



ע"פ 67457/06/17 - נעמה פרוש שאר ישוב נגד מדינת ישראל

בית המשפט המחוזי בחיפה

07 דצמבר 2017

עפ"ת 67457-06-17 פרוש שאר ישוב נ' פרקליטות מחוז חיפה - פלילי

בפני הרכב כב' השופטים:
אברהם אליקים, סגן נשיא [אב"ד]
בטינה טאובר
תמר נאות פרי
המערערת
נגד
המשיבה
נעמה פרוש שאר ישוב
מדינת ישראל

פסק דין

השופטת תמר נאות פרי

1. בפנינו ערעור על הכרעת הדין מיום 6.7.2016 אשר ניתנה על ידי בית המשפט השלום לתעבורה בחדרה (כב' השופט משה גינות), במסגרת תיק גמ"ר 9584-05-13 (להלן: "**הכרעת הדין**"). במסגרת הכרעת הדין הורשעה המערערת בעבירות אשר יוחסו לה בכתב האישום, שהעיקרית בהן הינה גרם מוות ברשלנות.
2. מאחר ואין בפנינו ערעור על גזר הדין - אין מקום להידרש בפירוט לקביעות בגזר הדין, אך נציין כי על המערערת נגזרו עונשים של מאסר בפועל למשך 4 חודשים לריצוי בעבודות שירות, פסילת רישיון נהיגה, פסילה על תנאי, מאסר על תנאי ופיצוי למשפחת המנוח.

העובדות בכתב האישום -

3. על פי העובדות כפי שתוארו בכתב האישום, ביום 25.6.2012 סמוך לשעה 17:50, נהגה המערערת ברכב פרטי מסוג מיצובישי מ.ר. 7069761 (להלן: "**המכונית**") בכביש 7111 מכיוון ניר עציון לכיוון מערב, לצומת עם כביש 4 (להלן: "**הצומת**"). באותה העת, נהג המנוח באופנוע מ.ר. --- (להלן: "**האופנוע**") בכביש 4 לכיוון צפון, סמוך לפני הצומת (להלן: "**הכביש**"). הכביש הוא כביש בין עירוני, חד מסלולי, דו סיטרי, ומהירות הנסיעה המותרת בו הינה מהירות של 80 קמ"ש.
4. בכתב האישום צוין כי בהגיע המערערת לצומת, היא לא צייתה לתמרור מתן זכות קדימה אשר ניצב בכיוון נסיעתה, ונכנסה לצומת בכוונה לפנות שמאלה לכיוון דרום, ובעשותה כן - חסמה את דרכו של

עמוד 1



האופנוע, אשר בלם והחליק עד אשר פגע עם חלקו הקדמי בדופן הקדמית השמאלית של המכונית (להלן: "**התאונה**"). כתוצאה מהתאונה נגרם מותו של המנוח.

5. על פי כתב האישום, התאונה ומותו של המנוח נגרמו בשל נהיגתה הרשלנית של המערערת, אשר התבטאה בכך שהיא פנתה שמאלה בצומת שלא בבטחה ותוך הפרעה וסיכון לרכב אחר; לא נתנה זכות קדימה לאופנוע שהגיע משמאלה וחסמה את דרכו; לא הייתה ערה למתרחש בדרך בכיוון נסיעתה ונהגה בחוסר זהירות וברשלנות ולא כפי שנהג מן היישוב היה נוהג בנסיבות העניין.

6. לאור האמור, הואשמה המערערת בכתב האישום בעבירות הבאות: גרימת מוות ברשלנות - עבירה לפי סעיף 304 לחוק העונשין, תשל"ז-1977 (להלן: "**חוק העונשין**") וסעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "**הפקודה**"); אי מתן זכות קדימה - עבירה לפי תקנה 64(א)(2) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "**התקנות**"); ופנייה שלא בבטחה - עבירה לפי תקנה 41 לתקנות.

קביעותיו של בית המשפט קמא בהכרעת הדין -

7. בתחילת הכרעת הדין, סקר בית המשפט קמא את העובדות אשר לא היו שנויות במחלוקת, כדלקמן: בצומת מוצב תמרור מתן זכות קדימה בכיוון נסיעת המערערת; המערערת ביקשה לפנות שמאלה לכיוון דרום; כאשר הבחינה המערערת באופנוע מצד שמאל היא עצרה את המכונית; המנוח החל לבלום, החליק והתנגש בצד השמאלי הקדמי של המכונית; וכתוצאה מכך נגרם מותו.

8. בשלב הבא, בית המשפט קמא סקר בהרחבה את הראיות שהוגשו מטעם המשיבה (היא המאשימה בבית המשפט קמא), והן: חוות הדעת של בוחן התנועה המשטרתי, רס"מ אריה טל (להלן: "**הבוחן**") וחקירתו; העדות של מתנדב המשטרה אשר הגיע לזירת התאונה סמוך לאחר התרחשותה (להלן: "**השוטר**"); והעדות של הנוסעת שנסעה ביחד עם המערערת במכונית בשעת התאונה (להלן: "**עדת הראייה**"), ובהמשך, נסקרו הראיות שהוגשו מטעם ההגנה, ובכלל זה עדות המערערת עצמה, וחוות דעת המומחה מטעמה, אינג' יואב קיץ (להלן: "**מומחה ההגנה**") וחקירתו הנגדית בבית המשפט.

9. לאחר כל זאת, פנה בית המשפט קמא לדון בשאלות אשר לשיטתו דורשות הכרעה עובדתית בתיק. השאלה הראשונה אותה הגדיר בית המשפט קמא הינה מה היה שדה הראייה של המערערת לכיוון ממנו הגיע האופנוע; השאלה השנייה הינה מהי נקודת האימפקט (הה'לם) של התאונה. לצורך מענה על השאלה הזו, הפנה בית המשפט קמא לשאלות משנה עליהן יש להשיב, והן - מהו המרחק שהיה על המכונית לעבור על מנת לפנות את הצומת וכמה זמן נדרש למכונית על מנת לפנות את הצומת; השאלה השלישית שהוגדרה על ידי בית המשפט קמא, היא שאלת מהירות נסיעת האופנוע; והשאלה הרביעית שבה הכריע בית המשפט קמא, היא השאלה האם המערערת עצרה לפני קו העצירה.

10. בהתייחס לשדה הראייה - בית המשפט קמא מפנה לכך שעל פי חוות דעת הבוחן, שדה הראייה מקו הצומת לכיוון דרום הוא 194 מטר, כאשר הקביעה נעשתה באמצעות גלגלת מדידה. על פי חוות דעת מומחה ההגנה שדה הראייה הוא 177 מטר, כאשר הקביעה נעשתה אף היא באמצעות גלגלת מדידה, אלא שמומחה זה העמיד אופנוע שחור בנפח מנוע של 250 סמ"ק (בדומה לאופנוע של המנוח), בקצה שדה הראייה משמאל, ובאמצעותו מדד את גבול שדה הראייה. בית המשפט קמא ציין כי הבוחן אישר שבוחנים שונים יכולים להגיע למסקנות שונות מעט בכל הנוגע לשדה הראייה, וכן ציין כי המשיבה לא חלקה בסיכומיה על הממצא שקבע מומחה ההגנה, ולאור זאת, מצא בית המשפט קמא לנכון לאמץ



את עמדת מומחה ההגנה ביחס לאורך שדה הראייה, וקבע כי שדה הראייה של המערערת עמד על 177 מטרים מקו הצומת.

11. בהתייחס לשאלת המרחק שהיה על המכונית לעבור על מנת לפנות את הצומת - בית המשפט קמא מציין כי הבוחן חישב כי המרחק הינו 12.4 מטר, אך הוא ערך את החישוב בהנחה שהמכונית נסעה בקו ישר, למרות שאישר בחקירתו הנגדית כי מאחר והמדובר בפנייה שמאלה בצורת קשת, אזי המסלול שהיה על המכונית לעבור בפועל הוא מסלול "קשתי" ארוך יותר. בהמשך, בית המשפט קמא הפנה לחישוב שערך מומחה ההגנה באמצעות גלגלת, לפיו אורך המסלול "הקשתי" שהיה על רכב לעבור כדי לפנות את הצומת מקו הצומת הוא 17.8 מטר, ומקו העצירה - 22 מטר. לאור העובדה שהחישוב שערך הבוחן (על פי קו ישר) לא תאם את המסלול בתרשים זירת התאונה, ת/2 (שהיה בצורת קשת) - בית המשפט קמא מצא לאמץ את חוות דעתו של מומחה ההגנה, וקבע כי אורך המסלול "הקשתי" שהיה על המכונית לעבור כדי לפנות את הצומת, מקו הצומת, הוא 17.8 מטר, ומקו העצירה - 22 מטר.

12. באשר למשך הזמן שאמור לקחת למכונית לפנות את הצומת - מצא בית המשפט קמא לאמץ את קביעותיו של מומחה ההגנה, וקבע כי הזמן **הממוצע** שנדרש לרכב מתחילת התנועה ועד לפינוי המלא של הנתיב הוא 5.5 שניות, נתון אליו הגיע מומחה ההגנה על יסוד תצפית שערך במקום, לגבי רכבים אחרים. זאת בין היתר, לאור העובדה כי ממצאיו של הבוחן ביחס לזמן פינוי הצומת סמכו על חישוב המרחק, אשר נדחה על ידי בית המשפט קמא, ולאור עדותו של הבוחן לגבי כך שחישוב הזמן שערך הוא על פי נוסחה כללית ולא בהתייחס לנתוני הצומת הספציפית.

13. נקודת ההלם של התאונה - לגבי נתון זה הייתה מחלוקת משמעותית בין שני המומחים.

הבוחן גרס כי המקום בו עצרה המכונית לאחר התאונה הוא נקודת ההלם, וזאת בהתבסס, בין היתר, על רגבי עפר שנמצאו על הכביש ועל כתם הדם שנמצא על הכביש. נוכח אי ההלימה בין התרשים שערך הבוחן (ת/2) לבין נתוני השטח הקיימים בפועל בצומת, בחקירתו הנגדית התקשה הבוחן להציב את המכונית במקום ההלם על גבי התרשים, אך הדגיש כי המכונית עצרה בנקודת ההלם, במקום הנחזה מהתמונות הרבות שקיימות מהזירה, ושלל את האפשרות שמקום עצירת המכונית בפועל איננו נקודת ההלם, מאחר ולשיטתו לא נמצאו על הכביש סימני דחיפה של הצמיגים (שיכולים להעיד על תזוזה של המכונית בעקבות ההתנגשות).

מומחה ההגנה טען בחוות דעתו כי המכונית הוזזה לכיוון ימין בעקבות ההתנגשות עם האופנוע, ולכן המקום שבו רואים את המכונית בתמונות איננו נקודת ההלם. עמדה זו, התבססה על מספר ממצאים שונים: (א) סימני בלימת האופנוע עברו במרחק ניכר מחזית המכונית ולשיטת מומחה ההגנה המשמעות היא כי האופנוע כלל לא היה אמור להתנגש במכונית, אלמלא המכונית הוזזה אחורנית כתוצאה מההתנגשות; (ב) סימני מריחה של רגבי עפר על הכביש, כאשר לשיטת מומחה ההגנה, הרגבים נפלו מגחון המכונית בשעת ההלם והעובדה שקיימים סימני מריחה מלמדת על תזוזה של הרכב לאחר ההתנגשות; (ג) הזווית שבה עמדה המכונית לאחר התאונה, אשר איננה תואמת זווית "מתאימה" לצורך ביצוע פנייה שמאלה.

לאור שלושת הממצאים הללו, סבר מומחה ההגנה כי המכונית הוסטה לאחור ולצד, בצורה סיבובית, עם כיוון השעון - וזאת בשל עוצמת ההתנגשות עם האופנוע, למרחק של 2.2 מטר (כאשר אורך הקשת



אותה הספיקה לעבור המכונית עד לנקודת ההלם היה כ-12 מטר).

14. בית המשפט קמא מצא להעדיף בהקשר זה את עמדת הבוחן, וקבע כי יש לדחות את טענת מומחה ההגנה לגבי התזוזה של המכונית בעקבות ההתנגשות. לשיטת בית המשפט קמא, נוכח הבדלי המסות בין שני כלי הרכב המעורבים, האפשרות שהאופנוע גרם לתזוזה של המכונית למרחק של 2.2 מטר הינה בלתי סבירה. בית המשפט אף מתייחס לכתמי הדם, לרגבי העפר ולהיעדר סימני צמיגים של המכונית אשר היו יכולים ללמד על "דחיפתה". בית המשפט קמא אף מפנה לעדויות שנשמעו בהקשר זה, וציין כי המערערת ועדת הראייה לא העידו כי המכונית זזה לאחר כתוצאה מההתנגשות עם האופנוע, ואישרו כי לא ראו שמישהו הזיז את המכונית בזירה לאחר התאונה, כך שהתמונות משקפות את מיקומה בעת ההתנגשות (ת/6 ו-ת/7). לכן, בית המשפט קמא קבע כממצא עובדתי, כי נקודת ההלם היא במקום בו עצרה המכונית בזירת התאונה, כלומר, שהגם שמקום עמידת המכונית אינו תואם במדויק את מיקומה על פי התרשים ת/2, מקום עמידתה בזירה, כפי שנחזה בתמונות שצולמו בזירה (ת/6), הוא מקום נקודת ההלם.

15. בהתייחס למהירות האופנוע - בית המשפט מפנה לכך שעל פי הממצאים האובייקטיביים בזירת התאונה, האופנוע הותיר, בנתיב נסיעתו, סימן בלימה באורך של 12.9 מטר וסימן החלקה מסוף סימן הבלימה ועד למקום עמידתה של המכונית, באורך של 6.8 מטר - משמע, בסך הכול 19.7 מטר. לגבי נתונים אלו הייתה הסכמה, אך באשר למהירותו של האופנוע, המומחים היו חלוקים.

הבוחן גרס בחוות דעתו, כי לאור סימני הבלימה וההחלקה, ולאור העובדה כי המכונית לא זזה ממקומה בעקבות ההתנגשות, מהירותו של האופנוע הייתה 80.6 קמ"ש מינימום, ו-100 קמ"ש מקסימום, וזאת מבלי להתחשב בסימנים בלתי נראים של בלימה (כלומר בבלימה שלא מותירה סימנים על הכביש) ומבלי להתחשב באיבוד אנרגיה בתאונה. לטענת הבוחן, אופנוע מסוגו של האופנוע הנדון יכול להגיע למהירות מרבית של עד 130 קמ"ש, וזאת אחרי זמן תאוצה ארוך. בחוות הדעת של הבוחן צוין עוד כי בהנחה שהאופנוע נסע במהירות של 80 קמ"ש, הוא היה גלוי לעין בתוך טווח שדה הראייה בצומת במשך 8.6 שניות, ובהנחה שנסע במהירות של 100 קמ"ש, הרי שהוא היה גלוי לעין (וניתן היה להבחין בו) במשך 7 שניות.

מומחה ההגנה טען לעומת זאת, כי בהתאם לחוק שימור התנע, ועל פי סימני הבלימה וההחלקה, וכאשר לוקחים בחשבון את הסימנים הבלתי נראים (כלומר, את שלבי הבלימה שלא הותירו סימני בלימה) ואת איבוד האנרגיה בתאונה, מהירות נסיעת האופנוע הייתה 140-135 קמ"ש. לטענת מומחה ההגנה, על סמך ניסוי שערך עם אופנוע דומה, המהירות המרבית של האופנוע היא מעל 140 קמ"ש, כך שהוא יכול היה להגיע למהירות זו. במהלך חקירתו, מומחה ההגנה נחקר לגבי האפשרות להסתמך על חישובי תקיפה ותנע נוכח הבדלי המשקל בין כלי הרכב המעורבים, והופנה לספרות מקצועית בנושא, ותשובתו הייתה כי ניתן לעשות כן תוך הפנייה לספרות מקצועית שלשיטתו תומכת בעמדתו.

במחלוקת זו - בית המשפט קמא מציין כי לא ניתן לאמץ את חישובי מומחה ההגנה, הסומכים בעיקר על חישובים לפי חוק שימור התנע, וכי עיון בספר המקצועי שהוגש כראייה בתיק (ת/17) מעלה כי אכן לא ניתן לבצע חישובי אנרגיה כפי שביצע מומחה ההגנה, נוכח ההבדלים בין המסות של כלי הרכב המעורבים. מנגד, בית המשפט קמא מציין כי הוא אף לא יכול לאמץ במלואה את חוות הדעת של הבוחן, ולכן - בנסיבות, ובשים לב לכך שעסקינן בהליך פלילי, אין לו אפשרות לקבוע ממצאים חד משמעיים ביחס למהירות האופנוע, כאשר מצד אחד המשיבה לא הצליחה להוכיח כי מהירות האופנוע



הייתה כ-80 קמ"ש, ומצד שני ההגנה לא הצליחה להוכיח את טענתה כי מהירות האופנוע הייתה כ-135 קמ"ש.

16. לאור חוסר היכולת לקבוע ממצא עובדתי חד משמעי לגבי מהירות האופנוע, פנה בית המשפט קמא לבחון את השאלה העקרונית, והיא - האם יש באופן נהיגתו של המנוח, ככל ונהג במהירות מופרזת, כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התרשלותה של המערערת לבין תוצאות התאונה (פטירת המנוח). לשאלה זו משיב בית המשפט קמא בשלילה, כאשר הוא מבהיר כי ללא קשר לשאלת מהירותו של האופנוע טרם ההתנגשות, אין בהתרשלותו של המנוח כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות המערערת להתרחשות התאונה, וזאת על סמך העמדות שהובעו בהלכה הפסוקה ובספרות בהקשר זה.

17. בהתייחס לשאלת עצירת המערערת בקו העצירה בצומת - בית המשפט קמא קבע כי המערערת לא עצרה בקו העצירה, אלא רק האטה - וזאת על יסוד עדויותיהן של עדת הראייה והמערערת עצמה.

18. לאור קביעותיו העובדתיות, כפי שפורטו לעיל, בית המשפט קמא עובר בהכרעת דינו לבחון את השאלות המשפטיות שעל הפרק. בית המשפט קמא מציין בהכרעת הדין, כי התרחשות תאונה בצומת שבה מוצב תמרור מתן זכות קדימה, היא בבחינת "הדבר מדבר בעד עצמו", כאשר לשיטתו המערערת הייתה חייבת להיות מודעת לסיכון של כניסה לצומת ללא מתן זכות קדימה, ומעצם העובדה כי האופנוע הגיע לצומת כאשר המערערת הייתה עדיין במרכז הנתיב, יש כדי להביא למסקנה כי היא התרשלה.

19. בית המשפט קמא מציין, כי לאור שדה הראייה שנקבע, באורך של 177 מטר, אין ספק שהמערערת יכולה הייתה, וצריכה הייתה, להבחין באופנוע מתקרב לצומת, ואף אם נקבל את עמדת מומחה ההגנה באשר לכך שהאופנוע נסע במהירות של 135 קמ"ש, ברור שלו עצרה המערערת בקו העצירה בצומת והמתינה, היא הייתה מבחינה ברוכב האופנוע מתקרב לצומת. כלומר, שהמסקנה העיקרית של בית המשפט קמא הייתה כי המערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע לפני כניסתה לצומת, שכן בשעה שהחליטה על הכניסה לצומת האופנוע היה בשדה הראייה שלה ולכן, היא הייתה חייבת לעצור ולא להתחיל את הכניסה לצומת - וכאן טמונה רשלנותה. עוד מוסיף בית המשפט קמא כי רשלנות בהיבט נוסף יש לראות בכך שהמערערת נסעה באופן איטי בתוך הצומת, ואף עצרה - כשהבחינה באופנוע. נפסק כי אף אם ניתן היה לקבל את גרסת המערערת לגבי כך שהיא הסתכלה שמאלה אך לא ראתה את האופנוע, טרם כניסתה לצומת, אזי שמהירות חציית המערערת את הצומת הייתה כה איטית, עד כדי רשלנות, שכן היה עליה לפנות את נתיב הנסיעה במהירות האפשרית. נקבע כי המערערת לא האיצה בעת הפנייה, ולא רק שנסעה לאט בצומת - אלא שהיא אף עצרה ברגע שהבחינה באופנוע, וגם בכך התרשלה. עוד נקבע בבית המשפט קמא כי אין ברשלנותו של נהג האופנוע בכך שנסע במהירות הגבוהה מן המותר - ככל והייתה - כדי לשלול את הרשלנות מצד המערערת או כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין רשלנותה לבין התאונה. נוכח האמור, מצא בית המשפט קמא להרשיע את המערערת בעבירות שיוחסו לה בכתב האישום.

יצוין כבר עתה, שבית המשפט קמא נפל לכדי טעות כאשר הוא הפנה בחלקים מהכרעת הדין לסעיף 64(ד) לתקנות, שאיננו אחד מהסעיפים בהם הואשמה המערערת - ושני הצדדים מסכימים כי המערערת לא הייתה



חייבת לעצור עצירה מלאה טרם הכניסה לצומת כיוון שלא מוצב בדרכה תמרור "עצור" אלא תמרור "האט ותן זכות קדימה".

טענות המערערת בערעור -

20. המערערת טענה כי הגם שהכרעת הדין סומכת על קביעות עובדתיות - המקרה דנן הינו מקרה בו חלים שניים מהחריגים לכלל אי-ההתערבות בממצאי עובדה שנקבעו בערכאה המבררת, וזאת בהינתן שקביעותיו של בית המשפט קמא מבוססות על ממצאי המומחים, שהם בבחינת ראיות מדעיות, וכן על הסקת מסקנות מכוח ההיגיון, ומכאן שאין לערכאה קמא יתרון משמעותי על פני ערכאת הערעור.

עוד טענה המערערת כי גרסתה הייתה עקבית ולא נסתרה לאורך ההליך קמא, והיה מקום שבית המשפט קמא יאמצה. המערערת קובלת על התנהלות הבוחן, וטוענת כי מסקנתו באשר ל"אשמתה" נקבעה מיד עם הגעתו לזירה ובטרם נערכו בדיקות כלשהן, תוך התעלמות מנתונים סותרים שהתבררו לאחר מכן. המערערת אף טענה כי כל חוות דעתו של הבוחן למעשה קרסה בחקירתו הנגדית, כאשר התברר היקף השגיאות בה. בהתייחס לקביעות בית המשפט לגופם של דברים, מרכזת המערערת את טיעוניה בשלוש סוגיות עיקריות - הקביעה לגבי נקודת ההלם; הקביעה לגבי מהירות האופנוע והקביעה לגבי העצירה של המערערת בצומת.

21. בהתייחס לנקודת ההלם ושאלת תזוזת המכונית בעקבות ההתנגשות, טוענת המערערת כי בית המשפט קמא שגה עת אימץ את עמדתו של הבוחן, אשר כלל לא קבע ממצאים ביחס לשאלות אלו בחוות דעתו, והתייחס לסוגיות אלו רק במסגרת חקירתו הנגדית. לגבי הנימוק עליו סמך בית המשפט קמא את קביעתו (הבדלי המסות בין כלי הרכב וחוסר היכולת שאופנוע יגרום לתזוזת המכונית), טענה המערערת כי המשיבה כלל לא טענה בפני בית המשפט קמא טענה מעין זו, וכל שטענה המשיבה הוא שיש קושי בשימוש בחוק שימור התנע בשל הפרשי המסות. המערערת מפנה לכך שהמשיבה לא העידה אף עד מטעמה ביחס לנושא זה, והעלתה את הסוגיה לראשונה במהלך חקירתו הנגדית של מומחה ההגנה, כאשר עימתה אותו עם האמור במאמר מקצועי. לטענת המערערת, לא היה בכך כדי לסתור את האמור בחוות הדעת המקצועית של מומחה ההגנה, והיה מקום שבית המשפט קמא יאמץ את התזה של מומחה ההגנה בנוגע לנקודת ההלם. לשיטת המערערת, בית המשפט קמא שגה גם בהסתמכותו על הנתון של מיקום כתמי הדם בזירה, שכן בכך הוא התעלם מהעובדה כי המנוח טופל בזירה, ועל כן מיקום כתמי הדם אינו מעיד בהכרח על מקום הפגיעה, וכן התעלם מכך שהמשיבה לא תפסה את קסדת המנוח כמוצג ולא שלחה את האופנוע או הקסדה לבדיקות מעבדה. עוד מפנה המערערת לכך שבית המשפט קמא התעלם, כך לשיטתה, מנתונים נוספים כגון זווית עמידת המכונית בזירה, כיוון קו סימני הבלימה וסימני המריחה של רגבי האדמה בסמוך למכונית. לכן, לשיטת המערערת שגה בית המשפט קמא בקביעתו זו.

22. בהתייחס למהירות האופנוע, קובלת המערערת על כך שבית המשפט קמא נמנע מלקבוע ממצאים ברורים בנקודה זו. המערערת טוענת כי גם בהתייחס לנתון זה, התבררו שגיאותיו המקצועיות של הבוחן והן היו צריכות להביא לדחיית עמדתו המקצועית וקבלת עמדת מומחה ההגנה בדבר מהירותו של האופנוע. המערערת מפנה בהקשר זה לכך שלא נאספו די ממצאים מהזירה, כפי שנדרש, וטוענת כי למחדלים אלו יש השלכה על היכולת לחשב בדיעבד את מהירות האופנוע. לשיטתה, היות ובית המשפט קמא קבע שהמשיבה לא הצליחה לשכנע כי המהירות של האופנוע הייתה 80-100 קמ"ש כפי שטען



הבוחן, אזי שהוא היה חייב לאמץ את עמדת ההגנה, והדבר היה מביא לזיכוי המערערת. המערערת מדגישה, כי בהינתן שבית המשפט קיבל את עמדת המומחה מטעמה ביחס לכך שזמן פינוי הצומת היה 5.5 שניות, וביחס לכך ששדה הראייה היה 177 מטר, כל מהירות של האופנוע אשר הייתה מעל 115 קמ"ש - הייתה מובילה למסקנה כי כאשר המערערת החלה בפנייה שמאלה האופנוע היה מחוץ לשדה הראייה שלה, ולנתון זה משמעות כבדת משקל.

23. בהתייחס לשאלת עצירתה של המערערת בצומת - המערערת מפנה לכך שבית המשפט קמא ציין כי התמרור שהוצב בכיוון נסיעתה של המערערת הורה על חובתה לעצור, אך לא כך הדבר שכן מוסכם כי התמרור היה תמרור של מתן זכות קדימה (301) ולא תמרור עצור (302). לאור האמור, לא היה מקום לדון בשאלת העצירה של המערערת, ובהתאם גם מומחה ההגנה לא נדרש לשאלת העצירה. המערערת מציינת עוד כי בית המשפט שגה עת הפנה לסעיף 64(ד) לתקנות, כאשר זהו אינו הסעיף שבו הואשמה המערערת (וכבר צוין מעלה כי טענה זו של המערערת נכונה).

24. המערערת מוסיפה וטוענת, כי מסקנות בית המשפט קמא ביחס להתרשלותה של המערערת שגויות הן, שכן הן סמכו על העמדה כי היה על המערערת לראות את האופנוע, וכי היא התרשלה בנסיעתה האיטית ובכך שלא מיהרה לפנות את הנתיב. לשיטת המערערת, מסקנות אלו לא לקחו בחשבון את הנתונים כפי שהתבררו לאורך ניהול ההליך, וסמכו על תחושות הבטן של בית המשפט קמא ולא על הממצאים כפי שהתבררו. לשיטתה, אף אם מהירות גבוהה של האופנוע היא התנהגות שהיה על המערערת לצפות, עדיין הנתונים במקרה דנן מלמדים, כי התרחשות התאונה הייתה בלתי נמנעת. הסתמכותו של בית המשפט קמא על הנימוק לפיו המערערת נסעה באיטיות לא סמכה על ראיות שהובאו בפניו, ובהינתן שלא נקבעו ממצאים לגבי מהירות האופנוע, כלל לא ברור האם השלמת הפנייה על ידי המערערת, בניגוד לעצירתה, הייתה מונעת את התרחשות התאונה.

טענות המשיבה בערעור -

25. באת כוחה של המשיבה ביקשה כי נדחה את הערעור. היא הפנתה לכך שעסקינן בצומת לא בעייתית, ללא בעיה של שדה ראייה, עם תנאי ראות טובים במועד האירוע, ולכן, לא הייתה מניעה כי המערערת תבחין באופנוע מתקרב, ולמרות זאת - היא נכנסה לצומת. בהתייחס לנקודת ההלם ומהירות האופנוע, מציינת המשיבה כי מומחה ההגנה השתמש בחישובים של תקיפה ותנע תוך יציאה מנקודת ההנחה כי המכונית הוסטה לאחור, אך בית המשפט קמא שלל את ההנחה לגבי הזזת המכונית כפי שסבר מומחה ההגנה - תוך שהוא קובע כי לא ניתן לעשות שימוש בחישובים שביצע מומחה זה, תוך הסתמכות על מאמרים מקצועיים שהובאו בפניו - ואין כל פסול בקביעה זו. המשיבה טענה עוד כי הוכח שעמדתו המקצועית של מומחה ההגנה סמכה על הנחיות לא מעודכנות, וגם מן הטעם הזה בדין היא נדחתה על ידי בית המשפט קמא. המשיבה מפנה לכך שבית המשפט קבע את קביעותיו, בין היתר, על יסוד ממצאי מהימנות של העדויות, ובקביעות אלו בוודאי שאין להתערב. באת כוח המשיבה ציינה כי היא מסכימה שהמערערת לא הייתה חייבת לעצור אלא רק להאט, אך טענה כי כאשר המערערת נכנסה לצומת, היה עליה לראות את האופנוע מתקרב, ולצפות את נוכחותם של רכבים שנוסעים מעל המהירות החוקית, והיא לא הבחינה בו ובכך היא התרשלה.

דין והכרעה -



26. לאחר עיון במסמכים ושקילת טענות הצדדים, אמליץ לחברי הנכבדים להרכב לדחות את הערעור.

27. בראשית הדברים, יש לשוב ולהפנות להלכה הפסוקה לפיה לא בנקל תתערב ערכאת הערעור בממצאי עובדה ומהימנות שנקבעו על ידי בית המשפט בערכאה המבררת (ע"פ 7764/16 **גולדנבלט נגד מדינת ישראל** (23.4.2017); ע"פ 8805/15 **פלוני נגד מדינת ישראל**, פסקה 18 (2.4.2017)); ובמיוחד שעה שבית המשפט קמא בחר להעדיף חוות דעת של מומחה אחד על פני רעהו, וכפי שנפסק בע"פ 1872/16 **דז'לדטי נ' מדינת ישראל**, פסקה 44 (18.5.2017):

"הלכה היא כי ערכאת הערעור תיטה שלא להתערב בהחלטת הערכאה הדיונית לאמץ את ממצאיהן ומסקנותיהן של חוות דעתו ועדותו של מומחה אחד ולהעדיף על פני אלה של מומחה אחר, והיא תעשה כן רק במקרים חריגים שבהם נפלה טעות ברורה ובולטת בהחלטת הערכאה הדיונית";

(וראו אף את ע"פ 2566/14 **גלפונד נ' מדינת ישראל**, פסקה 31 (17.2.2016); ע"פ 6809/09 **מלינובסקי נ' מדינת ישראל**, פסקה 37 (31.3.2011); וע"פ 7010/09 **אבשלומוב נ' מדינת ישראל**, פסקה 14 לפסק דינו של השופט עמית (5.7.2012)).

אמנם, נפסק כי "בהסקת מסקנות שבהיגיון אין לערכאה הדיונית כל יתרון על פני ערכאת הערעור" (ע"א 9248/05 **מתן י. מערכות תקשורת ואיתור בע"מ נ' מילטל תקשורת בע"מ** (22.08.2006)), אך במקרה הנוכחי - רוב רובן של ההכרעות אינן סומכות על "הסקת מסקנה שבהיגיון" אלא על הכרעה בין עמדותיהם של שני מומחים מקצועיים, לאחר בחינה קפדנית של חוות הדעת שלהם, חישוביהם, עדותם וחקירותיהם הנגדיות, ולא מצאתי כי המדובר באחד מאותם מקרים חריגים המצדיקים התערבות.

לכן, מקדמית, יאמר כי הכלל הבסיסי לגבי אי-התערבות בממצאי הערכאה המבררת חל במקרה זה, והכוונה, לקביעות העובדתיות "הבסיסיות" שביסוד ההכרעה, ובראשן הקביעה לפיה המערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע שעה שהחלה את כניסתה לצומת.

28. נידרש עתה ביתר פירוט לטענותיה העיקריות של המערערת, כנגד הקביעות אשר בהכרעת הדין.

האם המערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע כאשר החלה את הכניסה לצומת?

29. בית המשפט קמא משיב על שאלה זו בחיוב, ולשיטתי, אין למצוא כשל בקביעה זו.

30. בית המשפט מצא לקבוע, כממצא של עובדה, שהנתונים מראים על כך שכאשר המערערת עמדה בקו העצירה, קל וחומר - בקו הצומת, האופנוע היה בתוך שדה הראייה שלה, אף אם מהירותו הייתה גבוהה מהמהירות שאותה חישב הבוחן, ואף אם מהירותו הייתה כפי שחישב מומחה הגנה.

31. תחילה, בבחינת הערה מעין מקדמית, יש להבהיר כי אף לשיטת מומחה ההגנה, בהנחה כי האופנוע אכן נסע במהירות של 135 קמ"ש, הוא היה גלוי למערערת בשדה הראייה במשך כ-4.7 שניות, והוא



עבר את המרחק שבין קצה שדה הראייה לבין נקודת ההתנגשות בזמן של 4.75 שניות (בהתחשב גם בהאטה שלו עובר להתנגשות עצמה - ועל כך נרחיב בהמשך). במצב דברים זה, המערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע במשך 4.75 שניות לפני התאונה, משמע - שהיא הייתה חייבת לראותו שעה שהחלה את הכניסה לצומת. רוצה לומר, שאף לפי חישובי מומחה ההגנה, אין המדובר באופנוע ש"צץ" לפתע פתאום מאחורי עיקול או מאחורי גוף שהסתיר אותו, תוך שנייה או שבריר של שנייה, ונכנס באופן מפתיע לתוך שדה הראייה. אף לפי חישובי של מומחה ההגנה - ניתן היה לראות את האופנוע במשך כ-4.75 שניות לפני ההתנגשות הקטלנית. זהו פרק זמן משמעותי ביותר, ולכן - אף אם נאמץ את חישוביו של מומחה ההגנה לגבי מהירות האופנוע, שרירה וקיימת קביעת בית המשפט קמא כי המערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע טרם נכנסה לצומת.

32. מעבר לכך, אני מסכימה עם קביעתו של בית המשפט קמא לפיה לא ניתן לקבל את שיחזור התאונה כפי שביצע מומחה ההגנה ולא ניתן לקבל את חישובי לגבי מהירותו של האופנוע, וכנגד מכך לא ניתן לקבל את עמדת מומחה ההגנה לפיה האופנוע לא היה בשדה הראייה של המערערת שעה שהחלה את הכניסה לצומת.

33. טרם נדרש לפרטי הטענות של המערערת בהקשר זה - נזכיר שוב כי עמדת הבוחן הייתה כי מהירותו של האופנוע הייתה נמוכה בהרבה מאשר מהירות שקבע מומחה ההגנה - ואין מחלוקת בין שניהם כי ככל שהמהירות אכן הייתה נמוכה יותר - אזי שהאופנוע כן היה בתוך שדה הראייה ברגע הקובע. עסקינן במצב בו בית המשפט קמא העדיף את עמדת הבוחן על פני עמדת מומחה ההגנה, לאחר ששניהם פירטו את חישוביהם ונחקרו נגדית ממושכות בנושא, וכבר צוין מעלה כי התערבות בכגון דא תיעשה במקרים חריגים.

עם זאת, אתכבד להתייחס עתה לטענות המפורטות שהועלו מטעם המערערת בנושא זה, ולצורך כך אין מנוס אלא להתחקות אחר תהליך הסקת המסקנות של מומחה ההגנה, שלב אחר שלב.

34. על מנת להסביר את מהלך הדברים, אקדים ואסכם בקצרה את מהלך חוות הדעת של מומחה ההגנה. בשלב הראשון בוצעו שני החישובים הבאים: (א) חישוב אורך מסלול הנסיעה "הקשתי" שהיה על המכונית לעבור עד היציאה מהצומת (17.8 מ' מקו הצומת, 22 מ' מקו העצירה); (ב) ביצוע תצפיות לגבי הזמן הממוצע שלוקח לרכב לבצע את המסלול הקשתי ולצאת מהצומת (5.5 שניות בממוצע).

בשלב השני חושבה מהירות האופנוע ברגע ההתנגשות על פי השלבים כדלקמן: (א) סימון מיקום המכונית והאופנוע לאחר התאונה, במקום בו עצרו סופית וצולמו; (ב) קביעה בדבר תזוזת הרכב עקב ההתנגשות (2.2 מטר אחורה תוך סיבוב בכיוון השעון); (ג) קביעה שזווית הפגיעה בין האופנוע לבין המכונית הייתה 150 מעלות; (ד) שימוש בנוסחה על פי הנחיות מת"ן 17/97 של משטרת ישראל לצורך חישובי התקף ותנע, וחישוב מהירות המכונית לאחר התאונה (תוך התחשבות במקדם החיכוך שלא היה שנוי במחלוקת), כלומר, חישוב המהירות שבה המכונית זזה לאחר כתוצאה מההתנגשות (19.8 קמ"ש); (ה) חישוב התנע של המכונית לאחר התאונה (המסה של המכונית כפול המהירות שחושבה בסעיף הקודם); (ו) קביעה כי האופנוע זז לאחר התאונה למרחק של 4 מטרים (כלומר, "עף" למרחק שכזה עקב ההתנגשות); (ז) הנחה כי המהירות של האופנוע לאחר התאונה הייתה לא יותר מ-20 קמ"ש; (ח) חישוב התנע של האופנוע לאחר התאונה (המסה של האופנוע כפול המהירות שחושבה בסעיף הקודם); (ט) חיבור התנע של האופנוע עם התנע של המכונית, תוך הסתמכות על ההנחה שזווית



הפגיעה הייתה 150 מעלות (חישוב התנע המשותף); (י) קביעה לפיה המכונית הייתה בעצירה מוחלטת לפני ההתנגשות, ולכן - כל האנרגיה שהצטברה בהתנגשות (כלומר, התנע המשותף) מקורה אך ורק באנרגיה ש"הביא עמו" האופנוע להתנגשות; (יא) חישוב המהירות של האופנוע לפני ההתנגשות (התנע המשותף חלקי המסה של האופנוע, 117 קמ"ש).

בשלב השלישי, חישוב מומחה ההגנה את שיעור ההאטה של האופנוע בעת שכבר הבחין במכונית וניסה לבלום (על יסוד מקדם האטה שלא שני במחלוקת בין המומחים), שהרי ברור כי בשלב זה המהירות שלו פחתה. מומחה ההגנה מחשב בכמה פחתה המהירות באותו קטע של כביש שעליו נראו סימני הבלימה של האופנוע, ומכאן מחשב את המהירות שלו לפני שהתחיל להאט - כלומר, המהירות שבה ככל הנראה נסע "כל הזמן". לפי חישוביו, המדובר ב-135 עד 140 קמ"ש. מומחה ההגנה עוד מוסיף כי ביצע ניסוי באופנוע מאותו הסוג ומצא כי הוא יכול להגיע למהירות שכזו.

בשלב הרביעי, לוקח מומחה ההגנה את הנתון לגבי מהירות האופנוע עד שהתחיל להאט (135 קמ"ש = 37.5 מטר/שניה) ואת מהירותו לאחר שהחל לבלום, ומחשב כי האופנוע היה בתוך שדה הראייה של המכונית למשך 4.75 שניות לפני ההתנגשות. הוא ממשיך ומחשב כי המכונית הספיקה להשלים בערך 12 מטרים מתוך המסלול הקשתי, כלומר - $\frac{2}{3}$ מהמסלול (עד שנעצרה), ולכן - אם לוקח בממוצע 5.5 שניות להשלים את המסלול הקשתי, והיא הספיקה להשלים רק $\frac{2}{3}$ - אזי שהמערערת נסעה במשך 3.7 שניות, ובשאר הזמן עצרה עד ההתנגשות.

בשלב החמישי, מסביר מומחה ההגנה מדוע כל האמור מעלה מחייב את המסקנה לפיה המערערת לא הייתה יכולה למנוע את התאונה. לפי חישוביו, המערערת החליטה להתחיל את הכניסה לצומת 6-6.5 שניות לפני ההתנגשות (כי הוא לוקח בחשבון שזמן פינוי הצומת הממוצע הינו 5.5 שניות וכי לוקח עוד שנייה בממוצע להתחיל לנסוע בפועל מרגע ההחלטה). לשיטתו - בנקודת זמן זו האופנוע היה במרחק של 240 מטרים - כלומר, מחוץ לשדה הראייה. בהמשך, לפי חישוביו, כאשר המערערת התחילה בפועל את התנועה לתוך הצומת, 5-5.5 שניות לפני התאונה, האופנוע היה במרחק של 205 מטרים - כלומר, עדיין מחוץ לשדה הראייה. ממשיך ומחשב מומחה ההגנה כי רק 4.5 שניות לפני ההתנגשות - נכנס האופנוע לשדה הראייה של המערערת, אך כפי שהוא כותב: "בשלב זה התאונה בלתי נמנעת אך המערערת עדיין לא יודעת זאת". נקודת הזמן הבאה הינה 3-3.5 שניות לפני התאונה - שאז האופנוע נמצא במרחק של 100 עד 120 מטר מהמערערת והיא מבינה שהתאונה עתידה להתרחש, וצריכה לבחור בין עצירה מוחלטת לבין האצה. לשיטת מומחה ההגנה - האצה לא הייתה מועילה שכן המערערת לא הייתה יכולה להספיק ולצאת מהצומת בזמן, וכל מה שהיא יכולה לעשות היה לעצור עצירה מלאה בתקווה שהאופנוע יצליח לעקוף את המכונית משמאל.

לכן, מסקנתו הסופית של מומחה ההגנה הינה שכאשר המערערת החליטה לצאת לתוך הצומת - האופנוע היה מחוץ לשדה הראייה שלה, וכי כאשר החליטה לבלום - ההחלטה הייתה סבירה.

35. עתה, לאחר ההסבר מעלה לגבי עיקרי חוות הדעת של מומחה הגנה, אנמק מדוע אין לשנות ממסקנת בית המשפט קמא שמצא שלא לאמץ את חוות הדעת של מומחה ההגנה.

נקודת ההלם -

36. שני הצדדים סומכים על עדויות המערערת ועדת הראייה לפיהן עובר להתנגשות המערערת עצרה בתוך הצומת בתקווה למנוע את התאונה. עמדת הבוחן הייתה כי נקודת ההלם הינה הנקודה בה המכונית



עצרה, כלומר - שהמיקום של המכונית לאחר התאונה, כפי שצולם בזירה, משקף את המקום שבו היא הייתה בעת ההתנגשות. לשיטתו, ועל כך הוא חזר שוב ושוב בחקירתו, הוא אמנם לא שרטט את הנקודה באופן מדויק על גבי התשריט הידני (והוא מספק הסבר לכך) - אך ניתן לראות בבירור את מיקום המכונית בשלל התמונות שצולמו בזירה והמיקום של המכונית בתמונות משקף את נקודת ההלם. הבוחן התייחס לאפשרות שהמכונית הוזזה לאחר או לימין עקב ההתנגשות ושלל אפשרות זו, תוך שהוא מסביר את עמדתו. לשיטתו, ההתנגשות עם האופנוע לא הייתה יכולה לגרום לתזוזת המכונית, ובוודאי שלא בשיעור שאליו מתייחס מומחה ההגנה, וכי לו הייתה תזוזת של המכונית - היו לכך סימנים על הכביש כגון סימנים שהיו מותרים על הכביש הצמיגים של המכונית - והוא לא מצא כל סימנים שכאלו. עוד מוסיף ומסביר הבוחן כי מיקום האופנוע וכתם הדם הגדול אשר נראה בבירור בתמונות בסמוך למכונית - מלמדים אף הם על כך שהמכונית עמדה במקום שבו הייתה ההתנגשות ולא זזה. נימוק נוסף לעמדתו הינו רגבי העפר שנמצאו על הכביש בסמוך למכונית - אשר אף הם מלמדים על נקודת ההלם ועל כך שהמיקום של המכונית הוא נקודת ההלם והיא לא זזה או הוזזה.

הבוחן נחקר ממושכות לגבי נושא זה, וראו כי בעמ' 6 שורות 13-17 ועמ' 8 שורות 1-2, הוא שוב קובע כי המכונית לא זזה מנקודת ההלם, ומוסיף (בעמ' 8 שורות 14-22) כי אם המכונית הייתה זזה הוא היה מוצא סימני דחיפה של צמיגים, אך הוא לא מצא סימנים שכאלו. הבוחן אף מופנה לתשריט של מומחה ההגנה ולאפשרות שהמכונית נמצאה וצולמה במקום אחד אך נקודת ההלם הייתה במקום אחר, כפי ששרטט אותו מומחה ההגנה, והבוחן משיב (עמ' 9 שורה 12) כי לפי הממצאים שהוא איתר בזירה (כולל כתם הדם) התיזה של מומחה ההגנה אינה אפשרית (ושוב בעמ' 15 שורות 15-32, ועמ' 17 שורה 27 עד עמ' 18 שורה 4).

37. מנגד, לשיטת מומחה ההגנה - נקודת ההלם הייתה במרחק משמעותי מהמיקום של המכונית, ולשיטתו המכונית הוזזה 2.2 מטרים עקב ההתנגשות, במהירות של כמעט 20 קמ"ש. מומחה ההגנה מתייחס לכמה נתונים, אשר לשיטתו בית המשפט קמא התעלם מהם, ואשר מחייבים לדעתו את המסקנה כי נקודת ההלם הייתה במרחק משמעותי מהנקודה שבה עצרה המכונית ושם צולמה. בעמ' 9 לחוות דעתו, מומחה ההגנה משרטט (איור 8) את הזירה ובה הוא ממקם את מיקום המכונית והאופנוע כפי שנעצרו וצולמו, יחסית למיקום שלהם בעת ההתנגשות עצמה כפי שהוא סבור שהיה, תוך הסבר לגבי התזוזה של שני כלי הרכב - כל אחד לכיוון אחר, מרגע ההתנגשות ועד רגע עצירת התזוזה.

38. בנקודה זו - קבע בית המשפט קמא חד משמעית כי הוא מעדיף את עמדת הבוחן על פני עמדת מומחה ההגנה. קביעתו הייתה כי לא הוכח שהמכונית זזה כפי שטוען מומחה ההגנה - הן לאור ניתוח הממצאים המוחשיים בזירה והן לאור העדויות של המערערת ושל עדת הראייה - כאשר שתיהן לא מעידות לגבי כך שכאשר היו בתוך הרכב הוא נהדף או זז ושתייהן מעידות בבירור שהרכב לא זז או הוזז לאחר שיצאו ממנו. בחינת הנתונים לעומקם מראה, לשיטתי, כי לא נפלה שגגה מלפניו של בית המשפט קמא בהקשר זה, ואפרט:

39. לגבי האפשרות שהמכונית הוזזה עקב עצמת הפגיעה של האופנוע - אמנם, חוק שימור התנע מניח שכאשר שני עצמים מתנגשים, עקב העברת האנרגיות, כל אחד מהם אמור לשנות את מצבו, אך מכאן ועד הוכחת הטענה לפיה המכונית זזה 2.2 מטרים - המרחק רב (תרתי משמע). עוד אוסיף בהקשר זה כי לא מצאתי ממש בטענת המערערת לגבי כך שבית המשפט סמך את קביעותיו על חומר מקצועי שהונח בפניו ללא שכלוליות לכך חוות דעת מקצועית. בהתנהלות זו של בית המשפט קמא אין כל פסול,



שהרי הוצג לפניו חומר מקצועי, שלגביו נחקר מומחה ההגנה, ובית המשפט אינו יכול או צריך להתעלם מן האמור בו. חומר מקצועי זה הטיל בספק את תקפות החישוב שערך מומחה ההגנה, והוביל, בין היתר, את בית המשפט קמא למסקנה שאליה הגיע. כלומר, שבפני בית המשפט קמא הובאה התזה של מומחה ההגנה, ולאחר חקירתו הנגדית הסומכת על חומר מקצועי - מצא בית המשפט קמא כי התזה מבוססת על הנחות שאינן יכולות לעמוד, ומצא שלא לאמצה. בכך אין כל מקום להתערב.

40. כיוון קו סימני הבלימה של האופנוע - טענות המערערת סומכות, בין היתר, על תמונה מתוך סרטון שצולם על ידי קצין הבוחנים ינאי (ת/15), אשר הוגש בהסכמה ללא עדותו של הקצין), אליה מפנה מומחה ההגנה בעמ' 7 לחוות דעתו (ומכנה אותה איור 4), שם נראים סימני הבלימה של האופנוע בסטייה לכיוון שמאל (בהתייחס לכיוון נסיעת האופנוע). הטענה היא שאם היה מושלם המסלול "הדמיוני" של סימני הבלימה, המסלול היה עובר במרחק מה מחזית המכונית (במקום המצאה לאחר התאונה). על יסוד נתון זה, מסיק מומחה ההגנה כי המכונית של המערערת הוסטה לאחר בעקבות ההתנגשות, ולא ניצבה במקום נקודת ההלם לאחר התאונה, שכן אם לא כן - לא הייתה מתרחשת ההתנגשות כלל. טענה זו לא ניתן לקבל, שכן היא מתעלמת מהתיאור של אופן התרחשות התאונה. מהתיאור של אופן התרחשות התאונה, שלא היה במחלוקת ממשית בין שני המומחים (ראו עמ' 10 לחוו"ד הבוחן), עולה כי האופנוע בלם, ואז החליק על צדו הימני, התנגש במכונית עם חלקו הקדמי, כתוצאה מכך חלקו האחורי התרומם כלפי מעלה והוא הועף על צדו השמאלי ונחת בקדמת חזית המכונית, ושם נותר. לכן, הקטע של סימני הבלימה שאנו רואים בתמונה (איור 4) אינו חייב להוות חלק מ"קו" שסופו נושק לקדמת המכונית. סימני הבלימה הנראים באותה תמונה מתיישבים עם התיאור העובדתי של התרחשות התאונה, בשים לב לכך שהאופנוע ככל הנראה נטה על צדו הימני באותו שלב. חישוב המסלול המשוער של האופנוע, כפי שמציג מומחה ההגנה, איננו מדויק - שכן דומה שהוא מניח את המשך נסיעתו הרגילה של האופנוע על גלגליו, והוכח כי לא כך קרה.

41. מיקום המנוח - מאחר ואין מחלוקת כי המנוח היה שכוב מצדה השמאלי של המכונית לאחר התאונה (על פי עדות המערערת ת/9, עמ' 3 שורה 48; עמ' 33 לפרוטוקול, שורות 2-1) - התיזה של מומחה ההגנה לגבי נקודת ההלם ותזוזת המכונית, הייתה צריכה לספק הסבר למיקום כאמור - והוא לא עשה כן.

42. זווית עמידת המכונית - המערערת טוענת כי בית המשפט קמא התעלם מזווית עמידת המכונית, אשר העידה על הסטתה בעקבות ההתנגשות - שכן לאחר התאונה המכונית לא עמדה בזווית "הגיונית" לצורך ביצוע פנייה שמאלה. אכן, לא מן הנמנע כי החלק הקדמי של המכונית זז מעט בעקבות ההתנגשות בחלק הקדמי אך ישנו הבדל משמעותי בין הסטה קלה של זווית המכונית (כלומר, סטייה קלה של החלק הקדמי) לבין טענת ההגנה לפיה הייתה תזוזה של כל המכונית למרחק של 2.2 מטר לאחר ולצד. בית המשפט קמא קבע כי המכונית לא הוסטה למרחק המשמעותי שלו טען מומחה ההגנה, וקביעה זו מבוססת על הממצאים, על העדויות ואף נחזית כהגיונית. משמע, שאף אם נניח כי זווית המכונית הוסטה מעט עם כיוון השעון בשל ההתנגשות, ולכן נותרה בזירת התאונה בזווית שאיננה תואמת את מסלול הנסיעה "הקשתי", עדיין אין משמעות הדבר כי היה מקום לאמץ את הקביעה באשר להסטתה של המכונית לאחר (ובמיוחד שעה שהטענה הינה שכל המכונית זזה 2.2 מטר).

43. כתם הדם - כתם הדם המשמעותי בזירה נמצא ממש בסמוך למכונית במקום שבו צולמה. בית המשפט קמא מאמץ את עמדת הבוחן לפיה זוהי אינדיקציה נוספת לכך שנקודת ההלם הייתה במקום שבו עצר



הרכב. לשיטת המערערת - אין לייחס משקל למיקום כתם הדם שכן המנוח טופל בזירה ואולי הוזז. אמנם, המנוח טופל בזירה, אך אין ראיות ביחס לכך שהוא הוזז בשעת הטיפול למיקום שונה באופן משמעותי, והדעת נותנת כי בנסיבות של פגיעה כה קשה הנטייה תהיה שלא להזיז את גופו של הנפגע שלא לצורך, במיוחד בשים לב לכך שעל פי חוות הדעת של הבוחן, המנוח פגע עם ראשו במכונית (ודומה כי לא הייתה מחלוקת לגבי כך). מהתמונות (ת/6) עולה בבירור כי כתם הדם המרכזי מצוי בסמוך מאוד לצדה השמאלי של המכונית, וכאמור לעיל - המערערת אף העידה כי לאחר התאונה המנוח שכב מצידה השמאלי של המכונית. לכן, זהו אכן נתון המחזק את הקביעה לפיה המכונית עצרה, המנוח נחבט עם ראשו במכונית, המיקום של המכונית כפי שמשתקף בתמונות הוא נקודת ההלם והיא לא זזה.

44. רגבי האדמה - לשיטת מומחה ההגנה, העובדה שנראו על הכביש רגבי אדמה מרוחים - מלמד על תזוזת המכונית, שכן - רגבים אלו נפלו בוודאי מגחון המכונית ומריחתם מלמדת על תזוזת המכונית. בית המשפט קמא לא מצא לאמץ את הטענה, ואין מקום להתערב בכך. ההשערה לגבי נפילת הרגבים מהגחון של המכונית דווקא, והמשמעות של מריחתם - אינן בבחינת ממצא חד משמעי, וראו כי אף אם הם מלמדים על תזוזה, המדובר רק על החלק הקדמי ולמרחק קצר בלבד הצידה (ולא על הזזת כל הרכב אחורה והצידה למרחק של 2.2 מטר).

45. העדויות של המערערת ועדת הראייה - אם לא די באמור מעלה, בית המשפט קמא נותן משקל מכריע אף לעדויות של היושבות המכונית. לו הייתה תזוזה של המכונית למרחק של 2.2 מטר במהירות של 20 קמ"ש כמעט, המערערת ועדת הראייה היו חייבות להרגיש בדבר, אף אם ניקח בחשבון את סערת הרגשות שבה הן היו בעת האירוע. שתיהן נשאלו כבר על ידי הבוחן "בשטח" מיד לאחר האירוע וגם בבית המשפט שוב ושוב, אם הרכב זז בעת התאונה ושתיהן שללו את האפשרות. קשה להלום מצב בו המכונית תזוז 2.2 מטר במהירות של כמעט 20 קמ"ש, ושתי היושבות במכונית לא יעידו על כך.

46. לכן, לאחר בחינת כל טענות המערערת לגבי הנתונים שהביאו לקביעות לגבי נקודת ההלם - עמדתי היא כי לא נפל כל פגם בקביעה העובדתית של בית המשפט קמא לפיה נקודת ההלם הינה כפי שקבע הבוחן ולא כפי שקבע מומחה ההגנה (ונזכיר שוב את כלל אי ההתערבות שעה שעסקין בהעדפתו של בית המשפט קמא את עמדתו של מומחה אחד על פני מומחה אחד, במיוחד לגבי נושא שמצוי ב"גרעין הקשה" של מומחיותם).

חישוב המהירות של האופנוע לפני ההתנגשות -

47. היות ומומחה ההגנה סומך על ההנחה כי המכונית זזה 2.2 מטר במהירות של 20 קמ"ש, והיות והנחה זו אינה יכולה לעמוד - ברי כי כל המשך החישוב הסומך על הנחה זו אינו מבוסס. בנוסף, כפי שפורט בהקדמה, המשך החישוב מניח עוד כמה הנחות שאין להן ביסוס (בתמונות או ברישומים של הבוחן מהשטח), כגון - שזווית הפגיעה בין האופנוע לבין המכונית הייתה 150 מעלות; או שהאופנוע זז לאחר התאונה למרחק של 4 מטרים; או כי המהירות של האופנוע לאחר התאונה הייתה לא יותר מ-20 קמ"ש. זאת מעבר לכך שהודגם במהלך החקירה הנגדית של מומחה ההגנה כי הכללים ששימשו אותו לצורך החישובים שהוא ביצע, אינם בהכרח ישימים שעה שעסקין בהפרשי מסות כה משמעותיים, על יסוד הספרות המקצועית שהוצגה במהלך החקירה.

לפיכך, כל החישוב שביצע מומחה ההגנה לגבי התנע של המכונית אחרי התאונה, התנע של האופנוע



אחרי התאונה, והתנע המצטבר - אינם מדויקים, ואינם יכולים לשמש לקביעת ממצאים. מכאן גם ברור כי חישוב המהירות של האופנוע לפני התאונה, הסומכת על התנע המצטבר - אינה מדויקת. כך קבע בית המשפט קמא - ולא שוכנעתי לשנות ממסקנה זו.

שדה הראייה -

48. עתה, דומה כי ברורה גם המסקנה של בית המשפט קמא לפיה הוא אינו יכול לאמץ את עמדת מומחה ההגנה אשר מצא כי בעת הכניסה לצומת - האופנוע היה מחוץ לשדה הראייה של המערער.

49. די אם נשנה את הנתון שלקח בחשבון מומחה ההגנה בנוגע לתזוזת המכונית 2.2 מטרים לאחור, ונבצע את החישובים "מחדש" על פי שאר ההנחות שלו - כי אז נמצא שלפי החישובים "המתוקנים", האופנוע היה בתוך שדה הראייה במועד הקובע. ולדוגמא: אם נניח שהמכונית זזה 1.1 מטרים אחורה ובסיבוב (במקום 2.2 מטרים, ואף לכך אין ראיות), אזי שהמהירות של האופנוע לפני ההתנגשות הייתה 88 קמ"ש (24.4 מטר/שניה). אם נוסיף לכך התייחסות להאטה של האופנוע כאשר החל לבלום - בדיוק לפי החישוב שביצע מומחה ההגנה בשורה הראשונה של עמ' 12, נמצא כי מהירות האופנוע לפני שהחל להאט הייתה 105.7 קמ"ש. נתון זה, מחייב את המסקנה שהאופנוע היה בתוך שדה הראייה של המערער כאשר החליטה לצאת לצומת, אף לפי שיטת מומחה ההגנה (וזאת, שוב, אם ניקח בחשבון תזוזה של "רק" 1.1 מטר במקום 2.2 מטר, כאשר אף תזוזה שכזו לא הוכחה).

50. יש עוד לזכור כי הבוחן חישוב כי המהירות של האופנוע הייתה בין 80 לבין 100 קמ"ש. הבוחן העיד כי בחישובים שביצע לצורך חישוב מהירות האופנוע הוא לקח בחשבון כמה זמן לוקח לאופנוע לעצור, מהו זמן התגובה של נהג האופנוע, מהי התאוצה של המכונית, כמה זמן לקח למכונית להאיץ, מהו המרחק של האופנוע מהמכונית - וכך הגיע לתוצאה לפיה המהירות הייתה בסביבות 80 קמ"ש (עמ' 6 שורות 7-12). הוא אמנם לא ביצע חישוב כדבעי של ההאטה של האופנוע, ולכן, המהירות הייתה מעט יותר גבוהה מאשר 80 קמ"ש, אך היה מקום לקבוע כי טווח המהירות לפני התחלת ההאטה אינו עולה על 110 קמ"ש, ובוודאי שאין כל פסול בכך שבית המשפט קמא לא אימץ את חישוב מומחה ההגנה לגבי מהירות של 135 קמ"ש (וברור כי העובדה שמומחה ההגנה בדק שאופנוע **מהסוג** של האופנוע שעליו נהג המנוח מסוגל להגיע ל-135 קמ"ש - אינה מלמדת על כך שהאופנוע הספציפי (שנהרס בתאונה) היה יכול להגיע למהירות שכזו, או כי בפועל אכן נהג במהירות שכזו או אף דומה לה).

51. לכן, די בכך שנשנה את הנתון לגבי התזוזה בשיעור של 2.2 מטר, על מנת שנגיע למסקנה שהאופנוע היה בתוך שדה הראייה של המערער ברגע הקובע. נזכור עתה כי האמור לעיל, מתייחס רק לכך שלא היה מקום לאמץ את חישובי מומחה ההגנה, בשל שהם מתבססים על ההנחה שהמכונית זזה 2.2 מטר עד המקום שבו נעצרה, אך כבר צוין כי היו **עוד** נתונים ששימשו את מומחה ההגנה בחישוביו אשר לא נובעים מהראיות, כגון ההנחה שהאופנוע "הועף" למרחק של 4 מטר במהירות של 20 קמ"ש, זווית הפגיעה המדויקת, ההנחה שהמערער נסעה בצומת במהירות הממוצעת של שאר הרכבים שלגביהם נערכה התצפית (כלומר, שהיה לוקח לה 5.5 שניות לפנות את הצומת) ועוד. בהתאם, מתחזקת עוד יותר המסקנה שלא ניתן היה לאמץ את חישוביו של מומחה ההגנה, ואת המסקנה שהוא מסיק מחישוביו.

52. יתירה מכך. כפי שקבע בית המשפט קמא, אף אם האופנוע אכן נסע במהירות של 135 קמ"ש, הוא היה גלוי לעינה של המערער בשדה הראייה במשך 4.75 שניות (בהתחשב גם בהאטה שלו עובר



להתנגשות עצמה, וזאת על פי חישוביו של מומחה ההגנה (עצמו). 135 קמ"ש הינם 37.5 מטר/שניה, ולכן במשך 4.75 שניות הוא עבר מרחק של $4.75 \times 37.5 = 178.475$ מטר. משמע, ש-4.75 שניות לפני התאונה - ניתן היה לראות את האופנוע מהנקודה שבה עמדה המערערת (שהרי שדה הראייה הינו 177 מטר). ומתי החלה המערערת את הנסיעה? מומחה ההגנה (בחלק החמישי של חוות דעתו, בעמ' 15) מניח שהיא קיבלה את ההחלטה להתחיל בנסיעה 6-6.5 שניות לפני ההתנגשות, והחלה בפועל את הנסיעה 5-5.5 שניות לפני ההתנגשות.

אלא שאין תימוכין לקביעה זו. מומחה ההגנה מחשב בעצמו כי היא נסעה בפועל 3.7 שניות (סעיף 3.1.2 בעמ' 14), אך טוען כי היא התחילה את הנסיעה קודם לכן, 5 עד 5.5 שניות לפני התאונה - והפרש הינו משך הזמן שהיא עמדה והמתנה, אחרי שעצרה עת הבינה שהאופנוע מתקדם במהירות לעברה. אף בחישוב זה מניח מומחה ההגנה הנחות שאין לגביהן ראיות. המערערת לא העידה לגבי פרק הזמן שחלף בין עצירתה לבין ההתנגשות (וראו כי בעמ' 30 שורות 27-28 היא נשאלת מפורשות כמה זמן עבר בין עצירתה לבין ההתנגשות והיא משיבה שאינה יודעת, וכאשר בעדות שנגבתה ממנה מיד בסמוך לאירוע היא מסבירה כי היא חושבת שהאופנוע פגע בה כאשר כבר עצרה (עמ' 2 שורה 34), ומהדברים עולה כי היא בכלל לא בטוחה שהספיקה לעצור עצירה מלאה כאשר האופנוע התנגש בה, קל וחומר שההתנגשות הייתה ממש מיד לאחר אותה עצירה).

לכן, אין כל מקום להנחה שהמערערת "יצאה לדרך" 5.5 שניות לפני ההתנגשות. אם נניח שלוקח לה שנייה שלמה לעצור, ואם אכן הגיעה למצב של עצירה מלאה בעת ההתנגשות, וככל שנסעה במשך 3.7 שניות עד העצירה ובהיעדר ראיות לגבי כך ש"המתניה" מהעצירה ועד ההתנגשות - אזי שהיא יצאה לדרך 4.7 שניות לפני התאונה. במועד זה - האופנוע כבר היה בתוך שדה הראייה שלה, אף אם נסע במהירות של 135 קמ"ש, וכבר צוין מעלה כי הראיות מראות כי הוא נסע במהירות נמוכה בהרבה.

53. מכאן, ולסיכום פרק זה של הדיון, אין להתערב בקביעת בית המשפט קמא לפי הוא מאמץ את קביעת הבוחן על פני קביעת מומחה ההגנה, ולפיה בעת שהחלה המערערת את כניסתה לצומת האופנוע היה כבר בתוך שדה הראייה שלה.

54. טרם נעבור לנושא הבא - אתייחס עוד בקצרה להשגות של המערערת לגבי כך שבית המשפט קמא למעשה נמנע מקביעה פוזיטיבית חד משמעית לגבי המהירות המדויקת של האופנוע. בית המשפט קמא היה ער להיקף הנתונים הרבים הדורשים ברור לצורך ביצוע כל החישובים המוזכרים מעלה, בחן בקפידה את הערכות הבוחן למול הערכות מומחה ההגנה - ומצא כי לא הוכח מעבר לכל ספק כי המהירות הייתה פחות מ-100 קמ"ש, כפי שסבר הבוחן, ומנגד - כי לא ניתן לקבל את חישוביו של המומחה ההגנה, ובוודאי שהמהירות לא הייתה 135 קמ"ש. ברור כי ככל שהנתונים מאפשרים זאת - מן הראוי להגיע לקביעות ברורות לגבי הנתונים ששנויים במחלוקת בכל תיק, ויש אף לומר כי ככל שלא ניתן לקבוע ממצאים בכלל - יש להניח שהם יפעלו לטובת הנאשמת במשפט הפלילי. דא עקא, שבמקרה הנוכחי, בית המשפט נמנע רק מקביעה לגבי המהירות של האופנוע, ומשאיר את ההכרעה לגביה בבחינת "טווח של מהירויות", אך קובע עמדה ברורה לגבי כל שאר המחלוקות, קובע כי יש להעדיף חוות דעת אחת על פני השנייה **כמכלול**, ואף מסביר מדוע מסקנתו הייתה נשאת אותה המסקנה אף אם היינו לוקחים בחשבון את הנתונים של המהירות אליבא דמומחה ההגנה. לכן, במקרה הנוכחי, לא נגרם למערערת נזק או עיוות דין עקב העובדה שבית המשפט קמא לא מצא לקבוע את המהירות המדויקת של האופנוע.



55. לסיכום, שבים אנו לנקודת ההתחלה של פסק הדין בערעור הנוכחי, והיא - כי קיימת קביעה עובדתית ברורה, שאין להתערב בה, מטעם בית המשפט קמא ולפיה לאור אורכו של שדה הראייה שהיה למערערת לכיוון אשר ממנו הגיע האופנוע, המערערת הייתה יכולה להבחין באופנוע המתקרב טרם נכנסה לצומת. רשלנותה טמונה בכך שהחלה את הכניסה לצומת למרות האמור.

56. טרם נעבור לנושא הבא - אפנה לצורך ההשוואה לע"פ (מחוזי חי') 2456/01 **פנחס הרצוג נ' מדינת ישראל** (7.7.2005) שם התברר מקרה דומה. באותו המקרה, התרחשה תאונה קטלנית בין מכונית אשר ביצעה פנייה שמאלה לבין אופנוע, אשר הגיע במסלול הנגדי - ונגרם מותה של רוכבת האופנוע. שם, נהג הרכב עצר את המכונית טרם הכניסה לצומת (להבדיל מהמערערת במקרה הנוכחי), ולאחר שראה כי "האופק נקי" (כדבריו) נכנס לצומת. אף שם, נהג המכונית בלם באמצע הצומת, כאשר הבחין באופנוע, אך הדבר לא מנע את התאונה הקטלנית. הנהג הנאשם העלה באותו התיק טענות לגבי כך שכאשר נכנס לצומת לא ראה את האופנוע ולגבי כך שמהירותו המופרזת של האופנוע היא שגרמה לתוצאה הקטלנית, שכן אלמלא נהג האופנוע במהירות כה גבוהה, המכונית הייתה משלימה את הנסיעה בצומת ו"יוצאת" משטח הצומת עת הגיע לשם האופנוע. בית המשפט לתעבורה הרשיע את נהג המכונית בגרם מוות ברשלנות והערעור נדחה.

בין היתר, נפסק בערעור כי שדה הראייה של נהג המכונית לכיוון האופנוע היה 180 מטר בכל הנוגע לזיהוי ראשו של האופנוע, ואת האופנוע כולו ניתן היה לראות כשהוא במרחק של 150 מטר. בהמשך, נפסק כי בהינתן שהמכונית עצרה עצירה מלאה לפני הכניסה לצומת - היא הייתה אמורה לפנות אותו תוך 5 שניות, וכי אם מדובר במצב של נסיעה איטית, ללא עצירה, ניתן לפנות את הצומת תוך 4 שניות. עוד בוצעו חישובים חלופיים בהתייחס למהירויות שונות אפשריות של האופנוע, היות וגם שם לא ניתן היה להגיע לקביעה חד משמעית לגבי מהירות האופנוע, ונפסק כי בכל מקרה, וגם בהנחה שמהירות האופנוע הייתה 115 קמ"ש, כפי שהניח המומחה מטעם נהג המכונית, **הוא יכול היה להבחין באופנוע ברגע שהחל לפנות שמאלה** לצומת.

57. פסק דין נוסף שמחייב התייחסות הינו רע"פ 7468/07 **מרים לוקשינסקי נ' מדינת ישראל** (19.3.2012) עליו סומכת המערערת את חלקם הניכר של טיעוניה. באותו מקרה, הנהגת שהורשעה פגעה באופנוע, אשר הגיח מאחורי שורה של שלושה רכבים, במהירות גבוהה - ואף שם הטענה הייתה כי היא לא יכלה לראותו עד אשר היה במרחק של כ-70 מטר ממנה, ובשלב זה התאונה כבר הייתה בלתי נמנעת. באותו מקרה - זיכה בית המשפט העליון את הנהגת, שכן נקבע יש לקבל את גרסתה לגבי המהירות של האופנוע, אשר הביאה לכך שהיא לא הייתה יכולה לראותו עד אשר הגיע למרחק כה קרוב, לאחר שעקף את שורת המכוניות. בית המשפט מדגיש כי באותו המקרה, ההנחות של בוחן התנועה מטעם המאשימה לא היו מבוססת על מדידות או בדיקות מדויקות למרות שניתן היה לבצע חישובים שכאלו, וכי במצב דברים זה - יש להניח לטובת הנהגת שהנתונים הם כפי שסבר המומחה מטעמה. המקרה דכאן שונה משמעותית מהמקרה דשם, לאור כך שקיימים נתונים, ומדידות וחישובים של שני הצדדים - ובית המשפט קמא בחן אותם, אימץ חלקים מכאן וחלקים משם - וביסס את מסקנותיו על הנתונים המפורטים.

היות והמערערת הייתה יכולה לראות את האופנוע - מדוע נכנסה לצומת ?



58. הגם שהדבר אינו חיוני לצורך ההכרעה, נשאלת עתה השאלה, האם המערערת לא ראתה את האופנוע למרות שהייתה יכולה לראותו, ובכך התרשלה, שמא התרשלה בשל שראתה אותו אך חשבה ש"תספיק" לפנות את הצומת עד שהוא יגיע.

59. ברי כי במקרה השני - הרשלנות ברורה. אם המערערת ראתה את האופנוע והניחה שתספיק לחצות את הצומת בבטחה עד שהוא יגיע לצומת - המדובר באקט רשלני ברף רשלנות גבוה במיוחד, שכן המערערת חייבת לצפות שמהירות האופנוע עשויה להיות גבוהה מהמותר והוא עלול "להגיע" עד למקום בו היא נמצאת מהר יותר מאשר נחזה. לאור התמרור המוצב במקום, לו כך היה, ולו בית המשפט קמא היה מוצא שהמערערת החליטה להיכנס לצומת למרות שראתה בפועל את האופנוע - אזי שעסקין ברשלנות רבתי ואני מניחה שהקביעות בדבר מהות הרשלנות היו נחרצות בהרבה (ורף הענישה בהתאם).

60. מכאן, שעסקין במקרה הראשון - כלומר, שהמערערת לא ראתה את האופנוע ולכן החליטה להיכנס לצומת. עתה יש לבחון כיצד קרה הדבר, כלומר - מדוע היא לא ראתה אותו אם הוא היה בתוך שדה הראייה שלה, ודומני שעיון קפדני בגרסאות שמסרה המערערת עצמה - מספק הסבר.

61. המערערת העידה בבית המשפט (בעמ' 27, שורות 17-21), באשר למבטה עת החלה בנסיעה, לאמור:

"עצרתי בצומת, הסתכלתי שמאלה, ימינה שמאלה. ראיתי שהכביש פנוי והתחלתי בפנייה. **תוך כדי הפניה המשכתי להסתכל שלא בא רכב מצד ימין.** ... "

ובהמשך (בעמ' 31 שורות 23-31), היא שוב נשאלת לגבי הכיוון שאליו הסתכלה, ומשיבה:

"ש. כשאת פונה שמאלה, את לא מסתכלת שמאלה?"

ת. מסתכלת שמאלה ואז אני צריכה להסתכל ימינה ולהסתכל לכיוון הנסיעה שלי, כמו בכל צומת. צריך לבדוק מה קורה בימין ובכיוון הנסיעה, ובאמת פתאום קלטתי אותו. כשיצאתי שמאלה הסתכלתי שמאלה, ימינה, שמאלה, התחלתי לנסוע, ואני חושבת שבשנייה הראשונה כשנוסעים מסתכלים, המשכתי להסתכל שוב לכל הכיוונים, ולכן פתאום קלטתי אותו, אם לא הייתה מסתכל שמאלה לא הייתי קולטת אותו ...

תוך כדי הנסיעה, אחרי קו העצירה, ממשיכים להסתכל לכל הכיוונים, גם שמאלה גם ימינה. להגיש שאני זוכרת בוודאות מתי הסתכלתי ובאיזה שניה ומה היה סדר הראש שלי, לא זוכרת בדיוק".

62. ודוקו. לגבי השאלה אם המערערת עצרה עצירה מלאה טרם החלה בכניסה לצומת - התשובה של בית המשפט קמא הייתה שהיא **לא** עצרה - וראו כי בית המשפט קמא הגיע למסקנה עובדתית זו לאחר חקירתה הנגדית של המערערת ולאחר הדברים שמסרה עדת הראייה שישבה ליד המערערת, ולאור הדברים שמסרו שתיהן בעדויות שנגבו בסמוך לאירוע. כלומר, שעדות המערערת לגבי העצירה המלאה לא התקבלה, אך החשוב בשלב זה אינו השאלה אם היא עצרה אם לא, אלא דבריה לפיהם היא החלה



את הכניסה לצומת **תוך כדי כך שהיא מסתכלת לכיוון ימין ולא לכיוון שמאל**. היא העידה שהסתכל שמאלה, ימינה ושמאלה, לפני **שהחליטה** להתחיל בנסיעה - אך כאשר **החלה בפועל** להיכנס לצומת, מבטה היה מופנה לצד ימין ולא לצד שמאל, והיא "הסתכלה לכל הכיוונים". היה עליה להפנות את המבט שמאלה - היות וזהו הצד אשר ממנו עלולים להגיע הרכבים אשר מהווים סכנה מידית, וראו כי הצומת כולל "מסלול האצה" לצורך ההשתלבות לכיוון הנסיעה של המערערת (לכיוון דרום), ולכן - החשיבות הינה להסתכל שמאלה ולא ימינה. וכך קרה שבעוד שהמערערת מתחילה את הכניסה לתוך הצומת - היא לא מביטה לכיוון אשר ממנו הגיע האופנוע, ולו הייתה מסתכלת שמאלה "ברגע הקריטי" הקובע, הייתה לבטח רואה אותו ומונעת את התאונה. דהיינו, שמדבריה של המערערת עצמה עולה כי התחילה את הכניסה לצומת בעודה מביטה ימינה, ולו הייתה מביטה לשמאל, כפי שחובת הזהירות וההיגיון מחייבים, הייתה מבחינה באופנוע, אשר כבר היה בשלב זה בתוך שדה הראייה שלה, כפי שפורט מעלה.

סיכום ביניים -

63. כיוון שהמסקנה עד כה הינה שהרשלנות של המערערת נובעת מההחלטה להיכנס לצומת למרות שניתן היה לראות את האופנוע במועד זה - דומה כי אין צורך להמשיך את הדיון לגבי השאלה אם מעשיה לאחר תחילת הכניסה עולים כדי רשלנות אם לאו. התחלת הכניסה לצומת היא האקט הרשלני, והאקטים שלאחריו אינם מחייבים דיון. יחד עם זאת, אתייחס עוד בקצרה לטענות לגבי השלבים שלאחר תחילת הכניסה לצומת.

האם המערערת נסעה בצומת באיטיות והאם התרשלה כשעצרה בפתאומיות?

64. בית המשפט קמא קבע כי אף אם לא ניתן לקבוע שהאופנוע היה בתוך טווח שדה הראייה של המערערת בעת שהחלה את הכניסה לצומת - אזי שיש לייחס לה רשלנות גם בשל שחצתה את הצומת במהירות "איטית מדי" ובשל שעצרה את הנסיעה באמצע הצומת, כאשר הבחינה באופנוע. נקבע כי היה עליה לפנות את הצומת במהירות, מתוך צפיית האפשרות כי רכבים שטרם נכנסו אל טווח שדה הראייה, יתקרבו לצומת ואולי אף במהירות מופרזת. כלומר, שלו הייתה נוסעת בתוך הצומת ומפנה אותה במהירות המתחייבת, ולא עוצרת באמצע הצומת, היא הייתה מספיקה להשלים את הפניה שמאלה לפני שהאופנוע הגיע - והתאונה לא הייתה מתרחשת. המערערת מעלה השגות לגבי קביעות אלו של בית המשפט קמא.

65. לגבי נושא זה - אני סבורה כי ייתכן שיש ממש בטענות המערערת, אלא שאין בכך כדי לשנות את התוצאה. ואפרט.

66. באשר לשאלה אם המערערת נהגה ב"איטיות" בתוך הצומת - יאמר כי אין נתונים לגבי מהירות נסיעתה מרגע תחילת הכניסה לצומת ועד הפגיעה. מומחה ההגנה סומך על נתונים לגבי זמן ממוצע שלוקח לפנות את הצומת, זמן אותו הוא מדד לאחר שביצע תצפיות בצומת, אך ברי כי זמן ממוצע שכזה אינו מסייע לבחינת סבירות נסיעתה. היות והבוחן לא ציין נתונים ברורים לגבי מהירותה באופן שיחייב את המסקנה כי נסעה לאט מדי (וראי כי הוא לקח בחשבון נתון מוערך בלבד של 2 מטר/שניה) - אזי שהמסקנה הינה שלא הוכח ברף ההוכחה הנדרש שהמערערת נסעה "לאט מדי".

67. הוא הדין לגבי הקביעה שהעצירה של המערערת, עת הבחינה באופנוע, עולה כדי רשלנות, ונזכיר כי



בית המשפט קמא קבע כי המערערת לא הייתה צריכה לעצור כאשר הבחינה באופנוע אלא "לתת גז" ולעשות מאמץ לפנות את הצומת במהירות. לשיטתי, בנקודה זו, אין לייחס בהכרח רשלנות למערערת בשל עצירתה. המערערת העידה לגבי ההחלטה לעצור (בעמ' 30 שורה 26 עד עמ' 31 שורה 3), כדלקמן:

"פתאום כשאני כבר בתוך הפנייה, קלטתי אותו מגיע, אז עצרתי ... [הוא הגיע] במהירות מאוד גבוהה, ואני מבינה שאם אני לא אעצור הוא יתנגש בי, לכן אני עצרתי וממה שניתחתי והייתי בסיטואציה, הדרך היחידה שלא תהיה התנגשות, כי אני לא יכולה להציל את המצב, אני לא יכולה להפסיק את המהירות שלו, אמרתי שאם אעצור הוא יעשה משהו, אולי לעקוף אותי או שיש לו יותר יכולת לתמרן בכביש, הרגשתי שאם אני לא עוצרת בטוח הוא מתנגש בי. הדרך הנכונה מבחינתי הייתה לעצור. כאילו מסרתי את הכדור לידי, שהוא יכול לעשות משהו".

68. אמנם, קיימות סיטואציות בהן עצירה פתאומית באמצע הצומת הינה רשלנית, וכי התנהגות סבירה מחייבת האצה על מנת לצאת מהצומת במהירות האפשרית, אלא שבמקרה הנוכחי, קשה לייחס למערערת רשלנות לגבי נקודת זמן זו. כפי שהיא העידה, היא הבינה שהאופנוע הולך לפגוע במכונית, נלחצה, צעקה ובלמה (וראו כי עדת הראייה מוסרת תיאור זה). המדובר בשבריר שנייה בו המערערת נמצאה במצוקה משמעותית - ובחרה לפעול כפי שבחרה. ייתכן שבדיעבד הבחירה הייתה שגויה, אך אינני בטוחה שהבחירה בעצירה במקום בהאצה עולה כדי רשלנות.

בהקשר זה אפנה שוב לרע"פ 7468/07 מרים לוקשינסקי נ' מדינת ישראל (19.3.2012), לאמור:

"נהג אכן יכול להימצא אחראי למותו של אחר לא רק אם התרשל בשלב הכניסה לצומת, אלא גם אם נכנס לצומת בבטחה, אך לפתע הבחין בסכנה שאין לומר כי היתה בגדרי חובת הצפיות שלו בשלב הכניסה לצומת, והוא לא פעל באופן סביר כדי למנוע את התרחשות התאונה. עם זאת יש לזכור כי הרשלנות נבחנת "בנסיבות העניין" (סעיף 21(א) לחוק העונשין), ומובן שתנאי הדוחק שבהם פועל הנהג הם חלק מאותן נסיבות. כפי שכבר נקבע בהקשר קרוב, רמת הזהירות הנדרשת מן הנהג שמצא עצמו בלב הצומת במצב דוחק שלא באשמתו ודאי נמוכה מזו שנייחס לנהג הממתין בכניסה לצומת ועיתותיו בידי לבחור אימתי יוכל לחצות בבטחה (ראו: ע"א 732/77 יוסף נ' אדלר, פ"ד לד(2) 414, 415 (1980))."

69. לכן, ייתכן ויש ממש בטענת המערערת לפיה לא היה מקום להגדיר את אופן נסיעתה בתוך הצומת כרשלנית, אלא, שכפי שכבר נכתב בשלב הקודם של הדיון - אין צורך לבחון את ההתנהגות של המערערת בתוך הצומת, היות והרשלנות נובעת מכך שהיא החליטה להיכנס לצומת והחלה בפועל את הכניסה לצומת.

האם מהירות האופנוע ניתקה את הקשר הסיבתי ?

70. טרם סיום, נתייחס לטענה האחרונה של המערערת לפיה אף אם התרשלה, אזי שהקשר הסיבתי בין התרשלותה לבין התאונה נותק, בשל רשלנותו של האופנוע אשר באה לידי ביטוי במהירותו המופרזת. המערערת טוענת כי מהירותו הגבוהה של האופנוע הביאה לכך שהיא לא הייתה יכולה להספיק ולהשלים את פינוי הצומת, כל עוד נסעה במהירות סבירה, ולכן - מהירותו של האופנוע היא בבחינת



"גורם זר מתערב" המנתק את הקשר הסיבתי בין ההתנהלות של המערערת (אף אם רשלנית) לבין התוצאה המצערת.

71. בית המשפט קמא דחה טענה זו - וקביעה זו מקובלת עלי.

72. ראשית, נשוב ונזכיר כי הטענה סומכת על ההנחה כי מהירותו של האופנוע הייתה כ-135 קמ"ש - אך לא כך הם פני הדברים, ולא אחזור שוב על האמור למעלה לגבי מהירות האופנוע.

שנית, כפי שנפסק עוד בע"פ 482/83 **מדינת ישראל נ' סליס יוסף סעיד**, פ"ד לח(2), 533, 538:

"מעשה רשלנות של אחר אין בו, כשלעצמו, כדי לשחרר מאחריות פלילית את מי שעושה מעשה של הפרת חובת זהירות, אשר כתוצאה ממנו נגרם נזק, כאשר חייב היה לחזות מראש, כי המעשה או המחדל עשויים להזיק וכי אדם אחר עלול להיפגע ולסבול נזק. מעשה רשלנות ותהיה זו אף רשלנות בדרגה גבוהה של מאן-דהוא אחר, אין בו כשלעצמו, בשל חומרתו כדי לשחרר מאחריות אם הגורם הרשלני הראשוני חייב היה לחזות מראש את מעשה הרשלנות..."

ובהמשך (בעמ' 544) נפסק שם כי:

"... מי שיצר במעשהו הרשלני מצב מסוכן, שהוא בבחינת הכשרת הקרקע לרשלנותו של השני, אשר בעקבותיה התהוותה התאונה, יצר בכך מצב מסוכן נמשך, ורשלנותו נמשכת עד לאירוע התאונה ממש".

בדומה ראו אף את ע"פ 84/85 **ליכטנשטיין נ' מדינת ישראל**, פ"ד מ(3) 141; ע"פ 8827/01 **שטרייזנט נ' מדינת ישראל**, פ"ד נז(5) 506 בעמ' 518; ורע"פ 1007/05 **מדינת ישראל נ' בוחבוט**, פסקה 17 לפסק דינו של כב' השופט ג'ובראן (1.9.2008).

73. במקרה הנוכחי, הרשלנות של המערערת הייתה הראשונה והעיקרית בשרשרת האירועים שהביאה לתאונה הקטלנית, וזאת, אף אם נניח שהאופנוע נהג במהירות מופרזת כטענת מומחה ההגנה. רשלנותה של המערערת מתבטאת בכך שהיא לא הבחינה באופנוע לפני שהחלה את הנסיעה אל תוך שטח הצומת, כאשר לפי מבחן הצפיות - בוודאי שהתרחיש שהתרחש בפועל היה בגדר הצפיות של נהג סביר. במצב דברים כזה, מהירותו המופרזת של האופנוע (ככל שהייתה) לא ניתקה את הקשר הסיבתי בין רשלנותה המערערת לבין התאונה הקטלנית.

סיכום -

74. לאור המקובץ, עמדתי היא כי התרשלנותה של המערערת הוכחה מעל לכל ספק סביר, ואמליץ לחבריי הנכבדים להרכב לקבוע כי דין הערעור להידחות.

ת. נאות-פרי,
שופטת

סגן הנשיא השופט אברהם אליקים, אב"ד



אני מצטרף לכל האמור בפסק דינה המפורט והמעמיק של חברתי השופטת תמר נאות פרי.

גם לדעתי אין הצדקה בתיק זה להתערב בקביעותי ומסקנותי של בית משפט קמא.

בחינה אובייקטיבית של התמונות שצולמו לאחר התאונה מצביעה על מקום האימפקט (הה'לם) בין רכבה של המתלוננת לבין האופנוע, לרבות על פי סימני הדם, אליהם מצטרפות עדויות המערערת והנוסעת שהייתה ברכב. המערערת ברשלנותה חסמה את נתיב נסיעתו של האופנוע, גרמה לתאונה ולמותו כתוצאה מכך.

המערערת ניסתה בדיעבד לשנות את נתוני הזירה ולטעון כי רכבה זו לאחור, בית משפט קמא דחה טענה זו ולא נפל פגם בקביעותו שניתנה לאחר שמיעת עדויות המומחים והעדים האחרים.

דין הערעור להידחות.

**א. אליקים, שופט
סגן נשיא
[אב"ד]**

השופטת בטינה טאובר

אני מסכימה.

ב. טאובר, שופטת

הוחלט פה אחד לדחות את הערעור.

אנו מבטלים את עיכוב ביצוע העבודות שירות ומאחר וחלף המועד לתחילת ביצוען, יודיע הממונה על עבודות שירות מתי והיכן על המערערת לבצע את עבודות השירות.

אנו קובעים התיק לתזכורת פנימית ליום 20.12.17.

המזכירות תשלח העתק מההחלטה לממונה על עבודות השירות.

**ניתן היום, י"ט כסלו תשע"ח, 07 דצמבר 2017, במעמד ב"כ
המערערת עו"ד סגל ב"כ המשיבה עו"ד גב' יוזבגי והמערערת בעצמה.**



א. אליקים, שופט
סגן נשיא
[אב"ד]

ב. טאובר, שופט
ת. נאות-
פרי,
שופט