



ת"ד 2353/06/20 - מדינת ישראל נגד זוהר זירקייב עזרא

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

ת"ד 2353-06-20 מדינת ישראל נ' זירקייב עזרא

לפני כבוד השופטת צפורה משה

המאשימה	מדינת ישראל
נגד	
הנאשם	זוהר זירקייב עזרא ע"י ב"כ עוה"ד דוויק

הכרעת דין

לאחר ששמעתי העדויות, בחנתי חומר הראיות לרבות טיעוני הצדדים, הוראות החוק והפסיקה המחייבת, החלטתי לזכות את הנאשמת מהמיוחס לה בכתב האישום, וזאת גם במנותק מאחריותה לתאונה.

בנוסף, לא מצאתי לנכון להרשיעה בעבירה הנוספת לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה, אשר לא יוחסה לנאשמת מלכתחילה בכתב האישום, ולהלן הנימוקים:

ההדגשות כאן ולאורך הכרעת הדין שלי - צ.מ.

פקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961 (תקרא להלן: "פקודת התעבורה").

תקנות התעבורה תשכ"א - 1961, (ייקראו להלן: "תקנות התעבורה").

חוק העונשין, התשל"ז - 1977, (יקרא להלן: "חוק העונשין").

חוק סדר הדין הפלילי {נוסח משולב} תשמ"ב - 1982 (ייקרא להלן "חסד"פ").

מבוא:



כנגד הנאשמת הוגש ביום 31.3.20 כתב אישום, בהיותה נהגת אוטובוס ציבורי, המייחס לה אחריות לתאונת דרכים, ברחוב דיזינגוף בתל אביב, מדרום לצפון ובסמוך לבית 122, אשר כתוצאה ממנה, נחבל נוסע באוטובוס חבלה של ממש, בדמות פצע בראש שנסגר עם סיכות.

מחומר הראיות עולה, כי הנוסע נחבל כאמור לעיל, עת הנאשמת נאלצה לבלום "בלימת חירום", בשל התפרצות רוכב אופניים לכביש באור אדום, שעה שבכיוון נסיעת הנאשמת דלק אור ירוק ומשמאלה בכיוון הנגדי גם רכב רוכב קורקינט, על פס הפרדה.

לטענת המאשימה, הנאשמת נושאת באחריות לתאונה ולתוצאותיה בשל נהיגתה בחוסר זהירות, הן משום שלא הורתה לנוסע לשבת טרם החלה בנסיעה, והן משום שלא נתנה תשומת לב מספקת לדרך ובלמה את האוטובוס "בלימת חירום" וכתוצאה מכל אלה בין ביחד, ובין לחילופין נפל הנוסע ונחבל.

המאשימה ניסתה לבסס טיעוניה, בין היתר, הן על חובת זהירות ספציפית **החלה על נהג/ת אוטובוס והקבועה בתקנה 436 לתקנות התעבורה** ולפיה לטענתה על נהג/ת אוטובוס חלה החובה לדאוג לביטחונם של הנוסעים בזמן העלאתם והורדתם מן האוטובוס והן מכוח חובות הזהירות הכלליות החלות על נהג/ת רכב ציבורי, **זאת בין היתר גם מכוח תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה** והפסיקה המחייבת.

לטענת המאשימה, תוך שהיא מבססת טיעוניה, בין היתר, על חוות דעת בוחן התאונה, מדובר במסכת עובדתית הכוללת שני אירועים, כאשר בגין כל אחד מהם הנאשמת נושאת באחריות לתאונה.

מנגד, לטענת ההגנה, יש להורות על זיכוי הנאשמת, שכן לא עלה בידי המאשימה להוכיח, לא עובדתית ולא משפטית, זאת גם בהיעדר איסור מפורש להסיע נוסעים בעמידה, כל הפרת חובת זהירות מצד הנאשמת, לה טוענת המאשימה.

ובאשר ל"בלימת החירום" ההיפך הוא הנכון,

לטענת ההגנה, נמצא כי הנאשמת נהגה בזהירות המיטבית על פי כל הכללים, הצילה חיי רוכב האופניים מפגיעה קשה עד כדי סיכוי לקטלנית.

ומכל מקום ואף מעבר לנדרש, טוענת ההגנה, כי התפרצות רוכב האופניים הינה בבחינת "גורם זר מתערב" אשר יש בו בנסיבות תיק זה לנתק את הקשר הסיבתי מאחריות הנאשמת לתאונה.

לאחר שנתתי דעתי לחומר הראיות, טיעוני הצדדים הוראות החוק והפסיקה לא מצאתי לנכון לקבוע כי הנאשמת אחראית לתאונה ולתוצאותיה, ואין לי אלא לקבל עתירת ההגנה ולהורות על זיכוייה.



לא מצאתי לנכון לקבל פרשנותה המרחיבה של המאשימה לתקנה 436 לתקנות התעבורה, ולפיה היא חלה גם בתיק זה.

הוכח כי הנוסע המעורב סיים למעשה עלייתו לאוטובוס, ומכל מקום נפל לאחר ששילם/העביר את כרטיס הרב קו, זאת בשעה שמלשון התקנה והיגיון הדברים, עניינה אחריות נהג/ת אוטובוס לביטחונם ושלומם של הנוסעים בעלייתם ובירידתם מהאוטובוס, והפרשנות המתבקשת מלשון התקנה הינה מצומצמת יותר, זאת גם לאור הקביעה בפסיקה אליה הפנתה המאשימה, של כב' השו' רענן בן יוסף בערעור **בפרשת שטרן** אליה אתייחס בהמשך.

וזה העיקר, במבחן התוצאה של מבחן הציפיות מנהג/ת אוטובוס לו טוענת המאשימה, נמצא כי הנאשמת למעשה עמדה בחובת הציפיות/זהירות הנדרשת ממנה לה טוענת המאשימה, ובפרט כנהגת רכב ציבורי, הראיה שהצליחה לבלום את האוטובוס ולהימנע מהתוצאה הצפויה הקשה יותר בנסיבות תיק זה.

הנאשמת העידה כי לקחה בחשבון ברגע ההחלטה את כל האפשרויות והסיכונים טרם שהחליטה לבלום, והשאלה אותה על בית המשפט לבחון הינה האם בהינתן כל אלה מניעת התאונה ותוצאותיה הייתה אפשרית.

גם אם נניח לצורך הדיון כי הנוסע היה מתיישב, הרי ברור כי במצב החוקי הנוכחי אין לנאשמת כל אפשרות חוקית למנוע מנוסע זה או אחר לשבת או לעמוד, זאת גם כדבריה, ומכל מקום הנוסע היה יכול להחליט בכל רגע כי הוא קם טרם הבלימה.

הוכח כי הנאשמת יצאה מתחנת האוטובוס, תוך שהיא נוהגת במהירות סבירה ואף נמוכה מזו המותרת בכביש בו נהגה, התקרבה אל הצומת ובלמה את האוטובוס בזהירות המיטבית, זאת כמובן מבלי להקל ראש עם התוצאה הבלתי נמנעת בנסיבות תיק זה וסבלו של הנוסע המעורב, עת נפל ונחבל כתוצאה מבלימת האוטובוס.

לא ניתן לומר כי הנאשמת לא עמדה במבחן הציפיות/זהירות לו טוענת המאשימה, אלא שהציפיות לה טוענת המאשימה בתיק זה הינה בלתי אפשרית בנסיבות בהן היה על הנאשמת לבחור בחלקיק השנייה בין מספר אפשרויות פעולה ולשקלל מי מביניהן היא זו, אשר תביא לתוצאה הפחות קשה.

מעבר לנדרש, ועל אף שקבעתי כי הנאשמת לא הפרה כל חובת זהירות, סבורני כי בנסיבות תיק זה יש מקום לקבל גם טענת ההגנה לעניין ניתוק הקשר הסיבתי.

אכן לא בכל מקרה תתקבל הטענה שכן כטענת המאשימה על נהג/ת אוטובוס לצפות בלימת חירום ותוצאותיה ואולם כל מקרה יש לבחון לגופו, תוך לקיחה בחשבון של המצב המשפטי בשילוב המצב העובדתי.

אכן, יש מקרים, ולפיהם גם בהיעדר חובה חוקית, על נהג/ת אוטובוס להפעיל שיקול דעת המתחייב מן הנסיבות, על מנת שיהא בו כדי להגן על ביטחונם ושלומם של הנוסעים בו, ואולם בחינה זו צריכה להיעשות תוך התחשבות במכלול



הנתונים ועל פי סדר עדיפות וחשיבות של הפעולות הנדרשות מנהג/ת האוטובוס באותו רגע נתון והאם אכן מדובר בדרישה אפשרית ומתקבלת על הדעת.

אין די בחובה לצפות התוצאה על מנת לקבוע אחריות פלילית. יש להניח כי הנאשמת צפתה כי בלימת חירום עלולה לגרום לנפילת נוסע באוטובוס, אלא שהנאשמת על פי התרשמותה מהנוסע, לא מצאה לנכון להורות לו לשבת וניכר כי הדבר לא היה נתון לשליטתה כלל, ולא ניתן לקבוע כי אילו הייתה עושה זאת, הייתה תוצאת הנפילה בהכרח נמנעת, בין אם משום שאין וודאות כי היה נענה לה ובין אם היה בוחר לקום בכל רגע נתון.

וכדברי הנאשמת עצמה בעדותה, מדובר ב"חכמת הבדיעבד" ובכך אין די על מנת להטיל אחריות פלילית על נאשם זה או אחר אלא יש תחילה לאפשר ולדאוג להתקיימותם של כל התנאים אשר יאפשרו לנהג/ת לפעול בהתאם לציפיות.

למעלה מן הנדרש, ועל אף שההגנה לא העלתה זאת בטיעוניה בזו הלשון, ושיקוליה עמה, אוסיף ואציין כי גם אם הייתה מוצאת לנכון לקבוע, כי הנאשמת הפרה מי מחובות הזהירות ו/או כי נהגה בחוסר זהירות, הרי שגם אז היה מקום לפטור אותה מאחריות פלילית, **זאת בשל התקיים הסייג לאחריות פלילית בשל "הגנת הצורך" לפי סעיף 34 י"א לחוק העונשין ויתר התנאים הקבועים בחוק.**

כתב האישום:

בפרק א. לכתב האישום, פרק העובדות, נטען כדלקמן:

1. בתאריך 23.12.19 סמוך לשעה 14:00 נהגה הנאשמת באוטובוס ציבורי מאן מספר 9188201 בת"א, ברחוב דיזינגוף מדרום לצפון ובסמוך לבית 122, נעצרה בתחנת אוטובוס והעלתה נוסעים ובהם ארמונד פרץ יליד 1936.

2. הנאשמת נהגה בחוסר זהירות, בכך שהחלה נסיעה בטרם התיישב הנוסע על נ"ל על הספסל, (צ"ל : **"הנוסע הנ"ל" - צ.מ.**) לא נתנה תשומת לב מספקת לדרך, בלמה את האוטובוס בלימת חירום על מנת למנוע תאונה עם רוכב האופניים - ועקב כך נפל הנוסע הנ"ל בתוך האוטובוס.

3. כתוצאה מן התאונה, נחבל הנוסע חבלה של ממש, בדמות חבלת ראש עם פצע שנסגר עם סיכות.

בפרק ב. לכתב האישום, פרק הוראות החיקוק, יוחסו לנאשמת הוראות החיקוק הבאות:

נהיגה בחוסר זהירות - עבירה לפי תקנה 21 (ג) לתקנות התעבורה, סמל סעיף 2429.



התנהגות הגורמת נזק - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה, סמל סעיף 2425.

הורשע בעבירה שגרמה לחבלה של ממש - עבירה לפי סעיף 38 (3) לפקודת התעבורה, סמל סעיף 2009.

הוראות החיקוק קובעות כדלקמן:

תקנה 21 (ג) לתקנות התעבורה קובעת:

" לא ינהג אדם רכב בקלות ראש, או בלא זהירות או ללא תשומת לב מספקת בהתחשב בכל הנסיבות ובין השאר בסוג הרכב, במטענו, בשיטת בלמיו ומצבם, באפשרות של עצירה נוחה ובטוחה והבחנה בתמרורים, באותות שוטרים, בתנועת עוברי דרך ובכל עצם הנמצא על פני הדרך, או סמוך לה ובמצב הדרך".

תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה קובעת:

"21.

...

(ב) כל עובר דרך חייב להתנהג באופן שלא -

..

(2) יגרום נזק לאדם או לרכוש ולא ייתן מקום לגרום נזק כאמור;

"...

סעיף 38 (3) לפקודה קובע:

"38. הורשע אדם -

....

(3) על עבירת תעבורה או על עבירה אחרת הנובעת מנהיגת רכב שגרמה לתאונת דרכים בה נחבל אדם חבלה של ממש,

דינו - בנוסף לכל עונש אחר - **פסילה מקבל או מהחזיק רישיון נהיגה לתקופה שלא תפחת משלושה חדשים.** אולם רשאי בית המשפט, בנסיבות מיוחדות שיפרט בפסק הדין, להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר."

תגובת הנאשמת לכתב האישום ומהות כפירתה במיוחד לה:



ביום 14.3.21 התקיימה ההקראה בתיק, בפני כב' השו' רות פלג בר דין.

הנאשמת הודתה בסעיף 1 לכתב האישום, לפיו נהגה בזמן ובמקום המיוחסים לה ובכלל זאת באירוע עצמו, ברם כפרה ביתר סעיפי האישום, המייחסים לה אחריות לתאונה.

"בלימת החירום נעשתה כדין", וזאת על מנת למנוע פגיעה ברוכב האופניים שהתפרץ לכביש באור אדום, כפי שמסרו זאת גם עדי התביעה בעדויותיהם.

באשר לנוסע המעורב, אשר נפל ונחבל, **(להלן ייקרא: "המעורב")** טענה ההגנה, כי **הנאשמת רשאית הייתה להסיע באוטובוס גם נוסעים בעמידה, ללא הגבלה, זאת כמצוין גם ברישיון הרכב.**

שלב ההוכחות

בפרשת התביעה העידו מטעם המאשימה, שתי עדות ראיה, האחת מהן, נכחה באוטובוס בעת התרחשות התאונה והשנייה מחוצה לו. בנוסף העידו אף המעורב ובוחן התאונה.

בפרשת ההגנה העידה מטעם ההגנה הנאשמת בלבד.

סיכומי הצדדים והטענות בתמצית:

בתום שמיעת הראיות סיכמו הצדדים טיעוניהם בכתב, מפנה לסיכומי המאשימה מיום 22.6.22 ולסיכומי ההגנה מיום 26.6.22 ולהלן בתמצית טיעוניהם:

לטענת המאשימה:

האחריות לגרימת התאונה רובצת לפתחה של הנאשמת, שכן, הנאשמת לא עמדה בחובות הזהירות המוטלות עליה הן **מכוח תקנה 21(ג) והן מכוח תקנה 436 לתקנות התעבורה**, על אף שזו האחרונה לא יוחסה לה מלכתחילה בכתב האישום.

המאשימה מבססת טיעוניה על עדויות עדי התביעה, ועיקרן עדות בוחן התאונה, כמו גם עדותה של הנאשמת עצמה. מעדותו של בוחן התנועה עולה כי **אילו הייתה הנאשמת ממתנה לישיבתו של המעורב על כיסא הנוסעים עובר לנסיעתה, הייתה התאונה נמנעת והמעורב לא היה נופל.**

לטענת המאשימה, מדובר בשני אירועים, כאשר האחד מתייחס לשלב בו היה על הנאשמת לאפשר למעורב לשבת טרם נסיעתה, והשני מתייחס לבלימת האוטובוס, בשלב בו רוכב האופניים התפרץ לכביש.

עמוד 6



מדובר במעורב, **אשר הינו אדם מבוגר**, ובחובת זהירות כללית, אשר חלה על הנאשמת בהיותה נהגת רכב ציבורי.

הנאשמת אף הוזהרה מפני האפשרות כי תורשע **בעבירה על תקנה 436 לתקנות** התעבורה הקובעת כדלקמן:

"לפני הסעת האוטובוס ינקטו הנהג והכרטיסן אמצעי זהירות הסבירים להבטחת בטחונו של נוסע בכניסתו לאוטובוס או ביציאתו ממנו"

כפי שעולה מהעדויות, **המעורב לא בסס אחיזתו ועמידתו טרם האוטובוס החל בנסיעה**, וכי **ההפך הוא הנכון, המעורב שילם, פנה ועף ברגע שהנאשמת בלמה**.

הנאשמת טעתה, עת העריכה את גילו של המעורב, כצעיר יותר מכפי גילו האמיתי, ועת פירשה את עמידתו כיציבה, זאת בשעה שאחז במוט האחיזה ביד אחת.

זאת ועוד, אחריות הנאשמת לביטחון הנוסעים, חלה אף מעבר לעמוד האחיזה שנמצא מאחוריה.

מצופה היה מהנאשמת, המטיבה להכיר את אופי קהל הנוסעים בקו האוטובוס העירוני, בהיות חלקם אנשים מבוגרים, וכן אופי התנועה באותו כביש, המרובה באופניים, קורקינטים ועוד, כי תצפה את האפשרות של התפרצויות אותם כלי תחבורה לכביש, והשלכות "בלימת חירום" על כל המשתמע מכך.

עוד מבססת המאשימה טיעוניה על פסיקה, אשר הינה תומכת לטעמה בטיעוניה.

יודגש כבר עתה, כי הפסיקה עצמה לא צורפה לסיכומים.

לאור כל האמור לעיל, כמו גם יתר טענותיה של המאשימה אשר פורטו בהרחבה, מבקשת המאשימה להרשיע את הנאשמת הן באחריותה לתאונה בעבירות המיוחסות לה בכתב האישום והן בעבירה נוספת בניגוד לתקנה 436 לתקנות התעבורה.

טענות ההגנה:

כתב האישום אשר הוגש כנגד הנאשמת, לוקה עובדתית מוסרית ומשפטית.

המאשימה לא מצאה לנכון לציין, כי רוכב האופניים התפרץ לכביש באור אדום.

המאשימה לא הוכיחה את הבסיס החוקי לטענתה, ולפיה על הנאשמת היה להמתין לשיבת הנוסע המעורב טרם



נסיעתה.

תקנה 436 לתקנות התעבורה, אליה הפנתה המאשימה, אף היא איננה רלבנטית כלל וכלל, שכן היא מתייחסת לשלב לפני הסעת האוטובוס.

התפרצות רוכב האופניים באור אדום, הינה בבחינת "**התערבות גורם זר**", אשר יש בו כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין אחריות הנאשמת לתאונה ותוצאותיה.

הנאשמת, נהגה נכון, עת בלמה "בלימת חירום" על מנת למנוע תאונה ולמעשה הצילה חיים מפני פגיעה קשה ועד כדי סיכוי לקטלנית.

הפסיקה אליה הפנתה המאשימה, לא רק שאינה משרתת את המאשימה, אלא תומכת דווקא בעמדת ההגנה.

לאור כל האמור לעיל, ויתר טענות ההגנה כמפורט בהרחבה בטיעוניה, **סבורה ההגנה כי על בית המשפט להורות על זיכוי של הנאשמת**, שכן לא עלה בידי המאשימה להוכיח את אחריותה למיזוס לה בכתב האישום מעבר לספק סביר, ואין גם מקום להרשיעה בעבירה הנוספת **לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה**.

העובדות אשר אינן שנויות במחלוקת כפי שעולה מחומר הראיות:

מחומר הראיות עולה כי אין חולק באשר למפורט להלן:

האירוע התאונתי התרחש בבלימת הנאשמת את רכב האוטובוס, אשר היה במהלך נסיעתו במרחב העירוני.

הנאשמת בלמה את האוטובוס "בלימת חירום" בשל התפרצות רוכב האופניים לכביש בחסות האור האדום, כאשר, במקביל, ברמזור המוצב בנתיב נסיעתה של הנאשמת דלק האור הירוק.

הנאשמת נהגה במהירות אשר לא עלתה על 29.53 קמ"ש.

באוטובוס היו מקומות ישיבה פנויים, ובכלל זאת מושב נוסעים הממוקם סמוך למושב של הנאשמת, נהגת האוטובוס.

המעורב היה במצב עמידה במועד התרחשות התאונה, בעודו אווז ביד אחת במוט האחיזה.



המעורב נחבל, עת הנאשמת בלמה את האוטובוס.

הנאשמת החלה בנסיעה טרם התיישב המעורב בכיסאו.

הנאשמת לא בקשה מהמעורב לשבת וגם לא התבקשה על ידו להמתין עם הנסיעה עד שישב.

אין כל הוראה חוקית הקובעת במפורש כי על נהג/ת אוטובוס להמתין עד ישיבת אחרון הנוסעים טרם הסעת האוטובוס או איסור מפורש בדבר הסעת נוסעים בעמידה.

לציין, כי עמידת נוסעים ברכב האוטובוס היא דבר שבשגרה.

המאשימה לא הציגה רישיון רכב/ או כל מסמך אחר, גם לא החייה פנימית כלשהי במקום עבודתה של הנאשמת, הקובעים הגבלה כלשהי בדבר הסעת נוסעים בעמידה למועד הרלבנטי לתאונה.

ברישיון הרכב של האוטובוס נשוא התאונה אשר הוגש על ידי ההגנה וסומן 1/ מצוין כי אין הגבלת נוסעים בעמידה, מועד עלייה לכביש 11/2009 והינו בתוקף עד ליום 31.3.22.

השאלות העיקריות העומדות לדין והטענות הכרעה בתיק זה:

קריאה דווקנית של הנטען בכתב האישום, נוכח חומר הראיות אשר הונח בפניי, ואשר היה ידוע למאשימה עת שקדה על הכנת כתב האישום, מעלה תמיהות ושאלות רבות.

כך למשל, מדוע לא מצאה זו לנכון, לציין בו את מכלול העובדות המהותיות והרלבנטיות, ובכלל זה, העובדה כי רוכב האופניים התפרץ לכביש באור אדום, מול נהגת האוטובוס נסע בכיוון הנגדי קורקינט על פס הפרדה, לנאשמת היה אור ירוק ביוון נסיעתה, המהירות בה נסע האוטובוס ועוד?

יודגש כבר עתה, כי על אף שניתנה למאשימה ההזדמנות, לא מצאה זו לנכון להשיב לטענות ההגנה בעניין זה וברור כי חסר זה, בשים לב לחסרים נוספים וליתר טענות ההגנה יש בהם כדי לפעול לטובת הנאשמת.

זאת ועוד, עולה השאלה, מדוע רק עתה בשלב פרשת ההגנה ולמעשה בסיום ההוכחות, מבקשת המאשימה להזהיר ולייחס לנאשמת את העבירה לפי תקנה 436, שהרי כל העובדות והוראות החיקוק ובכלל זה גם תקנה 436 הנ"ל היו מונחות לפניה את שקדה על הכנת כתב האישום?

תשובת המאשימה בעניין זה, ולפיה הנאשמת נחקרה אודות הפרת החובה נשוא הסעיף, אין בה די כדי להניח



את הדעת שהרי יש להניח כי כתב האישום עבר בדיקה מדוקדקת טרם הגשתו.

כשל זה אף הוא, יש בו כדי להוות פגיעה קשה בהגנת הנאשמת, זאת גם בשים לב לכך, כי בפרק העובדתי הופיעה הטענה כי הנאשמת החלה בנסיעה טרם שהמעורב התיישב.

סעיף 85 לחסד"פ אשר דן בתוכן כתב האישום, ואשר על יישומו כלשונו, אמונים גורמי התביעה/ המאשימה, עת היא שוקדת על הכנת כתב האישום קובע בין היתר כדלקמן:

" כתב אישום יכול ...

(4) תיאור העובדות המהוות את העבירה בציון המקום והזמן במידה שאפשר לבררם.

(5) ציון הוראות החיקוק שלפיו מואשם הנאשם".

שאלות אילו ונוספות עומדות לדיון, כך למשל,

האם אכן עלה בידי המאשימה להוכיח, ברמה הנדרשת במשפט הפלילי, זאת הן בהתבסס על חומר הראיות והעדויות אשר הוצגו לבית המשפט, הן על הוראות החוק והפסיקה המחייבות, קיומן של חובות הזהירות הן הספציפית והן הכללית להן היא טוענת?

האם עלה בידי המאשימה להוכיח, ברמה הנדרשת במשפט פלילי, כי הנאשמת אכן הפרה אותן חובות, באופן אשר יש בו כדי לחייבה, הן בקשר עם האחריות לתאונה ולתוצאותיה, והן במנותק מאחריותה לתאונה ולתוצאותיה?

ומן הכלל אל הפרט, האם עלה בידי המאשימה להוכיח, כי הנאשמת הפרה הוראה חוקית ספציפית לפי ובניגוד תקנה 436 לתקנות התעבורה ו/או מכוח חובת זהירות כללית לפי ובניגוד לתקנה 21(ג), עת החלה בנסיעה טרם שהנוסע המעורב התיישב?

האם עלה בידי המאשימה להוכיח גבולות אותן חובות זהירות להן היא טוענת?

ובהכרח כנגזרת לשאלות הנ"ל, עולה השאלה, האם עלה בידי המאשימה להוכיח, כי המעורב לא סיים עלייתו לאוטובוס או אחרת?

ואולם ומעבר לנדרש בתיק זה, ברור הוא כי גם היה נקבע כי הנאשמת אכן הפרה את חובות הזהירות הנ"ל, בשל **"האירוע הראשון"** כהגדרת בוחן התאונה, עדיין נותרות לדיון שאלות וספקות כך למשל, **האם אין בהתפרצות הרכב המעורב לכביש באור אדום**, כדי לנתק את הקשר הסיבתי בין התנהגות הנאשמת, גם אם הפרה אותן הוראות עובר ל"בלימת החירום" בבחינת **"התערבות גורם זר"**?



זאת ועוד, גם אם הייתה נקבעת אחריותה גם בשל "האירוע השני" נהיגה בחוסר זהירות בשל אי מתן תשומת לב לדרך, נוכח "בלימת החירום" כפי שזו הוגדרה על ידי המאשימה עצמה בכתב האישום, הרי שגם היה מתבקש הדיון בשאלה האם לו עומד לנאשמת הסייג לאחריות פלילית בבחינת "הגנת הצורך" המצדיקה אותה "בלימת החירום" נוכח הצורך בהצלת חייו של רוכב האופניים מפני פגיעה קשה עד כדי סיכוי לקטלנית, אשר אף היא יש להניח היה בה כדי להביא לזיכוי וולו מחמת הספק.

שאלות אלו ואחרות יידונו בהכרעת הדין, ובהרחבה במקום שנדרש כמפורט להלן.

עיקרי הכרעת הדין:

טרם ניתוח הראיות והדין בהן, אל מול הצגת טיעוני הצדדים בהרחבה הנדרשת, אקדים כבר עתה בתמצית עיקרי הכרעת הדין והנימוקים לה.

אכן, אין חולק כי על נהג/ת רכב ציבורי ובכלל זה, אוטובוס ציבורי, המסיע נוסעים ממקום למקום חלה האחריות והחובה להסיעם בבטחה ולדאוג לשלומם באופן המיטבי.

ואולם, וזה העיקר, סבורני כי השאלה העומדת לדין בתיק זה, הינה מהן גבולות אותה חובה, שהרי אין מדובר בחובת אחריות מוחלטת, והאם זו אכן הופרה על ידי הנאשמת, זאת גם במנותק משאלת האחריות לתאונה.

לטעמי, בחינת אחריות נהג/ת רכב ציבורי ובעניינינו נהג/ת אוטובוס ציבורי, או הפרת חובת זהירות כלשהי או גבולותיה מן הראוי והנכון, כי יעשו בהתאם לבחינת סדר חשיבות הפעולות המבוצעות והמתבקשות ממנו/ה בכל רגע נתון, תוך התחשבות במכלול הנתונים, אשר חלקם בלתי תלויים בהתנהגות הנהג/ת ואף אינם נתונים לשליטתו כלל וכלל.

מכאן עולה בהכרח, כי בבוא בית המשפט לבחון היקף אחריות נהג/ת רכב ציבורי ובעניינינו אוטובוס, לביטחון הנוסעים, עליו ליתן דעתו להבדל בין יכולתו האפשרית והמתקבלת על הדעת של הנהג/ת לשלוט בנעשה, בכל רגע ורגע נתון כך למשל, בין השלב בו האוטובוס נמצא בעצירה מוחלטת והצורך בשמירה על ביטחונם של הנוסעים, בהעלאתם והורדתם לבין היכולת לעשות כן, בשלב בו האוטובוס מצוי כבר בנסיעה, כאשר למעשה עיקר תשומת ליבו של הנהג/ת נתונה בהכרח וכמתחייב למתרחש בכביש.

ככל והיה בדעת המחוקק לקבוע איסור עמידה בזמן נסיעה, ברור הוא כי הנורמות צריכות להיקבע באופן מפורש ודווקא ובמקרים מסוימים אף באופן הדדי ומתחייב גם על הנוסעים.

לא עלה בידי המאשימה להוכיח קיומו של איסור מפורש בהוראות החוק המונע מנהג/ת להחל בנסיעתו כל עוד הנוסעים לא יושבים.



משעה שאין כזה בנמצא, הרי שלא ניתן להטיל את מלוא האחריות על הנהגת לבד, בטח ובטח כאשר מדובר באחריות פלילית.

המאשימה עצמה בטיעוניה שלה, מבקשת לאחוז בחבל בשתי קצותיו, עת היא טוענת כי מצופה היה מהנאשמת וזאת במקביל לבחון מצבם הפיזי של הנוסעים באוטובוס ובד בבד לצפות התפרצויות פתע ולהימנע מבלימת חירום.

דרישה זו של המאשימה נוכח המצב החוקי הקיים, לצד המציאות התחבורתית בה אנו חיים ומכירים, כפי שטען הסניגור המלומד, אינה אפשרית ובזהירות הנדרשת אף אינה מציאותית.

לאחר שנתתי דעתי לחומר הראיות המונח בפניי, לרבות נוסח כתב האישום עצמו, מכלול טיעוני הצדדים, ההגנות העומדות לנאשם בהליך פלילי ובכלל זה לחסרים ולכשלים בתיק, מצאתי לנכון לקבוע, כי לא עלה בידי המאשימה להוכיח ברמה הנדרשת במשפט פלילי המיוחס לנאשמת בכתב האישום ואחריותה לתאונה.

עדות הנאשמת עשתה עלי רושם מהימן, עדותה קבלה חיזוק גם בעדויות עדות הראייה.

לא השתכנעתי כי קביעת בוחן התאונה נכונה היא.

דו"ח הבוחן לוקה בחסרים משמעותיים, ויש בו אף ממצאים עובדתיים התומכים בגרסת הנאשמת.

בנסיבות אלה ובמצטבר, התאריך בו נערך דו"ח הבוחן ת/5, אל מול התאריך בו נגבתה הודעת הנאשמת, אף הוא עורר בי סימני שלה.

אינני סבורה כי יש רלבנטיות בתיק זה, לשאלה אם המעורב התכוון לשבת או אחרת, ואולם, גם אם הייתי סבורה כך ומעבר לנדרש יצוין כי לא השתכנעתי די, כי אכן התכוון לשבת, שהרי היה מקום פנוי ליד הנאשמת והמעורב עצמו מסר כי הוא נוהג לרדת מהדלת האמצעית וכי היה בכוונתו לנסוע שתי תחנות.

מצאתי לנכון ליתן אמון בגרסת הנאשמת, ולפיה התרשמה מהתנהגות המעורב כי אינו מעוניין לשבת וכי גם לא מצאה לנכון להכריחו לעשות זאת, נוכח התרשמותה ממצבו הפיזי.

נתתי דעתי לעדות עדת הראייה באוטובוס התומכת בגרסת הנאשמת, המקום בו עמד באוטובוס, לרבות מקום נפילתו, אופן הנפילה, לרבות מהירות נסיעת האוטובוס והמרחק מהתחנה בו עלה המעורב עד לתאונה.

נתתי דעתי לכך, כי רק לאחר שהתבקש לחדד תשובתו בעניין אופן אחיזתו מסר כי למעשה אחז את המוט רק ביד אחת



כי בידו האחרת אחז מעיל שחזר מניקוי יבש.

לא מצאתי לנכון להרשיע את הנאשמת בעבירות **בניגוד לתקנה 21 (ג) ותקנה 436 לתקנות התעבורה, זאת גם במנותק מאחריותה לתאונה.**

עסקינן במשפט פלילי, הוראות החוק צריכות להיות ברורות ומפורשות גם בבחינת הכלל ולפיו:

"אין עונשין אלא אם כן מזהירין".

מחומר הראיות אשר הונח בפני עולה, כי לא עלה בידי המאשימה להצביע על כל הוראה חוקית או להוכיח כל חובת זהירות אותה הפרה הנאשמת, או כי נהגה בחוסר זהירות בהתאם לתנאי הדרך או לא התחשבה בהם. **ההיפך הוא הנכון.**

באשר לתקנה 436 - מקובלת עלי טענת ההגנה כי תחולתה מסתיימת בשלב בו הסתיימה העלאת והורדת נוסעים, זאת מבלי לפגוע בתחולתה כאשר מדובר בשלב זה בהתאם לפסיקה אליה הפנתה ב"כ המאשימה המלומדת בסיכומיה ואולם וזה העיקר, היא איננה רלבנטית בנסיבות תיק זה, עת שלב העלאת המעורב לאוטובוס הסתיים.

שכן, לאור חומר הראיות אשר הונח בפני ובכלל זה, גרסת הנאשמת הנתמכת בגרסת עדת הראייה באוטובוס, אשר נמצאה כעדה אובייקטיבית, מצאתי לנכון לקבוע כי שלב עלייתו של המעורב לאוטובוס הסתיים.

זאת ועוד, ובהערת אגב, אוסיף ואציין, כי לטעמי מדובר בתקנה רלבנטית אם בכלל, לתקופה בה היה גם כרטיסן באוטובוס, משעה שהיום אין עוד כרטיסן באוטובוס בבחינת אחראי נוסף, ספק רב ואף מקל וחומר האם עוד ניתן מכוחה להחיל אחריות פלילית כלשהי על נהג האוטובוס לבדו.

באשר לתקנה 21(ג) - הנני מוצאת לנכון לקבוע כי משעה שלא הוכח על ידי המאשימה כי ברישיון הרכב קיימת הגבלה/ או איסור על הסעת נוסעים בעמידה, או בהוראה חוקית אחרת, הרי שלא ניתן עוד להיתלות בהוראה כללית זו כדי להטיל על הנאשמת אותה חובת זהירות לה טוענת המאשימה.

מקריאת נוסח התקנה עולה כי מדובר בהוראה כללית ביותר, וכי עניינה קביעת נורמות נהיגה כלליות בכביש.

וכטענת ההגנה ככל והמאשימה מבקשת להטיל מכוחה אחריות פלילית על נהג/ת רכב ציבורי הנוגעות לדאגה לביטחון הנוסעים, עד כדי הטלת איסור הסעתם טרם ישיבתם, מצופה כי ימצאו תחילה ביטוי באיסור מפורש, ומפורט ודווקא ביותר בספר החוקים, זאת בפרט כאשר עסקינן בקביעת נורמה אשר בצידה אחריות פלילית.



וככל שמדובר בפרשנות, הרי שגם אז ברור כמצוות המחוקק **בסעיף 34 כ"א חוק העונשין**, כי זו תיעשה בדרך המקלה עם מי שאמור לשאת באחריות פלילית, היא הנאשמת.

מאחר ולא הובא בפניי ו/או לא נמצא בחומר הראיות כל איסור מפורש להסיע נוסעים בעמידה, הפועל היוצא מכך הינו, שאין גם רלבנטיות לטענות המאשימה בדבר גילו של הנוסע המעורב, או נראותו או הטלת דופי בפרשנות הנאשמת והתרשמותה מהמעורב.

הדברים נאמרים הן באשר לתקנה 21 (ג) וביתר שאת גם באשר לתקנה 436 לתקנות התעבורה.

זאת ועוד, ככל והמאשימה מבקשת, לקבוע נורמות התנהגות של נהגים/ות הקובעת כי אין להחל בנסיעה טרם שהנוסעים יושבים, הרי שמצופה היה ממנה כי תאכוף תחילה את אותה נורמה על כלל הנהגים, וזאת מבלי כל קשר לתאונת דרכים. לא הוכח בפניי, כי אכן כך נהגה או נוהגת המאשימה.

בכל אלה ועוד, יש כדי לשמוט את הקרקע מניסיון המאשימה להטיל על הנאשמת לבדה בתיק זה הפרת חובות הזהירות להן היא טוענת ובהכרח גם אחריות לתאונה עת הוכח כי נאלצה לבלום "בלימת חירום" בשל התפרצות רוכב האופניים לכביש באור אדום, גם אם מצופה ממנה כנהגת אוטובוס לצפות התפרצויות כאלה, שכן עומדת לה טענת ההגנה "הגנת הצורך".

הנאשמת הותירה בי רושם מהימן, והשתכנעתי כי בנסיבות העניין פעלה בשיקול דעת נכון ומחויב המציאות בה היה עליה לבחור בין "בלימת חירום" ולקיחת הסיכון כלפי הנוסעים באוטובוס כולל סיכון חייה שלה לבין תוצאה אחרת אשר יש להניח כי הייתה קטלנית יותר, זאת מבלי שיהא בכך חלילה כלל וכלל ולו במעט כדי להקל ראש בחבלה שנגרמה למעורב.

לצד כל אלה, מצאתי לנכון לציין ולהדגיש, כי בבואה להעמיד לדין מצופה מהמאשימה כי תדאג לנסח את כתב האישום באופן דווקני אשר יש בו כדי לכלול ולשקף את כל העובדות נשוא האירוע המיוחס לנאשם זה או אחר, גם אם יש בהן כדי לפעול להגנתו או טובתו.

סבורני כי לא יכולה להיות מחלוקת ולפיה, הגורם האחראי לתאונה בתיק זה, בין אם באופן ישיר בין אם באופן עקיף, הינו רוכב האופניים ולא אחר, גורם אחראי, אשר למרבה הצער וחוסר הצדק נותר בגדר "אלמוני".

לא מצאתי בחומר הראיות, כל התייחסות למאמצים או לניסיונות שנעשו אם בכלל, על מנת לאתר את אותו "אלמוני".

הפועל היוצא מכך הינו למעשה "אכיפה בררנית", גם אם הסיבה לה נעוצה בעובדה ולפיה לא עלה בידי המאשימה



לאתר את רוכב האופניים.

בכתב האישום מציינת המאשימה עצמה, כי מדובר ב"בלימת חירום" כתוצאה מהתפרצות רוכב האופניים לכביש.

ובאשר להיבט המוסרי כטענת ההגנה - אכן, על אף שעל בית המשפט בבואו לקבוע אחריות נאשם זה או אחר, לקבוע הכרעתו בהתאם לחומר הראיות המונח בפניו, ואולם סבורני כי לא ניתן לאיין משקלה של טענה זו עד אפס ובפרט בנסיבות תיק זה, עת נמצא כי הנאשמת לבדה הועמדה לדין פלילי, עת בלמה את האוטובוס, ב"בלימת חירום" כאשר ברור מעבר לכל ספק כי כל מטרתה הייתה רצון הנאשמת בהצלה מידית של חיי רוכב האופניים, זאת מבלי שיהא בכך כדי להקל ראש חלילה בביטחונם של הנוסעים האחרים באוטובוס.

ברור כי אין לצפות מהנאשמת כי תצפה בכל רגע נתון תזמון בלימת האוטובוס, נוכח התפרצות מספר גורמים לכביש ובענייננו רוכב האופניים, נסיעה של רוכב קורקינט ממול על פס הפרדה, עם מצב עמידתם או ישיבתם של כלל הנוסעים בו.

וכדברי הנאשמת בעדותה בבית המשפט: "כולם חכמים ונבונים בדיעבד"

ציפיות המאשימה מהנאשמת בנסיבות תיק זה אינן סבירות, בלתי מתקבלות על הדעת, גם אם מדובר בנהג/ת רכב ציבורי וברור כי לא ניתן לקבוע מכוחן אחריותה הפלילית.

לא שמעתי כל אפשרות מתקבלת על הדעת מפי המאשימה, מה מצופה היה מהנאשמת לעשות מלבד הטענה אשר אינני יודעת מניין הוודאות לה ולפיה לו הייתה ממתנה עד שהנוסע ישב לא היה נופל ונחבל? שהרי גם אם נניח שלנהג אוטובוס יש או יכולה להיות שליטה על הושבת נוסעים האם ניתן לומר זאת באותה וודאות על החלטת נוסע זה או אחר לקום לאחר שהתיישב?

נפילת נוסע יכולה להתרחש בכל רגע נתון גם אם הוא בוחר לקום ולעמוד לאחר שהתיישב.

זאת ועוד, ככל והמאשימה מבקשת להחיל נורמה זו או אחרת על נהג רכב ציבורי הרי ברור שיש להחיל לצידה נורמה המחייבת נוסע זה או אחר להישמע לה.

ואולם גם על קיומה של נורמה שכזו לא היה בידי המאשימה להצביע.

המעורב עלה לאוטובוס מלכתחילה כששתי ידיו אינן פנויות לאחיזה. האם סבורה המאשימה כי היה על הנאשמת אף למנוע עלייתו לאוטובוס?



אינני סבורה כי הציפייה מנהג/ת רכב ציבורי לבחון ולפרש כוונותיו של כל נוסע ונוסע באופן כה דווקני, ובכל רגע נתון, הינה ריאלית ואפשרית, זאת במיוחד לאחר שהנוסעים פונים פנימה לתוככי האוטובוס, וכי במקביל ובו זמנית עליו ליתן דעתו/ה, לכל המתרחש בכביש ובכלל זה קביעת בוחן התאונה והמאשימה עצמה עת התייחסה ל"אירוע השני" כקביעתו ולפיה על הנאשמת מוטלת החובה לצפות התפרצויות פתע בכל רגע נתון עת היא נוהגת בכביש עירוני בתל אביב.

בהערת אגב יצוין, כי האמנתי לנאשמת אשר מסרה כי הנוסע בתחילה המשיך לאחוז במעקה לידה והתקדם וכי הנוסע עבר אותה, זאת גם מטעם הגיוני אחר, ולפיו אילו המעורב היה עדיין עומד לידה ו/או מולה בעת התאונה, ניתן להניח כי היה חוסם לה את שדה הראייה מצד ימין לה וזו לא הייתה מבחינה ברוכב האופניים ומספיקה לבלום.

הדין בהרחבה:

מכאן לניתוח העדויות הראיות והטיעונים בהרחבה:

פרשת התביעה:

ע/ת 1, הגב' בתיה פנצינר - עדת ראייה אשר נסעה באוטובוס בזמן התאונה (להלן: עדת הראייה באוטובוס)

(ראה עדותה מיום 21.10.21 עמ' 3 לפרוטוקול החל מש' 8 ואילך)

העדה מסרה בעדותה את אופן התרחשות התאונה, מיקומה באוטובוס ומיקום הנוסע המעורב.

בחקירה הראשית מסרה כי הייתה על קו 172 בדיזינגוף סנטר, כשהגיעו לתחנה ברחוב פרישמן, הנוסע המעורב עלה מהדלת הקדמית.

לדבריה עמדה באמצע האוטובוס, מול הדלת האחורית היכן שממוקם מתקן לכיסאות גלגלים, אשר נשענה עליו עם הפנים לכיוון הנסיעה.

האוטובוס היה ריק, והיו בו בין שניים עד שלושה נוסעים.

המעורב עלה לאוטובוס, העביר את הכרטיס שילם ופנה לכיוון שלה והנהגת החלה לנסוע.

לנהגת האוטובוס היה רמזור ירוק.



משום מקום נכנס לצומת בחור צעיר על אופניים, נהגת האוטובוס בלמה בלימת חירום ורוכב האופניים נעלם.

המעורב עף ברגע שנהגת האוטובוס בלמה, קיבל מכה בראש, ירד לו דם ונהגת האוטובוס מיד הזעיקה מד"א ומשטרה.

לשאלת בית המשפט, מסרה כי מהמקום בו עמדה, ראתה את הבחור על האופניים מגיע מצד ימין, נכנס לתוך מעבר החציה באדום.

בחקירתה הנגדית מסרה כי היא זו שהציעה לנהגת האוטובוס את הפרטים שלה וכי רוכב האופניים כלשונה : **"פשוט הגיע משום מקום"** ראה עמ' 4 ש' 7 .

העדה חזרה ומסרה כי רוכב האופניים ירד מהמדרכה לכביש כאשר היה לו אור אדום ולנהגת האוטובוס ירוק והוסיפה כלשונה:

"למעשה היא יכולה הייתה לדרוס אותו ולמעשה היא מנעה תאונת דרכים". ראה עמ' 4 החל מש' 9.

לשאלת הסניגור לעניין מהירות נסיעת האוטובוס השיבה:

"היא רק התחילה לנסוע, כי התחנה היא מעט לפני הרמזור" ראה עמ' 4 ש' 11-12.

ולשאלת הסניגור, באשר לאופן נהיגת הנאשמת את האוטובוס אשרה כדלקמן:

"ש. אי אפשר לומר שהיא נהגה בצורה פרועה?"

ת. נכון. " ראה עמ' 4 ש' 13-14

ע/ת 2 מר ארמנד פרץ - המעורב (ראה עמ' 4-6 לפרוטוקול מיום 21.1.21)

בחקירתו הראשית סיפר הנוסע המעורב בתאונה על מקרה התאונה בה נפגע לפני כשנתיים מיום עדותו בבית המשפט:

"...הלכתי להוציא מעיל שלי שהיה בכיוון ניקוי יבש, האוטובוס 172 שעובר בדיזינגוף ואני רגיל לעלות עליו בדרך כלל, עליתי עליו, שילמתי. לשאלת בית המשפט אני משיב שהיה לי רב קו. עוד לא הספקתי לשבת, הנהגת בלמה חזק ואני נפלתי, עם הראש קדימה, נפתח לי... הזינה לקחת אותי לבית החולים. שאלתי אותה למה הברקס הזה החזק, היא אמרה לי שהיא ניסתה להינצל מאופניים או משהו כזה" ראה עמ' 5 ש' 2-6 .



עוד מסר, כי לא היו הרבה נוסעים, בערך 10 וכי היה מקום לשבת. גם ליד הנהגת.

לשאלת בית המשפט, עמד לפני שהצליח לשבת ונהגת האוטובוס בלמה באותו רגע.

כשנשאל אם הוא זוכר מתי התחילה בנסיעה? השיב: **"אני חושב מייד"**, הוא האחרון שעלה, עלו בסביבות עשרה.

ואולם, כאשר נשאל אם הוא זוכר כמה נוסעים היו באוטובוס בסך הכל? השיב, כי אינו זוכר.

כשנשאל מהו גילו השיב, 86 והוסיף, כי הינו 40 שנה עורך דין במקצועו והשנה הפסיק לעבוד.

בחקירתו הנגדית לשאלות הסניגור, אשר כי הינו מתגורר בשדרות בן גוריון תל אביב, עלה לאוטובוס ברחוב גורדון והתכוון לרדת אחרי שתי תחנות.

עוד אשר כי בדרך כלל הוא יורד מהדלת האמצעית של האוטובוס.

כאשר הוטח בפניו כי ממצאי הבוחן עולה כי למעשה לא הייתה התפרעות של הנאשמת וכי היא פשוט בלמה כדי למנוע תאונה, הנהן העד בראשו והוסיף: **"ככה היא אמרה לי"** ראה עמ' 5 ש' 27.

ובהמשך כאשר נשאל מהי תחושתו הסובייקטיבית? השיב, כי הוא אינו יכול לדעת הוא רק הרגיש את הבלימה.

כאשר נשאל מה המרחק מהמקום שעלה ועד הבלימה מאחר והנאשמת בלמה בגורדון השיב:

"כמה מטרים, עוד לא הספקתי, העברתי את הכרטיס ועומד לשבת והיא כבר התחילה..."

ראה עמ' 5 ש' 32 .

לשאלת בית המשפט, לאור עדותו ולפיה נסע שתי תחנות האם בדרך כלל הוא עומד או יושב לא השיב ישירות אלא ענה: **"נוסע"**. ראה עמ' 6 החל מש' 10 ואילך.

העד אשר כי הינו משתמש בתחבורה ציבורית.

בהמשך כאשר נשאל על ידי בית המשפט האם כאשר הוא עולה ל - 2 תחנות הוא עומד או יושב השיב כי :



"בדרך כלל אני מחפש מקום לשבת...גם אם זה לשתי תחנות " ראה באותו עמ' ש' 11.

עוד לשאלת בית המשפט בהמשך האם אחז היטב היטב את העמוד השיב בתחילה בחיוב, ואולם כאשר נתבקש בחקירה חוזרת לבקשת הסניגור להבהיר אופן אחיזתו והיכן אחז בעמוד? מסר:

"לא בשתי ידיים, כי ביד אחת החזקתי במעיל. לא למעלה, בעמוד עצמו".

ראה עמ' 6 החל מש' 12 ואילך.

ע/ת 3 הגב' אורלי ברנבאום - עדת ראייה לתאונה מחוץ לאוטובוס:

(ראה עדותה עמ' 6-8 לפרוטוקול מיום 21.10.21)

העדה מסרה עוד בפתח עדותה כי יש לה פחד במה.

העדה שהתה מחוץ לאוטובוס בזמן התרחשות התאונה, אך לדבריה ראתה את האירוע וכך מסרה בחקירתה הראשית אודות אופן התרחשות התאונה:

.

"עמדתי במעבר חציה, ראיתי רוכב אופניים נכנס לנתיב אופניים, השתלב בכביש, פשוט הנהגת בלמה בלימת חירום ואז הזקנצ'יק נפל אחורה, קיבל מכה בראש". ראה עמ' 6 ש' 28-30.

לשאלת בית המשפט, השיבה כי אמנם לא הייתה באוטובוס אבל הייתה בחוץ על מעבר החציה וראתה את האירוע דרך החלונות של האוטובוס וכי התאונה הייתה בדיזינגוף.

עוד לשאלת בית המשפט אם זוכרת את בלימת האוטובוס, השיבה: **"הייתה בעוצמה ממש חזקה".**

ראה עמ' 7 ש' 4.

כאשר נשאלה אם הינה זוכרת כיצד נראה האדם שנפגע השיבה:

"חמוד, זקנצ'יק". ראה ש' 7-8 באותו עמוד.

לשאלה, אם הינה זוכרת כמה נוסעים היו באוטובוס? השיבה בשלילה. ראה בהמשך בש' 9-10 .



בחקירתה הנגדית, לשאלות הסניגור תוך שהיא מתבקשת לאשר את דבריה בחקירה במשטרה בה מסרה כי בכיוון האוטובוס היה אור ירוק, אשרה זאת והוסיפה:

"ש. אמרת שהיה בכיוון האוטובוס היה אור ירוק?"

ת. כן. לרכוב (צ"ל : "לרכב" - צ.מ.) האופניים שהגיע משביל האופניים ונכנס לתוך הכביש... לא בתוך מעבר החציה, הוא הגיע משביל האופניים והשתלב לכביש עצמו". ראה עמ' 7 החל מש' 13 ואילך.

בהמשך, הוטח בה על ידי הסניגור תוך שהוא מפנה לעדותה במשטרה ומקריא לה, כי הדברים הנמסרים על ידה עתה בבית המשפט אינם בדיוק מה שמסרה בחקירה:

"ש...פתאום הגיע רוכב אופניים רגילות בנסיעה מהמדרכה וחתך את האוטובוס מהכיוון שלי לכיוון דיזינגוף צפון וכתוצאה מכך נהגת...." כלומר את אומרת שהוא ירד מהמדרכה ופשוט חתך את האוטובוס.

על כך אשרה והשיבה:

"ת. כן. מה שאמרתי בהודעה זה מה שהיה".

ש. למעשה היא בלמה על מנת שלא לפגוע בו?

ת. כן. היא מנעה תאונה".

ראה עמ' 7 החל מש' 18 ואילך.

לשאלת בית המשפט, כאשר נשאלה אם היא זוכרת מה לבש המעורב או במה אחז? השיבה בשלילה.

ואולם כאשר הוטח בה כיצד היא יכולה לומר שראתה שהוא נפל אם אינה זוכרת מה לבש ומה אחז?

השיבה:

"ת. אני זוכרת שהוא נגע באחורה של הראש. ראיתי את זה כשהוא היה למטה בחוץ.

ש. את בטוחה שראית את הנפילה שלו? כי הוא אמר שהוא נפל קדימה אז אם עמדת מול החלון הוא לא יכול היה ליפול קדימה.

ת. זה מה שאני זוכרת. אני לא משקרת".

ראה עמ' 8 החל מש' 3 ואילך.



ע/ת 5 רס"ב כפיר ניסים - בוחן תנועה, בוחן התאונה

(ראה עדותו עמ' 10 לפרוטוקול מיום 6.3.2022 החל מש' 8 ואילך).

באמצעותו הוגשו וסומנו בהסכמת ההגנה המסמכים הבאים אשר לדבריו נערכו על ידו:

דיסק תמונות בצירוף לוח תצלומים (16 תמונות) - סומן ת/1.

טכוגרף - סומן ת/2.

דו"ח טכוגרף (3 עמודים) - סומן ת/3.

סקיצה (2 עמודים) - סומנה ת/4.

דו"ח בוחן (4 עמודים) - סומן ת/5.

חוות דעת מומחה (3 עמודים) - סומנה ת/6.

טופס הודעת זכויות חשוד והודעת הנאשמת -סומנו ת/7.

דו"ח פעולה מיום 23.12.19 - סומן ת/8.

תרשים (2 עמודים) - סומן ת/9.

בחקירתו הראשית, נתבקש העד לספר לבית המשפט מסקנותיו אודות התאונה וכיצד הגיע אליהן.

ב"כ הנאשמת מסר לפרוטוקול, כי אין לו התנגדות, זאת מאחר והכל כתוב במסמכים אותם הגיש העד.

העד הסביר ומסר כדלקמן:

"מדובר בתאונת דרכים שהתרחשה ביום 23.12.19 בדיזינגוף פינ ג דון, בין אוטובוס לנוסע. על פי חומר החקירה במידה ונהגת אוטובוס הייתה ממתנה עד ישיבת הנוסע, התאונה הייתה נמנעת".

ראה עמ' 11 החל מש' 10 ואילך.

עין בדו"ח הבוחן ת/5 מלמד כי נערך ביום 24.12.19 על פי ממצאים שנאספו בתאריך 23.12.19 .

יצוין כבר עתה, כי אין בדו"ח הבוחן כל התייחסות לכך כי רוכב האופניים התפרץ לכביש באור אדום וכי לנאשמת היה



אור ירוק בכיוון נסיעתה.

חקירת הנאשמת ת/7 הינה מיום 24.12.19 שעה 09:46 .

עיון בסעיף 10 ל ת/5 מעלה כי אין סימני בלימה.

עיון בסעיף 4 לת/5 מעלה כי צוין בו כי מדובר **בדרך עירונית**, אך אין ציון מהי המהירות המותרת באותה דרך.

עוד עולה מסעיף 14 לת/5 כי בוצע פיענוח של הטכוגרף וכי נרשמה מהירות של 29.53 קמ"ש.

בוחן התאונה מוסיף ומציין כי ניתן להבחין בהאטה עד 0 קמ"ש, וכי לא קיים רטט האופייני ממחט מהירות ולא ממחט המרחק.

אין כל התייחסות בת/5 ובפרט בסעיף 14, הוא סעיף המסקנות להוראת חוק ספציפית אותה הפרה הנאשמת.

עיון בסעיף 5 לת/5 מלמד כי נמצא כתם דם ליד הדלת הקדמית.

העד נחקר בחקירה נגדית.

בחקירתו הנגדית, הופנה העד על ידי הסניגור **לסעיף 14 לדו"ח הבוחן הוא, ת/5** כאמור לעיל.

העד התבקש להסביר **מדוע אין התייחסות לכל נסיבות האירוע?** שכן לאירוע יש הקשר מסוים, והוא שלמעשה הנאשמת בבלימתה מנעה תאונת דרכים עם רוכב אופניים שהתפרץ לכביש באור אדום כאשר לה היה אור ירוק?

על כך השיב הבוחן, **כי מדובר בשני אירועים שונים שאינם קשורים האחד לשני**, תוך שהוא מפנה **להודעת הנאשמת ת/7 עמ' 2 ש' 6-10**, ממנה עולה לטענתו כי הנאשמת הגיעה לתחנת האוטובוס העלתה והורידה נוסעים, עלה נוסע מבוגר לבדו, לאחר מכן החלה בנסיעה ולא חיכתה שישב.

אירוע אחד היה יכול להימנע אם הנהגת, היא הנאשמת הייתה נותנת לנוסע המבוגר לשבת במקום, הייתה מתחילה נסיעה ואז האירוע השני קרה כשרוכב האופניים התפרץ לכביש.

"זאת התשובה שלי. אני אומר שזה שני אירועים שונים". ראה עמ' 12 ש' 8.



וכשנשאל אם כך הם פני הדברים, מדוע בחקירת הנאשמת במשטרה, הוטח בפניה כי הנוסע נפל כתוצאה מ"בלימת החירום"?

על כך חזר והשיב העד:

"אבל אם הייתה מחכה עד שישב הוא לא היה נופל, במיוחד כשמדובר בנוסע מבוגר".

ראה עמ' 12 החל מש' 9.

כאשר נשאל האם קביעתו בסעיף 14(ד) לת/5, ולפיה במידה ונהגת האוטובוס כאמור הייתה מחכה עד ישיבת הנוסע התאונה הייתה נמנעת הינה קביעה עובדתית או משפטית?

על כך השיב, כי הוא אינו משפטן אלא בוחן וזו הקביעה שלו:

"אני לא משפטן...אל תפסיק אותי. אני בוחן ואני קובע שאם הייתה מחכה עד שהנוסע היה יושב כל התאונה הייתה נמנעת". ראה עמ' 12 החל מש' 12 ואילך.

כאשר נשאל כבוחן מה הבסיס החוקי למסקנתו ולפיה הנאשמת הייתה צריכה להמתין עד שהנוסע יתיישב ועל סמך מה הוא קובע שנהג אוטובוס בקו עירוני צריך להמתין עד שנוסע יושב במקומו?

השיב העד, כי על הנהג להפעיל שיקול דעת וכי מדובר בחובת זהירות כללית, דעתו מבוססת על חומר החקירה וכי אין הוראה ספציפית:

:

"...לשאלת בית המשפט אני משיב שזו חובת זהירות כללית של נהג סביר ובמיוחד (צ"ל: "ובמיוחד" -צ.מ.) של נהג רכב ציבורי..." ראה עמ' 12 החל מש' 22 ואילך.

ובהמשך, לשאלת בית המשפט, אם נהג אוטובוס ציבורי צריך לחכות עד שכל הנוסעים ישבו השיב שלא, ואולם אם הנהג רואה שמישהו מבוגר עולה מהדלת הקדמית שייתן לו לשבת.

ראה באותו עמ' ש' 25 ואילך.

כאשר בית המשפט שב ושאל את העד **לגבי מצב בו אין מקום ישיבה ויש מבוגרים שעומדים**, השיב העד כי במקרה כזה אין מה לעשות, אבל זה לא המקרה וכי במקרה דנן היו לא יותר מעשרה נוסעים.

ראה עמ' 12 החל מש' 27 ואילך.



העד נשאל לגבי חובת זהירות של נהג אוטובוס כלפי תחום אוכלוסייה ספציפית, מבוגרים או נשים בהיריון וחזר והשיב כי קיימת חובת זהירות כללית ואין משהו ספציפי.

וכאשר נשאל על ידי הסניגור ספציפית לגבי "נכים" תוך מתן דוגמאות מסר בתחילה, כי הוא יודע את חובות נהג האוטובוס אך, זה לא קשור לתיק וכי אם בית משפט יורה לו לענות הוא יענה.

עוד מסר כי זה קבוע בנהלים של האוטובוסים, אך הוא עצמו לא ראה את הנהלים אך חקר נאשמים.

ראה עמ' 13 החל מש' 1.

ובהמשך לשאלת בית המשפט, אם אכן ידוע לו על הוראה ספציפית לגבי "נכים" השיב :

"ממה שאני יודע , אני משיב שיש משהו כזה. לא נכנסתי לזה". ראה ש' 9-10.

העד נתבקש לבקשת הסניגור לאשר כי מעבר להוראה ספציפית לגבי "נכים" אין עוד הוראה ספציפית בקשר ליתר האוכלוסיות שציין: ילדים, מבוגרים נשים בהיריון ועל כך השיב:

" אמרתי שיש חובת זהירות כללית ...ברגע שהוא מזהה שפועל נוסע מבוגר עד מהדלת הפנימית מן הראוי שיתן לו לשבת". ראה ש' 11-17 .

העד נשאל האם לשיטתו, האם הנהג צריך לשאול כל נוסע מאותה אוכלוסייה אם הוא מעוניין לשבת וכיצד הדבר מתבצע בפועל לשיטתו?

בתחילה פנה העד לב"כ המאשימה ובקש לעיין בהודעות וכי הסניגור יחזור על השאלה.

בית המשפט חזר על שאלת הסניגור ואז השיב העד:

"לא צריך לשאול. אמרתי שמדובר בעשרה אנשים לערך לפי העדות שהם. יש גם עדות של עדת ראייה שמעידה שהיה אדם מבוגר בא לכיוון ישיבה ומן הראוי שהנהגת הייתה ממתנה עוד קצת על מנת לאפשר לנו לשבת ואז התאונה הייתה נמנעת". ראה ש' 18-25.

העד נשאל אם צילם את רישיון האוטובוס? על כך השיב בשלילה ובהמשך כאשר נשאל מדוע לא צילם השיב:

"לא צילמתי כי אין לי חובה לצלם".

ב"כ הנאשמת, הציג לעד את רישיון הרכב של האוטובוס נשוא התאונה, 9188201 סומן נ/1.



העד התבקש לאשר כי ברישיון רשום "אין הגבלה על נוסעים בעמידה".

על כך השיב העד, כי מועד רישיון הרכב אינו רלוונטי למועד התאונה, שכן מצויין בו תאריך עד 31.3.22 ומכל מקום אין חותמת "נאמן למקור" והוא אינו יודע אם הרישיון מקורי או לא.

ראה בעמ' 13 החל מש' 26 ואילך.

כאשר נתבקש העד על ידי הסניגור לסכם את סדר אופן התרחשות האירועים שלל את הסדר בו ציין אותו הסניגור ומסר כי הנאשמת הגיעה 60 מטר לפני הרמזור ושם בתחנה עלה לאוטובוס בדלת הקדמית המעורב אשר הינו אדם מבוגר וכדבריו המעורב:

"...מעביר את הכרטיס הרב קו שנמצא לידיה, נאחז בברזלים, לאחר מכן מתקדם קדימה, עובר אותה, היא לא מחכה שהוא ישב, והיא ממשיכה לנסוע לכיוון הצומת שהיה בכיוון נסיעתה באור ירוק, ואז היה רוכב אופניים. כשעולה נוסע מבוגר, וזה חשוב שהוא מבוגר, ושהיא לא חיכתה שיתיישב, וזה מדלת קדמית". ראה עמ' 14 החל מש' 24 ואילך.

בתום חקירתו הנגדית על ידי הסניגור, נשאל העד, מספר שאלות על ידי בית המשפט וכך השיב:

"ש. כתוצאה ממה נפל הנוסע?"

ת. אם היו נותנים לו לשבת יכול להיות שלא היה נופל. בסופו של דבר, הנוסע נפל כתוצאה מן הבלימה.

ש. אתה מאשר שהייתה בלימה?"

ת. מאשר.

ש. מחומר הראיות למה הייתה בלימה?"

ת. בסופו של דבר בגלל האירוע השני, שהתפרץ רוכב אופניים לכביש.

ש. מה הקשר הסיבתי שאתה רואה פה, מה גרם לתאונה?"

ת. אם הייתה הנהגת נותנת לנסוע לשבת במקום יכול להיות שהוא לא היה נופל.

ש. אתה לא רואה קשר סיבתי בין התפרצות רוכב האופניים לכביש לבין הנפילה של הנוסע?"

ת. לא.. הכול זה עניין של קשר סיבתי. היא הייתה צריכה לחכות עוד כמה דקות בתחנה כדי שישב. חשוב לציין את מספר הנוסעים, הוא לא היה מלא. היו רק עשרה נוסעים."



העד הופנה לחקירת הנאשמת במשטרה ת/7 ונשאל אם הזהיר אותה בעבירה הנוגעת לשמירה על שלומם של הנוסעים?

העד השיב בחיוב.

ואולם כאשר נשאל על איזה סעיף ביסס את החשד? לא הצביע על כל סעיף מפורש אלא הפנה לחובת הזהירות הכללית, וזו לשון תשובתו:

"מעבירות של אי אבטחת שלום הנוסעים חובת הזהירות הכללית. לא ראיתי סעיף ספציפי".

ראה עמ' 15 החל מש' 13 ואילך.

לבקשת הסניגור לחקירה חוזרת בעקבות שאלות בית המשפט נשאל העד האם מניסיונו כבוחן יש חובת זהירות ספציפית שחלה על נהג אוטובוס?

גם כאן העד לא ידע להפנות לחובת זהירות ספציפית, ומסר כי מדובר באות החובה שחלה על כל נהג אלא שכאשר מדובר בנהג רכב ציבורי יש חובת זהירות יותר גדולה מנהג סביר וכלשונו:

"...הם יותר מזהים והתנהגות של אנשים. יותר גדולה מהנהג הסביר. זה לא הנהג הסביר שאנחנו מכירים. מדובר בחובות של נהוג (צ"ל : "נהג" - צ.מ.) רכב ציבורי". ראה עמ' 15 החל מש' 32 ואילך.

בתום עדותו של העד הודיעה המאשימה "אלו הם עדי".

בהסכמת ההגנה הוגשו מסמכים נוספים כדלקמן:

דו"ח פעולה (2 עמודים) שנערך על ידי ע/ת 4 - סומן ת/10.

מסמכים רפואיים (3 עמודים) שנערכו על ידי ע/ת 6 - סומנו ת/11.

ראה עמ' 16 לפרוטוקול החל מש' 5 ואילך.

פרשת ההגנה:

מטעם ההגנה העידה כאמור לעיל הנאשמת בלבד. (ראה עמ' 16 לפרוטוקול ש' 23 ועד עמ' 22 ש' 19)

הנאשמת נחקרה במשטרה, הודעתה הוגשה וסומנה ת/7.



מעיון בהודעת הנאשמת עולה, כי זו נגבתה ביום 24.12.2019 שעה 09:46, יום לאחר התאונה, ביחידת הבוחנים מחוז תל אביב על ידי השוטר רס"מ כפיר ניסים - חוקר/בוחן התאונה כאמור לעיל.

הנאשמת נחקרה תחת אזהרה.

בפתח החקירה הוטח בפני הנאשמת, כי הינה חשודה בכך שהעלתה נוסע מבוגר לאוטובוס והחלה בנסיעה עוד לפני שהנוסע יש בכיסא ולאחר מכן בלמה בלימת חירום והנוסע נפל, כמו כן נטען כלפיה כי הינה חשודה בכך שגרמה לתאונה לחבלה של ממש, נהיגה בקלות ראש ואי אבטחת שלום הנוסעים.

סעיפי הוראות החיקוק בהן חשודה הנאשמת לא צוינו.

הנאשמת נשאלה אם הינה מבינה את החשדות נגדה ואם הינה מעוניינת להיוועץ בעורך דין?

הנאשמת אישרה כי הינה מבינה את החשדות נגדה אך מסרה כי אינה מעוניינת באותו שלב זה להיוועץ עם עורך דין.

הנאשמת נחקרה אודות התאונה ובין היתר מסרה את הפרטים הבאים:

נהגה באוטובוס קו 172 של חברת דן שמספרו 91-882-01 בעיר ת"א מכיוון דרום לצפון, בהגיעה לתחנה בדיזינגוף מספר 122 העלתה והורידה נוסעים, עלה אדם מבוגר מדלת קדמית לבדו.

לאחר מכן, החלה בנסיעה לפניו לכיוון דיזינגוף לצפון, הנוסע העביר את הכרטיס עמד לידה עדיין ונאחז בברזלים.

לאחר מכן, התקדם קדימה, עבר אותה והיא לא חיכתה שישב.

לדבריה, הייתה בכיוון נסיעה לצומת גורדון, וכי בכיוון נסיעתה היה רמזור ירוק, נהגה במהירות בין 15-20 קמ"ש לערך, אז הבחינה בזווית העין ברוכב אופניים רגילות על המדרכה מצד ימין שלה ובצד שמאל הגיע רוכב קורקינט ואז רוכב האופניים התפרץ לכביש מצד ימין שלה בצומת.

הדבר היחידי שהיא הייתה יכולה הוא רק לבלום ולא לסטות שמאלה כי משמאל היה רוכב הקורקינט וגם פס הפרדה רצוף וכתוצאה מכך הנוסע עף קדימה ונחבל בראשו.

מד"א והמשטרה הגיעו, היא התקשרה למד"א.



לקחה פרטים מעדת ראיה ותשאלה את הנוסע, הוא המעורב לגילו, ומהיכן הגיע ומד"א פינו אותו.

השוטרת שהגיעה למקום ביקשה להזיז את האוטובוס וכאשר בוחן התאונה הגיע הצביעה בפניו על כיוון נסיעתה וכיוון נסיעת רוכב האופניים.

הנאשמת נשאלה ומסרה כי שדה הראייה היה תקין ופתוח, כביש יבש ותקין, ישנם סימוני נתיבים אור יום וכי היא מכירה את מקום התאונה.

עוד מסרה כי, האוטובוס, הבלמים ואורות היו תקינים וכי היא עצמה לא נפגעה כתוצאה מהתאונה.

לגבי העדים בתאונה, מסרה אותם לבוחן התנועה, אורלי ובתיה.

השיבה כי אין מצלמות באוטובוס.

הייתה עם משקפי ראייה בזמן התאונה, אך לא הייתה חגורה בחגורת בטיחות מאחר ואין צורך.

הנאשמת השיבה, כי היה מקום ישיבה באוטובוס וכי היו בו לא יותר מעשרה נוסעים.

כשנשאלה מדוע לא המתינה עד שהאדם המבוגר ישב, ענתה :

" לא היה נראה לה כזה יציב ולא היה נראה לי מבוגר" ראה עמ' 3 להודעה ש' 37.

כאשר נשאלה אם עלה לבדו השיבה בחיוב.

כאשר הוטח בפניה עדת הראייה אשר היא בעצמה מסרה את פרטיה, טוענת כי לאחר שעלה האדם המבוגר ושילם, היא החלה בנסיעה עוד לפני שיישב בכיסא, אשרה את הדברים.

כאשר הוטח בה כי אילו הייתה ממתינה עד שהנוסע היה יושב בכיסא, לא הייתה נגרמת תאונה והשיב השיבה:

"זה לא רק בגלל שהוא מבוגר, יכול להיות גם אדם צעיר". ראה עמ' 3 להודעה ש' 43-44 .

כאשר נשאלה מה גרם לה לבלום השיבה:

"האופניים שהתפרץ לי לכביש". ראה עמ' 3 להודעה ש' 45-46.



הנאשמת מסרה כי אין לה פרטים של הבחור שגרם לה לבלום כי הוא נסע לאחר מכן.

כאשר נשאלה מהיכן הגיע רוכב האופניים חזרה על גרסתה והשיבה:

"מצד ימין שלי והתפרץ לכביש". ראה באותו עמוד ש' 49-50 .

כאשר הוטח בה כי עדת הראייה טוענת כי בלמה בלימת חירום השיבה:

"הייתה בלימה מתונה ולאחר מכן הוספתי גם בלימה חזקה וגם צפתי (צ"ל: "צפרתי" - צ.מ.) לרוכב האופניים". ראה בהמשך עמ' 3 ש' 51-53.

כאמור מטעם ההגנה העידה הנאשמת בלבד.

בחקירתה הראשית, מסרה כי נהגה בקו 172 שנוסע מחולון אזור התעשייה, רחוב תמנע וכי תחנת היעד הינה מסוף רידינג בתל אביב.

בהגיעה לתחנה ברחוב דיזינגוף 122 העלתה הורידה נוסעים, הדגישה כי כפי שמסרה בחקירה כפי בדלת הקדמית עלה גבר מבוגר, כשביד השמאלית שלו הוא אחז ניקוי יבש, יש סמוך לתחנה מכסה לניקוי יבש.

ובהמשך הוסיפה ופרטה כי ביד השמאלית אחז בקולב עם בגדים מניקוי יבש וביד הימנית אחז עצמו במוט האחיזה שנמצא אחרי.

שחררה בלם תחנה והחלה בגלישה בנסיעה קדימה, זיהתה כי מצד שמאל שלה יש רוכב קורקינט כאשר הוא בעצם על פס הפרדה וכי מצד ימין רוכב אופניים.

היא גלשה באיטיות לכיוון הצומת, זה כיוון נגדי, היא נוסעת לכיוון רידינג. יש שם פס הפרדה, הוא אמור לנסוע לפני או אחרי.

רצתה לסטות כדי לברוח מרוכב האופניים, אך לא יכלה לעשות זאת, וכי הדרך למנוע זאת הייתה על ידי בלימה, למרות שהאור אלצה היה ירוק ואצלו, הכוונה לרוכב האופניים - צ.מ.) אדום.

לדבריה מדובר היה במספר מטרים קדימה בצומת מהשלב בו יצאה מהתחנה. כ- 60 מטר, מרחק קצר וכי האוטובוס היה במהירות אשר אפשרה לה לבלום. וכי



רוכב האופניים למעשה התפרץ, מדובר היה למעשה בהחלטה של שניות. היא בלמה בלימת חירום כדי למנוע התקלות ברוכב האופניים וכתוצאה מזה המעורב למעשה נפל.

העדה הסבירה את כוונתה בהודעתה ת/7 עמ' 3 ש' 37 וכי כפי הנראה כתוצאה מההקלדה, הושמטה ממנה המילה "לא", ולמעשה התכוונה לומר כי לא היה נראה לה כי המעורב לא יציב.

לשאלת בית המשפט מדוע לא המתירה עד שהמעורב יש נוכח העובדה כי ראתה אדם מבוגר שאוחז ביד אחת שקית והיא לא פנויה? על כך השיבה כי, במהלך נסיעתה עולים נוסעים רבים, צעירים, מבוגרים, ילדים נשים בהיריון, הרבה מחליטים שלא לשבת כי הם רוצים לנסוע תחנה אחת.

ראה עמ' 17 ש' 23 ואילך.

בהגינותה הוסיפה כי בדרך כלל היא מתחילה בנסיעה וכי אין לה חובה חוקית לחכות שישבו.

ראה באותו עמ' ש' 28.

וכאשר בית המשפט שאל האם נוכח העובדה כי היא נהגת האוטובוס, אין זו אחריות שלה?

השיבה, כי הנוסע שעלה לא נראה לה מבוגר מידי או לא יציב. ראה ש' 30 באותו עמ'.

כאשר נשאלה האם מדובר בעניין של שיקול דעת?

על כך השיבה העדה בשלילה, והוסיפה כי לו היה עולה אדם המסתייע בגלגלי אחיזה, הייתה ממתנה, וכך היא נוהגת כאשר עולים אנשים המתקשים בהליכה וכי היא רוצה להימנע מסיטואציה כזו.

עוד הוסיפה ומסרה כי אם עולה עיוור לאוטובוס היא מחכה ומסמנת לו היכן ישנו מקום פנוי.

אך זה לא המקרה פה, ואם אכן היה לה חשד כלשהו שתקרה הסיטואציה כפי שקרתה הייתה ממתנה.

ראה עמ' 18 החל מש' 1.

הנאשמת נשאלה בדבר קיומן של הוראות ספציפיות לגבי עיוורים עם מקל נחייה, והשיבה כי אכן קיימת הוראה ספציפית המטילה עליהם אחריות לכרוז כאשר מערכת הכריזה אינה עובדת.

כמו כן, הוסיפה ומסרה כי יש הוראה ספציפית לגבי קטועי רגליים ומבלי קשר עדיין יש עניין של שיקול דעת ואם מישהו מהנוסעים יבקש היא תושיט עזרה, וכך היא גם נוהגת לעשות.



כאשר נשאלה, האם קבלה הנחייה כלשהי בחברה בה היא מועסקת, לגבי אנשים מבוגרים, השיבה בשלילה, תוך שהיא מפנה לקיומן של הוראות ספציפיות במקרים אחרים.

ראה עמ' 18 החל מש' 5 ואילך.

עוד נשאלה, האם כאשר החליטה לבלום כשהתפרץ רוכב האופניים, לא חשבה על הנוסע שעמד באוטובוס?

על כך השיבה, כי כאשר ראתה אותו, ראתה שהוא אוחז את עצמו, וכי הפעם האחרונה שראתה אותו הוא הוא אחז במוט האחיזה, והיא חשבה שהוא מספיק יציב.

עוד מסרה כי תמיד יש הפתעות בדרך, וכי היא משתדלת להתאים נסיעתה לתנאי הדרך ולא לנהוג בפראות, זאת גם בשל העובדה כי הינה מסיעה ציבור. ראה עמ' 18 החל מש' 12 ואילך.

העדה נחקרה בחקירה נגדית והשיבה לשאלות ב"כ המאשימה כמפורט להלן:

כאשר נתבקשה לתאר כיצד נראה המעורב פיזית, השיבה כי תארה אותו לשוטר סביב החמישים לפוס.

לדבריה, לא ראתה שיער אפור בלבד והעריכה את גילו, בגילאים של הוריה ולא סבה או סבתה.

כאשר נשאלה, אם הינה יודעת גילו? השיבה בחיוב, 86 וציינה כי המעורב הוא זה שמסר לה זאת.

כאשר הוטח בה, כי בחקירתה במשטרה, מסרה כי עלה "אדם מבוגר" אשרה זאת, והוסיפה כי בגיל 66 יוצאים לפנסיה, וכי זה מה שהיה נראה לה אז לפני 3 שנים.

ולשאלת בית המשפט מסרה כי בעיניה אדם מעל גיל 50 הינו אדם מבוגר.

ראה עמ' 18 החל מש' 25 ואילך.

הנאשמת אשרה לשאלת ב"כ המאשימה, כי אינה חולקת על כך כי לא חיכתה עד שהמעורב ישב.

לשאלות בית המשפט, האם יש משהו ממה שכתוב בהודעתה בחקירה במשטרה אשר כתוב לא נכון השיבה כי חסר משהו בין שורות 7-9: "הוא שאל אותי אם לא ראיתי שהוא הולך לכיוון הישיבה".

ראה עמ' 19 החל מש' 12 ואילך.



וכאשר נשאלה כיצד היא זוכרת לומר זאת היום השיבה : כי מדובר במשהו טראומתי מבחינתה.

עוד מסרה:

"אחרי שהוא שאל אותי למה לא חיכיתי שהוא ישב, אמרתי הוא אחז את עצמו ומבחינתי ברגע שהוא אווז את המוט לא חשבתי שהוא רוצה לשבת. ואז הוא שאל אותי החוקר, אם לא ראיתי שהוא מתקדם לשיבה אמרתי לו שבפעם האחרונה ראיתי שהוא אווז את עצמו אבל זה שלב שהסתכלתי קדימה לכיוון הכביש". ראה עמ' 19 ש' 17-20.

כאשר הוטח בה על ידי ב"כ המאשימה כי הדברים נשמעים פעם ראשונה וכי היא מתבקשת להבהיר למה התכוונה במילים " אווז את עצמו" השיבה:

"במוט האחיזה, מה שאני אמרתי, שיכול להיות שהיה בין אחיזות והוא המשיך את זה כעדות שלמה אבל זה לא מה שהיה". ראה עמ' 19 ש' 25 ואילך.

כאשר נתבקשה לאשר חתימותיה על הודעתה במשטרה וכי קראה את ההודעות אשרה כי אכן אילו חתימותיה אך לא קראה את ההודעה וכי גם לא אמרו לה לקרוא וכי היא בדרך כלל לא נחקרת במשטרה:

"אני לא קוראת. לא קראתי וגם לא אמרו לי לקרוא. אני בדרך כלל לא נחקרת במשטרה".

ראה עמ' 19 החל מש' 29 ואילך.

העדה נשאלה פעם נוספת מדוע לא המתינה שהמעורב ישב וחזרה על גרסתה.

במועד התאונה הייתה בעלת וותק של שנה כנהגת אוטובוס ונכון להיום 3 שנים.

כאשר נשאלה אם הינה מכירה את המסלול בו נסעה מסרה כי מדובר במסלול שמשתנה כי עושים שינויים בתל אביב וכי במועד העבירה זה לא היה המסלול הקבוע שלה אלא החליפה מקום וכי המסלול הקבוע שלה הינו קו 89 , אשר אף הוא נוסע בעיר.

ראה עמ' 20 החל מש' 1 ואילך.

הנאשמת נשאלה האם לאור העובדה כי הינה נוהגת בתוך העיר האם היא נהיגתה כוללת הסעת מבוגרים ובלים פתע? והאם היא לא אמורה להיות ערנית לבלים פתע במיוחד בתל אביב עם כל רוכבי הקורקינטים?

על כך השיבה הנאשמת:



באשר להסעת נוסעים מבוגרים - כל הזמן יש הסעת נוסעים מבוגרים.

ובאשר לבלימות הפתע - היא משתדלת שלא להגיע לכך, מהירותה הייתה סבירה מתאימה לתנאי הדרך וכי נהגה במהירות שהייתה מותרת וכלשונה:

"אני משתדלת לא להגיע לשם. זה היה במהירות סבירה שתאמה את הדרך ותנאיה וזאת המהירות שהייתה מותרת". ראה עמ' 20 החל מש' 16 ואילך.

ב"כ המאשימה שאלה את הנאשמת, בדבר קיומה של תקנה ספציפית, היא תקנה 436 לתקנות התעבורה ואם היא מכירה אותה?

ב"כ הנאשמת התנגד וטען, כי הנאשמת לא הואשמה בעבירה הזו וב"כ המאשימה בקשה מבית המשפט להזהירה.

ב"כ המאשימה נתבקשה להסביר מדוע המאשימה לא מצאה לנכון לייחס זאת לנאשמת עוד בכתב האישום ועל כך השיבה, כי הנאשמת נחקרה אודות "אי אבטחת שלום הנוסעים" עוד בחקירתה במשטרה והפנתה לש' 4 בהודעה.

עוד הוסיפה כי העבירה אשר יוחסה לה לעניין חובת הזהירות כוללת מבחינת המאשימה גם "אי אבטחת נוסעים" ומכל מקום מבחינת הענישה זה לא היה משנה דבר.

ראה עמ' 21 לפרוטוקול ש' 2 ואילך.

בהחלטתי בפרוטוקול מאותו יום החלטתי בסופו של דבר להזהיר את הנאשמת והנאשמתאכן הנאשמת נחקרה האם היא מכירה את התקנה.

הנאשמת השיבה בחיוב, ואף פירטה, כי מדובר בנושא של פתיחת וסגירת דלתות האוטובוס בכניסה וביציאה מממנו, במידה והדלתות לא פועלות תקין ועלולות לפגוע בנוסעים ואז מחובתה להוריד את הנוסעים מהאוטובוס ולהביא את האוטובוס למוסך הקרוב.

בשלב זה העירה ב"כ המאשימה כי לדעתה הנאשמת מכוונת לתקנה 439 ולא לתקנה 436.

ראה עמ' 21 החל מש' 19 ואילך.

הנאשמת הוסיפה ומסרה:

"אני מוסיפה שמדובר על הביטחון בכניסה וביציאה, ולא במהלך הצעידה לישיבה ולא במהלך האחיזה". ראה עמ' 22 ש' 1-2.



הנאשמת נתבקשה פעם נוספת למסור היכן עמד המעורב ומסרה:

"הוא אחז במוט האחיזה שצמוד אלי, כשהוא עם הגב אלי. סמוך לכניסה."

ראה ש' 4.

חזרה ומסרה כי היו בערך 10 נוסעים באוטובוס.

כאשר נשאלה האם הסתכלה רק על המעורב או גם על יתר הנוסעים השיבה:

"לא, לא. אני נוהגת להסתכל על נוסע כשהוא עולה או יורד, כי זה 90% מהקשב שלי. שחלילה אף אחד לא מעד בירידה". ראה ש' 10-7 בעמ' 22.

לבסוף נשאלה הנאשמת שאלה מסכמת, האם לאחר שהופנתה לנקיטת אמצעי הזהירות הסבירים כאמור בתקנה 439, האם לאור כל הנסיבות ובכלל זה גילו של המעורב, אדם מבוגר בן 86 עולה לאוטובוס ריק, האם בהיותה נהגת מקצועית בעיר לא היה מקום לחכות שהנוסע ישב ולאחר מכן להמשיך בנסיעה?

על כך השיבה הנאשמת, כי למעשה מדובר בחוכמה בדיעבד וכי אם היה לה איזה שהוא חשד סביר שהנוסע אינו יציב וחלילה ייפול או ייפגע, הייתה ממתינה עד שישב, זאת כיוון והיא רוצה להגיע לביתה מתוך ידיעה שנוסעיה הגיעו ליעדם בשלום, וכלשונה:

"כולם חכמים ונבונים בדיעבד, אם היה לי איזה שהוא חשד סביר שהוא לא יציב, חלילה ייפול או ייפגע, הייתי ממתינה שישב, אני רוצה לבוא הביתה כשאני יודעת שכל הנוסעים שלי הגיעו ליעדם בשלום". ראה עמ' 22 ש' 11-17.

וכאשר נשאלה האם מדובר בטעות בשיקול הדעת שלה?

על כך השיבה:

"לא. אני לא חושבת". ראה עמ' 22 ש' 18-19.

סיכומי המאשימה מיום 21.6.22

לשיטת המאשימה, הנאשמת הודתה בנהיגה בזמן ובמקום וכי המחלוקת בין הצדדים נוגעת לשאלת אחריותה לתאונה.

לטענת המאשימה כאמור לעיל, האחריות לגרימת התאונה שתוצאותיה חבלות של ממש בגופו של המעורב רובצת לפתחה של הנאשמת וכי הנאשמת לא עמדה בחובת הזהירות המוטלת עליה מכוח תקנות 21(ג) ותקנה 436 לתקנות



התעבורה.

המאשימה הפנתה לעדויות שנשמעו בתיק ולראיות שהוגשו לרבות מסמכים בהסכמה כולל מסמכים רפואיים ובכלל זה כמפורט להלן בתמצית:

עדויות של ע/ת 1, הגב' בתיה פנצינר, מדובר בעדת ראיה אשר הייתה נוסעת באוטובוס בזמן התרחשות התאונה, תוך שהיא מפנה למיקומה באוטובוס והזויות בה צפתה בתאונה.

המאשימה הפנתה לעיקרי עדותה ותיאורה את אופן התרחשות התאונה לרבות בלימת האוטובוס.

מעדותה עולה, כי המעורב כלל לא ביסס אחיזתו ועמידתו, ומכאן ניתן ללמוד כי הנאשמת לא עמדה בחובת הזהירות המוטלת עליה.

עוד עולה מעדותה כי האוטובוס היה ריק שניים שלושה נוסעים. לנאשמת אור ירוק ולרוכב האופניים אשר הגיח משום מקום וחצה את מעבר החצייה בצומת, היה אור אדום וכי זה האחרון נעלם.

עדויות של ע/ת 1 מתחזקת מעדות המעורב עצמו - **ע/ת 2**, אשר מתאר את האירוע ככזה העולה בקנה אחד עם עדותה ואף מתיישבת עם עדותה של **ע/ת 3** אשר כאמור ראתה את הדברים מבעד לחלונות האוטובוס כשהיא עומדת בחוץ, תיארה אף היא את נפילת המעורב שארעה לאחר הבלימה החזקה.

עדויות אלה שלובות זו בזו, מחזקת האחת את האחרת ועולה בקנה אחד עם מסקנת הבוחן בתיק לפיה, במידה ונהגת האוטובוס הייתה ממתינה עד ישיבת הנוסע התאונה הייתה נמנעת.

בוחן התאונה קבע כי למעשה מדובר בשני אירועים, כאשר אירוע אחד יכול היה להימנע לו הנאשמת לא הייתה מתחילה בנסיעה טרם שהמעורב ישב, במיוחד כשמדובר באדם מבוגר, והאירוע השני מתייחס לשלב בו התפרץ רוכב האופניים לכביש.

כאשר נשאל לגבי חובת זהירות ספציפית הפנה לחובת הזהירות הכללית אליה הפנה והחלה במיוחד על נהגי רכבים ציבוריים האחראים לביטחונם ושלומם של הנוסעים וכי לאור הנסיבות בתיק זה, ובפרט, עלייתו מהדלת הקדמית של אדם מבוגר, לרבות כל סדר התרחשות האירועים אחיזתו בברזלים אופן התקדמותו ועוד, הרי שהחובה חלה.

עדות ע/ת 3 לענין "בלימת החירום" וכן כי ראתה את המעורב דרך חלונות האוטובוס נופל אחורה.

עדות הנאשמת והתרשמותה מגילו של המעורב.



לטענת המאשימה, על הנאשמת חלה חובת זהירות, ומקל וחומר כשהנוסעים עצמם מתארים את האירוע באופן בו הנאשמת החלה בנסיעה מיד עם העברת התשלום ולא המתינה, ועל כך אף אין חולק מטעם ההגנה.

אין מקום לקבל את טענת הנאשמת לפיה סברה כי גילו של המעורב סביב גיל 50 פלוס שעה שעסקין ביליד 1936.

המאשימה תמנה כיצד תפס המעורב את עיניה של הנאשמת, שאף זכרה כי אחז בידו מעיל מניקוי יבש כאשר מנגד לשיטתה מדובר במעורב בן כ- 50 ?

הדבר אף תמנה ציינה לאור עדותה של **ע/ת 3** אשר תיארה אותו "זקנצ'יק" ועדותה של ע/ת 1 אשר אף העידה כי זה העד שראתה באולם (זכרה את מראהו).

לטענת המאשימה, אין לקבל את גרסת הנאשמת לפיה יש להסיר ממנה את האחריות עת הבחינה כי המעורב אחז ביד ימין במוט האחיזה אשר נמצא מאחוריה.

מפנה לעדות הנאשמת בה מסרה:

"בדלת קדמית כמו שהעדתי במשטרה, עלה גבר מבוגר, כשביד השמאלית שלו הוא אחז ניקוי יבש, יש סמוך לתחנה מכבסה לניקוי יבש, אחז ביד שמאלית קולב עם ניקוי יבש, ביד הימנית אחז במוט האחיזה בנמצא אחרי" (עמ' 16-17 ש' 30-31 ו-2 בהתאמה).

מקום בו האוטובוס כמעט ריק ועסקין בנוסע "קשיש" כהגדרת המאשימה, ניתן אף ראוי היה לצפות כי יחפש לעצמו מקום ישיבה ויש לאפשר לו לעשות כן.

עוד טוענת המאשימה, כי אחריותה של הנאשמת נמשכת אף מעבר "לעמוד" האחיזה שנמצא מאחוריה, אותו אחז המעורב כאמור ביד אחת, דבר שמוביל בהכרח למסקנה כי לא היה יציב בפוזיציה בה עמד.

הנאשמת טענה בשיקול הדעת שהפעילה עת פירשה את עמידתו של המעורב כ"יציבה".

ובאשר לבלימת החירום - בשים לב לעובדה כי הקו הקבוע של הנאשמת הינו בכביש עירוני והנאשמת העידה כי מסיעה נוסעים מבוגרים כדבר שבשגרה, מצופה היה שתהיה ערה גם לאפשרות של התפרצויות רוכבי אופניים לכביש, אשר תצדיק בלימת חירום, בפרט כשמדובר בעיר ת"א, הרוויה רוכבי אופניים ורוכבי קורקינטים חשמליים.

ידועותיה האישיות של הנאשמת, מכוח עבודתה הקבועה והרצופה בכבישי ת"א בנהיגה באוטובוס, כשהקהל אותו היא מסיעה דרך קבע הוא קהל המורכב בין היתר מנוסעים מבוגרים, הרי שצירוף נתונים האלה, מחזק את הציפייה



מהנאשמת, להכיר בתוואי הדרך, שהוא נסיעה ברחובות ת"א, המשופעים ככל הנראה יותר מכל עיר אחרת, ברכבי אופניים, קורקינטים, טרקטורונים חשמליים וכיוצא באלה.

המאשימה הפנתה למספר פסקי דין אשר לטעמה תומכים בטיעוניה. כך למשל הפנתה ל:

ת"ד 11822/04 מדינת ישראל נ' נחמיאס פנחס בית משפט השלום ת"א נדון בפני כב' השופט שלמה איזקסון.

לטענת המאשימה, בנוגע לתקנה 436 לתקנות התעבורה ובשונה מהמקרה שבפנינו, באותו פסק דין, נדונה תאונת דרכים שארעה עת הנוסע ירד מהאוטובוס ונחבל בגופו.

המאשימה הפנתה לפסקה 12 בהכרעת הדין תוך ציטוט הנאמר בה.

בית המשפט קבע שם, כי חובת הזהירות של נהג אוטובוס כלפי נוסע אינה מסתיימת עם עזיבת הנוסע את האוטובוס, אלא היא ממשיכה עד לאות מקום בו האוטובוס מסכן אותו או עלול לסכן אותו.

לשיטת המאשימה, פסק דין זה מחיל אחריות רחבה ומופשטת על נהג האוטובוס, בכל הנוגע לחובת הזהירות המתבקשת מהם, ומכאן שבעניינו, חובה זו חלה מקל וחומר כאשר הנוסע נמצא בתוך כותלי האוטובוס.

ת"ד 13026/02 מדינת ישראל נ' אברה אדנה בית משפט השלום ת"א, נדון בפני סגנית הנשיאה דאז, כב' השופטת נעה פראג - בתיק זה נדונה תאונת דרכים בה נוסע מבוגר, ירד מהאוטובוס ונחבל.

בית המשפט הנכבד קבע, כי הנאשם התרשל בכך שלא הבחין בנוסע, וכי בהיותו נהג תחבורה ציבורית האחראי לביטחונם ושלומם של הנוסעים חלה עליו אחריות מוגברת.

ת"ד 11902/08 מדינת ישראל נ' רמי שטרן בית משפט השלום ת"א, נדון בפני כב' השופטת דלית ורד וכן לערעור על פסק הדין בעפ"ת 5563-05-13 שטרן נ' מדינת ישראל בית משפט המחוזי ת"א, אשר נדון בפני כב' השופט רענן בן יוסף.

בתיק זה, טוענת המאשימה בהגינותה, כי אמנם מדובר במצב שונה מהמקרה שבפנינו, שכן הנוסעת המעורבת בקשה מהנהג להמתין עד שתשב וזה החל בנסיעה.

ואולם, וזה העיקר, בית המשפט קבע, כי אין נהג האוטובוס רשאי להתחיל בנסיעה תוך התעלמות מהנוסעים שזה



עתה עלו לאוטובוס.

ב"כ המאשימה המלומדת ציטטה מקביעות בית המשפט, ולפיהם נקבע בין היתר כי, אמנם לא מוטלת על הנהג חובה להמתין עד שכל הנוסעים ישבו ולעיתים מזומנות אף אין מקומות ישיבה, אך בטרם נסיעה על הנהג להבחין במראות ולבחון האם לנוסע שעלה ניתן די זמן לעצור את הליכתו או להגיע למוט האחיזה על מנת להיאחז בו לשם מניעת נפילתו עם תחילת הנסיעה.

כאשר הנוסע סובל ממגבלה רפואית ניכרת לעין או הינו קשיש, על הנהג לנקוט זהירות מוגברת, וככל שיש מקום ישיבה פנוי עליו לאפשר לנוסע הזדמנות להתיישב גם אם הדבר כרוך בהמתנה נוספת.

לטענת המאשימה, מדובר במקרה דומה למקרה שבפנינו שכן האוטובוס, כמו בתיק הנ"ל היה כמעט ריק וכי המעורבת שם, הייתה בדרכה לשבת בחלקו הקדמי של האוטובוס, מרחק קצר ממושב הנהג, אך הוא התעלם לחלוטין מעובדת עלייתה של נוסעת מבוגרת לאוטובוס וההשלכות שיש לכך.

ובאשר לפסק הדין בערעור הפנתה המאשימה לדברי כב' השו' רענן בן יוסף בעמ' 1 פסקה אחרונה לפיהם צדק בית משפט קמא, עת קבע, כי המערער נכשל בהתנהגותו מבחינת אי נקיטת אמצעים סבירים, עובר לנהיגתו, כאשר הנוסעת באותן נסיבות לא נמצאה במקום בטוח באוטובוס, המאפשר נסיעה בבטחה, ולכן היה מקום לקבוע, כי הינו אחראי לנפילה ולחבלה.

לאור כל האמור לעיל, בשים לב לראיות שהובאו, בין היתר, העדויות המהימנות והקוהרנטיות שנשמעו בבית המשפט, השלובות אחת בשנייה, ומחזקות זו את זו וכן, בהתאם להוראות החוק והפסיקה שהובאו מבקשת המאשימה לטענתה, להרשיע את הנאשמת בעבירות המיוחסות לה בכתב האישום וכן להרשיעה בעבירה בניגוד לתקנה 436 לתקנות התעבורה.

סיכומי ההגנה מיום 26.6.2022 :

ההגנה בסיכומיה הפנתה לנוסח כתב האישום ולכפירת הנאשמת.

לטענתה המחלוקות העובדתיות בתיק הינן מצומצמות ולפיהן:

אין מחלוקת כי בעת ההתרחשות האירוע, הייתה הנאשמת בנסיעה רצופה.

אין מחלוקת כי המעורב, עמד באוטובוס.

אין מחלוקת כי לכביש התפרץ בנסיעה ובאור אדום רוכב אופניים אלמוני.



אין מחלוקת כי הנאשמת נאלצה לבלום "בלימת חירום" וכי עשתה כן, על מנת שלא לפגוע ברוכב האופניים הנ"ל.

אין מחלוקת כי כתוצאה מ"בלימת החירום" נפל המעורב ונחבל כמפורט בכתב האישום.

לטענת ההגנה, לא חלה על הנאשמת, כל חובה סטוטורית, להמתין עד שיתיישבו הנוסעים בטרם תחילת הנוסעים, או לחילופין לוודא עם כל נוסע העולה לאוטובוס, באם הוא חפץ לשבת אם לאו ולהמתין עד יתיישב (במידה וחפץ לעשות כן).

זאת ועוד, הנאשמת כנהגת אוטובוס, רשאית להתחיל בנסיעה, מיד עם עליית הנוסעים לאוטובוס וסגירת הדלתות, זאת בהקשר לאפשרות ההסעה בעמידה בקו עירוני.

ההיפך, הוא הנכון ורישיון הרכב עצמו, מאפשר לה הסעת נוסעים בעמידה וללא הגבלה.

במקרה דנן, הנוסע המעורב הועלה לאוטובוס בבטחה, נפילתו לא התרחשה בעת העלייה לאוטובוס או הירידה ממנו.

מאחר והנאשמת רשאית להסיע נוסעים בעמידה, ומכיוון ש"בלימת החירום" נעשתה לצורך מניעת תאונה ושלא מתוך רשלנותה של הנאשמת, לא חלה עליה אחריות פלילית.

התנהגותו של **רוכב האופניים** במקרה זה, הייתה בבחינת "**גורם זר מתערב**", **המנתק** את הקשר הסיבתי שבין התנהגותה של הנאשמת לבין תוצאת האירוע התאונתי.

משכך, טוענת ההגנה כי לא ניתן בנסיבות אילו להשית על הנאשמת אחריות בפלילים:

פעם אחת, בשל הבסיס החוקי המתיר הסעת נוסעים באוטובוס בעמידה וללא הגבלה,

פעם שנייה, בשל "בלימת חירום" שנעשתה כדין ומתוך חובתה לעשות כל אשר ביכולתה על מנת למנוע התרחשותה של תאונת דרכים,

ופעם השלישית, בשל התנהגות רוכב האופניים, המהווה גורם זר מתערב המנתק את הקשר הסיבתי.

ההגנה סקרה את עדויות העדים תוך הפנייה לדגשים בעדותם כך למשל,

עדות עדת הראייה אשר שהתה באוטובוס ע/ת 1 - אשר מסרה בין היתר כי לנאשמת היה אור ירוק ולרוכב



האופניים המתפרץ היה אור אדום וכי הנאשמת בלמה על מנת שלא לפגוע בו וכתוצאה מהבלימה המעורב נפל וכי למעשה הנאשמת מנעה תאונת דרכים.

עדות המעורב ע/ת 2 - העד מסר כי התכוון לנסוע שתי תחנות בלבד וכי בדרך כלל הוא יורד מהדלת האמצעית וכי לאחר חקירה חוזרת חידד עדותו ומסר כי למעשה אחז רק ביד אחת את העמוד מכיוון שבאחרת אחז במעיל.

לטענת ההגנה העד לא מסר בעדותו ואף לא נשאל אם בקש מנהגת האוטובוס להמתין עד שישב.

עדות עדת הראייה אשר שהתה מחוץ לאוטובוס, ע/ת 3 - אשר אף היא מסרה כי לנאשמת היה אור ירוק וכי זו בלמה "בלימת חירום" ומנעה תאונה.

העדה אף תיארה את האופן בו התפרץ רוכב האופניים לכביש: "...חתך את האוטובוס מהכיוון שלי לכיוון דיזנגוף צפון..." .

העדה מסרה כי הנוסע נפל לאחור.

עדות בוחן התאונה, ע/ת 5 - העד אמנם קבע בחוות דעתו כי על הנאשמת היה להמתין עד שהנוסע ישב ואולם לשאלת בית המשפט אם יש חובה כזו השיב בשלילה.

כאשר נשאל לגבי מצב בו אין מקום ישיבה פנוי, השיב כי אז אין מה לעשות.

עוד לשאלת בית המשפט, מהו הבסיס החוקי לחוות דעתו השיב כי מדובר בחובת זהירות כללית.

זאת ועוד, הבוחן מסר כי למעשה מדובר בשני אירועים שאינם קשורים האחד לשני, האחד העלאת המעורב לאוטובוס ואי המתנה עד שיישב והשני התפרצות האופניים והבלימה.

העד אשר כי אכן גם לשיטתו לא צריך לשאול כל נוסע אם הוא מעוניין לשבת ואולם הנאשמת הייתה צריכה להמתין עוד קצת על מנת לאפשר למעורב לשבת.

על אף שהוצג לעד **רישיון הרכב נ/1** ולפיו אין הגבלה של הסעת נוסעים בעמידה, העד התחמק ממתן תשובה.

כאשר נשאל על ידי בית המשפט כתוצאה ממה נפל המעורב? התחמק ממתן תשובה וזאת בדרך של מתן התשובה ולפיה אילו היו נותנים לו לשבת זה לא היה קורה ורק בהמשך התרצה והשיב כי המעורב נפל כתוצאה מהבלימה ואישר כי אכן הייתה בלימה.



מחד, אשר העד כי הבלמה הייתה בלימה בגלל התפרצות רוכב האופניים לכביש, ואולם מאידך, שלל קשר סיבתי בין ההתפרצות לבין נפילת המעורב.

כאשר נשאל, מהו הבסיס החוקי על פיו הטיח בנאשמת חשד לעבירה של אי הבטחת שלום הנוסעים? השיב, כי מדובר בחובת זהירות כללית ואישר כי לא ראה סעיף ספציפי.

ההגנה הפנתה לעדות הנאשמת, וטענה כי הנאשמת העידה בצורה ברורה ועקבית ולא סתרה את עדותה במשטרה.

הנאשמת מסרה, כי רוכב האופניים התפרץ לכביש באור אדום ומאחר ומשמאלה נסע קורקינט נאלצה לבלום כדי להימנע מפגיעה ברוכב האופניים.

הנאשמת הסבירה את האמור בהודעתה ת/7 עמ' 3 ש' 37 וכי למעשה המלה "לא" הושמטה ממנה.

הנאשמת השיבה לשאלת בית המשפט, מדוע לא המתינה עד שהמעורב התיישב? וציינה כי אין לה חובה חוקית לעשות כן, היא אינה יודעת רצונו של כל נוסע מהו? מה גם שהתרשמה כי המעורב אינו מבוגר וכי אחיזתו יציבה היא.

עוד מסרה, כי אילו הייתה מבחינה בקושי מסוים אצל הנוסע וודאי שהייתה ממתינה.

כאשר החליטה לבלום, הבחינה במעורב כי הינו אוחז במוט האחיזה וכי דבריה בחקירה לא נרשמו כלשונם.

עוד העידה, באשר לאופן נהיגתה, ולפיו היא משתדלת להתאים נסיעתה לדרך ולא לנהוג בפראות מתוקף תפקידה כנהגת אוטובוס ציבורי.

היא משתדלת לא להגיע ל"בלימות פתע", וגם במקרה זה נסעה במהירות סבירה.

לטענת ההגנה פיענוח הטכוגרף, 29 קמ"ש, עם טולרנס של 6 קמ"ש פלוס מינוס, אף הוא מחזק עדותה, שכן עסקינן בדרך עירונית בה מותרת מהירות 50 קמ"ש - **מפנה לסעיף 4 לדו"ח הבוחן הוא ת/5.**

כאשר נשאלה **בעניין תקנה 436 לתקנות התעבורה, השיבה, כי מדובר בעבירה של פתיחה וסגירת דלתות בהקשר של ביטחון הנוסע, בכניסה וביציאה מהאוטובוס ולא במהלך צעידה או אחיזה באוטובוס.**



כאשר נשאלה לבסוף שאלה מסכמת לגבי תקנה 439, (כפי הנראה מדובר בטעות סופר והכוונה לתקנה 436) השיבה, כי אילו היה לה חשד כלשהו שהמעורב אינו יציב וחלילה ייפול, הייתה ממתינה עד שיישב זאת מאחר ורצונה הוא להגיע הביתה בידיעה שנוסעיה הגיעו ליעדם בשלום.

לסיכום, טוענת ההגנה, טענה כי כתב האישום אשר הוגש כנגד הנאשמת לוקה עובדתית, מוסרית ומשפטית.

עובדתית, היות והמאשימה לא מצאה לנכון לפרט מפורשות את התפרצות רוכב האופניים אל הצומת באור אדום.

מוסרית, זאת מאחר ובפני בית המשפט הנכבד ניצבה נהגת, אשר מילאה את תפקידה כנהגת ציבורית בצורה נאותה, התקרבה אל הצומת במהירות איטית ומנעה בתושייה הרבה תאונת דרכים, אשר ייתכן ואף הייתה עולה בחייו של רוכב אופניים פוחז שהתפרץ אל הכביש אור אדום.

ומשפטית, שכן, נהיגה חסרת זהירות **בניגוד לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה**, ודאי שלא ניתן לייחס לדרך נהיגתה של הנאשמת.

אי מתן "תשומת לב לדרך" ודאי שלא ניתן לייחס, שהרי אלמלא כן לא הייתה מספיקה לבלום בלימת חירום ולמנוע תאונה.

ניתוק קשר סיבתי נוכח התנהגותו של רוכב האופניים (גורם זר מתערב) ודאי שקיים.

הניסיון לייחס לנאשמת עבירה **לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה** שגוי אף הוא משפטית.

ההגנה הפנתה ללשון תקנה 436 לתקנות התעבורה, ממנה עולה בבירור לטענתה, כי הסעיף מתייחס לחובת נהג האוטובוס לנקוט באמצעי זהירות סבירים להבטחת ביטחון הנוסע בכניסתו לאוטובוס או ביציאתו.

פרשנות המאשימה לתקנה, איננה מתיישבת עם כוונת המחוקק והדברים נלמדים מעיון בפרק הרביעי לתקנות התעבורה שעניינו חובות הנהג ועובד השירות.

עיון בפרק הרביעי הנ"ל, מלמד על ירידה לפרטים הקטנים ביותר בכל הנוגע לחובות נהג האוטובוס ואילו היה המחוקק מתכוון לכך כי הנהג לא יחל בנסיעה טרם שישבו הנוסעים הרי שהדברים היו נכתבים על ידו בצורה מפורשת ודווקנית.

זאת ועוד, ברור שאילו זו הייתה כוונת המחוקק הרי שמדינת ישראל לא הייתה מאפשרת הסעת נוסעים



בעמידה כפי שעולה מרישיון הרכב נ/1.

סקירת הפסיקה בה הואשמו נהגים **בעבירה על תקנה 436 הנ"ל** אשר ממילא אינה רבה, מלמדת כי מדובר במקרים אשר עסקו בנוסעים שנפגעו במהלך עלייה וירידה מאוטובוס, ואילו במקרה שלפנינו מדובר במקרה שונה בתכלית.

המעורב בתיק דנן, לא נפגע במהלך עלייתו או ירידתו מהאוטובוס אלא לאחר שנכנס לתוכי האוטובוס, ייצב את עצמו אחז במוט האחיזה (גם לדבריו) ומעד במהלך הנסיעה לאחר שהאוטובוס כבר יצא מהתחנה והספיק לעבור מרחק של כמה עשרות מטרים, עד לצומת הקרוב וכתוצאה מבלימת חירום מוצדקת.

במשך שנים ובצדק, לא נהגה המאשימה להגיש כתבי אישום במקרים אילו, של נפילת נוסע בתוך אוטובוס במהלך נסיעה בתחבורה הציבורית העירונית.

לטענת הסניגור המלומד המציאות בכבישים היום, לרבות הדרכים העירוניות הפקוקות והעמוסות מלמדים על הקושי הרב ביכולת האוטובוסים אשר הינם כלי רכב כבדים ומסורבלים להתמודד ולהימנע מבלימות חירום בשל התפרצויות רוכבי אופניים קורקינטים ועוד ובלימות החירום הינם מנת חלקם ביום יום.

בלימת חירום הינה מנת חלקו של כל נהג אוטובוס עירוני, בלימה שכזו מקום שקמה לה עילה עובדתית מוצדקת, עשויה להציל חיים כמו במקרה דנן.

האוטובוס העירוני להבדיל מהבינעירוני, בנוי מהותית אחרת להסעת המונים, בעמידה וללא הגבלת מקום, עמודי אחיזה רבים, לרבות מוטות אחיזה וידיות אחיזה מותקנים בו, על מנת להבטיח נסיעת הנוסעים בעמידה ככל האפשר, זהו רצון המחוקק וכך אף נכתב ברישיון הרכב שניתן על ידי משרד התחבורה.

אין הדבר גורע מזכותו של מי שנפל ונפגע להיפרע בהליך אזרחי אך מכאן ועד הרשעה בפלילים של הנהג המרחק רב.

בראש מעייניו של נהג אוטובוס המסיע את נוסעיו, אמורים להיות בראש וראשונה הדאגה למתרחש בכביש, להולכי הרגל החוצים את הכביש ועוד, ואם הוא נדרש לבלום, על מנת להציל חיים שומה עליו לדעת כי הוא יכול לעשות כן, בבטחה ולא מתוך חשש, שמא ימצא אחראי בפלילים בנפול נוסע.

אין פירוש הדבר כי הוא יכול לבלום כאוות נפשו, ואולם מקום שהדבר הכרחי, לשם מניעת תאונה הוא מחויב אף לעשות כן כמצוות תקנה 53 לתקנות התעבורה הדנה ב"בלימת פתע" אליה הפנה וציטט ה סניגור המלומד.

לטענת ההגנה, במקרים הספורים בהם הגישה המאשימה כתב אישום כמו במקרה דנן, חזרה היא מכתב האישום או



שהתיק הסתיים בזיכוי, תוך הפנייה לדוגמאות. (יצוין כי גם הפסיקה אליה הפנתה ההגנה לא צורפה).

כך למשל, בתיק ת"ד (רמ') 90234/04 מדינת ישראל נ' שבבו רמי -

בתיק זה אשר הינו דומה בנסיבותיו לתיק שבפנינו, הוגש כתב אישום בו הנאשם זוכה מאחריות לתאונה מהנימוקים להם טוענת ההגנה בתיק זה ובפרט העדר בסיס חוקי לאיסור בדבר הסעת נוסעים בעמידה וכי תקנה 436 לתקנות התעבורה עניינה בשלב העלאת והורדת נוסעים מהאוטובוס בלבד.

המאשימה ייחסה לנאשם, עבירות של:

אי הבטחת בטחון הנוסעים, בניגוד לתקנה 436 לתקנות התעבורה,

נהיגה בחוסר זהירות, בניגוד לתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה

גרימת חבלה של ממש, בניגוד לסעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

ההגנה ציטטה מקביעותיו של **כב' השו' אבינועם הדר אשר דן בתיק**, ואשר הינן לטעמה רלבנטיות אחת לאחת גם בתיק דנן. מפנה לציטוטים בעמ' 6 לסיכומי ההגנה ובעיקר לציטוט הבא:

"כל עוד לא ניתן מענה לסוגיה של הסעת נוסעים בעמידה....נראית לי עמדת התביעה לפיה היה על הנאשם להימנע מלהתחיל בנסיעה כל זמן שהנוסעת עומדת ולא התיישבה במקומה אבסורדית עד גיחוך".

ההגנה הפנתה גם לתיק ת"ד (י-ם) 2435/07 מדינת ישראל נ' עמיאל יצחק -

גם בתיק זה נקבע כי הנאשם זכאי, בנסיבות בהן המעורבת עלתה לאוטובוס עם מזוודה, עת לא שעתה לבקשת הנאשם להכניסה לתא המטען.

המעורבת שילמה וצעדה לעבר חלקו האחורי של האוטובוס עם המזוודה, לא הספיקה להתיישב טרם שהאוטובוס החל בנסיעתו, איבדה שיווי משקל ונפלה לאחר שהאוטובוס בלם מרחק קצר מהתחנה.

כב' השופט ריבלין, אשר בפניו נדון התיק קבע :

"מחומר הראיות לא מצאתי כי הנאשם חרג מכללי הזהירות, שכן, נסע מרחק קצר, בו לא היה יכול לפתח מהירות ובלם בשל הפקק שהיה במקום (עדויות בעניין זה לא נסתרה) העובדה שהמתלוננת עלתה עם מזוודה לאוטובוס ולא אחזה בעמודים, אין בה כדי לשנות ממסקנתי זו.



ובסיכומם של דברים מעשיו של הנאשם אינם בגדר רשלנות והנאשם זכאי בדינו".

ההגנה הפנתה גם לתיק ת"ד (ת"א) 10667/08 מדינת ישראל נ' ניר שי - בתיק זה בנסיבות דומות הנוגעות לאחריות הנאשמת לתאונה, בחרה המאשימה מיוזמתה ובדין, לחזור בה מחלק מהסעיפים המייחסים לנאשם אחריות לתאונה ובהמשך אף הנאשם זוכה בהמשך גם מעבירת אי מסירת הפרטים.

לטענת ההגנה, לא עלה בידי המאשימה להוכיח מעבר לספק סביר, ואף בכלל את חובתה של הנאשמת להמתין עד יתיישב הנוסע בטרם החלה בנסיעה.

ההיפך הוא הנכון, חובה שכזו, כפי שעולה מן האמור לעיל אינה מצויה בדין הנהוג ולפיכך לא ניתן לגזור כלפי הנאשמת כל התרשלות מכך שלא עשתה כן.

ההגנה סברה, כי מקום שלא עמדה המאשימה בנטל ההוכחה בפלילים, מקום שהמאשימה אף לא הוכיחה, כי התנהגותה של הנאשמת, עולה כדי ביצוע עבירה, הרי שיתכן ואף אין צורך לדון בשאלת ניתוק הקשר הסיבתי.

ואולם מעבר לנדרש לכך, ולטעמה של ההגנה, התנהגותו הרשלנית של רוכב האופניים האלמוני, אשר אין מחלוקת עובדתית, כי התפרץ אל הצומת באור אדום וגרם לנאשמת לבלום בלימת חירום על מנת שלא לפגוע בו, בלימה אשר כתוצאה ממנה מעד הנוסע ונחבל, מנתקת בצורה חדה וברורה את הקשר הסיבתי שבין התנהגותה של הנאשמת, לבין תוצאת האירוע, קרי נפילתו ופציעתו של הנוסע.

בית המשפט העליון קבע זה מכבר, כי יצירת סיכון על ידי התנהגות שאינה ניתנת לחיזוי מראש, על ידי הנאשם, הינה בבחינת "גורם זר מתערב" המנתק את הקשר הסיבתי.

הפנתה לע"פ 18/66 דב קורניק נ' היועץ המשפטי לממשלה, בו זיכה בית המשפט העליון נהג אוטובוס בשל התנהגותו ונהיגתו הבלתי צפויה של רוכב האופנוע, זאת למרות שנהג האוטובוס התרשל בעצמו כשנסע בנתיב המרכזי של הכביש ללא כל סיבה ונקבע שם:

"במקרה שלפנינו נהג רוכב האופנוע עובר לתאונה, ברשלנות "חמורה" ביוצאו לפתח פתאום מאחורי הג'יפ כדי לעקפו ומבלי לוודא אם הדרך פנויה לפיו, ולכן אין מנוס מהמסקנה, כי אותו מעשה רשלני היה בו כדי לנתק את הקשר הסיבתי, בין מעשה נהיגתו הרשלנית של המערער בנתיב המרכזי של הכביש לבין קרות התאונה, הואיל ולא היה ביד המערער שעה שיצר את הסיכון לתאונה על ידי נהיגתו כאמור, לחזות את מעשה העקיפה של הנהג השני, מראש".

עוד התייחסה ההגנה בסיכומיה, לפסיקה עליה נסמכה המאשימה וטענה, כי זו אינה משרתת את מטרתה. כך למשל,



בפרשת נחמיאס - בפרשה זו נדונה תאונת דרכים עת הנוסע נחבל כאשר ירד מן האוטובוס.

לטענת ההגנה הניסיון המאשימה להרחיב ולהחיל תחולתה של תקנה 436 לתקנות התעבורה, גם בתיק זה הינו שגוי.

באשר לפרשת אבנה אדרה - המאשימה לא פרטה את כל נסיבות האירוע, ובכלל זה את העובדה כי נהג האוטובוס סגר את הדלתות על הנוסע בעת ירידתו.

מדובר בנסיבות שונות בתכלית מהתיק שבפנינו ויש לקרוא את פסק הדין באותה פרשה על רקע נסיבות התיק שם.

ובאשר לפרשת שטרן - גם פרשה זו שונה מהתיק דנן, שכן שם, הנוסעת בקשה מהנהג להמתין עד שתשב ומכל מקום לא דובר שם בנהג אשר נאלץ לבלום בלימת חירום, אלא נטען נגדו כי האיץ נסיעתו בתחילת נסיעתו ומשכך הנוסעת מעדה ונפלה.

לטענת ההגנה, בית משפט קמא הנכבד, מצא לנכון לזכותו מעבירות של נהיגה בחוסר זהירות וגרימת חבלה של ממש אך הרשיעו בעבירות לפי תקנה 436 ואי דיווח לפי תקנה 144 לתקנות התעבורה.

זאת ועוד, **בערעור אליו הפנתה ב"כ המאשימה ובהקשר לתקנה 436 הנ"ל קבע כב' השו' רענן בן יוסף כדלקמן:**

"הפרשנות שבית המשפט נתן לסעיף 436 כאילו הוא חל על ההתנהלות בדרך לאחר פתיחת וסגירת החלונות אינה סבירה בעיני ואינה מתיישבת עם לשון התקנה ולכן הפרשנות התכליתית שנתן לה בית משפט קמא איננה יכולה להתקבל"

בית המשפט ציין בהותירו את ההרשעה על כנה כי **תקנה 416 (ב) לתקנות התעבורה** היא הקובעת את נורמת ההתנהגות אשר נהג חייב בה לאחר צאתו מן הדרך וקבע כי זו התקנה המתאימה ולא תקנה 436 אותה מבקשת המאשימה להחיל גם בתיק זה..

בעניין זה יוער וידגש כבר עתה (הערה שלי - צ.מ.) כי מעיון בפסק הדין בערעור, עולה כי אכן הערעור על הכרעת הדין נדחה עם השינוי עליו **הצביע כב' הש' רענן בן יוסף באשר לתקנה המתאימה לפי הוראת תקנה 416 (ב) לתקנות התעבורה** שכותרתה "התנהגות" הקובעת כדלקמן:

"הנהג והכרטיסן יפעלו באופן שיש בו כדי להבטיח כי הנוסעים יגיעו למטרתם בנוחות, במהירות ובבטיחות".

מכל מקום טוענת ההגנה, כי האפשרות להרשיע את הנאשמת בתיק דנן בעבירה בניגוד **לתקנה 416 (ב) הנ"ל** איננה



יכולה להתקיים שהרי היא לא הוזהרה והמאשימה גם לא בקשה זאת ומכל מקום מדובר בנסיבות אחרות בהן הנוסעת בקשה מהנהג להמתין וזה לא שעה לבקשתה, לרבות אחיזת המעורב היטב בעמוד בתיק שבפנינו, וטענת ההגנה כאן בדבר ניתוק הקשר הסיבתי.

זאת ועוד, טוענת ההגנה, כי בדיקה מדוקדקת של המקרים בהם נעשה שימוש בתקנה 416 (ב) לתקנות התעבורה עד כה, מלמדת כי השימוש היחיד שנעשה בה הינו בהקשר של התנהגות בלתי הולמת של נהג רכב ציבורי (אוטובוס או מונית) בכתבי אישום המוגשים על ידי משרד התחבורה, ולא בהקשר של תאונות דרכים.

מכל מקום טוענת ההגנה כי בכל הכבוד הראוי, אין מדובר בפרשנות נכונה לתחולת התקנה במקרה של תאונת דרכים.

לסיכום, טוענת ההגנה, כי המאשימה לא הוכיחה את הבסיס החוקי להרשעת הנאשמת בעובדות כתב האישום, היינו, חובתה להמתין עד יתיישב הנוסע בטרם תחילת הנסיעה.

ההיפך הוא הנכון, מהפסיקה אליה הפנתה המאשימה בסיכומיה, עולה אחת, כי במקרה דנן, לא ניתן להרשיע את הנאשמת לא לפי תקנה 21(ג) לתקנות התעבורה, ודאי שלא לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה.

הוכח כי הנאשמת נהגה כדין בהחלטתה לבלום "בלימת חירום" על מנת למנוע תאונה,

מעבר לכך, אף מתקיים בעניינה ניתוק קשר סיבתי, בשל אותו גורם זר מתערב בדמות רוכב האופניים, אשר התפרץ אל הכביש באור אדום והנאשמת בהתנהגותה, מנעה פגיעה קשה בו, אולי אף קטלנית.

משכך טוענת ההגנה, כי לא הוכחה אשמתה של הנאשמת מעבר לספק סביר ובית המשפט הנכבד מתבקש להורות על זיכוי.

דין והכרעה:

לסיכום, ובהמשך לעיקרי הדברים, אשר הובאו בפתח הכרעת הדין, הנני קובעת כי גרסת הנאשמת אל מול הראיות שהובאו בפני בית המשפט, יש בהן כדי לעורר ספק בדבר אשמתה ואחריותה לתאונה.

המאשימה לא צלחה בתיק זה להוכיח, ברמה הנדרשת במשפט פלילי לא את יסודות העבירות להם טענה בכתב האישום, וגם לא אלה הקבועים בתקנה 436 לתקנות התעבורה, העבירה הנוספת בה בקשה להרשיע את הנאשמת.

קראתי בעיון רב טענות הצדדים, אל מול חומר הראיות אשר הונח בפניי, ואין לי אלא לקבל עמדת ההגנה, הן לעניין חומר הראיות והכשלים בתיק והן לעניין הפסיקה עליה נסמכה המאשימה, ואין לי אלא להורות על זיכוי של הנאשמת.



קביעה זו כאמור לעל, נוגעת ל"שני האירועים" להן טוענת המאשימה והינה נסמכת בין היתר על המפורט להלן:

גרסתה המהימנה והעקבית של הנאשמת,

הממצאים העובדתיים בראיות התביעה עצמה, עדויות עדות הראייה, עדות המעורב,

הממצאים העובדתיים כמפורט בדו"ח בוחן התאונה עצמו הוא ת/5 ,

הפער וחוסר ההתאמה במסקנות אליהן הגיע בוחן התאונה, זאת גם אל מול עדותו בבית המשפט אשר נמצאה חסרה, לא משכנעת ומעוררת תמיהות ותהיות רבות.

עדות המעורב כי התכוון לשבת, על אף שאינני סבורה כי הטענה ולפיה התכוון לשבת הינה רלבנטית, אף היא לא שכנעה אותי.

אין לצפות מנהג/ת אוטובוס כי יפרש כוונות שבלב של כל נוסע ונוסע, זאת בפרט, כאשר היה מקום פנוי לצד הנאשמת.

לצד כל אלה, נתתי דעתי גם לאופן בו התנהלה החקירה, לא מצאתי כי נעשה ניסיון כלשהו לאתר את רוכב האופניים או רוכב הקורקינט, יתר החסרים וסימני השאלה, האופן בו מצאה לנכון המאשימה לנסח את כתב האישום, כל אלה וחסרים אחרים, ובמצטבר יש בהם כדי להביא לזיכוי.

מדובר בנאשמת אשר נהגה במהירות סבירה ואף נמוכה, הסבירה את הנימוקים והשלבים עד להחלטתה לבלום, האופן בו בלמה, יש בהם כדי להוביל למסקנה כי פעלה באופן המיטבי, האפשרי אל מול האפשרויות שעמדו בפניה.

הנאשמת נאלצה לבלום "בלימת חירום" כדין, על מנת למנוע פגיעה ברוכב אופניים שהתפרץ באור אדום לכביש.

ניתן להניח כי אלמלא אותה בלימה מצילת חיים, הייתה התוצאה קשה ביותר, אשר אף היא הייתה מעמידה את הנאשמת בפני סכנת הליך פלילי.

לטענת המאשימה, ובכלל זה חוות דעת הבוחן, עליה כאמור יש להניח כי ביססה כתב האישום,

הגם שמדובר בתאונה אחת ובתוצאה אחת, נפילת המעורב והחבלה שנגרמה לו, למעשה מדובר שני אירועים אשר אחריות הנאשמת לתוצאות התאונה, נעוצה בהתנהגות הנאשמת בכל אחד מהם:



האחד נוגע לנסיעתה טרם שהנוסע המעורב התיישב והשני נוגע לבלימת החירום, שכן מצופה היה ממנה לצפות אותה התפרצות, עת היא נהגת רכב ציבורי, בקו עירוני בכביש עירוני.

לאחר שבחנתי כאמור לעיל, חמור הראיות טענות הצדדים והפסיקה הרלבנטית הגעתי למסקנה כי לא עלה בידי המאשימה להוכיח אחריות הנאשמת לתאונה לא בשל האירוע הראשון ולא בשל האירוע השני.

באשר לאירוע הראשון - מן הטעם שלא עלה בידי המאשימה להוכיח את האיסור או ההגבלה לה היא טוענת, לא בהתאם לחוק ולא בהתאם להלכה המחייבת ובהתאם לפרשנות הרחבה אותה היא מבקשת לצקת לתקנות 21(ג) או 436 לתקנות התעבורה.

ובאשר לאירוע השני - מן הטעם שגם אם מצופה מנהג/ת רכב ציבורי בכביש עירוני לצפות התפרצויות לכביש, **אין מדובר באחריות מוחלטת** ויש מקרים בהם יש באותה התפרצות כדי לנתק את הקשר הסיבתי, או מן הטעם שעומדת לנהג/ת טענת "הגנה מן הצורך"

גם אם ההתפרצות הינה צפויה, ברור כי שעה שמדובר בסכנה מיידית ומוחשית והפעולה דרושה להצלת חיים ולא היה בידי הנהג/ת לנקוט בדרך אחרת, אין מדובר באחריות מוחלטת, ויש לבחון כל מקרה ונסיבותיו לגופו.

המאשימה לא הוכיחה קיומה של הגבלה כלשהי ולפיה הנאשמת אינה רשאית להסיע נוסעים בעמידה, ההיפך הוא הנכון.

המאשימה לא הוכיחה קיומו של איסור פלילי בדבר הסעת נוסעים בעמידה, בטח ובטח לא כזה החל על המעורב בתיק.

סבורני, כי די אף בחלק מטענות ההגנה כפי שפורטו בסיכומיה, גם אם לא בכולן כדי לעורר ספק סביר בדבר אחריות הנאשמת ולהביא לזיכוי.

לא עלה בידי המאשימה להוכיח, ברמה הנדרשת במשפט פלילי כי הנאשמת הפרה, לא חובת זהירות ספציפית ולא חובת זהירות כללית.

לא השתכנעתי כי עלה בידי המאשימה להוכיח כי הנאשמת נהגה בחוסר זהירות לא לעניין הסעת האוטובוס טרם שהמעורב התיישב ולא לעניין בלימת החירום.

משכך, לא מצאתי לנכון לקבוע כי הינה אחראית לתאונה.



זאת ועוד, לא מצאתי לנכון לקבוע כי הנאשמת הפרה חובת זהירות כלשהי או נהגה בחוסר זהירות גם במנותק מאחריותה לתאונה.

ובאשר לראיות ולעדויות:

העדויות והראיות בתיק פורטו לעיל בהרחבה.

ואולם, על מנת "שלא אצא פטורה בלא כלום" להלן בתמצית עיקרי הדברים והתרשמותי מהעדים:

עדי התביעה:

מטעם המאשימה העידו שתי עדות ראייה ע/ת 1 וע/ת 3, אשר מסרו פרטים באשר לאופן התרחשות התאונה.

האחת מהן הייתה בתוך האוטובוס בזמן התאונה והשנייה מחוצה לו.

מעדות שתיהן ובמצטבר, עולה כי למעשה הנאשמת הצילה חיים ונאלצה לבלום בלימת חירום בשל התפרצות רוכב האופניים לכביש באור אדום.

מדובר בעדות תביעה אשר למעשה תמכו בגרסת הנאשמת ומעדותן עולה בבירור כי אין מדובר בנהיגה פראית של הנאשמת או בנהגת לא זהירה. ההיפך הוא הנכון.

באשר למקום בו נפל המעורב, גם אם מדובר בנפילה קדימה או אחורה של המעורב, לא מצאתי כי בנסיבות תיק זה יש לכך רלבנטיות לתוצאה בהכרעת הדין.

נתתי דעתי למצוין בדו"ח הבוחן ת/5 לעניין כתם הדם שנמצא ליד הדלת הקדמית, אך כתם הדם יכול היה להיווצר גם בזמן שהמעורב ירד/הורד מהאוטובוס לאחר התאונה.

עדויות של עדת הראייה ע/ת 1 הגב' בתיה פנצינר, נמצאה על ידי עקבית ואמינה.

וכדבריה:

"משום מקום הופיע בחור צעיר על האופניים, נכנס לצומת, היא בלמה בלימת חירום והוא נעלם" ראה עמ' 3 ש' 14-15.



העדה מסרה כי לנאשמת היה אור ירוק ולרוכב האופניים אור אדום, והדגישה כי למעשה הנאשמת יכולה הייתה לדרוס אותו אך היא מנעה תאונת דרכים.

העדה מסרה כי מצב הנוסעים באוטובוס היה ריק "הוא היה ריק, שניים שלושה נוסעים".

ע/ת 2 מר ארמנד פרץ, המעורב -

מעדותו עולה כי למעשה סיים את עלייתו לאוטובוס, האוטובוס החל בנסיעה ובטרם הספיק לשבת, בלמה הנאשמת בלימת חירום וכי הוא נפל ונחבל.

לא השתכנעתי מעדותו כי אכן התכוון לשבת.

בחקירתו הנגדית אישר העד שכוונתו הייתה לנסוע שתי תחנות בלבד, כי הוא יורד בדרך כלל מהדלת האמצעית של האוטובוס והתאונה התרחשה כעבור מספר מטרים מתחילת הנסיעה.

כשנשאל לגבי מצב הנוסעים באוטובוס, השיב:

"לא היו הרבה נוסעים, בערך 10 משהו כזה, היה מקום לשבת, היה מקום ליד הנהגת".

ראה עמ' 5 ש' 7-9 .

כשנשאל שוב, השיב: **"לא זוכר"** ראה עמ' 5 ש' 12-13.

לאורך כל עדותו העד שב ומציין כי הנהגת בלמה על מנת למנוע תאונה.

העד מסר כי שאל את הנאשמת לפשר הבלימה, היא ענתה לו כי ניסתה להינצל מהאופניים.

בחקירתו הנגדית שוב אישר, כי הנאשמת אכן אמרה לו שהיא בלמה על מנת למנוע תאונה וכי הבלימה התרחשה כעבור מספר מטרים מתחילת הנסיעה.

לדבריו עמד לפני שהצליח לשבת כי הנאשמת בלמה באותו הרגע.

ש. אז אתה עלית.. מה המרחק מאיפה שעלית לצומת לאיפה היא בלמה. כי אני יודע שהיא בלמה בגורדון?"

ת. כמה מטרים. עוד לא הספקתי, העברתי את הכרטיס ועומד לשבת והיא כבר התחילה....



ראה עמ' 5 לפרוטוקול ש' 30-32.

רק לאחר שהעד נתבקש לחדד תשובתו אשר, כי לא החזיק את העמוד בשתי ידיים "לא בשתי ידיים, כי ביד אחת החזקתי במעיל, לא למעלה, בעמוד עצמו". ראה עמ' 6 ש' 15-16.

העד לא מסר בחקירתו הראשית או הנגדית, האם ביקש מנהגת האוטובוס להמתין עד שיתיישב.

עמ' 5 רס"ב כפיר ניסים - בוחן התנועה:

הבוחן הגיש בין יתר המסמכים את דו"ח הבוחן ת/5 אותו ערך, ממנו עולה כי נערך ביום 24.12.22 ובו קבע כי על פי חומר החקירה במידה ונהגת האוטובוס הייתה מחכה עד ישיבת הנוסע התאונה הייתה נמנעת.

הבוחן גבה מהנאשמת את ההודעה ת/7 למחרת יום האירוע. מדובר בהודעה מיום 24.12.2019 שעה 09:46.

מקריאת הודעת הנאשמת, ניכר כי מדובר בחקירה מגמתית ועל פניו הבוחן כבר גיבש עמדה ביחס לעובדות בשטח.

אין בדו"ח הבוחן התייחסות לרישיון הרכב נכון למועד התאונה ולמגבלותיו אם בכלל.

בחקירתו הנגדית טען העד, כי מדובר בשני אירועים שונים שאינם קשורים האחד לשני. האירוע הראשון, העלאת הנוסע ואי ההמתנה עד שישב והאירוע השני - התפרצות האופניים והבלימה.

העד נשאל לגבי שני האירועים והשיב תשובות לא ברורות ומתחמקות, כך למשל:

"ש. או שזה שני אירועים שקשורים אחד לשני?

ת. זאת התשובה שלי. אני אומר שזה שני אירועים שונים.

ש. אז למה כשאתה חוקר אותה אתה אמרת "בלמה בלימת חירום.." הוא נפל כתוצאה מבלימת החירום.

ת. אבל אם היא הייתה מחכה עד שישב הוא לא היה נופל, במיוחד כשמדובר בנוסע מבוגר.

ש. קביעתך בדוח הבוחן בסעיף 14(ד) היא קביעה עובדתית ולא משפטית?

ת. אני לא משפטן".

כאשר נשאל, מהו הבסיס החוקי למסקנתו, לפיה הנאשמת הייתה צריכה להמתין עד שהנוסע יתיישב? ועל סמך מה הוא



קובע שנהג אוטובוס בקו עירוני צריך להמתין עד שנוסע יושב במקומו? על כך השיב, כי מדובר בחובת זהירות כללית.

לשאלת בית המשפט, אם נהג אוטובוס ציבורי צריך לחכות עד שכל הנוסעים ישבו השיב בתחילה שלא ואולם כאשר בית המשפט שוב שואל את העד לגבי סיטואציה בה אין מקום לשבת ויש מבוגרים שעומדים, השיב העד **"אין מה לעשות, אבל זה לא המקרה"**. ראה עמ' 12 ש' 17-29.

העד נשאל לגבי אוכלוסיית נכים והשיב **"יש משהו כזה, לא נכנסתי לזה"**.

העד נשאל לגבי חובת זהירות של נהג אוטובוס כלפי תחום אוכלוסייה ספציפית והשיב כי קיימת חובת זהירות כללית ואין משהו ספציפי. בהמשך, כאשר נשאל האם קיימת חובת זהירות ספציפית כלפי מבוגרים, ילדים או נשים בהריון וענה: חובת זהירות כללית.

העד נשאל אם לשיטתו, אמור נהג אוטובוס ציבורי עירוני לשאול כל נוסע אם הוא מעוניין לשבת וכיצד הדבר מתבצע בפועל לשיטתו, השיב מחד שלא אך מנגד במקרה זה, היה ראוי שהנאשמת תמתין עוד קצת על מנת לאפשר לנוסע לשבת.

נ1 - רישיון הרכב של האוטובוס נשוא התאונה נכון לשנת 2022, אשר הוגש בהסכמה על ידי הצדדים, הוצג לעד והעד התבקש לאשר, כי על פי המסמך "אין הגבלה על נוסעים בעמידה".

תשובת העד: **"אני רואה קודם כל שמועד רישיון הרכב אינו רלוונטי למועד התאונה. עד ה-31.3.2022. זה תופס בדרך כלל לשנה. אין שם חותמת "נאמו למקור". אני לא יודע אם זה מקורי או לא"**. ראה עמ' 14 ש' 1-2. ניכר כי מדובר בתשובה מתחמקת.

העד נשאל על ידי בית המשפט כתוצאה ממה נפל הנוסע, וזו תשובתו:

"אם היו נותנים לו לשבת יכול להיות שלא היה נופל. בסופו של דבר הנוסע נפל כתוצאה מן הבלימה" (עמ' 15 ש' 14-15).

הבוחן אישר כי הייתה בלימה בגלל רוכב האופניים שהתפרץ לכביש, אך שלל לשאלת בית המשפט את הקשר הסיבתי בין התפרצות רוכב האופניים לבין נפילת הנוסע. ראה עמ' 15 ש' 19-20.

העד נשאל על סמך איזה סעיף ביסס את החשד לעבירה של אי הבטחת שלום נוסעים בחקירתה ת/7 של הנאשמת והשיב **"מעבירות של אי אבטחת שלום הנוסעים. חובת הזהירות הכללית. לא ראיתי סעיף ספציפי"**.



בחקירתו החוזרת נשאל מניסיונו כבוחן האם יש חובת זהירות ספציפית שחלה על נהגי אוטובוס והשיב "כמו כל נהג, אבל ברגע שאת ברכב ציבורי יש חובת זהירות יותר גדולה. הם יותר מזהים התנהגות של אנשים. יותר גדולה מהנהג הסביר. זה לא הנהג הסביר שאנחנו מכירים. מדובר בחובות של נהג רכב ציבורי" (עמ' 16 ש' 1-3).

לסיכום, סבורני כי בהסברי הבוחן בעדותו לא היה כדי לשכנע ולהניח את הדעת כי אכן ניתן לקבוע ברמה הנדרשת על פי עבודת הבוחנות ועדותו כי אכן במידה ונהגת האוטובוס הייתה מחכה עד ישיבת הנוסע, התאונה הייתה נמנעת.

עדת ההגנה:

הנאשמת בחרה להעיד והעידה לבדה מטעמה כאמור לעיל.

בפרק ניתוח העדויות, פורטה גרסתה בהרחבה הן זו שנמסרה בחקירתה במשטרה והן זו שנמסרה על ידה בעדותה בבית המשפט.

בעדותה בבית המשפט, הן הראשית והן הנגדית, חזרה הנאשמת למעשה על עיקרי גרסתה בחקירה הבהירה את כוונתה בהודעתה ת/7 והוסיפה כי הושמטה ממנה המילה "לא".

הנאשמת העידה בצורה ברורה ועקבית אודות נסיבות האירוע, ולא סתרה את הודעתה במשטרה ונמצאה על ידי עקבית ואמינה.

מדובר בנהגת אשר מילאה את תפקידה כנהגת ציבורית, בצורה המיטבית בנסיבות העניין, התקרבה אל הצומת במהירות איטית ומנעה בתושייתה הרבה, תאונת דרכים אשר ייתכן ואף הייתה עולה בחייו של רוכב אופניים פוחז שהתפרץ אל הכביש באור אדום.

אכן המחלוקות העובדתיות בתיק מצומצמות.

אין ולא יכולה להיות מחלוקת, כי הנאשמת נאלצה לבלום "בלימת חירום" ועשתה כן, אך ורק ומתוך הצורך שלא לפגוע ברוכב האופניים.

גם אם הייתי קובעת כי הנאשמת אחראית לתאונה ברור בלאור מכלול הנסיבות כי התנהגותה חוסה בצילו של הסייג לאחריות פלילית בבחינת "הגנה מן הצורך" לפי סעיף 34 י"א לחוק העונשין והתנאים הקבועים בחוק לתחולתו.

סעיף 34 י"א לחוק העונשין קובע:



"לא יישא אדם באחריות פלילית למעשה שהיה דרוש באופן מיידי להצלת חיים, חירותו, גופו או רכושו, שלו או של זולתו, מסכנה מוחשית של פגיעה חמורה הנובעת ממצב דברים נתון שבשעת המעשה, ולא הייתה לו דרך אחרת אלא לעשותו".

סייג זה מיוחד לנסיבות בהן קיים "צורך" לעשות מעשה או מחדל כדי למנוע סכנה למתגונן או לזולתו, כאשר "זולתו" - "יכול שיהא כל אדם.

אותו אחד אשר מונע סכנה מוחשית לו ולזולתו (או לרכושם) לא יישא באחריות פלילית.

(ראה, דברי כב' השו' י. קדמי בספרו "על הדין הפלילי" חלק ראשון החל מעמ' 549).

המדובר בעשיית מעשה או מחדל שהצדיקו את המעשה שנעשה ועל מנת למנוע סכנה של פגיעה חמורה, כאשר אופייה של הסכנה ככזו המצדיקה את המעשה/מחדל תוכרע על פי מבחן אובייקטיבי ולא סובייקטיבי.

על פי החוק, הרי שאותה הגנה תחול בתנאים כדלקמן:

- א. המעשה דרוש באופן מיידי.
 - ב. להצלת חייו שלו או של זולתו (או ערכם נוספים כפי שמפורטים).
 - ג. המדובר בסכנה מוחשית של פגיעה חמורה.
 - ד. הסכנה נובעת ממצב דברים נתון.
 - ה. ולא הייתה לו דרך אחרת למנוע את אותה הסכנה (ראה י. קדמי עמודים 651-655)
- לצד תנאים אלו, קובעים סעיפים 34 י"ד 34 ט"ז סייגים בהם לא תעמוד לנאשם הגנת הצורך כמו למשל כניסה למצב בהתנהגות פסולה.

לעניין זה מפנה לנאמר בפסיקה לעניין התנאים להחלת הסייג לאחריות פלילית בבחינת הגנת הצורך על אף ששם בית המשפט לא קבל את הטענה לאור נסיבות האירוע אך יש בהן להשליך וללמד כמובן על נסיבות התיק שבפנינו:

פסק דינה של כב' השופטת יהב בית משפט לתעבורה - מחוז ת"א, מיום 25.9.2019 בתיק ת"ד 6919-02-18 מדינת ישראל נגד משה ולפסיקה המאוזכרת שם.

תת"ע 6526-10-20 מדינת ישראל נ' ששון מנשה חי , אשר ניתן על ידי מותב זה ביום 3.4.22 ופסק הדין בערעור אשר ניתן על ידי כב' השו' רענן בן יוסף (מחוזי ת"א) בעפ"ת 43170-05-22 מיום 30.5.22 .



במקרה זה, מחומר הראיות, לרבות גרסת הנאשמת אשר נתמכת בראיות ועדויות המאשימה עצמה עולה בבירור, כי הנאשמת ביקשה בבלימת החירום למנוע פגיעה בחייו של רוכב האופניים שהתפרץ לכביש באור אדום וכי לנאשמת לא היו דרכי פעולה נוספות חלופיות להימנע מן בלימת החירום.

מקובלים עליו דברי הסניגור המלומד ולפיהם בלימת חירום הינה מנת חלקו של כל נהג אוטובוס עירוני, וכי בלימה שכזו, מקום שקמה לה עילה עובדתית מוצדקת, עשויה להציל חיים.

מעייניו של נהג/ת אוטובוס צריכים להיות בראש ובראשונה, בכביש, ברכבים, בהולכי הרגל החוצים ואם נדרש הוא לבצע בלימה על מנת להציל חיי אדם, שומה עליו לדעת כי הוא יכול לעשות כן בבטחה ולא מתוך חשש להאשמה פלילית.

מקום שנהג אוטובוס עשה זאת מתוך כוונה למנוע תאונה, לא רק שהוא צריך אלא שהוא מחויב לעשות כן **בהתאם לתקנה סעיף 53 לתקנות התעבורה הקובעת:**

"לא יבלום נוהג רכב את רכבו פתאום, אלא לשם מניעת תאונה שאי אפשר למנעה בדרך אחרת או אם הדבר הכרחי מטעמי בטיחות התנועה; האמור בתקנה זו לא יחול על בלימת רכב לשם ניסוי בלמיו בתנאי שלא יערוך אדם ניסוי כזה לא לאחר שנקט בכל אמצעי הזהירות הדרושים והבטיח שאין הניסוי עלול לסכן או להפריע לרכב הנוסע בדרך".

ובאשר לעבירה הנוספת אותה מבקשת המאשימה לייחס לנאשמת לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה "יאמר שוב, כי מדובר בניסיון שגוי הן עובדתית והן משפטית והדברים אכן נתמכים דווקא בפסיקה אותה הציגה המאשימה **ובפרט בדברי הפרשנות לתקנה של כב' השו' רענן בן יוסף בפסק דינו בערעור בפרשת שטרן הנ"ל.**

סוף דבר, לאור כל האמור לעיל, מצאתי לנכון להורות על זיכוייה של הנאשמת מכל המיוחס

לה בכתב האישום, זאת ולמען הסר ספק גם במנותק מאחריותה לתאונה.

כמו כן, לא מצאתי לנכון להרשיעה בעבירה הנוספת לפי תקנה 436 לתקנות התעבורה.

זכות ערעור כחוק תוך 45 ימים לבית המשפט המחוזי בתל אביב.



ניתנה היום, י"ב אלול תשפ"ב, 08 ספטמבר 2022, במעמד הצדדים