב או האם הוא מدد את המרחק מהין שהוא עמד. טענת ב"כ הנאשם בסיכון כי איתן מונטר הבחן בטרקטור לראונה ממרחק של 250 מטרים, אין בה כדי לקבוע את שדה הראייה של הטרקטור, שחייב היה לתמת זכות קדימה לאופנו.

כמו כן, לא ברור מעדותו של המומחה האם קביעתו זו נעשתה לפני או אחרי הורדת 50 אחוז בגין המגבלה של הסורגים וחצייה באלאסן. אם קביעתו אכן בוצעה כך, הרי ששדה הראייה שלו מגע למומחה הוא שדה הראייה שנקבע על ידי הבוחן שהוא כ-550 מטרים.

בכל אופן, הנאשם לא הבחן באופנו אפילו במרחק של 250 מטרים, שכן קביעת המומחה יכול היה להבחן באופן ברור. דבר המעיד על כך שהנאשם לא הסתכל כלל לכיוון הגעתו של האופנו.

באשר לשאלת ב"כ הנאשם לבוחן שלא ביצע ניסוי שדה ראייה עם הטנדר שנסע באותו מסלול (עמ' 18, ש' 14-16) לא מצאתי פגם בכך כיון שעובדה היא שהמומחה ציין כי רכב הטנדר לא רלוונטי (עמ' 56, ש' 1-5):

"ש. כשראית את הסרטון של התאונה לא עלה בדיון שהנאשם היה צריך לחזות את הכביש יותר? אולי להמתין שהרכב המסחרי, שאתה מתעלם ממנו בחווות דעתך, יחלוף ואז יבדוק אם יש כלי רכב מאחורי פני שיחזה את הכביש?"

ת. לא. לא רלוונטי הטנדר לתאונה. אני לא רואה פה שום אי זהירות של הנאשם. הטנדר לא רלוונטי ולא מעורב בתאונה".

טעון המומחה כי הבוחן לא שלל אפשרות לפיה קונוס שדה הראייה של הרכב הצטמצם בעקבות המהירות הגבואה בה נסע ולכן לא ראה את הטרקטור. אך הבוחן מסר בעדותו כי כשנוסףים לאט יותר שדה הראייה פתוח יותר לצדים, כשןוסףים מהר קונוס הראייה מצטמצם (עמ' 13, ש' 21-27).

דברים אלה יפים לגבי שדה ראייה של הנאשם, שנסע לאט וshedeh raiyahفتحו יותר באופן שיכל היה לראות את האופנוו, בשים לב של הנאשם חובה לתת זכות קידמה לאופנוו ולא ההפרק ושהמומחה של ההגנה קבע כי הנאשם יכול היה להבחן באופן ברור באופנוו למרחק של 250 מטרים אולם, הוא לא הבחן כלל באופנוו.

עוד אצין שמאחר ומתן זכות קידמה חל על כל נתיבי הכביש במהלך חצייתו, נפתח לנאים שדה הראייה עוד יותר כאשר הוא מתקדם עם חצייתו, אלא שהנאשם התעלם מחובתו למתן זכות קידמה לנטיב השני, חצה באלבsson תוך ידיעה ברורה כי הוא מגביל על ידי כך את שדה הראייה, כאשר על פי עדותו של המומחה גם לא צריך להסיט את ראשיו קידמה או להתכווף (עמ' 45, ש' 22-24).

הנני דוחה בכל תקופה את טענת המומחה כי הבוחן היה צריך לבצע את ניסוי שדה הראייה ולהשתמש בטרקטור המערבי, בניגע עצמו והאופנוו הנושא ב מהירות של 120 קמ"ש, על מנת לקבל נתונים אמיתיים. האם מבקש המומחה שהבוחן יבקש מנהג בלתי מורשה לנוהג בטרקטור? ועוד ישמש באופנוו הנושא ב מהירות של 120 קמ"ש כדי לקבל את אותה תוצאה אמיתית של התאונה? אין לקבל טענה זו כשההתוצאה הקטלנית ידועה מראש.

מכל הנימוקים הנ"ל מקבלת אני את קביעתו של הבוחן של הנאשם שדה ראייה של 551 מטרים מקו השול ימין.

גרסאות הנאשם:

הודה בנהיגה רק במתן תשובה לאיישום. לאורך כל החקירה במשטרת הנאשם הבהיר שנהג ברכב.

בהודעותיו במשטרה (**ת/12** נגבתה בתאריך 04/12/14, **ת/13** נגבתה בתאריך 04/12/14 שעה 15:59, **ת/14** שעה 17:26) מסר מספר גרסאות: לא נהג בטרקטור אלא עמד לצד הדרכו והמתין; שהטרקטור עמד בשוליים ולא בנסיעה והאופנוו נכנס בו; טען שמעולם לא נהג על הטרקטור זהה ושמיעסיקו חיים כהן השאיר את הטרקטור לצד הדרכו והלך.

אף בעימות שבוצע 10 ימים לאחר האירוע, בין המעסיק חיים כהן לנאים (**ת/14**, נערך בתאריך 14/12/14 שעה 10:36) המשיך לטעון הנאשם כי אף פעם לא נהג בטרקטור, גם לאחר שהמעסיק טען בפניו כי נהג בו כל השנה.

הנאשם ציין כי תחילת הכחיש במשפטה שנаг בטרקטורי כי היה בהלם ולא האמין שהוא קרה ופחד שמא יאמרו שעשה זאת בכוונה או שעשה משהו לא בסדר". לשאלת התביעה, באשר לעובדה כי שיקר גם בעימות שנערכר 10 ימים לאחר התאונה, אז על פניו הנאשם כבר נרגע מסערת הרגשות בה היה מצוי, השיב הנאשם כי היה בהלם וכי זו פעם ראשונה שהוא קורה לו בחיו ולא ידעתו בדיק" (עמ' 34, ש' 17).

ה התביעה מבקשת שבית המשפט לא יאמין לגרסת הנאשם לאור הסתרות בעדותו.

יש לציין כי הנאשם לא נתן הסבר לכך שהחילה אמר שהראות הייתה טוביה ודבר לא הפריע לו לראות ובמה שכך שהיה עצים שהפריעו לראות (עמ' 36, ש' 21-24).

תחילת מסר הנאשם:

"**הסתכלתי פעמיים ימינה ושמאליה, לא ראיתי כלום שםה,...**"

ומיד אחרי אמר:

"**ראיתי אותו לבן באה משם, חתמתי את הכביש, עבר אותו, אחרי אותו מכיה חזקה...**" (עמ' 30 ש' 28-30)

ובעמ' 34 ש' 11 מסר: "...**חתמתי את הכביש עם הטרקטורי, הסתכלתי 20 פעם ולא ראיתי שום דבר**"

בעמ' 37 ש' 17-2) כשהתובע מציג לנאשם את הסרטון של התאונה:

"**ש. מה עבר אותו לפני שהוא פגע?**

ת. כלום, אני לא רואה כלום.

ש. אני מרא לך שוב, האם רأית את הרכב שעובר עכשו?

ת. עבר רכב.

ש. האם רأית את הרכב הזה?

ת. לא ראיתי את הרכב הזה

ש. למה לא רأית אותו?

ת. הסתכלתי 4 פעמים ולא ראיתי כלום

ש.... למה לא רואה את הרכב שעובר שם? זה לא אופנו, זה רכב גדול.

ת. לא ראיתי את הרכב אחרי שחתמתי את הכביש, הגעתו לכורכר, אני חשב שהוא חתך, עבר הרכב.

ש. למה לא רأית את הרכב הזה? אני אומר לך לא רأיתי כלום. לפני שחתמתי את הכביש הסתכלתי 4 פעמים

, לא ראוי כלום, חתמתי את הכבש הרכב עבר אחריו והוא נתן לי את המכה מ踔ורה.

ובאמור 29-10 מוסר:

"ת. איז איך זה יכול להיות?"

ש. לא יודע. הנה רואים שרכב עבר והבנאים בא ונתן לי מכחה מאחור. הרכב עבר, והוא אחורי בא ונתן לי מכחה. אני כבר עברתי, הרכב עבר והוא בא ונתן לי את המכחה. מאיפה הוא בא לי אני לא יודע.

אני מסכימים אותך שראויים שאתה חוצה את הכבש והאופנו פוגע בר .

ת. רכב גדול עבר.

ש. אתה מבין שהחoba שלך כנרג שחווצה כביש ראשי בין עירוני זה לראות את הרכבים שבאים ולתת להם לעבור .

ת. נכון.

ש. ולא עשית את זה פה

ת. עשית. הרכב עבר בשקט והוא נתן לי את המכחה.

ש. הרכב עבר לא כי נתת לו לעבור. אתה לא ראיית אותו.

ת. הרכב עבר בשקט כי עדין לא הגעתו לכביש

ש. איך הרכב עבר אם לא ראיית אותו?

ת. לא יודע. אני ראוי טוב מאוד, הסתכלתי 4 פעמים ולא היה כלום שם . הרכב עבר והוא נתן לי את המכחה.

ש. אתה אומר שהתקדמת לאט לאט. אני אומר שאתה נסעה נסעה נסעה רצופה עד לתאונה . נכון? נכון?

ת. אני ירדתי מהגז שהתקרבתי לכביש. הסתכלתי 4 פעמים ימינה שמאליה, אין, חתמתי מהר, הרכב עבר והוא נתן לי את המכחה".

בנוגע למקום קרות התאונה נשאל הנאשם איפו הטרקטור היה כשהייתה המכחה והוא ענה:

"בכורcer, בצד השני של הכביש" (עמ' 30 ש' 32)

לאחר מכן מסר כי התאונה קרתה "בסוף הכביש בדיק באה מכחה, לא יודע מאיפה" (עמ' 33, ש' 17)

ובהמשך מסר: " אני התקרבתי לכביש, הסתכלתי 4 פעמים, חתמתי,בסוף הכוורcer קרה לי המכחה" (עמ' 36, ש' 15-16)

אולם מיד אחריו מוסר: " **נסעתי לאט, הסתכלתי שמאלה ימינה ארבע פעמים, חציתי ופתחות המכחה קرتה על הכביש**" (עמ' 36, ש' 22-22)

באותו עמוד בשורה 31-30 מוסר: " **אחרי שחציתי את הכביש, פתחות בכרכו שמעתי מכח חזקה**"

עדותו של הנאשם לא ברורה ומלאה סטירות, הבהיר שנаг במספר הזרנוקיות ואת גרטתו שהוא זה שנאג נשמעה רק בעדותו בפני בית משפט.

לגביו מקום קורת התאונה, פעם העיד כי קרה בכביש ופעם שקה בוכרך.

לגביו הרכב שעבר לפני האופנוו, פעם טוען הנאשם שראה אותו ופעם שלא.

לא ניתן לסמן על עדותו של הנאשם, ממנו נגבו שתי הודעות בתאריכים שונים ובוצע עימות עם מעבידו, אותו עבד כ-15 שנים. בכל אלה ובחקירותו של הנאשם בפני נשאלו שאלות ברורות, תוך הצגת הסרטון של התאונה וה הנאשם שינה כל פעם את גרטתו.

ה הנאשם טוען שהסתכל 4 פעמים, שנסע לאט, שראה את הרכב שנסע מיד לפני האופנוו אולם, בסרטון רואים נסעה רצופה של הטרקטור, על אף התנועה העירה בכביש במהלך חצייתו, הרכב נסע מיד לפני האופנוו וה הנאשם ממשיר בנסעה רצופה כאילו הכביש ריק, טוען כי ראה את הרכב שנסע לפני האופנוו ובמקום לאט ולראות האם רכב נוסף באחורי ממשיר בנסעה רצופה. עשה רושם שעל פי הבנתו של הנאשם בעת התאונה חובתו למטען זכות קדימה מסתימת עם כניסה לכביש.

ה הנאשם נסע באופן רשלנית בלי לחת זכות קדימה ובהתעלם מה坦נווה כביש על כן, איינני מקבלת גרטתו של הנאשם.

איינני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם בסיכומים כי מדובר בתאונה שההכרעה המשפטית האמורה לנבוע ממנה אינה נסמכת על השאלה האם הנאשם שיקר בחקירותו. בתק זה יש לקבוע עובדיות האם הנאשם הבחן או לא הבחן באופנוו והאם נתן או לא נתן זכות קדימה. כמו כן, איינני מקבלת את טענת ב"כ הנאשם בסיכומים באשר להיעדר נפקות או קשר לעובדה שה הנאשם לא הוציא רישון נהיגה כדין. עניין זה קשור בהחלט למינויו נהיגה ולבקיאותו בחוקי התעבורה.

לאור כל זאת, גרטת הנאשם מלאה סטירות ואיינני מאמין לגרטו.

רשנות נהג האופנוו:

אין מחלוקת כי המנוח נסע במהירות מופרצת של 40 קמ"ש מעל המהירות המרבית על פי גרטת התביעה ושיכול היה למנוע את התאונה אם היה נסע במהירות המרבית של 80 קמ"ש גם אם למנוח הייתה רשלנות כלשהיא, אין בכך כדי לנ��ות את הנאשם מאחריותו נוכח הנימוקים שפירטתי לעיל.

ע"פ 8827/01 **ישראל שטריזנט נ. מדינת ישראל תק-על 3613(2), 3618**, נקבע:

"מציר בראשית הלכה שמכבר, ונדע כי התנהגות הנפגע - לרבות התאבדות - וכמותה התערבותו של גורם שלישי במערכת, גם זו גם אין שוללות, באשר הן, קשר סיבתי-משפטי בין מעשה או מחדל של

הפוגע לבין תוצאה פוגעת, והוא - שעה שהפוגעcadם מן היישוב יכול היה - נורמטיבית לצפות מראש את שאירוע בפועל. ראו למשל: ע"פ 402/75 אלגבייש נ' מדינת ישראל, פ"ד ל(2) 574, 561 ואילך; ע"פ 119/93 לורנס נ' מדינת ישראל, פ"ד מה (4) 37, 1, 37; ע"פ 482/83 מדינת ישראל נ' סעד, פ"ד לח(2) 533, 538; ע"א 350/77Citron בע"מ נ' ויס, פ"ד לג(2) 785, 801; ע"א 542/87 קופת אשראי וחיסכון אגודה הדדית בע"מ נ' עוזאדי, פ"ד מד(1) 422, 437; דנ"פ 983/02 יעקובוב נ' מדינת ישראל, פ"ד נו(4) 385, 391 - 393. הנה כי כן, רשלנות חמורה מצידו של הנפגע, ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי-משפטי שבין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא - לעולם - שאלת הצפויות הרואיה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפויות הרואיה.

כבוד הנשיא, דאז, שmag, בע"פ 482/83 מ"י נ' סלים סעד, פ"ד י לח(2) 533, ציון:

"sicomo של דבר חסימת הכביש ע"י המשיב הייתה בגדר גורם אשר בנסיבות התאונה לא הייתה מתרחשת. חומרת מעשהו של הנהג המנווה של המכונית הפרטית שנהג במהירות ולא רישון נהיגה לא הייתה בה בנסיבות העובדות של מקרה זה לסליק את הקשר הסיבתי המהותי בין הפניה שמאליה, כאשר הכבש אינו פניו, לבין התנgesות כל' הרכב. המשיב, הוא שיצר את המצב המסתוכן ומעשהו (סטיטה וחסימה) היה בגדר גורם סיבתי לקרות התאונה, הינו לגרימת התנgesות והפגיעה בגין ובחומר שבעקבותיה".

לסיכום, מההוכחות שהובאו בפני עולה כי רכבו של הנאשם יצר חסימה בנתיב התקדמות האופנוע שהיה בנתיב השני בכביש מכיוון נסיעת הנאשם ובכך הנאשם לא נתן לאופנוע זכות קדימה.

לאחר שיעינתי בכל חומר ההוכחות, שמעתי עדותם של העדים, התרשםתי מהופעתם בפניי, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל כל ספק סביר את יסודות העבירה ויש להרשיע את הנאשם בעבירות המียวחשות לו בכתב האישום.

ניתנה היום, ד' כסלו תשע"ז, 04 דצמבר 2016, במעמד הצדדים