



גמ"ר 6613/02/14 - מדינת ישראל נגד חנוך כהן

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 6613-02-14 מדינת ישראל נ' כהן
בפני כבוד השופט יהושע צימרמן

בעניין: מדינת ישראל

המאשימה

נגד

חנוך כהן

הנאשם

הכרעת דין

כתב האישום ומהלך הדיון:

הנאשם הואשם כי בעת נהיגתו ברכב בכביש 4613 מכיוון מערב לכיוון מזרח פנה פניית פרסה, עבר לנתיב הנגדי, ופגע עם רכבו באופנוע שעליו רכב רזיאל זגיר, אשר נסע בנתיב הנגדי בכביש 4613, מכיוון מזרח לכיוון מערב. כתוצאה מפגיעה זו נפגע רזיאל ונהרג. ע"פ עובדות כתב האישום, שעת התאונה היתה 17:10, ובמקום שררה חשכה וללא תאורת רחוב. שדה הראיה מכיוונו של הנאשם לכיוון הגעת האופנוע כ- 508 מטר לפחות, מקום התאונה הינו דרך בינעירונית, דו סטרית, עם קו מקווקו בין המסלולים, ולכל כיוון נסיעה נתיב אחד. עוד מוסיף כתב האישום ומתאר כי לשם ביצוע פניית הפרסה, הסיט הנאשם את רכבו לשול הימני בכיוון נסיעתו, ומשם המשיך בנסיעה שמאלה לכיוון המסלול הנגדי אשר פניו למערב, תוך חציית נתיב נסיעת המנוח, וחסימת דרכו של המנוח.

בפני בימ"ש נשמעו עדי תביעה, בוחני תנועה מטעם משטרת ישראל, ועדים נוספים אשר נכחו במקום התאונה. הוגשה חוות דעת בוחן (ת/5), תרשימים וסקיצות (ת/2, ת/4, ת/10, ת/13ב), ניסוי שדה ראיה ושחזור (ת/8, ת/9, ת/16, ת/17), לוחות תצלומים (ת/6), חוו"ד התאמת נזקים (ת/7), דיסק ובו סרטון וידאו מליל השחזור, ותמונות רבות נוספות (ת/1), דוחות פעולה, זכ"דים, ועוד.

מטעם ההגנה העידו הנאשם ורעייתו, וכן העידו 3 מומחי הגנה בתחומים שונים. העיד מומחה מתחום תקשורת ואיכונים, מומחה מתחום האלקטרואופטיקה, ומומחה נוסף מתחום סימולציות של תנועות כלי רכב. שלושת מומחי ההגנה הגישו חוות דעת, כל אחד בתחומו (נ/6, נ/10, נ/13), והמומחים נחקרו בחקירה נגדית. כמו כן הוגשו מטעם ההגנה מזכרים שערך הבוחן המשטרתי (נ/1, נ/3, נ/6), מכתבו של מהנדס תנועה במשטרת ישראל (נ/2), יומן חקירה מתיק החקירה המשטרתי (נ/4), דף קטלוג (נ/5), ועוד.



תמצית טיעוני התביעה :

בפתח סיכומיה טענה התביעה כי "חרף ניסיונות ההגנה לעלות טענות שונות ומגוונות אשר מסירות אחריותו של הנאשם לקרות התאונה מדובר באירוע פשוט (כך במקור י.צ) אשר נולד מבחירתו של הנאשם לקצר את דרכו ולחמוק מעומס תנועה בכיוון נסיעתו, וזאת על ידי ביצוע פניית פרסה, בטבורו של כביש בינעירוני, טרם זמנה, ומבלי שנתן זכות קדימה למנוח וכל זאת בעודו מבחין באורות מכיוון הנתיב הנגדי". (סיכומי תביעה עמוד 2 פסקה ב). התביעה טענה כי האופנוע נסע בנתיב המתואר בכתב האישום, ושללה את האפשרות כי האופנוע הגיע משול הדרך או "מהשטח". התביעה הסתמכה בעניין זה על עדות בוחן התנועה מילס, עדות הראייה לירון ואורית חזי ועדת הראייה שיר גמזו. התביעה מסרה כי הנאשם היה יכול להבחין באופנוע המתקרב לעברו, טרם כניסתו לנתיב נסיעת האופנוע. התביעה ביססה את טיעוניה, בין היתר, על השחזור וניסוי שדה הראייה שערך בוחן התנועה. התביעה סברה כי התאונה התרחשה בנתיב נסיעת האופנוע וזאת לנוכח מנגנון הפגיעה ככל שעולה מהתאמת הנזקים שבין האופנוע לרכב הנאשם וכן בהסתמכות על עדי ראייה. כמו כן טענה התביעה כי אורות האופנוע דלקו במהלך הנסיעה, אף זאת בהסתמך על ממצאי בוחן התנועה ועדי הראייה. התביעה סברה כי הנאשם ביצע את פניית הפרסה ברציפות, ללא כל עצירה, מהשול הימני בכיוון נסיעתו המקורי למזרח ועד רגע התאונה כאשר הנאשם בנתיב הנגדי. התביעה ביקשה כי בימ"ש לא יקבל את חוות דעת מומחי ההגנה ועדותם, וזאת מהנימוקים שפורטו בהרחבה בסיכומיה. בסיום סיכומיה התייחסה התביעה למחדלי החקירה שהתגלעו במהלך שמיעת המשפט, ואולם מסרה כי הכל נעשה בתום לב, ואין מדובר בפגמים מהותיים אשר יורדים לשורשו של עניין.

תמצית טיעוני ההגנה:

בנושא אשר התביעה סיימה, קרי מחדלי החקירה, פתחה ההגנה, אשר ייחדה לסוגיה זו, פרקים רבים בסיכומיה. מחדלי החקירה, לדידה של ההגנה כוללים, מחדלים באיתור עדים, בגביית עדותם, הימנעות מאיתור ראיות קריטיות, שיהיו בגביית הודעות, ביצוע פעולות בוחניות באופן רשלני, ואף משוא פנים הטיית עדים, בידוי ראיות, ושקרים.

באשר לסוגיות העובדתיות סברה ההגנה כי מקום האימפקט היה בשול הדרך לכיוון מערב ולא בנתיב נסיעת האופנוע, וזאת בהסתמך, על עדי ראייה, ובעיקר, חו"ד מומחי ההגנה, עדות הנאשם ורעייתו ואפילו על דברי בוחן התנועה, ובאת כוח המאשימה. ההגנה טענה כי הנאשם, נעצר לפני קו הקטעים, בדק את שדה הראייה לימין ורק משנוכח לדעת כי יכול הוא להמשיך בפניית הפרסה ולהיכנס לנתיב הנגדי בבטחה עשה זאת. הנאשם נכנס לנתיב הנגדי משום שלא ניתן היה לראות את האופנוע. ההגנה טענה זאת בהסתמך על מספר אפשרויות חלופיות או מצטברות. ההגנה התייחסה בהקשר זה לתנאי התאורה במקום. כמו כן ביקשה להוכיח כי לא מן הנמנע שהאופנוע היה ללא אור קדמי כלל, ואף אם דלק פנסו הקדמי, לא ניתן היה להבחין בו בנפרד מאורות רכב הסקודה אשר נסע מאחורי האופנוע, וזאת בשל התלכדות אור הפנס של האופנוע עם אורות רכב הסקודה. כמו כן העלתה ההגנה את האפשרות כי האופנוע הגיע משול הדרך או "מהשטח", ממקום שלא ניתן היה לצפות את הגעתו.

דין והכרעה - חלק כללי:



תאור כללי של התאונה

בפתח הדברים אקדים ואומר כי אני נוטה להסכים עם אמירת התביעה בתחילת סיכומיה. התאונה ותוצאותיה טרגיים ביותר, ואולם פרטי ההתרחשות אינם כה מורכבים, על אף אריכות החקירות הנגדיות, חוות דעת המומחים, והסיכומים. הנאשם נוסע עם משפחתו באחד מלילות חנוכה לביקור משפחתי. בדרך עומס תנועה בלתי צפוי בכיוון נסיעתו וכאשר בנתיב הנגדי התנועה זורמת באופן יחסי. הנאשם בוחר לסוב על עקבותיו, לקצר את דרכו, ובוחר לפנות פניית פרסה ולנסוע בנתיב הנגדי. הלילה חשוך, אין תאורת ירח, אין תאורת רחוב. הנאשם יורד לשול הדרך מימינו כדי להיערך לפניית פרסה. הנאשם, אף נאלץ לרדת לשול, בימין הדרך (על זאת אין חולק), כאשר מחצית רכבו על שול אספלט, והמחצית השנייה על שול הכורכר (על פי גירסתו המאוחרת של הנאשם) וזאת כדי שיתאפשר קוטר סיבוב מספיק. רכב שנסע מאחוריו בנתיבו המקורי ממערב למזרח, נעצר, איפשר לו לעבור והנאשם החל בביצוע הפנייה. הנאשם הגיע לקו הקטעים המפריד בין מסלולי הנסיעה. לא מן הנמנע שעצר במקום זה, (על כך אדון בהמשך), ואולם אין חולק כי הנאשם רואה אורות מרחוק. הנאשם ממשיך בפניית הפרסה ונכנס לנתיב הנגדי. בכניסתו לנתיב הנגדי חוסם הנאשם את דרכו של האופנוע אשר נוסע בנתיבו הלגיטימי, ממזרח למערב, ומתרחשת התנגשות בין 2 כלי הרכב שתוצאתה טרגית הינה מותו של רוכב האופנוע.

אין במקום איסור לבצע פניית פרסה, ואולם גם אין לנאשם "זכות מוקנית" לבצע פניית פרסה בכל מקום ובכל עת שיחפץ. תנאי הדרך הרלוונטיים היו קשים. הכביש כאמור בינעירוני כשמהירות הנסיעה המותרת בו הינה 80 קמ"ש. בנתיב אליו ביקש להשתלב, התנועה זרמה, וזאת בניגוד לעומס התנועה בנתיבו המקורי של הנאשם. הכביש חשוך, ללא תאורת רחוב ואף ללא אור ירח. פניית פרסה בנתונים אלו, **סיכון רב ביותר** בצידה, והנאשם אף אישר כי מדובר בפניה חריגה ומסוכנת (עמ' 94 לפרוטוקול). לפיכך, ובהתאמה, רמת הזהירות הנדרשת מנהג אשר בוחר לבצע פניית פרסה בנתונים אלו הינה **מהגבוהות ביותר**. הנאשם רואה אורות מרחוק, מעריך שיכול לבצע את הפנייה ואולם טועה בהערכתו ושיקוליו. אפילו מומחה ההגנה מר ורד ציין בחוות דעתו כי "**בלילה ללא ירח התאורה כה חלשה שלא רואים את תוואי השטח במרחק הגדול מ 30 מ' ובוודאי שלא ניתן לראות רכב ללא אורות ו/או להעריך מרחק של אור המתקרב אליך..**". אני סבור, כפי שיובהר בהמשך, כי הנאשם היה יכול לראות את האופנוע או למצער, פנסו של האופנוע, בנפרד מפנסי הסקודה שנסעה אחריו. ההגנה, כמובן, מבקשת להראות כי לא כך היו פני הדברים, ואולם אין חולק כי הנאשם ראה אורות, ולפי דברי מומחה ההגנה, אינו יכול להעריך את מרחק האורות ממנו, בשל תנאי התאורה הקשים. מדוע בחר להיכנס לנתיב הנגדי? מדוע לא המתין לחלוף האורות? מדוע לא חזר בו מניסיונו להיכנס לנתיב הנגדי? הנאשם לא עשה כל זאת, נכנס לנתיב הנגדי וגרם בכך למותו של רזיאל. להלן אדון ברכיבי התאונה אחד לאחד, ואולם טרם הדיון אעיר מספר הערות כלליות נוספות.

התייחסות עקרונית לעדי ראיה בתאונות דרכים:

הובאו בפני בימ"ש ממצאים שונים, ניתוחם ומסקנות מומחים. כן נשמעו עדויות של עדי ראיה. לא תמיד עולים כל הדברים בקנה אחד. בכל הנוגע לעדויות של עדי ראיה, לא תמיד יכול בימ"ש לסמוך את ידיו על מלוא הפרטים אשר נמסרים בעדויות אלו, גם אם בימ"ש מאמין לחלוטין לכנותם של הדוברים. אירוע תאונתי מתרחש תוך שניות ושברירי שניות, ומטבע הדברים יכולות ליפול טעויות בהערכותיהם של העדים באשר למה שנגלה לנגד עיניהם. עדים מוסרים



הערכות באשר למרחקים, זמנים, זוויות, וכדומה, ובנתונים אלו יכולות ליפול טעויות, ובימ"ש ער לאפשרות זו. יחד עם זאת ישנם סוגי נתונים שבימ"ש יקבל, בשל העובדה כי לא סביר להניח שבנתונים אלו נפלה טעות. כך לדוגמה אם עדה מוסרת כי ראתה את האופנוע בנתיב נסיעה, אין סיבה לבימ"ש לפקפק בעדות זו, וזאת להבדיל מהערכה באשר למרחקו של האופנוע ממנה.

מחדלי חקירה ומהימנות גירסאות

ההגנה ייחדה חלק משמעותי מהחקירות הנגדיות ומסיכומיה לשם הוכחת מחדלים קשים בגביית ההודעות של עדי הראיה, מחדלים בעבודת הבוחנות, ועוד כהנה וכהנה. בחלק מן המקרים בית המשפט אף מצטרף לביקורת זו. יחד עם זאת אין בכך כדי להביא למסקנה הגורפת ולפיה אין לקבל כלל עדות זו או אחרת. בית המשפט שמע את עדי הראיה, מדובר בעדים שהיו במקום התאונה, ראו חלקים שונים של ההתרחשות, ובית המשפט התרשם, ככלל, ממהימנות גירסתם.

ההגנה הפנתה חיצונית ביקורת רבים באשר לגירסת העדות לירן ואורית חזי בכל הנוגע לתאורת רכב הסקודה, אשר נסע מאחורי המנוח ובכיוון נסיעתו, ואשר בו לירן נהגה ואורית היתה נוסעת. הביקורת התייחסה, בין היתר לעוצמת פנסי הרכב, ולכך שברכב היו אורות "גבוהים" אשר "הונמכו" בעזרת מתג המאפשר שינוי זווית הפנסים. בהקשר זה הועלו ע"י ההגנה שאלות ותמיהות רבות, וההגנה ביקשה לראות בהן עדות בעלות עניין ולא עדות אובייקטיביות. אכן התברר כי היתה תקלה באורות הסקודה אשר הביאה לכך שהאורות הגבוהים יונמכו בדרך המתוארת, והיו מחדלי חקירה משמעותיים הקשורים לסוגיה זו, ואולם מכאן ועד קביעה כי אין לקבל את כלל גירסתן בהיותן בעלות עניין, הדרך רחוקה. הנושא ידון בהרחבה בהמשך ואולם כבר כעת אציין כי על אף המחדל המשמעותי מדובר בסוגיה יחסית שולית כפי שיוסבר להלן. אף אם בית המשפט יסתייג מעדותן בכל הנוגע לאורות הסקודה, אין בכך כדי להשליך על תוצאות הכרעת הדין, כפי שיוסבר בפרק הדן בסוגיה הרלוונטית. אין חולק כי עדות אלו ראו את התרחשות התאונה מול עיניהם, העדות נסעו מאחורי האופנוע ולא היה כל רכב שחצץ ביניהם, ועדותן משתלבת בפרטים העיקריים עם יתר עדי הראיה. בית המשפט התרשם מהעדות אשר הופיעו בפניו, ולא מצא כל סיבה שלא לקבל את עדותן בנושאים המשמעותיים הנדרשים לצורך הכרעה בתיק. בסיכומו של דבר בית המשפט יכול להסתמך על נתונים שנמסרו, מפי כלל עדי הראיה, בהסתייגויות שנימנו, ובהסתייגויות שימנו להלן.

כך הדבר אף באשר לביקורת כלפי עבודת בוחני המשטרה. בית המשפט נחשף לכשלים לא מועטים בעבודת הבוחנות, חלקם משמעותיים, ואולם אין בכך כדי לאיין לחלוטין את עבודת הבוחנות שנעשתה. בית המשפט יתייחס למחדלי חקירה אלו בכלים המשפטיים המקובלים, "יבור את הבר מן התבן", ובהתאם לכך, ישאל את עצמו, בשים לב למחדלים אלו, האם הובאו בפניו די ראיות לשם הרשעת הנאשם מעבר לכל ספק סביר.

תאור כללי של מיקום עדי הראיה

לשם הנוחות בניתוח הפרמטרים השונים אציין כבר עתה את עדי הראיה השונים ומיקומם בארוע. מאחורי רכב הנאשם



בכיוון נסיעתו המקורי ממערב למזרח, טרם פניית הפרסה, ובמרחק של מספר כלי רכב, נסע עודד. לפני הנאשם, בכיוון נסיעתו המקורי, נסעה שיר. מאחורי המנוח, ובכיוון נסיעתו, ממזרח למערב, נהגה לירון חזי ברכב סקודה, ואמה של לירון- אורית, אף היא עדה במשפט, יושבה כנוסעת ברכב. קרן- אשתו של הנאשם היתה נוסעת ברכבו.

המשך דיון והכרעה - ניתוח הפרמטרים הרלוונטיים:

מהלך נסיעת הנאשם עד הגיעו לקו הקטעים.

אין חולק, כי הנאשם אשר נסע בכביש 4613 מכיוון מערב לכיוון מזרח, ביקש לפנות פניית פרסה, סטה לימין הדרך בכיוונו, הגיע לשול הדרך הימני, והחל בפנייה שמאלה עד הגיעו לקו הקטעים, וזאת לשם השלמת פניית הפרסה. עלתה השאלה האם הנאשם השלים את פנייתו ברצף אחד? במקום, בימין הדרך, ממערב למזרח, שול אספלט, ומימינו כורכר. אין חולק כי הנאשם אינו יכול לבצע את הפניה ברצף אחד אם הוא התחיל את הפניה כאשר הרכב ממוקם במלואו בשול האספלט. הנאשם עמד על כך שלא נצרך לשם השלמת הפניה לכל תמרון המחייב נסיעה לאחור והתמקמות נוספת, וקוטר הסיבוב, משול הדרך בכיוון נסיעתו המקורי ממערב למזרח, ועד התיישרותו בנתיב הנגדי לאחר שהשלים את פניית הפרסה, הספיק, וזאת ללא צורך בתמרון ביניים, נסיעה לאחור וכד'. הנאשם מסר, בהודעתו בליל התאונה ובמקום התאונה, כי ירד לשול הימני לשם הערכות לפניית הפרסה, ואולם לא ציין דבר באשר לשול הכורכר אשר מימין לשול האספלט. הנאשם אף שרטט סקיצה בצמוד להודעתו מיום התאונה, מיקם את רכבו על שול הדרך, ואולם לא ציין דבר באשר לשול הכורכר. יתרה מזאת, העדר ההתייחסות לשול הכורכר משתלב עם התנהלותו של הנאשם בשחזור שנעשה ביום 18.12.13. בשחזור זה ביקשה המשטרה לבחון, בין היתר, את אופן ביצוע פניית הפרסה. מהשחזור עולה כי בתחילה מיקם הנאשם את רכבו, במלואו, על שול האספלט, וממקום זה נעשה ניסוי כדי לבחון האם ניתן להשלים את פניית הפרסה ברצף אחד. התברר שהדבר בלתי אפשרי, ואולם הנאשם כאמור עמד על דעתו כי ביצע את פניית הפרסה **"בפעם אחת"**, וכן ציין **"אני לא עשיתי רוורס, סתם גמרתי את הפרסה בלי רוורס"**. משכך מיקם הנאשם את הרכב כאשר חציו על שול האספלט וחציו על שול הכורכר, וממיקום זה ניתן היה להשלים את פניית הפרסה במלואה ברצף אחד. האם אכן כך היה ?? ספק. אין לנו אלא את גירסתו המאוחרת, אשר ניתנה לאחר שהתברר לו כי הצבת רכבו במקום בו סבר מלכתחילה אינה מתיישבת עם האפשרות לבצע פניית פרסה, במשך אחד. יחד עם זאת אניח, לטובת הנאשם, כי כך היו פני הדברים.

האם הנאשם עצר בקו הקטעים ?

הנאשם הגיע כאמור לקו הקטעים. בנקודה זו עולה השאלה האם הנאשם עצר את רכבו במקום זה או שמא המשיך את פניית הפרסה ללא כל עצירה? המאשימה סברה כי הנאשם לא עצר את רכבו בקו הקטעים. העדה שיר מסרה כי **"..הפניית פרסה היתה ללא עצירה, כלומר הוא עשה את זה בצורה מלאה... הוא היה בשול ימין, ביצע את הפרסה מהשול באופן רצוף עד לשול הנגדי ונכנס לנתיב.."** (עמ' 83 ש' 4-5). נהגת הסקודה, לירון חזי, לא ראתה חלק זה של הארוע. מנגד, אורית חזי, הנוסעת ברכב הסקודה, מתארת תמונה שונה ולפיה **"..נראה שהרכב**



שיצא מהנתיב התמהמה קצת ואז החל בנסיעה.." (הודעת העדה , עמ' 2). עד הראיה הנוסף, עודד, ראה את רכב הנאשם יוצא מטור הרכבים בכיוונו , ומציאתו ועד השלמת הפרסה, לא עצר. האם גירסה זו תומכת בעמדת התביעה? וודאי שגירסה זו עולה בקנה אחד עם עדותה הנחרצת של שיר כי הנאשם לא עצר בקו הקטעים, ואולם אין זה אומר כי גירסה זו סותרת לחלוטין את עמדת ההגנה. עדותו של עודד אינה שוללת לחלוטין את האפשרות כי טרם יציאתו של הנאשם מטור הרכבים הוא עצר. יחד עם זאת לא סביר להניח שמקום העצירה היה בקו הקטעים, אלא אם כן נניח, הנחה בלתי סבירה, שכל טור הרכבים שב"פקק" נסעו על קו הקטעים. יחד עם זאת לא ניתן להטיל את כובד המשקל, בנקודה זו, על עדותו של עודד, שהרי העד נותן את תשומת ליבו לרכב הנאשם רק מרגע יציאתו מטור כלי הרכב. אם נסכם את כל האמור בפרק זה, ולנוכח אימרתה של אורית, אניח לטובת הנאשם כי עצר את רכבו בסמוך לקו הקטעים לפני כניסתו לנתיב הנגדי, בהתאם לגירסתו ולגירסת אשתו.

בשולי פסקה זו אוסיף כי ההגנה ביקשה לפסול כליל את גירסתה של אורית, לנוכח המחדלים החקירתיים שימנו להלן. אם בית המשפט היה נוקט בגישה זו, לא היה מנוס מקביעה כי הנאשם לא עצר את רכבו בקו הקטעים שהרי, כאמור לעיל, בית המשפט מניח זאת לטובת הנאשם, אך ורק על פי אימרתה של אורית עוד בהודעתה. עוד אוסיף כי הצדדים בסיכומיהם דנו בשאלה האם זו היתה גירסתו הראשונית של הנאשם או גירסה מאוחרת, ואולם לנוכח הקביעות האמורות אין צורך להידרש עוד לסוגיה זו.

האם הנאשם היה יכול לראות את אופנועו של המנוח מקו הקטעים?

השאלה המרכזית ביותר בתיק הינה יכולתו של הנאשם להבחין באופנוע לפני כניסתו לנתיב הנגדי.

כדי לענות על שאלה זו יש לשאול מספר שאלות משנה שכולן במחלוקת. היכן נסע האופנוע לפני הגיעו למקום האימפקט? האם בנתיב הנסיעה או שמא הגיח לנתיב זה " מהשטח" או משול הדרך. האם הפנס הקדמי של האופנוע דלק? ובהנחה שדלק, האם ניתן היה להבחין בפנס זה, בנפרד מפנסי הסקודה, או שמא פנסיהם התלכדו והנאשם יכול היה לראות רק זוג פנסים ולא שלושה.

היכן האופנוע נסע ?

טוענת ההגנה כי לא מן הנמנע שהאופנוע הגיח מהשטח, ולא נסע בנתיב הנסיעה בכביש, ומשכך הנאשם לא היה יכול לראות אותו או לצפות הגעתו ממקום זה. להלן נבחן אפשרות זו בהסתמך על עדי הראיה, ניתוח גירסאות הנאשם, וניתוח חוות דעת המומחים הרלוונטיים לשאלה הנדונה.

עדי הראיה :

העדה שיר, מתארת בעדותה כי ראתה את האופנוע ממולה בנתיב הנגדי " **נסע באמצע הנתיב, עם אורות הוא הגיע בעצם מולי, מכיוון שראיתי שמשהו יכול להגמר לא טוב הסתכלתי במראה השמאלית ואז ראיתי את התאונה**" (פרוט', עמ' 80 ש'29-28). העדה נשאלה מפורשות באשר הגעת האופנוע מהשטח ותשובתה " **אני ראיתי את**



האופנוע מגיע מהכביש.. (עמ' 82 ש' 19). כפי שנאמר לעיל זהו מסוג הנתונים שאין כל סיבה לפקפק בהם. יתרה מזאת, העדה הסבירה כי ירידת הנאשם לשול עוררה את תשומת ליבה ומכאן שהיתה לה ערנות מוגברת לנעשה, ערנות אשר התעצמה כאשר ראתה את הנאשם מבצע פניית פרסה והיתה לה הרגשה כי יכולה להגרם תאונה. העדה גם מסרה כי עיקר תשומת ליבה כוון לאופנוע. לפיכך אין כל סיבה לפקפק בעדותה. העד עודד לא ראה את האופנוע עד הפגיעה ולכן לא יכול להעיד על כך. יחד עם זאת העד מסר כי מהיכרותו את נתוני המקום ובהיותו רוכב אופנוע בעבר **"זו אפשרות שנראית לי מאוד לא סבירה שהאופנוע הגיע מהשטח"** (עמ' 65 ש' 23). עדויותיהן של לירון ואורית חזי מפריכות כל אפשרות אחרת לבד מנסיעת המנוח בנתיב נסיעתו. לירון מוסרת כי האופנוע היה ממש לפניו בעת עמידתם ברמזור. העדה מתארת כי הרמזור התחלף לירוק והאופנוע והסקודה שבעקבותיו החלו בנסיעה עד למקום התאונה שהתרחשה לנגד עיני העדה. גם אורית הבחינה באופנוע **" ברמזור ... שתי הבנות שלי התלהבו שהן ראו ילד בגיל של הבן שלי שיש לו גם אופנוע"** (עמ' 51 ש' 8-10) העדה שללה את האפשרות כי האופנוע הגיע מהשטח לנוכח העובדה כי ראו אותו ברמזור ובהמשך נסעו אחריו. מכל האמור עולה שכל העדים אשר ראו את האופנוע טרם הפגיעה, ראו אותו נוסע בנתיבו.

אזור האימפקט, האם בסמוך למעקה הבטיחות ?

בנתיב הנגדי, נתיב נסיעת האופנוע, קיים מעקה בטיחות מימין לשול הדרך. אם התאונה התרחשה במקום בו יש מעקה בטיחות תישלל האפשרות אותה העלתה ההגנה ולפיה האופנוע הגיע מהשטח. טוענת ההגנה כי אזור האימפקט היה במקום תחילת התרוממות מעקה הבטיחות ומשכך לא מן הנמנע כי המנוח הגיע מהשטח ולא נסע בכביש, בנתיב הנסיעה, כפי שטענו עדות הראיה. אני דוחה טענה זו. הנאשם בהודעתו הראשונה, בליל התאונה ובמקום התאונה, מסר כי לאחר התאונה המשיך 5 מטרים קדימה ואז עצר (הודעה מיום 4.12.13 עמ' 1 ש' 29-30) בסקיצה שערך הנאשם ציין כי מקום נפילת האופנוע והרוכב היו 5-6 מטרים מאחורי מקום הפגיעה, ואולם תחילת מעקה הבטיחות היו 23 מטרים נוספים לאחור (תרשים הבוחן). בהודעתו זו, אישר הנאשם כי **"מצד ימין יש מעקה W ברזל בנתיב ממזרח למערב במקום התאונה"** דהיינו הנאשם היה מודע כבר בליל התאונה לקיומו של מעקה הבטיחות. טענת הנאשם הראשונית (ללא תלות בהגיונה) היתה כי האופנוע הגיע מהשול הימני, ואולם הנאשם לא טען בשום שלב בהודעתו זו כי התאונה ארעה במקום בו מתחיל מעקה הבטיחות להתרומם. אם אכן התאונה היתה מתרחשת בסמוך למקום בו מתחיל המעקה להתרומם, מעקה אשר היה ידוע לנאשם בזמן חקירתו, הנאשם היה מוסר זאת לחוקר שהרי יש בכך כדי להוכיח באופן מובהק את טענתו. הנאשם נשאל בחקירה זו שוב ושוב אודות חוסר ההתאמה בין טענתו באשר לכיוון ממנו האופנוע הגיע , למיקום הנזקים בדופן רכבו, הנאשם היה יכול לומר כי הדבר אפשרי שהרי מהמקום בו הגיע האופנוע (לשיטתו) אין מעקה בטיחות, ואולם הנאשם לא אמר, בחקירתו, דבר וחצי דבר בעניין זה. הסברי הנאשם בבית המשפט כי לא חשב שיש חשיבות לדבר (פרוט', עמ' 98) אינם מתקבלים על הדעת. מסתבר אם כן כי גירסתו באשר למקום התאונה ולפיה התאונה ארעה בסמוך למקום התרוממות מעקה הבטיחות, נמסרה לראשונה בשחזור אשר נערך לאחר כשבועיים. מדובר אם כן בגירסה כבושה, ובהעדר הסבר מספק, אין לקבלה.

מעבר לכך הנאשם מציין בהודעתו שנגבתה לאחר השחזור כי התאונה ארעה כ 5 לאחור **"במקום שבו מתחיל מעקה W ברזל בנתיב הנגדי"** (הודעה מיום 18.12.13) ואולם מעקה הבטיחות מתחיל כאמור לעיל 23 מטרים לאחור. מכאן עולה כי אף גירסתו הכבושה, שאין לקבלה, אינה מתיישבת עם העובדות.



חוות דעתו של מר קמר

ההגנה העידה מומחה מטעמה, מר קמר, וביקשה, בין היתר, להוכיח באמצעותו כי האפשרות ולפיה המנוח הגיע מהשטח יותר מסתברת. לאחר שמיעת עדותו של העד אינני סבור כי עדותו תומכת בספקולציה של ההגנה. חוות דעתו של מר קמר מתבססת על איכונים שנערכו למכשיר הטלפון הנייד אשר נמצא בכליו של המנוח. בית המשפט התיר הפקת נתונים מהמכשיר, ואף נעתר לבקשה נוספת של ההגנה להרחבת טווח הזמנים, וזאת כדי לא לפגוע בהגנה פוטנציאלית של הנאשם. מבדיקתו של מר קמר עולה כי המנוח ביצע שימוש במכשיר בשעה 16.41 ואח"כ בשעה 16.47. על פי איכון השיחות ביקשה ההגנה להוכיח כי לא מן הנמנע כי רוכב האופנוע הגיע מהשטח ורק באזור התאונה נכנס לכביש. המומחה בדק את מיקומי האנטנות הקולטות את המכשיר, ואת טווחי הכיסוי של האנטנות. המומחה בדק היכן השיחות שביצע המנוח נקלטו, זמני השיחות, ומעבר השיחות בין האתרים השונים.

השיחה האחרונה בוצעה בשעה 16.47 והתאונה ארעה בשעה 17.10, לפיכך שאלה התובעת האם יתכן כי השיחה האחרונה (16.47) בוצעה באזור "בית עריף" ולאחר מכן נסע המנוח בכביש 444 ואח"כ בכביש 4613, הכביש בו ארעה התאונה? התובעת הציגה מפה (ת/26) להמחשת הטענה. תשובתו של המומחה "אני לא יכול לשלול" ובהמשך... "זה לא משהו שאני יכול לפסול". המומחה הוסיף ואמר כי המנוח "היה יכול באותה מידה גם לנסוע למקום אחר אני לא יודע... היה יכול לנסוע באותה מידה ב 23 דקות גם יעבור דרך ציר 46" (פרוט', עמ' 239). בסיכומי של דבר אישר המומחה כי אינו יכול לדעת מהיכן הגיע המנוח למקום התאונה (עמ' 240 ועוד). חוות הדעת אינה תומכת בגרסת ההגנה כמו שאינה תומכת בגרסת התביעה, משום שבכל הנוגע ל 23 הדקות שחלפו מהשיחה האחרונה אותה ביצע המנוח עד למועד התאונה אין באפשרות המומחה למסור כל נתון. יתרה מזאת, מחוות הדעת ניתן היה להסיק כי המומחה נוטה לסבור כי המנוח נסע בשטחים פתוחים ואולם לא כך ניתן היה להתרשם מעדותו בבית המשפט. המומחה אישר בעדותו כי בבדיקה שערך קיימים מעברים מהירים בין אתרים, דהיינו שיחת הטלפון נקלטה באתר מסויים ותוך כדי השיחה עברה לקליטה באמצעות אתר אחר. המומחה אישר כי מעברים אלו מתאימים יותר לשיחות בשטח בנוי מאשר בשטח פתוח (פרוט', עמ' 230, 231, 238), לפיכך האפשרות, כי המנוח היה במועד שיחתו השניה באזור בית עריף והמשיך דרך כביש 444 עד לכביש 4613, בו ארעה התאונה, דהיינו נסע בכביש ולא בשטח, אינה נשללת, כלל ועיקר, מעדותו של המומחה, ואף מסתברת יותר.

חוות דעתו של ד"ר ג'רסי

חוות דעתו של ד"ר ג'רסי הובאה בעיקרה כדי להוכיח כי לא תיתכן האפשרות ולפיה האופנוע נסע בנתיבו. המומחה בחן את מהלך פניית הפרסה ובהתאם לכך מיקם את רכב הנאשם בנתיב הנגדי תוך כדי פניית הפרסה. המומחה הניח מספר הנחות: הנאשם ביצע את פניית הפרסה ברצף אחד כלומר ללא כל צורך בתמרון ביניים, זווית הפגיעה בין האופנוע לרכב הנאשם היתה 90 מעלות וזאת על פי התאמת הנזקים של הבוחן המשטרתי, מהירות נסיעת הנאשם היתה 5 קמ"ש, רדיוס הפניה של רכב הנאשם 5.5 מ' ועוד נתונים נוספים. בהינתן נתונים אלו ואחרים, כמצויין בחוות הדעת, לא יתכן כי האופנוע נסע בנתיבו. כיצד אם כן ארעה ההתנגשות לדידו של המומחה? חוות הדעת לא עוסקת בכך, והמומחה אף אינו מומחה לניתוח תאונות דרכים כפי שהדגיש בחקירתו הנגדית. המומחה העלה אמנם אפשרויות (כך לדוגמא בעמ' 167 לפרוט') ואולם הבהיר כי מדובר בהשערה בלבד אשר חורגת מחוות דעתו.



לאחר שמיעת עדותו של המומחה אין לי אלא לקבוע כי אין בה כדי לתרום להגנת הנאשם. בית המשפט איננו חולק על מומחיותו ומקצועיותו הרבה של העד ואולם התברר כי המומחה מעולם לא ערך חוות דעת לשם הגשה לבית משפט ומעולם לא העיד בבית משפט על חוות דעתו, (עמ' 132-133) והדבר ניכר. המומחה קיבל לידי חומרים לשם עריכת חוות הדעת, תמונות שהועברו על ידי אביו של הנאשם במייל (עמ' 128), קטלוג ממנו ביקש לדלות פרטים טכניים אודות רכב מסוגו של הנאשם (עמ' 130), קטלוג אשר המומחה איננו יודע לומר מהיכן הועבר אליו. כלל לא ברור אילו מסמכים, ותרשומות הועברו אליו ועמדו בפניו בעת הכנת חוות הדעת (עמ' 130 ואילך). למותר לציין כי דבר מכל אלו אינו מצורף לחוות הדעת. כיצד אמורה התביעה לחקור את העד ולאמת את בדיקותיו וממצאיו? להגנה פתרונים. ויודגש כי כל האמור מתרחש למרות שהתובעת ביקשה מפורשות, טרם עדותו, לעיין בכל חומרי הגלם שבבסיס חוות הדעת כדי להערך לחקירה הנגדית.

המומחה ערך את חוות דעתו על בסיס הנתונים שנמסרו לו, בין היתר מהסנגורית. המומחה נשאל "אם אני משנה לך נתון אחד בתוך המשוואה הזו שיצרת, התשובה לגמרי משתנה?" והעד השיב "לחלוטין" (עמ' 135 ש' 6-7). למען הסר ספק העד נשאל שוב "אם כל נתון משתנה אז כל חוות הדעת משתנה נכון?" והעד השיב "נכון". העד הסתמך לדוגמא על מהירות נסיעת הנאשם - 5 קמ"ש (עמ' 137 ש' 13-15) ומסר כי נתון זה נמסר לו מהסנגורית, ואולם מקורו של נתון זה כלל לא אותר כפי שאף ההגנה אישרה בסיכומיה.

העד נשאל "אם המהירות של המכונית היתה גבוהה יותר...אין זה היה משפיע על התשובה שלך" והעד השיב "מה זאת אומרת? התוצאה אולי היתה קצת שונה מכפי שהיא" (עמ' 138 ש' 15-17). התובעת המשיכה ושאלה לגבי פרמטרים נוספים, כך לדוגמא בעניין התאמת הנזקים והנזק שנגרם לאופנוע ועוד, וכחוט השני עבר בעדותו של המומחה כי הסימולציות שערך תקפות לנתונים המסויימים שנמסרו לו וכל שינוי בנתונים ישנה את מסקנות חוות הדעת. יתרה מזאת, המומחה ציין כדלקמן: "אבל לא דיווחתי בדיוק על כל שינוי שמדדתי, שיחקתי למשל עם מקדם החיכוך...הוא תלוי במידת הניפוח...טיב הכביש.. מידת השחיקה של הגלגל, הוא תלוי בטמפרטורה, הוא תלוי בהמון דברים" וכאשר נשאל "איפה בחוות דעתך מופיעים המשחקים האלה?", השיב "אין, לא מופיעים" (עמ' 144-145). המומחה נשאל "היה לך תיק עבודה" והשיב "לא". חוות הדעת מתבססת על זווית פגיעה של 90 מעלות בין האופנוע לרכב הנאשם, ואולם בחקירה הנגדית אישר המומחה כי תיתכן גם זווית פגיעה של 80 מעלות (עמ' 158).

חוות הדעת נותנת משקל רב ליכולתו של הנאשם לבצע פניית פרסה במלואה במשך אחד ללא תמרוני ביניים, ותוך שנלקחו בחשבון מגבלות מעקה הבטיחות, בשול הדרך ממזרח למערב, מעקה אשר מגביל את יכולת פניית הפרסה במשך אחד. בהתאם למגבלה זו מסיק המומחה את מסקנותיו. מנגד ביקשה ההגנה לשכנע את בית המשפט כי לא מן הנמנע שהאופנוע הגיע מהשטח, מקום בו אין מעקה בטיחות. אולם בעליה מהשטח, אין מעקה בטיחות, ועל כן אין שם כל מגבלה לבצע את פניית הפרסה במלואה. משכך נתון משמעותי ביותר אשר עומד בבסיס חוות הדעת נשמט. התובעת הציגה למומחה סתירה זו והמומחה הסכים ואמר "זה את צודקת" (עמ' 172 ש' 5-8).

שילוב כל האמור עד כה מביא למסקנה כי לא ניתן לבסס את טענת ההגנה על חוות דעת זו. המומחה מוסר כי שינוי בכל נתון יביא לשינוי חוות הדעת, ובד בבד ישנו ערפל מוחלט באשר לנתונים, אין בפנינו מקורם של הנתונים, ולא ניתן להעמידם בביקורת שיפוטית. בנסיבות אלו כיצד ניתן להתבסס על חוות דעת זו??!



בית המשפט, בפרק זה, בחן את גירסאות עדי הראיה, בחן את גירסת הנאשם בהודעתו הראשונה בליל התאונה, ובהודעתו שבועיים לאחר מכן בליל השחזור, ובחן את עדויות מומחי ההגנה בנושא.

לאחר בחינת כל האמור אני קובע כי המנוח נסע בנתיב נסיעתו, בכביש 4613 ממזרח למערב, ולא הגיח מהשטח.

האם פנסו הקידמי של האופנוע דלק?

עדות הראיה לירון ושיר

בחינת עדויות עדות הראיה לירון ושיר מובילה למסקנה כי פנסו הקידמי של האופנוע דלק. העדה לירון מוסרת כי באופנועו של המנוח דלקו האורות. בהודעתה במסרה " **הוא נסע לפני מרחק של 50 מטר בערך, והוא נסע עם אורות** " (עמ' 2 ש' 30) ובעדותה בבית המשפט " **הוא היה עם אורות גם אחרי התאונה, רואים את זה בתמונות שצילמתי** " (פרוט', עמ' 41 ש' 33). העדה שיר מסרה כי ראתה את האופנוע מולה בנתיב הנגדי "... **באמצע הנתיב, עם אורות, הוא הגיע בעצם מולי...** " (עמ' 80 ש' 28-29). בהמשך מוסרת העדה " **.....האופנוע היה עם אורות שסנוורו אותי, האורות השתקפו על הרכב וההשתקפות סנוורה אותי. כל זה אני ראיתי דרך ההסתכלות במראת הצד השמאלית ולא בראיה ישירה** " (עמ' 81 ש' 18-20). העדה נחקרה בחקירה הנגדית ועל אף החקירה, העדה המשיכה לעמוד על דעתה כי ראתה את האופנוע ואת אורות האופנוע ללא כל ספק. העדה אף הדגישה כי מרבית תשומת ליבה הופנה אל האופנוע. ההגנה בסיכומיה (עמ' 14-15) טענה ממושכות נגד יכולתה של העדה שיר לראות נתונים שונים, דרך המראה השמאלית, וכאשר תשומת ליבה נחלק ל 3 זירות : מסלול נסיעת הנאשם, נתיב נסיעתה, וכלי הרכב שלפניה. אינני מקבל טענה זאת שהרי תוך כדי נהיגה נהג נדרש ומסוגל להפנות את תשומת ליבו לנתונים רבים. הנתון ולפיו העדה ראתה את פנסו הקידמי של האופנוע דולק הינו נתון שבלתי סביר לטעות בו, ואינני רואה כל סיבה שלא לקבל עדות העדה בעניין זה.

הודעתה ועדותה של אורית

באשר לעדותה של אורית חזי, אני סבור כי ניתן לא הסתמך עליה בשאלה הנדונה. העדה לא זכרה ולא ידעה לומר האם פנס האופנוע דלק תוך כדי נסיעתו. העדה מסרה כי לאחר התאונה הבחינה כי האופנוע " **... היה על הכביש שהאורות דולקים. תוך כדי נסיעה לא הבחנתי לא זוכרת** " (פרוט', עמ' 51 ש' 29-30), עדות התואמת את אשר מסרה, לכאורה, בהודעתה, ואולם למרות האמור, בית המשפט איננו מסתמך על דברים אלו משני נימוקים. האחד : נתון זה באשר לאורות לאחר התאונה אינו מצביע בהכרח על מצבם בעת התאונה. לירון ואורית, ראו אורות, ואולם בהגיע הבוחן למקום מצא את האופנוע ללא אורות, והעד עודד שראה את האופנוע, לאחר ההתנגשות, ציין, " **למיטב זכרוני האורות לא דלקו** " (עמ' 65 ש' 15). לפיכך לא ניתן לקבוע ממצא בשאלת מצב אור האופנוע, לאחר התאונה, ואולם אין בכך כדי להשליך על השאלה המהותית והיא מצב האור לפני התאונה.

הנימוק השני, בשלו בית המשפט אינו מקבל אימרה זו, נעוץ בנסיבות גביית הודעת העדה, נסיבות הכרוכות בעבודה



רשלנית של הבוחן מילס. נושא זה מתייחס לגביית ההודעה ככלל, ובמיוחד להוספת ההערות בכתב יד. בעניין זה ארחיב בהמשך. בשלב זה די אם נאמר כי בית המשפט לא יסתמך על הודעת העדה, ומאחר ועדותה של העדה בבית המשפט מתייחסת, בנקודה זו, להוספה בכתב יד, בית המשפט גם לא יתייחס לעדותה בשאלה הנדונה.

עדויות של עודד

מעדות זו לא ניתן לקבוע מסמרות. העד לא ראה את האופנוע לפני הפגיעה. מכל העדים, עד זה ראה את המקטע הקטן (בחלל) והקצר(בזמן) ביותר של התאונה. בשאלה הנדונה העד לא מסר דברים נחרצים ומה שמסר מתייחס למצב האופנוע לאחר ההתנגשות. בסיכומי של דבר הגדיר זאת העד כך " **אני לא אמרתי שאני זוכר שלא, ולא אמרתי שאני זוכר שכן, למיטב זכרוני האורות לא דלקו** " (פרוט', עמ' 65 ש' 15). בנסיבות אלו, אימרתו זו של העד, באשר למצב האורות לאחר ההתנגשות, וודאי אינה יכולה לעמוד למול הדברים הנחרצים שמסרו העדות לירון ושיר, אשר ראו פוזיטיבית את אורו של האופנוע, וראו זאת תוך כדי נסיעתו של האופנוע ולפני ההתנגשות.

ממצאי הבוחן

בדו"ח הבוחן צוין כדלקמן: "**... בהזזת מפתח בסוויץ למצב ON , אור קדמי דולק, אור אחורי אדום דולק, נעשתה בדיקה נוספת לנורה תקינה**" , הבדיקה הנוספת המתוארת, מוזכרת במזכרו של הבוחן מיום 12.12.13, המתעד את בדיקה שנערכה לנורה שהיתה בפנס הקידמי של האופנוע, בדיקה שהעלתה כי הנורה תקינה ומאירה. הבוחן הסביר בעדותו כי "**האופנוע ברגע שפותחים את ההנעה שלו, האור נדלק, וראיתי שהאור האחורי של האופנוע דולק והאור הקדמי , אני חושב שיש נורה נמוכה וגבוהה, הנמוכה דלקה**" (פרוט', עמ' 10 ש' 18-20) . אין ספק כי לפני ההתנגשות, ותוך כדי נסיעתו, האופנוע היה מונע, ומאחר והנורה היתה תקינה, בהכרח הנורה דלקה . ההגנה טענה ממושכות בעניין זה ואולם עיקר הטענות מתייחסות לאור האופנוע לאחר הפגיעה בהיותו שכוב בשול הדרך. בהקשר זה חקרה הסנגורית את הבוחן בעניין אורות האופנוע בהגיע הבוחן למקום, והבוחן אישר כי בהגיעו למקום התאונה פנס האופנוע היה כבוי, ואולם השאלה הרלוונטית הינה מצב האורות לפני הפגיעה. בהמשך לתאונה שכזו מתרחשת מהומה רבה, מטבע הדברים, ולכן לא ניתן להשליך ממצב אורות האופנוע בהגיע הבוחן למקום על מצב האורות בהיות האופנוע בנסיעה לפני ההתנגשות. ההגנה גם התייחסה בסיכומיה לבדיקות שערך הבוחן ביחס לתאורת האופנוע , הן בשטח והן לאחר מכן (כך לדוגמא - סיכומי הגנה עמ' 17), ואולם לא מצאתי פגם מהותי בעבודת הבוחן בהקשר זה, פגם אשר יפריך את בדיקותיו ולפיהם, אור פנסו של האופנוע היה תקין ודלק, טרם התאונה . ההגנה, לדוגמא, תמחה מדוע סר הבוחן לבדיקת נורת האופנוע במוסך אם כבר בבדיקתו בשטח הנורה נמצאה תקינה ? ואני תמה על ההגנה, מה מחדל מצאה ההגנה בכך שהבוחן הוסיף עוד בדיקה מעבר לבדיקתו בשטח, למען הסר ספק.

בסיכומי של פרק זה אני קובע כי פנס האופנוע דלק תוך כדי נסיעת האופנוע ועד להתנגשות עם רכב הנאשם

האם הנאשם היה יכול לראות את האופנוע/ פנסו של האופנוע?

עמוד 11



בפרק זה אדון בשתי שאלות עיקריות, האחת: מהו שדה הראיה של הנאשם לכיוון האופנוע, והשניה: האם אור פנסו הקידמי של האופנוע התלכד עם אורות הסקודה שנסעה מאחורי האופנוע, כך שהנאשם לא היה יכול להבחין באור האופנוע בנפרד מאורות הסקודה.

ניסוי שדה הראיה ומסקנותיו

הבוחן מילס ערך ניסוי שדה ראיה. כשבועיים לאחר ליל התאונה, ביום 18.12.13, נערך שחזור וניסוי שדה הראיה, בהשתתפות הנאשם הבוחן ושוטרים נוספים אשר סייעו בעריכת הניסוי והבדיקות השונות. במסגרת הניסוי, הנאשם שיחזר את מהלך נסיעתו, וביצע הצבעה באשר למקום בו עצר בקו הקטעים. מנקודה זו נבדק שדה הראיה מכיוונו של הנאשם לכיוון הגעת האופנוע. מייד לאחר הניסוי, ובמקום התאונה, נגבתה הודעת הנאשם. בהודעתו ביקש הנאשם לתקן מספר נתונים כגון גירסתו באשר למיקום המדויק של התאונה, המרחק בינו לבין טור הרכבים שלפניו וכו', ואולם באשר לליבת הנושא - שדה הראיה, אישר כי " **הכל נעשה בהתאם לבקשתי והכל לשביעות רצוני**" (הודעת נאשם מיום 18.12.13 עמ' 2 ש' 36-37). הבוחן מציין, בדו"ח ניסוי שדה הראיה, כי " **נעשו 3 בדיקות לעניין הנראות: נקודה 1 בעת שהנהג מבחין לראשונה באורות. נקודה 2 בעת שהנהג מבחין בשלוש אורות. נקודה 3 בעת שהנהג מבחין באופן היטב וברור את הרכב והאופנוע. לאחר מכן אני בצעתי את אותן 3 בדיקות, נקודה א, ב, ג, כאשר אני יושב במושב הנהג** ". בהמשך מציין הבוחן את תוצאות הניסוי ולפיו: בנקודה 1 הבחין הנהג באורות ממרחק של 454.2 מטר והבוחן הבחין בהם ממרחק של 508 מ'. בנקודה 2 הבחין הנהג ב 3 אורות ממרחק של 311.4 מטר והבוחן הבחין בהם ממרחק של 425.6 מ'. ובנקודה 3 הבחין הנהג באופנוע ממרחק של 102.2 מטר והבוחן הבחין באופנוע ממרחק של 161.6 מ'. בהתייחס ליכולתו של הנאשם, לדבריו, לראות את גופו של האופנוע ממרחק של 102 מ', קבע הבוחן כי רק אם האופנוע היה נוסע במהירות של 360 קמ"ש הנאשם לא היה יכול לראות את האופנוע בעת כניסתו לנתיב הנגדי. המהירות המקסימלית של האופנוע היא 130 קמ"ש. מסקנת הבוחן הינה כי הנאשם היה יכול לראות את האופנוע לפני כניסתו לנתיב הנגדי.

טענות ההגנה באשר לעריכת הניסוי וההתייחסות לעניין זה.

להגנה טענות רבות בעניין שדה הראיה. העדר תיעוד מלא של הניסוי (סיכומי ההגנה עמ' 10), רשלנות בכל הנוגע לרכבים ותאורת הרכבים שהשתתפו בניסוי (סיכומי ההגנה עמ' 16-17) ועוד. טענתה העיקרית של ההגנה, אליה אתייחס בפרק זה, הינה באשר למועד עריכת הניסוי, ובית המשפט מצטרף לביקורת ההגנה. התאונה ארעה בתחילת החודש, על פי לוח השנה העברי, ובמועד זה הירח אינו נראה. הניסוי נערך כשבועיים לאחר מכן כאשר הירח נראה במלואו, ואולם הבוחן לא נתן ליבו לנתון זה. העיד מומחה ההגנה מר ורד כי אור הירח מגדיל בעשרות מונים את יכולת הראיה ולפיכך בליל התאונה היה הרבה יותר חשוך מאשר בליל הניסוי. משכך, טוענת ההגנה אין מקום להתייחס לתוצאות ניסוי שדה הראיה של הבוחן אשר נערך בתנאים שונים מתנאי הראות בליל התאונה. לטעמי אכן צודקת ההגנה והבוחן טעה בכך שביצע את הניסוי בליל ירח מלא ולא ביצע את הניסוי בלילה ללא אור ירח. יחד עם זאת טענת ההגנה הינה "חרב פיפיות": מחד גיסא, לא ניתן להסתמך על תוצאות הניסוי באשר ליכולת הראיה של גוף האופנוע ואולם מאידך גיסא, באשר ליכולת לראות את פנסי האופנוע מצבו של הנאשם דווקא הורע. אף מומחה ההגנה אישר כי ככל שחשוך יותר, ניתן לראות פנסי רכב מתקרבים ממרחק רב יותר. לפיכך בקבלת גירסת ההגנה כי בליל התאונה היה יותר



חשך מליל הניסוי אין מנוס מהמסקנה כי בליל התאונה ניתן היה להבחין באורות רכב מתקרבים, אף ממרחק רב יותר מאשר בליל הניסוי. יחד עם זאת איננו יודעים מאיזה מרחק (העולה על 545.2 מ' או 508 מ'), ניתן היה להבחין בליל התאונה באורות מתקרבים, שהרי אין בפנינו ממצא באשר לתנאי התאורה בליל התאונה.

בסיכומי של דבר אניח את הנתון, אשר נקבע על בסיס תצפיותי של הנאשם, בליל הניסוי, ולפיו ניתן היה להבחין בפנסי רכב ממרחק שאיננו קצר מ- 545.2 מטר.

המשמעות הנורמטיבית של נראות האורות למול העדר יכולת להעריך את מרחקם.

תארנו לעיל את ניסוי שדה הראיה שערך הבוחן. בניסוי שנערך נתבקש הנאשם לצפות מקו הקטעים לעבר אורות מתקרבים. מנגד השוטרים שסייעו בעריכת הניסוי נסעו ברכב הסקודה ובקטנוע באופן המדמה ככל הניתן את אשר התרחש בתאונה. הנאשם אשר צפה לכיוון ממנו הגיעו הרכבים (הסקודה והקטנוע), ציין מתי רואה אורות (בתחילה 2 פנסים ואחר כך 3 פנסים), דווח על כך מיידית בקשר, והמקומות סומנו ונמדדו. ראינו בנוסף כי, בתנאי החשכה ששררו בליל התאונה, יכולת הנאשם לראות אורות מרחוק אף גדלה. אין הדבר אומר, כלל ועיקר, כי הנאשם היה יכול להעריך ולו במשוער מה מרחקם של האורות ממנו. כל שעשה הנאשם היה דווח על הנקודה הראשונה בה רואה אורות ולאחר מכן המרחק נמדד. בעניין זה אחזור ואזכיר כי המומחה מסר בחוות דעתו כי **"... בלילה ללא ירח התאורה כה חלשה שלא רואים את תוואי השטח במרחק הגדול מ-30 מטר, ובוודאי שלא ניתן לראות רכב ללא אורות ו/או להעריך מרחק של אור המתקרב אליך"** (חוות דעת סעיף ג.3). בחקירתו הנגדית ביקש המומחה לסייג קמעה את הסיפא של קביעתו בחוות הדעת ואמר כי **"קשה מאוד"** להעריך (פרוט', עמ' 194,195) ואולם דבריו בחוות דעתו ברורים ונחרצים. בתנאי תאורה כה קשים, כפי שמסר המומחה, ובהעדר כל יכולת להעריך מרחק של אורות מתקרבים, התרשל הנאשם בכך שנכנס לנתיב הנגדי, בכביש בין עירוני בו המהירות המותרת 80 קמ"ש, והתנועה, בנתיב אליו ביקש להשתלב, זורמת.

שדה ראייה של הנאשם באשר לגופו של האופנוע

המומחה, מר ורד, כותב בחוות הדעת כי בלילה ללא ירח התאורה כה חלשה שלא רואים את תוואי השטח במרחק הגדול מ-30 מ'. מסכים אני עם חוות דעתו של המומחה כי התאורה במקום, בליל התאונה, היתה חלשה מהתאורה אשר היתה בליל הניסוי, ואולם אינני מקבל את חוות דעתו כי שדה הראיה לגופו של האופנוע מוגבל ל-30 מ' בלבד. מר ורד ביצע את בדיקותיו בחצות הלילה, בחשכה מוחלטת כדי לדמות ככל האפשר את בדיקותיו למצב בזמן התאונה. המומחה אף המתין בזמן בדיקותיו להתרחקות כלי רכב מהמקום, כדי שיוכל לבדוק את המצב התאורה. המומחה אישר לתובעת כי אם במקום היה פנס, נתון זה היה משליך על הנראות (פרוט', עמ' 190). במקום התאונה היו כלי רכב רבים. בכיוונו המקורי של הנאשם היה "פקק תנועה" ומשכך פנסי הרכבים הרבים שהיו במקום הטילו אור לפניו, לכיוון ממנו הגיע האופנוע. ואכן אף מומחה ההגנה אישר לבסוף כי לפנסי הרכבים שהאירו לפניו, לכיוון מקום התאונה, יש השפעה על יכולתו של הנאשם לראות את האופנוע (פרוט', עמ' 191). לפיכך יש לקבוע כי בדיקותיו של המומחה מר ורד בעניין זה רחוקות מהתאמה למציאות במועד קרות התאונה, ושדה הראיה באשר לגופו של האופנוע וודאי עולה על



30 מ'. הבוחן המשטרתי אשר קבע שדה ראיה של 102 מ' על פי תצפית הנאשם (ושדה ראיה של 161 מ' על פי תצפיתו), כשל בכך שהתעלם מהשפעת הירח, ומומחה ההגנה אשר קבע שדה ראיה של 30 מ' כשל בכך שהתעלם מהשפעת פנסי הרכבים הרבים שהיו במקום.

מסקנת הדברים היא כי שדה הראיה בהתייחס לגופו של האופנוע, קצר מ- 100 מ' וארוך מ- 30 מ'

אזור האימפקט ביחס לרוחב הכביש

הבוחן קבע כי אזור האימפקט הינו בסמוך למרכז נתיב נסיעת האופנוע. ההגנה כמובן חולקת על כך. טוענת ההגנה בסיכומיה כי אזור האימפקט אינו יכול להיות במרכז הנתיב אלא בשול הדרך. ההגנה התבססה, רבות, על השילוב בין קוטר הסיבוב של רכב הנאשם והתאמת הנזקים, דהיינו התבססות על חוות דעתו של ד"ר ג'רסי, ואולם זו נדחתה מהנימוקים המפורטים לעיל.

הסנגורית בסיכומיה (עמ' 23) מפנה לסתירות בעמדת התביעה כך שבמקום אחד טוענת כי האימפקט היה במקום בו המנוח טופל, ומקום זה הוא שול הדרך, ובמקום אחר טענה כי אזור האימפקט היה במרכז הנתיב. אני סבור כי נפלה טעות בהבנת ההגנה משום שלהבנתי ההתייחסות למקום בו המנוח נפגע וטופל הוא ביחס לאורך הדרך, היינו במקום בו המנוח טופל ולא לאחר, באזור בו מסתיים מעקה הבטיחות מימין לשול הדרך, ואילו ההתייחסות למרכז הנתיב הינה ביחס לרוחב הדרך. ההגנה גם מסתמכת על התאמת נזקים של 90 מעלות בין האופנוע לרכב הנאשם, ואולם ראינו כי הזווית ביניהם יכולה להיות חדה יותר, ואף 80 מעלות כפי שאישר אף מומחה ההגנה ד"ר ג'רסי. לכל אלו יש להוסיף את עדות הראיה באשר לנסיעתו של המנוח בנתיבו. לפיכך אין כל סיבה להניח כי אזור האימפקט היה בשול הדרך, יתכן במרכזו של הנתיב ויתכן לקראת השלמת הפניה. אפילו הנאשם מוסר בהודעתו הראשונה בליל התאונה ובמקום התאונה כי " **...המשכתי את פניית הפרסה לתוך הנתיב של הבאים ממזרח למערב וללא כניסה לשול** " (הודעת נאשם עמ' 1 ש'70-71).

ההגנה מפנה לגירסתה של שיר לשם תמיכה בטענתה (סיכומי ההגנה עמ' 24) ואולם אין לקבל זאת. מחד גיסא אומרת העדה " **התאונה היתה בנתיב הנגדי מבחינת המיקום זה לא היה במרכז טיפה ימינה מבחינתם טיפה קרוב יותר לשול** " ואימרה זו תומכת בטענת התביעה, ואולם מנגד כשנשאלה " **באיזה שלב של הפרסה את ראית את ההתנגשות בין האופנוע לנאשם** " השיבה " **הוא כבר ביצע את הפרסה הוא היה עם הפנים לחלוטין לכיוון הנגדי..** " אימרה התומכת לכאורה בטענת ההגנה. לאחר בחינת מכלול עדותה אני סבור כי יש להעדיף את אימרתה הראשונה וזאת משתי סיבות : א. העדה הבהירה, ולא אחת, כי מירב תשומת ליבה הופנה לאופנוע ב. העדה מסרה מפורשות, ועל כך אין חולק, כי לפני התאונה, האופנוע נסע בנתיבו, ובמרכז הנתיב. אין חולק כי הפגיעה ברכב הנאשם היתה בדופן ימין ולא באחורי רכבו, ואם ההתנגשות ארעה כאשר רכב הנאשם השלים את כל פניית הפרסה, הנזק היה אמור להיות באחורי רכב הנאשם ולא בצידו.

שילוב שדה הראיה, אזור האימפקט ומהירויות המעורבים



כאמור אין בידי נתונים אשר יוכלו לשפוך אור על שדה הראיה הנכון, ואולם אף אם היה לנאשם שדה ראייה ארוך אך במעט מ- 30 מ', היה באפשרותו לראות את גופו של האופנוע. אם נניח שדה ראייה של 40 מ' בלבד, ובהנחה שהאופנוע נסע במהירות המקסימלית במקום - 80 קמ"ש (22.22 מטר בשניה) ואזור האימפקט הינו כקביעת הבוחן, באמצע הנתיב הנגדי, משך זמן נסיעת הנאשם, מקו הקטעים ועד אזור האימפקט, הינו 0.93 שניה (ניסוי שדה הראיה עמ' 4 סעיף 8). מכאן שברגע תחילת הנסיעה של הנאשם מקו הקטעים היה האופנוע 0.93 שניה לאחור, כלומר במרחק של 20.6 מ' מהנאשם, כלומר בתוך שדה הראיה. אף אם נניח לטובתו של הנאשם כי אזור האיפקט אינו במרכז הנתיב הנגדי אלא קרוב יותר לשול הדרך, האופנוע היה בתחום שדה הראיה. אם הנאשם הספיק לדוגמא לחלוף שלושה רבעי הנתיב, משך הזמן הנדרש כדי לעבור מרחק זה הינו 1.5×0.93 (תוספת של 50%) דהיינו 1.39 ש', ובהחזרת האופנוע לאחור, בפרק זמן זה, מתברר כי האופנוע היה במרחק של 30.9 מ' מהנאשם. (בל נשכח כי אפילו לשיטתו של מומחה ההגנה - שנדחתה, ניתן לראות את האופנוע ממרחק של 30 מ'). . הבוחן בשחזורו הניח כי מהירות האופנוע היתה 80 קמ"ש וההגנה בחקירה הנגדית של הבוחן לא טענה אחרת, ואולם אף אם נניח כי האופנוע נסע במהירות של 100 קמ"ש - דהיינו 27.77 מטר בשניה (למרות שאין כל סיבה להניח זאת) ובהנחה שהנאשם חלף את מרביתו של הנתיב (הנחה אשר אף היא מטיבה עם הנאשם) הנאשם היה יכול לראות את האופנוע ממרחק של 38.6 מ'.

כל האמור לעיל מתייחס לחובתו של הנאשם ממקום עמידתו בקו הקטעים ונראותו של האופנוע ממקום זה, ואולם חובת הזהירות של הנאשם אינה פוסקת בשלב זה. אף בכניסתו של הנאשם לנתיב הנגדי לא פוסקת חובת הזהירות, ועל הנאשם להמשיך ולבחון האם מגיע רכב מהנתיב הנגדי. כמובן שבחלוף הזמן, אף אם קצר ביותר, האופנוע מתקרב לנאשם והיכולת לראותו גדלה. ההגנה לא סברה כך והפנתה את בית המשפט בסיכומיה לרע"פ 7468/07 לוקשינסקי נגד מדינת ישראל (סיכומי ההגנה עמ' 26) . עיון בפסק הדין דווקא מלמד כי חובת הזהירות של נהג נמשכת גם בכניסתו לנתיב, אם כי נדרשת בשלב זה רמת זהירות מופחתת (עמ' 12 לפסק הדין, פסקה 23).

לפיכך יש לקבוע כי הנאשם היה יכול לראות אף את גופו של האופנוע, טרם כניסתו לנתיב הנגדי.

בשולי הפרק אוסיף כי אם, כטענת ההגנה, העלטה היתה כה כבדה, ולכן לא ניתן היה לראות את גופו של האופנוע, מדוע בחר הנאשם להיכנס, בתנאים אלו לנתיב הנגדי.

טענת ההתלכדות

הקדמה

על פי ניסוי שדה הראיה שערך הבוחן, הנאשם היה יכול לראות 3 פנסי רכב המתקרבים לעברו ממרחק של 311 מ' לפי תצפיתו של הנאשם, או ממרחק של 425 מ' לפי תצפיתו של הבוחן. בהתאם לקביעות דלעיל **באשר לנראות אורות** בליל התאונה אשר היה, כאמור, חשוך יותר מליל בניסוי, הרי שאין כל סיבה שלא לקבל נתונים אלו. מלבד כל טענותיה, באשר לניסוי, טוענת ההגנה כי אף אם ניתן היה לראות את פנס האופנוע בהיותו בודד, או את 2 פנסי הסקודה, הרי שבלייל התאונה היו תנאים מיוחדים אשר לא איפשרו ראיית פנס האופנוע. אין חולק כי מאחורי האופנוע נסע רכב סקודה בו נהגה לירון. טענה ההגנה, בהסתמך על מומחה ההגנה מר ורד, כי אור פנסו הקידמי של האופנוע



התלכד עם אורות הפנסים הקדמיים של הסקודה ולפיכך הם נחזו לעיני הנאשם כשני פנסים ולא שלושה. הנאשם ראה אם כן שני פנסים של רכב (הוא רכב הסקודה) אשר היה מרוחק ממנו, והעריך נכונה כי יוכל להשלים את פניית פרסה בבטחה, ויוכל להשתלב בנתיב הנגדי, לפני הגעת הסקודה אליו. טוענת ההגנה כי הנאשם לא ראה ולא יכול היה לראות את פנסו הקידמי של האופנוע שהיה קרוב יותר אליו, בשל התלכדות האורות, ולפיכך איז לזקוף לחובתו את אי ראית האופנוע אשר לא ניתן היה לראות את גופו (בשל החשכה- ראה פרק הקודם) ואת אורו (בשל ההתלכדות) . לשם התייחסות לטענה זו יש לבחון את חוות דעתו של מר ורד ואת עדותו בבית המשפט.

חוות דעתו של מר ורד - הערה מקדמית

לפני התייחסות ספציפית לסוגית ההתלכדות אבקש להעיר הערה באשר לאופן עריכת חוות הדעת. המומחה מסר כי ערך חישובים " אני עשיתי קצת הסתכלות גאומטרית על העניין... אולי את יודעת לעשות סינוסים וקוסינוסים ודברים כאלה, אני כן עשיתי את זה..." (פרוט', עמ' 198 ש' 13 ואילך). המומחה התבקש על ידי התובעת להציג את חישוביו ואולם התברר כי המומחה אינו יכול להציג חישובים אלו. המומחה מסר כי " ... ראיתי שאני יכול לראות הרבה מאוד מצבים בהרבה מאוד מרחקים שהפנסים מתלכדים בסיטואציות כאלה " אולם אינו מציג את חישוביו ולא מעמיד את חישוביו תחת חקירה נגדית בבחינת "כזה ראה וקדש" . בית המשפט אינו יכול לקבל קביעות אלו , וודאי לנוכח העובדה כי התובעת הדגישה מפורשות ולא אחת, טרם הגשת חוות הדעת, כי מבקשת לעיין בכל חומרי הגלם אשר בבסיס חוות הדעת. בית המשפט אינו חולק על מומחיות עד זה ואחרים, כל אחד בתחומו, ואולם מטרת המשפט הינה העברת חוות הדעת תחת שבט הביקורת, ובנסיבות אלו נמנעה אפשרות זו מהתביעה ומבית המשפט.

העדר בדיקת פנס האופנוע

המומחה הבהיר בפתח חוות דעתו כי " בשל העדרם של נתונים רבים, מהותיים והכרחיים באשר לאורות כלי הרכב המעורבים: טווח האורות , עוצמתם ורוחבם, ובמיוחד באשר לגובהו, צורתו ומבנהו של פנס האופנוע, ומצבו של מתג הסקודה, ובאשר למיקומם של רכבים אלו לרוחב הנתיב וביחס האחד לשני ... לא ניתן לקבוע באופן מקצועי ומדויק, מתי בנסיבות התאונה....ובנסיבות תאורת כלי הרכב - יכול היה נהג ההונדה להבחין באופנוע ומאיזה מרחק. דהינו האם אורו של האופנוע התלכד עם האורות הגבוהים של הסקודה שנסעה מאחוריו באופן שמנע ממנו את היכולת להבחין בו.... כל שינוי במיקומו של האופנוע...עשוי לשנות את המרחק ממנו ניתן להבחין באופנוע בכל רגע נתון, וכנ"ל לגבי שינוי בסוג, צורה, עוצמה ומצב של פנסי כלי הרכב. (חוות הדעת עמ' 3 סעיף ד.1.א) " הדברים ברורים וחד משמעיים. ללא נתונים אודות פנס האופנוע, ויתר הנתונים שצויינו, לא ניתן לקבוע ממצא מקצועי ומדויק. המומחה הגדיר נתונים אלו כמהותיים והכרחיים. המומחה בדק בקטלוג מה היה פנס הסקודה ופנה למוסך כדי לעמוד על נתוני פנס הסקודה (חוות הדעת עמ' 3 סעיף ג' 3) . מדוע לא עשה כן באשר לנתוני האופנוע ? המומחה היה יכול לבחון את כל נתוני פנס האופנוע, בהתאם לדגם אופנועו של המנוח, בדיוק באופן שבחן את נתוני פנס הסקודה. אם היה עושה כן היה יכול לבחון את טווח האור, עוצמתו, רוחבו, גובהו וכו' . פרמטרים אשר המומחה עצמו הגדיר כמהותיים והכרחיים לבחינת סוגית ההתלכדות. המומחה נשאל על כך בחקירתו הנגדית ותשובתו לא הניחה את הדעת כלל ועיקר. המומחה מסר בעדותו, בהתייחס לנושא ההתלכדות כי " לא משנה באמת סדר הגודל של פנס.. " (עמ' 196 ש' 24) ואולם ברור כי תשובה זו עומדת בסתירה לחוות הדעת . אף בית המשפט הקשה בעניין זה והעד השיב כי טעה בניסוח חוות הדעת (עמ' 201 ש' 3-4). בית המשפט לא מקבל הסבר זה, וודאי לנוכח הסברו המפורש בחוות הדעת.



התלכדות לסרוגין

המומחה בחוות דעתו ובעדותו טען כי לאורך קטעים רבים בכביש יתלכד אורו של האופנוע עם אורות הסקודה, "גם אם בנקודה מסויימת ניתן היה להבחין באופנוע בנפרד מן המכונית, עדיין יתכנו מצבים נוספים לאורך הדרך שבהם ישובו האורות ויתלכדו " (חוות הדעת עמ' 3 סעיף ד.1.ב)

במהלך החקירה הנגדית אישר המומחה כי התלכדות האורות אינה תופעה סטטית וביכולתה להשתנות במהלך " חצי שניה, שניה " (עמ' 202 ש' 26) דהיינו, לעיתים מתלכד האור ולעיתים נגלה לעיני המתבונן. המסקנה העולה מן האמור הינה כי די בכך שהנאשם היה מתבונן למשך שניות ספורות והיה ביכולתו לראות את האופנוע, שהרי השינוי, לדידו של מומחה ההגנה, מתרחש בפעימות של חצי שניה- שניה. כאשר עומת המומחה עם נתון זה השיב כי גם אם הנאשם הסתכל למשך 4 שניות "יש המון הסתברות שזה יתלכד עם האורות " (עמ' 203 ש' 26-27). אימרה זו אינה עולה בקנה אחד עם דבריו הקודמים ואף אינה מגובה בחישוב כלשהו. העד התבקש על ידי התובעת " תראה לי...אתה לא יכול להגיד דברים באויר.. " ואולם בסיכומו של לא ניתן מענה. המומחה נשאל ע"י התובעת " ...אז אתה טוען שבדקת וזה לא מופיע בחוות הדעת שלך ? " והמומחה השיב " נכון " (עמ' 205 ש' 4-2) . אם לא די בכל זאת , המומחה אישר כי התלכדות רצופה לאורך 500 מטר הינה בסבירות נמוכה (עמ' 206 ש' 9-10) . מאחר וניתן לראות אורות ממרחק של 454 מ' לפחות, אזי, אף לדידו של המומחה , האפשרות כי לאורך כל שדה הראיה תהיה התלכדות הינה בסבירות נמוכה.

לנוכח האמור אני קובע כי אף אם היתה התלכדות אורות, היא לא היתה רציפה.

המשמעות הנורמטיבית של העדר התלכדות רצופה

כידוע, הנאשם עומד להיכנס לנתיב נגדי, בכביש בין עירוני בו התנועה זורמת, ולאחר שרואה אורות ממרחק. בנסיבות אלו מצופה מהנאשם כי ימתין למעלה משניות ספורות כדי להיות בטוח שעושה זאת ללא סיכון. בהמתנה זו, אף לטעמו של המומחה, ישנם קטעי זמן בהם האורות אינם מתלכדים והנאשם יכול לראות 3 פנסים ולא 2 פנסים. אם הנאשם היה שווה זמן מספיק ונותן את מלוא תשומת ליבו, יכול היה להבחין באור האופנוע בנפרד מאורות הסקודה והיה נמנע מלהכנס לנתיב הנגדי.

מחדלי חקירה

ההגנה, כאמור לעיל, ייחדה חלק ניכר מסיכומיה להוכחת מחדלים שונים הכרוכים בראיות התביעה. חלק מן הטענות עוסקות בפעולות אשר לא בוצעו, וחלק אחר דן באופן שבו בוצעו הדברים. בית המשפט אף ציין כי מצטרף הוא לחלק מהביקורות. כך היה בסקירה הנרחבת בה סקר בית המשפט את ניסוי שדה הראיה שערך הבוחן, וכך לדוגמא, בית המשפט מצטרף לביקורת ההגנה באשר לאי תישאול השוטר הראשון שהגיע למקום, העדר צילום ניסוי שדה הראיה בוידאו, אשר היה במקום, המנעות מגביית הודעה מאביה של לירון חזי באשר לאורות הסקודה וכו', ואולם, למעט סוגיית הניסוי, עליה עמד בית המשפט בהרחבה, אין מדובר במחדלים היוורדים לשורשו של עניין , וודאי לנוכח ניתוח התאונה כפי שפורט בהרחבה לעיל.



עוד טענה ההגנה כי הבוחן היטה את החקירה, ונשא פנים לעדות לירון ואורית חזי, והתנהלותו בכל הנוגע לגביית הודעתה של אורית מוכיחה זאת. אינני שותף לטענה הנחרצת בדבר הטיית החקירה, ואולם אין לי ספק כי הבוחן טעה טעות חמורה בשיקול דעתו בכל הנוגע לגביית הודעתה של העדה אורית חזי, בהתנהלותו בעניין זה, במהלך החקירה, ואף בבית המשפט, ואסביר: הודעת העדה נחזית להיות כהודעה שנגבתה על ידי הבוחן מילס, ומקום גביית ההודעה כפי שרשום על גבי ההודעה הוא "את"ן שרון". על גבי הודעה זו ישנן הוספות בכתב יד שנרשמו על ידי העדה. במהלך חקירתו הנגדית של הבוחן בדיון מיום 12.2.15 נשאל הבוחן אודות הוספות אלו. הבוחן הסביר כי לאחר גביית ההודעה ולאחר שהדפיס את ההודעה שאל את העדה האם ברצונה להוסיף דבר מה והעדה אכן הוסיפה. הסנגורית הקשתה בעניין זה ושאלה מדוע העדה לא חתמה בצד הוספותיה. בסיכומי של דבר הבוחן הסביר כי "לאחר גביית העדות מסרתי לעדה לקרוא מה שנכתב, היא הוסיפה בכתב ידה וחתמה" (עמ' 30 ש' 31). 4 ימים לאחר סיום חקירתו הנגדית של הבוחן הגישה המאשימה בקשה להעיד את הבוחן שוב בכל הנוגע לנסיבות גביית הודעת העדה אורית, ולבית המשפט הוגש מזכר אשר רשם הבוחן מייד לאחר סיום חקירתו בבית המשפט. מהמזכר עלה כי הבוחן נזכר כי נסיבות גביית ההודעה לא היו כפי שנמסר על ידו בבית המשפט, וגם לא כפי שנחזה מטופס ההודעה. כזכור, בית המשפט והצדדים סברו לתומם, בהמשך לדברי הבוחן בעדותו מיום 12.2.15, כי העדה אורית נחקרה על ידו, בפניו, באת"ן שרון, ואולם מתברר כי המציאות היתה שונה לחלוטין. מהמזכר ומחקירה נוספת שנערכה לבוחן בעקבות המזכר התברר כי העדה לא רצתה להגיע לתחנת משטרה ולמסור את הודעתה, וכניסוחו של הבוחן, העדה "לא שיתפה פעולה". במהלך חקירת ביתה של אורית- לירון התברר כי אורית ולירון מתגוררות בישוב בו מתגורר חובש משטרתי באת"ן שרון, לפיכך יצר הבוחן "קיצור דרך", חקר את אורית טלפונית, כאשר העדה כלל לא נמצאת באת"ן שרון, הקליד את דבריה, שנמסרו טלפונית, על גבי טופס הנחזה להיות הודעה שנגבתה באת"ן שרון, והעביר לאישורה של אורית באמצעות החובש. החובש העביר את טופס ההודעה לעדה, העדה קראה אותו במקום מגוריה, הוסיפה את הערותיה, והחזירה אותו לחובש אשר העביר את הטופס לבוחן. ההגנה מצביעה על כך שהבוחן לא תיעד פעולות שביצע, חקר את אורית טלפונית כאילו היא נהגה ברכב, הקליד זאת על גבי טופס הנחזה להיות כחקירה שנערכה בפניו באת"ן שרון, העביר את המסמך באמצעות החובש כאשר אורית ביחסים טובים עם אשתו של החובש, לא חקר את בעלה של אורית בכל הנוגע לאורות הסקודה וכו'. דברים אלו וודאי עולים כדי רשלנות חמורה והסבריו של הבוחן בדבר עומס בעבודתו בלתי מספקים בעליל, ואולם עדיין אין בכך כדי לקבוע כי הבוחן היטה את החקירה לטובת אורית ולירון. אני מצטרף לטיעוני ההגנה כי קצרה היריעה מלתאר את רשימת המחדלים החמורים בפעולתו של הבוחן, החל באופן גביית ההודעה - טלפוני, המשך בתיעוד שאינו משקף את אשר ארע לאמיתו, וכלה בעדותו של הבוחן ובאופן בו נזכר במחדליו. הדברים חמורים ועל גורמי החקירה באת"ן לתת את הדעת להתנהלות זו, ואולם יחד עם זאת, ובכל הנוגע לקביעות עובדתיות שעל בית המשפט לקבוע, בית המשפט מתרשם כי נסיבות גביית ההודעה אכן היו אך בשל אי רצונה של העדה להגיע לתחנת המשטרה ולמסור הודעתה.

בהמשך לכל האמור בית המשפט יתקשה מלסמוך ידיו על הודעה שנמסרה טלפונית ועל הוספות שהוספו בכתב יד בנסיבות שלא הובהרו כל צרכן, ואולם אין הדבר כן בנוגע לחקירת העדה בבית המשפט, במסגרתה יכול בית המשפט להתרשם באופן בלתי אמצעי מהעדה, ולא יפסול את עדותה אך בשל מחדליו של הבוחן.

יתרה מזאת, עיקר טענת ההגנה בדבר משוא פנים כרוכה בשאלת אורות הסקודה. אורות הסקודה היו "גבוהים" כפי שהוזכר לעיל ו"הונמכו" לדברי העדות לירון ואורית כדי למנוע סינוור. טוענת ההגנה כי אורית ולירון חשו "אשמה" שמא אורות רכבן תרמו לקרות התאונה, ומכאן החלה כל ההתנהלות הקלוקלת. בית המשפט אינו יכול לקבוע מסמרות בעניין



זה ואולם בית המשפט מסכים עם ההגנה כי היה על הבוחן להעמיק בחקירה בשאלת אורות הסקודה, ואף בזאת כשל. יחד עם זאת, וכפי שנוחת בהרחבה לעיל, אשמתו של הנאשם אינה נגזרת משאלת תאורת רכב הסקודה. הנאשם לא טען כי סנוור ואף ההגנה לא טענה כן. ההגנה טענה כי הנאשם לא היה יכול לראות את האופנוע בשל התלכדות אורות הסקודה והאופנוע, וביקשה להסתמך על אורות הסקודה כדי לבסס את טענתה, אולם התברר כי הנאשם היה יכול לראות את גופו של האופנוע טרם כניסתו לנתיב הנגדי וזאת ללא קשר לתאורת הסקודה. בנוסף התברר כי אף בהתקיים התלכדות אורות אין מדובר בהתלכדות רצופה, ובאותם מאות מטרים בהם ניתן היה להבחין באורות, היו קטעי זמן בהם הנאשם היה יכול להבחין באור האופנוע בנפרד מאור הסקודה. ומעבר לכל האמור הנאשם כשל בכך שנכנס לנתיב הנגדי כאשר לא ניתן היה להעריך כלל את מרחקם של האורות ממנו ומשכך לא היה יכול להבטיח את השלמת פנייתו בבטחה. כל אלו אינם כרוכים בשאלת אורות הסקודה. לכן יש להגיע למסקנה כי על אף חומרת הנושא, אין בו כדי לנקות את הנאשם מאשמתו.

תימצות התייחסות לגירסת הנאשם

כאמור לעיל בית המשפט הניח לטובת הנאשם כי פניית הפרסה, עד הגיעו לקו הקטעים, החלה בהיות מחצית רכבו על שול הכורכר ומחציתו על האספלט. כמו כן הניח בית המשפט לטובתו של הנאשם כי עצר בקו הקטעים (הכל בשל הספק).

בית המשפט דחה את גירסתו הכבושה של הנאשם כי התאונה ארעה באזור תחילת מעקה הבטיחות והדברים הובהרו בהרחבה לעיל.

הנאשם מוסר כי לא ראה את האופנוע ולא את אור של האופנוע. אני מעריך שכך היו פני הדברים, ואין מדובר במקום בו ראה הנאשם את האופנוע, או למצער פנסו, ונטל סיכון תוך הערכה מוטעית. הנאשם אמנם לא ראה אופנוע או אורו של אופנוע ואולם יכול, וצריך היה לראות, ובכך התרשל.

לאור האמור אין צורך להידרש לסוגיות צדדיות נוספות שעלו בסיכומי הצדדים, באשר לגירסת הנאשם ורעייתו, כגון: האם הביט פעם אחת לימינו או יותר מכך, האם ביצע את הפניה במהירות או לאט וכד'.

סיכום של דברים

בסופו של יום, מוטלת על הנאשם אשמה בגין גרימת תאונת הדרכים וגרימת מותו של רזיאל וזאת בשל שלושה נימוקים, אשר כל אחד מהם, כשלעצמו, מקים את אחריותו של הנאשם. האחד: הנאשם היה יכול לראות את גופו של האופנוע טרם כניסתו לנתיב הנגדי, השני: הנאשם היה יכול לראות בפרקי זמן מסויימים 3 פנסים ולהבין כי רכב ואופנוע מתקרבים לכיוונו, והשלישי: הנאשם נכנס לנתיב הנגדי כאשר הוא רואה אורות מרחוק, ללא יכולת להעריך את מרחקם ממנו, ולא המתין עד חלוף האורות.



לנוכח כל האמור אני מרשיע את הנאשם בגרימת מוות ברשלנות, עבירה על סעיף 64 לפקודת התעבורה.

לנוכח התייחסות בית המשפט, בהכרעת הדין, לעבודת הבוחן המשטרתי, המזכירות תשלח הכרעת הדין לבוחן הראשי במשטרת ישראל אשר יתן דעתו לליקויים החמורים המפורטים בהכרעת הדין, הן במהלך חקירת התיק והן בהתנהלות בבית המשפט. המזכירות תוודא כי החלטה הועברה לבוחן הראשי אשר יאשר בתגובתו, תוך 30 יום, כי הדברים הועברו לבדיקתו.

ניתנה היום, י"ג ניסן תשע"ו, 21 אפריל 2016, במעמד הצדדים