



ת"ד 575/11/13 - מדינת ישראל נגד ימין איבגי

בית משפט השלום לתעבורה באשדוד

ת"ד 575-11-13 מדינת ישראל נ' איבגי
בפני כבוד השופטת נועה חקלאי

מדינת ישראל	בעניין:
ע"י ב"כ עו"ד אייל פורטל	המאשימה
נגד	
ימין איבגי	
ע"י ב"כ עו"ד אורי גיספאן	הנאשם

הכרעת דין

בהתאם למצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב] תשמ"ב 1982, אני מודיעה כי זיכיתי את הנאשם.

ולהלן הנימוקים:

רקע:

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירות של נהיגה רשלנית בניגוד סעיף 62(2)+38(2) לפקודת התעבורה [נוסח חדש] תשכ"א 1961 (להלן: "הפקודה"), יציאה מחצרים מבלי ליתן זכות קדימה לרכב הנע בכביש, בניגוד לתקנה 64(ב)(2) לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961 (להלן: "התקנות"), גרימת תאונת דרכים שכתוצאה ממנה נגרם נזק לרכוש וחבלות של ממש לנהג המעורב בניגוד לתקנה 21(ב)(2) לתקנות וסעיף 38(3) לפקודה.

כעולה מעובדות כתב האישום, ביום 28.7.13 נהג הנאשם במשאית, יצא מחצרים של חברת SOS פנה שמאלה לרחוב הפנינים, לא נתן זכות קדימה לאופנוע המעורב שהגיע משמאלו ואשר לו נתונה זכות הקדימה חסם דרכו וגרם להתנגשות כלי הרכב. לאחר ההתנגשות נהדף האופנוע המעורב אל עבר רכב פרטי שחנה במקום והתנגש בו. כתוצאה מהתאונה ניזוקו כלי הרכב ורוכב האופנוע המעורב נחבל בגופו חבלות של ממש בדמות שברים מרובים בעצמות הגולגולת, פצע פתוח בשוק שמאל - חבלות שהצריכו אישפוז בטיפול נמרץ, הנשמה, ניתוח והשתלת עור- כמפורט בכתב האישום.

ביום 26.2.14 הודה הנאשם בתוצאות התאונה אך כפר באחריות לה תוך שציין כי לא נהג ברשלנות ולא קיפח זכות קדימה, לדבריו התאונה התרחשה בשל איבוד שליטה של רוכב האופנוע.

ביום 7.5.14 התנהל דיון ההוכחות בפני כב' הש' מאושר. מטעם התביעה העידו רוכב האופנוע המעורב (ע"ת 1),

עמוד 1



השוטר אהרון שפורקר (ע"ת 2) והבוחן המשטרתי אליעזר בלילטי (ע"ת 3).

ביום 29.10.14, לבקשת ב"כ הנאשם ומאחר וכב' הש' מאושר נחשף לחלק מחומר החקירה במהלך הדיון בבקשה לביטול הפסילה המנהלית, הורה כב' הש' מאושר כי התיק ימשיך להתנהל בפני מותב אחר.

ביום 15.1.15 התקיים הדיון בפני, במסגרתו ב"כ הצדדים נתנו הסכמתם כי דיון ההוכחות ימשיך להישמע בפני מהמקום בו נפסק וכי הם אינם מעוניינים שאשמע בשנית את העדים שעדותם כבר נשמעה.

ביום 8.3.15 נשמעו עדות הנאשם (ע"ה 1) ועדות מומחה מטעם ההגנה (ע"ה 2), כן הגישה המאשימה תעודות רפואיות ודיסק ובו צילום התאונה אשר צולמה במצלמת אבטחה של המפעל הסמוך, וב"כ הנאשם הגיש הודעת עדת הראיה, יפה סבן, אשר עדותה נגבתה במשטרה.

בתום שמיעת הראיות הצדדים סיכמו את טיעוניהם והדיון נדחה להיום למתן הכרעת דין.

דין והכרעה

למעשה, בשל היות התאונה מתועדת בסרטון (ת/10) אין כמעט מחלוקת באשר לאופן התרחשותה.

מצפייה בסרטון ניתן להבחין בשער היציאה ממפעל SOS אשר נפתח לאיטו, רכב הנאשם יוצא דרך השער, הנאשם עובר עם חזית רכבו את שער המפעל, נעצר כשחזית רכבו על המדרכה, כמטר לערך משפת המדרכה ומשם פונה שמאלה בפניה רצופה. בסרטון ניתן להבחין שתוך כדי הפניה שמאלה מגיע רוכב האופנוע המעורב מצד שמאל. לא ניתן לראות בבירור את רגע המפגש בין כלי הרכב - בשל זווית הצילום - אך בהחלט ניתן להבין את ההתרחשות - המשאית במהלך הפניה חוסמת את נתיב הנסיעה של האופנוע אשר מתנגש בדופן שמאל אחורי ונהדף ימינה אל עבר מכונית חונה. בסרטון ניתן להבחין במצב הסופי של כלי הרכב לאחר ההתנגשות.

למעשה תיאור התרחשות התאונה כפי שמתועדת בסרטון אינו שנוי במחלוקת על ידי הצדדים, כמו גם תוצאות התאונה והחבלות שנגרמו לנהג המעורב.

היקף המחלוקת

הצדדים בתיק זה חלוקים בשאלה האם התאונה נגרמה עקב נהיגתו הרשלנית של הנאשם.

ב"כ המאשימה טוען כי הנאשם התרשל בנהיגתו.

לדבריו, רשלנות הנאשם מתבטאת בכך שהמקום בו בחן את מצב התנועה וקיבל את ההחלטה לפנות שמאלה, אינו המקום האופטימלי לקבלת ההחלטה, בפרט לאור שדה הראיה המוגבל הקיים במקום, לשיטתו היה על הנאשם לבחון את התנועה כשרכבו בדיוק בשפת המדרכה, דבר שהיה מביא לדבריו למניעת התאונה.

זאת ועוד, לדבריו גם לאחר שנכנס הנאשם לכביש היה עליו לנסוע "עקב בצד אגודל" בשל שדה הראיה המוגבל, וגם אם הרוכב המעורב נכנס לשדה הראיה מאוחר יותר היה על הנאשם לנהוג בזהירות ולמנוע התאונה.

מנגד טוען ב"כ הנאשם כי הנאשם לא התרשל כלל, לטענתו כפי שרואים בסרטון (ת/10) הנאשם עצר כמטר לפני קו שפת המדרכה, במקום בו שדה הראיה הוא אופטימלי, ומשלא היה כל רכב נראה לעין שיש ליתן לו זכות קדימה, החל עמוד 2



הנאשם בפניה שמאלה, ללא כל התרשלות מצידו.

לטענת ב"כ הנאשם, התאונה התרחשה עקב איבוד שליטה של רוכב האופנוע ולא היה בידי הנאשם להביא למניעתה

לאור מהות המחלוקת אתייחס לשאלת הרשלנות בשני שלבים:

בשלב ראשון אבחן האם הנאשם התרשל בנהיגתו בכך שלא נתן זכות קדימה לרוכב האופנוע טרם כניסתו לכביש.

בשלב השני אבחן האם הנאשם התרשל בנהיגתו לאחר שכבר נכנס לכביש בו נסע המעורב.

האם הנאשם התרשל בנהיגתו בכך שלא נתן זכות קדימה לרוכב האופנוע טרם כניסתו לכביש בו נסע הרוכב המעורב

תקנה 64(ב)(2) לתקנות קובעת:

64" (א)(ב) נוהג רכב היוצא מחצרים...והוא עומד להיכנס לדרך או לחצותה -

(1)

(2) יאיט ויתן **זכות קדימה** לכלי רכב המתקרבים באותו כביש **לפני** שייכנס לכביש."

הראיות שהובאו

יאמר כבר עתה - רוכב האופנוע המעורב (**ע"ת 1**) לא זכר דבר מאירוע התאונה ולא ניתן היה להשתית כל ממצא על סמך עדותו, או כלשונו: "**אני לא זוכר כלום מהתאונה, אני לא יודע מה להגיד**" (עמ' 6 שו' 10 לפרוטוקול).

הנאשם נחקר במשטרה פעמיים (**ת/2, ת/3**). הנאשם ענה בחקירותיו על כל שאלה שנשאל. הנאשם בהודעותיו מסר כי הבחין ברוכב האופנוע רק בעיצומה של הפניה שמאלה. לדבריו בטרם הכניסה לכביש עצר במקום בו שדה הראיה פתוח עד לאזור העקומה, והאופנוע לא היה בשדה הראיה עת החל בפניה.

הנאשם חזר על דברים אלו בעדותו בבית המשפט. אי הדיוקים בדבריו ביחס למצבו של הרכב בשלב האימפקט לא פגעו באמון שמצאתי ליתן בעדותו.

עם זאת וראוי לציין כי למרות שמצאתי ליתן אמון בעדות הנאשם הרי את הקביעות העובדתיות בתיק זה קבעתי על סמך עבודת הבוחנות בתיק ועל סמך נתונים אשר ניתן היה ללמוד מהסרטון, נתונים אשר אמורים להיות מדויקים יותר מאשר הערכה סובייקטיבית של הנאשם.

שדה הראיה של הנאשם משפת המדרכה

הבוחן המשטרתי **ע"ת 3** ערך ניסוי ומדידה וקבע את שדה הראיה של הנאשם משפת המדרכה.

ע"ת 3 מצא כי שדה הראיה של הנאשם משפת המדרכה לכיוון הגעת רוכב האופנוע הינו 52.7 מ' (**ת/5** סעיף 4 ו-

עמוד 3



(7/ת).

ע"ת 3 קבע שהסיבה למגבלה בשדה הראיה הינה העיקול הקיים בכביש ורכבים חונים (עמ' 17 שו' 1 לפרוטוקול).

ההגנה הצביעה על מספר ליקויים שנפלו במדידת שדה הראיה:

· ע"ת 3 לא מדד את שדה הראיה בעודו יושב בכסא הנהג ברכב הנאשם, אלא כשהוא עומד על המדרכה.

כשנשאל מדוע לא ביצע את ניסוי שדה הראיה מהמשאית ציין כי גובה עיני הנהג היושב במשאית הוא פחות או יותר גובה עיניו שלו בעודו עומד, "אין הרבה שינוי או הבדל". (עמ' 16 שו' 26 לפרוטוקול).

הבוחן לא ידע מה גובה המשאית (עמ' 16 שו' 31 לפרוטוקול).

כך שבית המשפט לא יכול לאמוד לא את גובה עיניו של ע"ת 3 ולא את גובה עיני הנאשם ביושבו ברכב.

· ב"כ הנאשם טוען כי הבוחן לא ציין אם המדידה נעשתה משפת המדרכה הפנימית או החיצונית, אם כי לא נשאל על כך. על פי הגיונם של דברים, נראה כי נקודת המדידה הייתה בשפת המדרכה הצמודה לכביש (בפרט שהמדרכה מתחילה ברצף משטח המפעל).

· ע"ת 3 קבע שדה ראיה שונה לנאשם ולנהג המעורב (**ת/5**) לפיו הנאשם יכול היה להבחין בנהג המעורב ממרחק 52.7 מ' בעוד הנהג המעורב יכול היה להבחין בנאשם רק ממרחק של 51 מ'.

ראוי לציין כי ב"כ הנאשם לא חקר את ע"ת 3 על קביעה זו, ורק בפרשת ההגנה, בחוות דעת מומחה ההגנה (ע"ה 2) נטען כי שדה הראיה הוא הדדי ולכן היה צריך לקבוע לשני הנהגים שדה ראיה זהה (עמ' 41 שו' 31 ואילך לפרוטוקול).

לא ניתן ללמוד על שדה הראיה מצפיה בסרטון (**ת/10**).

סיכומו של דבר, לאחר שבחנתי את כל הנתונים בתיק המתייחסים לשדה הראיה התרשמתי כי שדה הראיה משפת המדרכה הינו **לערך 52.7 מ'**, וכי המדידה אינה מדויקת.

אין בידי נתונים כדי לקבוע את תחום הטעות במדידת שדה הראיה, אך כפי שיפורט בהמשך - לאור העדר נתונים הכרחיים נוספים- קביעת שדה הראיה המדויק לא הייתה משנה את התוצאה בנסיבות העניין.

שדה הראיה מהמקום בו נעצר הנאשם בפועל

כפי שעולה מעדות ע"ת 3, הוא לא בחן את שדה הראיה במקום בו עצר הנאשם, כמטר לפני שפת המדרכה, אלא אך שפת המדרכה.

בניגוד לדברי ב"כ המאשימה בסיכומיו, (עמ' 44 שו' 29-30 לפרוטוקול), לא ניתן לקבוע ששדה הראיה בקו שפת המדרכה הינו גדול יותר מאשר במקום בו נעצר הנאשם בפועל.



ע"ת 3 אשר נשאל בחקירתו הנגדית הכיצד ישתנה שדה הראיה אם יימדד ממקום העצירה ולא משפת המדרכה השיב שאין הרבה השפעה על שדה הראיה (עמ' 17 שו' 7 לפרוטוקול).

הנאשם בעדותו העיד כי במקום עצירתו שדה הראיה היה "מלא" וכיוון שהוא במשאית גבוהה המכוניות שחונות לכל אורך הדרך עד העיקול לא הפריעו לו לשדה הראיה (עמ' 365 שו' 3-21 לפרוטוקול).

דברים אלו אמר אף בחקירתו במשטרה (ת/2 שו' 15): **"מהמקום שעמדתי יש שדה ראייה לקראת סוף העקומה"**.

גרסת הנאשם שלרכבים החונים לא הייתה כל השפעה על שדה הראיה שלו לא נסתרה.

המאשימה לא הביאה כל ראיה לכך שכאשר אין רכבים חונים שדה הראיה גדול יותר.

המאשימה לא הביאה כל ראיה לכך שיש השפעה שונה לרכבים החונים על שדה הראיה אם שדה הראיה נבדק במקום בו עצר הנאשם או בקו שפת המדרכה.

לסיכום- בהעדר מדידת שדה הראיה ממקום עצירת הנאשם, ולאור דברי ע"ת 3 ודברי הנאשם, אני קובעת כי לא הוכח שקיים שוני בשדה הראיה הקיים משפת המדרכה וממקום עצירת הנאשם.

ב"כ המאשימה הפנה לפסיקה בת"פ (תל אביב) 10343/99 **מ"י נ. שק נועה**, לפיה יש לעצור במקום בו שדה הראיה הוא הטוב ביותר -

"מהו הדין, כאשר נהג מגיע לצומת ושדה הראיה שלו מוגבל או חסום? האמנם בהעדר שדה ראייה, בטלה חובתו ליתן זכות קדימה לתנועה בדרך החוצה? ברי כי התשובה לשאלה זו שלילית.

אין להעלות על הדעת כי נוהג ברכב יעצור את רכבו במקום בו שדה ראייתו אפסי וימשיך בנסיעה שוטפת לתוך הצומת, בה בשעה שיכול היה לעצור במקום בו נפתח שדה הראייה.

לשון אחר, זכות קדימה משמעה מתן מעבר בטוח לכל מי שהנהג יכול וצריך להבחין בו מנקודת התצפית הטובה ביותר, בהתחשב בתנאי הדרך".

אלא שלפי הראיות שהובאו בפני לא ניתן לשלול כי במקום עצירת הנאשם הייתה "נקודת התצפית הטובה ביותר".

האם רוכב האופנוע היה בשדה הראיה של הנאשם עת החל בנסיעה ממקום עצירתו

בהחלטה זו "תחילת הנסיעה" - הינה הרגע בו החל הנאשם בנסיעה רצופה לעבר הצומת לאחר שנעצר כמטר לפני קו שפת המדרכה.

לאחר שקבעתי את שדה הראיה, עלי לבחון האם בטרם תחילת הנסיעה, היה רוכב האופנוע בתחום שדה הראיה של הנאשם.

כדי לקבוע זאת, עלי לדעת את מיקומו של רוכב האופנוע בעת תחילת הנסיעה.

מיקום רוכב האופנוע בעת תחילת הנסיעה



לשם קביעת מיקום רוכב האופנוע יש לבצע "שחזור לאחור" - קרי להחזיר את רוכב האופנוע לאחור את המרחק שעבר במשך הזמן שחלף מרגע תחילת הנסיעה של הנאשם ועד לרגע האימפקט.

לצורך החזרתו לאחור יש לדעת הן את משך הזמן שחלף מתחילת הנסיעה ועד רגע האימפקט, והן את מהירות רוכב האופנוע.

המכפלה של שני הנתונים הללו הינה המרחק אותו עבר רוכב האופנוע מרגע תחילת הנסיעה ועד האימפקט.

אם נחזיר לאחור את רוכב האופנוע את המרחק האמור, נדע את מקום הימצאו בעת תחילת הנסיעה של הנאשם.

משך הזמן שחלף מתחילת הנסיעה ועד רגע האימפקט

ע"ת 3 לא סיפק במסגרת המסמכים שערך ובמהלך עדותו בבית המשפט כל נתון שהוא ביחס למשך הזמן שחלף.

מנגד, ע"ה 2 "חילץ" מהסרטון (ת/10) את שעון הזמן שהופיע על התמונה אשר לשיטתו מצביעה על תחילת הנסיעה, כמטר לפני שפת המדרכה (נספח 4.2 תמונה 1 אשר בה שעון הזמן נעצר על 6:51:40:077) ואת שעון הזמן אשר מופיע על התמונה המייצגת לשיטתו את רגע האימפקט (נספח 4.2 תמונה 3 אשר בה שעון הזמן נעצר על 6:51:44:235) ההפרש בזמנים בין שתי התמונות מצביע על הזמן שחלף - כ- 4.158 שניות (סעיף 5.4 לחוות הדעת 1/)

ב"כ המאשימה ניסה להראות כי ע"ה 2 שגה בקביעת זמן האימפקט. ב"כ המאשימה הציג בפני ע"ה 2 תמונה מהסרטון בה שעון הזמן מצביע על 6:51:44:277, אשר בה עדיין נראה האופנוע עומד על גלגליו במרחק קטן מרכב הנאשם. ב"כ המאשימה הטיח בפני ע"ה 2 כי התמונה מעידה על כך שבשלב זה עדיין לא הייתה התנגשות והאימפקט היה בשלב מאוחר יותר מזה אשר נקבע על ידי ע"ה 2. ע"ה 2 טען שלא ניתן לקבוע כי בתמונה שהוצגה בפניו עדיין לא התרחש האימפקט שכן התמונה "קפואה" ויתכן שהיא כבר אחרי האימפקט.

כך או כך צודק ע"ה 2 כי אם האימפקט התרחש בשלב מאוחר יותר מזה אשר הוא קבע, הרי שיש להאריך את משך הזמן שחלף מתחילת הנסיעה ועד האימפקט, ובכך כדי להגדיל את המרחק שחלף רוכב האופנוע בזמן זה ולהרחיקו עוד יותר ממקום האימפקט בעת תחילת הנסיעה. משמע שרוכב האופנוע היה עוד יותר רחוק בעת שהנאשם החל בנסיעה.

יאמר כבה עתה - הגם שב"כ המאשימה ביקש לקעקע את בסיס הנתונים אשר הוצגו בחוות דעתו של ע"ה 2, המאשימה לא טרחה להציג נתונים מטעמה, על אף שהסרטון (ת/10) היה בידה כל העת. המאשימה לא הגישה פענוח של הנתונים לא בפרשת התביעה, ואף לא ביקשה להביא עד הזמה לאחר שמיעת מומחה ההגנה.

סיכומי של דבר, הזמן שנקבע על ידי ע"ה 2 מרגע תחילת הנסיעה ועד האימפקט - 4.158 שניות לא נסתר, וככל שתמונה 3 צולמה עוד לפני האימפקט (כפי שטוען ב"כ המאשימה - טענה שלא הוכחה על ידי מומחה מטעם המאשימה) הרי שמשך הזמן אף ארוך במספר מאיות השנייה, נתון אשר פועל לטובת הנאשם.

מהירות נסיעת רוכב האופנוע המעורב

ע"ת 3 לא סיפק נתונים ביחס למהירות נסיעת רוכב האופנוע המעורב.



ע"ת 3 אישר בחקירתו כי כאשר יש נתונים של מרחק וזמן ניתן לחשב מהירות (עמ' 14 שו' 16 לפרוטוקול)

ע"ת 3 אישר שראה בסרטון את אבני השפה ויודע את אורכן (עמ' 14 שו' 21 לפרוטוקול).

כשנשאל בחקירתו: "אם יש לך זמן בסרט שרץ ומרחק של אבני שפה למה לא חישבת מהירות רוכב האופנוע? השיב:

"בקטע הצר שהמצלמה מתמקדת על האופנוע בשלב שעובר מספר אבני שפה איני יכול להעריך אם האופנוע היה באותו רגע בבלימת חירום, האטה או באיזה שלב, לכן לא ניתן לבצע מהירות. אילו היה נוסע נסיעה רצופה אז כן ידעתי שיש 10 אבני שפה וזמן מסוים ולכן אוכל לחשב מהירות. מכיוון שאיני יודע באיזה שלב היה לא יכולתי לחשב מהירות." (עמ' 14 שו' 27 לפרוטוקול).

ובהמשך:

"אם הייתי מוצא לנכון הייתי מחשב, אך מאחר ואיני יודע אם היה בהאטה או בלימת חירום אז אני לא יכול לחשב" (עמ' 15 שו' 4 לפרוטוקול).

"התייעצתי עם הרמת"ד שלי והחלטנו לא להיכנס לזה כי לא ניתן לעשות. הזמן שרואים אותו מאוד קצר" (עמ' 15 שו' 9 לפרוטוקול).

ע"ת 3 נשאל וציין כי אילו היתה בידו מהירות רוכב האופנוע יכול היה "להציב האופנוע לאחור" מבחינת המרחק והשניות שעבר (עמ' 17 שו' 26 לפרוטוקול).

להבדיל מע"ת 3, הרי שע"ה 2 כן ניסה "לחלץ" את מהירות רוכב האופנוע מהסרטון.

ע"ה 2 ציין כי אורכה של כל אבן שפה הינה 1 מ'. ע"ה 2 עמד על כך כי אבני השפה תמיד באותו גודל וזאת בהסתמך על ניסיונו המצטבר כמומחה.

ב"כ המאשימה הטיח בפני ע"ה 2 כי הוא לא מדד את אבני השפה ולכן לא יכול להסתמך על כך שכולן באורך זהה של 1 מ', ב"כ המאשימה אף חזר בסיכומיו וציין כי מצופה שהמומחה היה מודד את אבני השפה (עמ' 45 שו' 16 לפרוטוקול)

יודגש כי נטל הבאת הראיות מוטל על כתפי המאשימה, ולא על כתפי ההגנה.

דבריו של ע"ה 2 לא נסתרו.

המאשימה לא הציגה בפני בית המשפט כל ראיה לפיה אורכן של אבני השפה שונה מהנטען - למרות שניתן היה לעשות כן במדידה פשוטה ביותר.

ע"ה 2 קבע בסעיף 5.4 (ב) ו- (ג) לחוות הדעת כי בין תמונה מס 2 בנספח 4.2 לתמונה מס 3, חלף רוכב האופנוע על פני 12 אבני שפה - קרי 12 מ' (ואולי בשל טעות הנובעת מזווית הצילום 12.5 אבני שפה).

ב"כ המאשימה הטיח בפני ע"ה 2 שספירת 12 אבני השפה הייתה שגויה שכן בתמונה 2 לנספח 4.2 לחוות הדעת (נ/1) ניתן להבחין כבר בקדמת האופנוע ויש להוריד זאת מחישוב המרחק, דבר שאמור להביא להפחתת המהירות שניתן לייחס לרוכב האופנוע. עם זאת המאשימה לא טרחה להביא אף מומחה מטעמה אשר יציג בפני בית המשפט את הנתון "הנכון" לשיטתה.



ע"ה 2 קבע שרוכב האופנוע חלף את המרחק של 12 (ואולי 12.5 מ') בזמן של 0.799 שניות - זמן אותו הוא למד מפערי הזמנים בשעונים המופיעים בתמונות 2 ו-3.

מהנתונים הללו חישב ע"ה 2 ומצא כי רוכב האופנוע נסע בקטע הדרך הנ"ל במהירות ממוצעת של 54 קמ"ש ואולי 56.3 קמ"ש, קביעה שלא נסתרה על ידי המאשימה.

ב"כ המאשימה ניסה בחקירתו הנגדית של ע"ה 2 להראות כי הנתונים שהוצגו על ידו אינם מדויקים, ע"ה 2 בעצמו מסכים לכך ומאשר סטייה אפשרית, לכל אורך חוות דעתו ניכר כי הנתונים הם משוערים בקירוב - כ- 12 מ' כ- 4 שניות וכו'.

מדובר בנתונים אשר ניסה ע"ה 2 "לחלץ" כמיטב יכולתו, תוך ניסיון להגיע לנתון המדויק ביותר.

אין מחלוקת כי הנתונים אינם מדויקים, אם כי התרשמתי כי ניתן ללמוד מהם יחסית בקירוב סביר, את אשר התרחש.

ע"ה 2 אף מציין כי אין לו כל ידיעה בדבר מהירות נסיעת רוכב האופנוע בטרם נקלט על ידי המצלמה.

אף המאשימה לא הביאה כל נתון בעניין זה.

ע"ת 3 מאשר שאינו יודע אם רוכב האופנוע היה במהירות קבועה או בהאטה (עמ' 15 שו' 4 לפרוטוקול) .

אם בקטע המצולם בסרטון היה רוכב האופנוע בהאטה, משמעות הדברים היא כי בטרם נקלט על ידי המצלמה היה רוכב האופנוע במהירות גבוהה יותר.

מיקומו של רוכב האופנוע בעת תחילת הנסיעה

המאשימה לא הציגה בפני בית המשפט כל חישוב או ראיה המעידה על מיקומו של רוכב האופנוע בעת שהנאשם החל בנסיעה.

לעומת זאת ההגנה מטעמה הציגה בסעיף 5.5 בחוות דעת ע"ה 2 חישוב לפיו בעת שהנאשם החל בנסיעה, היה רוכב האופנוע במרחק שלא יפחת מ- 60 מ' ממקום האימפקט.

מרחק זה נובע ממכפלת המהירות של רוכב האופנוע - 54 קמ"ש, במשך הזמן מתחילת הנסיעה ועד האימפקט 4.158 שניות.

ע"ה 2 מציין כי ככל שמהירותו של רוכב האופנוע בקטע הנסיעה שלפני הצילום הייתה גבוהה יותר, כך המרחק של רוכב האופנוע ממקום האימפקט, עת החל הנאשם בנסיעה היה גדול יותר.

האם רוכב האופנוע היה בשדה הראיה של הנאשם עת החל בנסיעה?

מהנתונים אשר נסקרו בהרחבה לעיל עולה התמונה הבאה:

שדה הראיה המקסימלי של הנאשם לעבר רוכב האופנוע הוא בקירוב 52.7 מ'.



מהירות נסיעת רוכב האופנוע היא לפחות 54 קמ"ש ואף אולי יותר מכך.

הזמן שחלף מתחילת הנסיעה של הנאשם ועד האימפקט הוא 4.158 שניות ואולי קצת יותר (במספר מאיות השניה).

המרחק בו היה רוכב האופנוע ממקום האימפקט עת החל הנאשם בנסיעה הוא לפחות 60 מ'.

מהנתונים שלעיל עולה כי רוכב האופנוע לא היה בשדה הראייה של הנאשם עת החל הנאשם בנסיעה.

הנתונים אמנם אינם מדויקים אך בוודאי שיש בהם כדי לעורר ספק סביר, ספק מאוד גדול, בדבר היות רוכב האופנוע בשדה הראייה של הנאשם.

גם ע"ת 3 מציין מפורשות (בעמ' 17 שו' 15 ואילך לפרוטוקול) כי הוא אינו יכול לאשר שרוכב האופנוע היה בשדה הראייה של הנאשם בתחילת הפניה.

האם הנאשם התרשל בכך שלא עצר פעם נוספת ובחן שוב את שדה הראייה בקו שפת המדרכה?

הגם שב"כ המאשימה בסיכומיו, לא חולק על כך שיכול ורוכב האופנוע לא היה בשדה הראייה של הנאשם במקום בו נעצר (עמ' 46 שו' 5 לפרוטוקול), טוען ב"כ המאשימה כי רשלנותו של הנאשם מתבטאת שלא עצר במקום האופטימלי - קרי בקו שפת המדרכה ושלא בחן משם את שדה הראייה. לדבריו אילו היה נוהג כך התאונה הייתה נמנעת. ב"כ המאשימה אף טוען בסיכומיו (עמ' 46 שו' 21 לפרוטוקול) כי ע"ה 2 אישר שאילו היה הנאשם עוצר פעם נוספת בקו שפת המדרכה - התאונה הייתה נמנעת.

ראשית, כפי שצוין לעיל לא הוכח בפני כי שדה הראייה של הנאשם הינו שונה במקום בו נעצר בפועל ובקו שפת המדרכה.

שנית, למעט אמירה "בעלמא" של ע"ת 3 (בעמ' 17 שו' 7 לפרוטוקול) שעצירה בקו שפת המדרכה לא משפיעה הרבה על שדה הראייה - אך משפיעה בלמנוע התאונה, לא הביאה המאשימה בדל ראיה לכך שאכן היה בכך כדי למנוע את התאונה.

ב"כ המאשימה הפנה לע"פ 12888-12-12 נ. נ' מ"י, שם עצרה המערערת בקו העצירה, הממוקם 4 מ' לפני הכניסה לצומת ומשם נכנסה בנסיעה רצופה לצומת מבלי לתת את הדעת לרכב המתקרב משמאלה. ערעורה של המערערת נדחה לאחר שבית המשפט קבע כי "רשלנותה של הנאשמת מתמקדת באי ההבחנה ברכב המעורב מבעוד מועד".

במקרה שבפני לא הובאה כל ראיה לכך שניתן היה להבחין ברוכב האופנוע מבעוד מועד.

כך גם הפנה ב"כ המאשימה לע"פ (תל אביב) 11197-02-12 דמיטרי בריבין נ. מ"י, שם המערער נכנס לצומת כשלפניו תמרור "עצור". המערער עצר בקו העצירה המרוחק 2.1 מ' מקו הצומת ומשם נכנס לצומת בנסיעה רצופה מבלי לבחון פעם נוספת את שדה הראייה בקו הדמיוני של הצומת.

בתיק בעניין בריבין ישנם מספר הבדלים מהותיים מהתיק שבפני:

• שם הוכח כי שדה הראייה מקו העצירה מוגבל מאוד - 27 מ', בעוד שדה הראייה מהקו הדמיוני של הצומת -



הינו 44 מ'. במקרה שבפני לא הוכח כי קיים הבדל בשדה הראיה.

- שם בית המשפט קמא מצא בנתונים שהונחו לפתחו, כי אילו עצר המערער בקו הדמיוני של הצומת - התאונה הייתה נמנעת. בפני לא הונחה תשתית ראיתית אשר ניתן לבסס עליה קביעה כזו. המאשימה לא הביאה מטעמה בדל ראיה לכך שהנאשם יכול היה למנוע התאונה.
- שם הייתה חובת עצירה מכח הוראת התמרור המחייב עצירה, במקרה שבפני אין כלל חובת עצירה. התקנה מחייבת האטה בלבד, כמובן שיש צורך לעצור וליתן זכות קדימה אם יש רכב בשדה הראיה אשר נדרשים ליתן לו זכות קדימה - אך במידה ואין רכב כאמור, אין חובה לעצור.

אין חובה חוקית, ואף לא יציר פסיקה, לפיה העצירה חייבת להיעשות ממש על הקו הדמיוני של הצומת.

דווקא הפסיקה אליה הפנה ב"כ המאשימה בעניין בריבין שלעיל מלמדת כי לא כך הם פני הדברים. ראו סעיף 48 בפסק הדין אשר בו מצוטטים דבריו של כב' הש' לוי (כתוארו דאז) ברע"פ 952/99 וייס נ' מדינת ישראל.

לדבריו קיימים שני מצבים אפשריים; האחד, לא סומן בצומת קו עצירה ואז מוטלת החובה על הנוהג ברכב לעצור את הרכב במקום בו יוכל לראות את התנועה החוצה. השני, מצוי קו עצירה לפני הצומת במצב זה על הנוהג ברכב לעצור בסמוך לפני קו העצירה. במצב זה מסמן קו העצירה את המקום בו יוכל הנוהג ברכב לראות את התנועה החוצה בצורה הטובה ביותר.

הדברים ברורים. כשיש קו עצירה - הקו מסמן את המקום ממנו ניתן לראות את התנועה החוצה בצורה הטובה ביותר והחובה הינה לעצור בסמוך לפניו, ורק אם שדה הראיה אינו ברור מקו העצירה - קיימת חובה לעצור פעם נוספת במקום ממנו ניתן לראות את התנועה בדרך החוצה.

להדגיש - קו העצירה לא ממוקם בקו הדמיוני של הצומת, אלא הוא ממוקם בדרך כלל לפני הקו הדמיוני, ובכל זאת המחוקק קובע כי די בעצירה לפני קו העצירה (ואין כל הכרח לעצור בקו הדמיוני של הצומת) אם ניתן לראות מקו העצירה את התנועה בדרך החוצה.

הגם שבתיק שפני כלל לא מוצב תמרור המחייב עצירה, עדיין מתקיים הרציונל כי יש לבחון את התנועה לפני הכניסה לכביש, במקום ממנו ניתן לראות את שדה הראיה בצורה הטובה ביותר.

בתיק שבפני כפי שפורט באריכות לעיל, אין ראיה שהמקום בו עצר הנאשם הוא לא המקום האופטימלי לבחון את שדה הראיה.

על כן עצם העובדה שהנאשם עצר (הגם שאין חובת עצירה) במקום בו שדה הראיה הוא הטוב ביותר, כשמקום זה נמצא מטר לפני קו שפת המדרכה, ולא על הקו ממש, אין בה כשלעצמה כדי להעיד על רשלנות, אין כל חובה בחוק לעצור ממש על קו שפת המדרכה.

מדובר במדד של סבירות - כמובן שאילו היה בוחן את מצב התנועה כשהוא מרוחק נניח 10 מ' לפני קו שפת המדרכה, ניתן היה לומר כי אין הדבר סביר, ולא יצא ידי חובתו, אך כשמדובר במרחק של כמטר בלבד, מרחק אשר אף לגביו לא בוצעה מדידה מדויקת - אלא התרשמות בלתי מדויקת מהנתונים שבסרטון (ת/10), לא מצאתי כי עובדה זו כשלעצמה מעידה על רשלנות.

זאת ועוד, המאשימה לא הציגה בפני ראיות לכך שאילו הנאשם היה עוצר בקו שפת המדרכה ולא במקום בו נעצר -



התאונה הייתה נמנעת. נהפוך הוא, גם ב"כ המאשימה בסיכומיו מניח כי אם הנאשם היה נעצר אך ורק בקו שפת המדרכה יכול שרוכב האופנוע לא היה בשדה הראיה שלו (עמ' 46 שו' 4-5).

איני מקבלת את עמדתו של ב"כ המאשימה לפיה הייתה קיימת חובה על הנאשם לעצור **גם** במקום בו עצר **וגם** פעם נוספת בקו שפת המדרכה.

זאת ועוד, אפילו הייתי מקבלת טענה זו, עדיין גם במצב זה לא הובאו ראיות לכך שהתאונה גם בנסיבות הללו הייתה נמנעת ולא ניתן להשתית הרשעה אך מתשובתו האחרונה של ע"ה 2 בעמ' 43 לפרוטוקול כפי שמבקש ב"כ המאשימה.

ע"ה 2 מאשר שאם הנאשם היה בוחן שוב את מצב התנועה המגיעה משמאל בחלוף 2 שניות יתכן מאוד שהמצב היה שונה.

אין ספק שבמהלך 2 שניות רוכב האופנוע מתקרב לכיוון הנאשם.

ע"ה 2 מאשר **שיכול** ובחלוף 2 שניות האופנוע היה נכנס לשדה הראיה.

תשובה זו בוודאי אינה מספקת את מידת הוודאות הנדרשות - מעבר לכל ספק סביר - כדי להרשיע בפלילים, מה גם שכאמור לא מצאתי כי הייתה קיימת חובה לעצור פעמיים בנסיבות האירוע שבפני.

בוודאי לא ניתן להשתית הרשעה על סמך נתונים שמומחה המאשימה ע"ת 3 אמר לגביהם שהם אינם מדויקים.

בתי המשפט קבעו לא אחת כי לא ניתן לבסס ממצאים מרשיעים על סמך חישובים תיאורטיים, ופערים של מטרים ספורים וחלקי שניות:

ראו לדוגמה ע"פ (ירושלים) 1195/97 דוד כהן נ' מ"י, תק-מח 98 (1) 2098:

"ענין לנו בתאונה קטלנית, שהרשעת האחראי לתאונה תלויה, לא במעט, בחישובים של מרחק עצירה, שדה ראייה, מהירות הנסיעה של הרכב, וגם חובה חקוקה לנהוג בזירות ובתשומת לב מספקת בהתחשב בעובדי דרך ובכל עצם הנמצא בדרך ובקרבתה, כאמור בתקנה 21(ג) לתקנות התעבורה.

כשאנו עוסקים באנשים חיים, יש לנקוט משנה זהירות בהרשעה המבוססת על חישובים של שברי שניות וחלקי מטרים, לאמור:

"אין לשפוט אותם על-פי ממוצעים מבלי להותיר שוליים בטוחים שיש בהם כדי למנוע עוול. כבר ידוע הוא שאנשים שונים זה מזה גם במהירות תגובתם. כל עוד לא נבדקת מהירות התגובה במסגרת מבחני הרישוי יש להניח שחלק מהנהגים מגיבים קצת יותר לאט ועדיין אין לראות בהם רשלנים. **כשמדובר בפער של מטרים בודדים ושל שניות או שברי שניות הכף חייבת להטות לטובת נאשם כשהמדובר במקרי גבול**" (וראה ע"פ 437/67 שאוזכר בע"פ 308/71 הרשקוביץ נ' מדינת ישראל, פ"ד כה(2), 673).

ועוד זאת:

"כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל של שניה או מחצית השניה, ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימאלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק,



נראה לנו שהמערער היה זכאי להינות מן הספק" (שם, שם).

ראו גם ע"פ (תל אביב-יפו) 70608/04 אשר מור נ' מדינת ישראל.

האם אופן נסיעתו של הנאשם לאחר כניסתו לכביש מעידה על רשלנות

ב"כ המאשימה טען שהנאשם התרשל גם לאחר כניסתו לצומת, בכך שלא נהג "עקב בצד אגודל".

אמנם תקנה 64(ב)(2) לתקנות מחייבת להאט וליתן זכות קדימה לכלי רכב המתקרבים באותו כביש לפני שנכנסים לכביש, אלא שהמונח מתן זכות קדימה מוגדר בתקנה 1 לתקנות באופן שמחייב גם אי המשכת הנסיעה:

"מתן זכות קדימה - אי המשכת הנסיעה או התחלתה כאשר על ידי כך עלול הנוהג ברכב הנדרש לתת זכות קדימה לנוהגים ברכב אחר לא לצלם לסטות מקו נסיעתם או לשנות את מהירות נסיעתם".

ב"כ הנאשם הפנה את בית המשפט לפסיקה לפיה אחרי הכניסה לכביש הנאשם כבר לא יכול להחזיר הגלגל לאחור:

כך למשל בפסיקת כב' ס"נ הש' לנדסמן בתד (באר שבע) 1578/00 מ"י נ. אבו רמילה ובתד (באר שבע) 1415/02 מ"י נ. אזברגה זיאד אשר התייחס "להעדר חובה של נהג לתת זכות קדימה לרכב שאינו נמצא בשדה ראייתו בתחילת הפניה ואז העליה לכביש וחוסר אפשרות לשנות מפעולתו כאשר מתגלה רכב נוסף".

כך למשל בתד (ירושלים) 634/02 מ"י נ. ברדע שמעון.

זאת ועוד, לאחר שהנאשם קיבל את ההחלטה לפנות שמאלה, אין הוא יכול להסתכל כל העת לשמאל הדרך, עליו לתת את הדעת גם על הנעשה בכיוונים אחרים.

בע"א 210/66 ציון שרעבי ומדינת ישראל נ' מכוניות הדר בע"מ, עמ' 46 לפסק הדין, נקבע, מפי כב' השופט ויתקון כי:

"... בנסיבות העניין, לא התרשל נהג המשאית בכך שלא ראה את המכונית הפרטית ברגע שיצאה מהרחוב הצדדי. ... אך אין הנהג יכול להביט לכל הצדדים בבת אחת. לא מן הנמנע שנהג המשאית לא ראה את המכונית הפרטית משום שדווקא באותו רגע לא הביט בכיוון זה. הרי היה זה הכיוון שפחות מכל כיוון אחר נשקפה ממנו סכנה."

ראו גם ע"פ 574/92 דוד בן יוסף לוי נ. מ"י (מחוזי חיפה) וע"פ (תל אביב) 1366/99 יששכר נ. מ"י.

עם זאת הפסיקה בהחלט הכירה בחובה ליתן זכות קדימה גם לאחר שהנהג כבר החל בנסיעה.

כך למשל בתת"ע (אשדוד) 1169-10 מ"י נ. חגבי, אשר מצטט אף מת"ד (אשדוד) 772/00 מ"י נ. ביטון דוד:

"אפילו אם אין רכב בשדה הראיה הקרוב ולכן נהג בוחר להיכנס לצומת, עליו להמשיך ולוודא שלא מתקרב רכב לצומת, לו חייב לתת זכות קדימה, ואינו מתנער מחובה זו רק בעת שהחל בכניסתו לצומת, תוך הצבת עובדה מוגמרת בפני נהג הרכב המתקרב, בעל הזכות....".

כך למשל בת"פ (ירושלים) 3149/02 מ"י נ. בלייכר, ובמיוחד הציטוט המובא שם מת"פ 309/99 מ"י נ. לחיאני:



"מתן זכות הקדימה בצומת שהראות בו מוגבלת בשל הצמחייה חייב כניסה לצומת עקב בצד אגודל. בקו העצירה, חצי מטר לפני הצומת, לא היה ניתן לראות אם מגיע רכב משמאל, ועל-כן היה הכרח לוודא במידה מספקת שהנתיב משמאל פנוי. היה צריך לעצור שוב ושוב עד ששדה הראייה יאפשר לראות את הנתיב השמאלי".

אלא שהרשלנות נבדקת בהתאם לנסיבות העניין, ובמסגרת שקילת הנתונים יש לקחת בחשבון שלאחר שהנהג כבר נכנס לדרך האפשרויות שבפניו מוגבלות.

בעניין זה אין לי אלא להפנות לדבריו של כב' הש' מלצר ברע"פ 7468/07 לוקשינסקי נ מ"י:

"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 בידיו לבחור אימתי יוכל לחצות בבטחה (ראו: ע"א 732/77 יוסף נ' אדלר, פ"ד לד(2) 414, 415 (1980)).

יש בכל מקרה ומקרה לבחון את אופן הנהיגה ורק אם יוכח שצריך היה לנהוג אחרת ויכול היה למנוע את התאונה אילו נהג אחרת ניתן יהיה לומר שהנהג התרשל.

הגם שב"כ המאשימה טען שהנאשם התרשל בהמשך נהיגתו בכך שלא נהג "עקב בצד אגודל" על מנת להתחשב בכלי רכב אשר לא היו בשדה הראיה בתחילת הנסיעה, לא הציגה המאשימה בדל ראיה לכך שלאחר שנכנס הנאשם לכביש יכול היה לנהוג אחרת ולמנוע את התאונה, או שהייתה התרשלות בהמשך נסיעתו.

אין לי, אלא להפנות שוב לדבריו של כב' הש' מלצר ברע"פ 7468/07 לוקשינסקי נ. מ"י:

"הנה כי כן אנו מניחים לצורך הדיון הנוכחי שהמערערת נכנסה לצומת בלא להתרשל, ומבקשים לבחון את הקביעה שהמערערת התרשלה רק בכך שלא האיצה משראתה את האופנוע הקרב אליה במהירות. קביעה כזו איננה יכולה להתבסס, בנסיבות המקרה שלפנינו, רק על התרשמות כללית, אלא מחייבת תחשיבים וממצאים כלשהם לעניין מהירות האופנוע, מהירות רכב המערערת, פרק הזמן שנותר למערערת להגיב מרגע שראתה את האופנוע, והמרחק שנותר לה לעבור עד לפינוי הצומת, או לשם התחמקות מן האופנוע. כן נדרשת התייחסות כלשהי לזמן התגובה הסביר בנסיבות, כמו גם לשאלה האם אובייקטיבית היה בהאצת הרכב כדי להביא לפינוי הצומת, מקום שבו המשך נסיעה במהירות הקודמת הוא שהוביל לתאונה. בידי התביעה היו נתונים גולמיים שאיפשרו עריכה של לפחות חלק מן התחשיבים הנדרשים, אך היא לא עשתה בהם שימוש, והם אף לא נזכרו לבסוף בהכרעת הדין. נתונים אחרים, דוגמת זמן התגובה והאפשרות האובייקטיבית לפינוי הצומת במקרה של האצת הרכב - כלל אינם קיימים בתיק. על כך נוסף שמסקנת ההתרשלות באי-האצת הרכב חייבה עוד קביעה נורמטיבית באופייה, שאיננה קיימת בהכרעת הדין, שלפיה המערערת, שנבהלה ולא האיצה, לא נהגה כמצופה מן האדם מן היישוב. בנסיבות המקרה דנן ובהתבסס על התשתית העובדתית החלקית ביותר שהציגה התביעה, לא היתה איפוא אפשרות לקבוע שהמערערת - גם אם לא התרשלה בכניסה לצומת ... - התרשלה בכך שלא האיצה את רכבה כדי לפנות את הצומת משגילתה את הסכנה הבלתי צפויה."

הממצאים שיכול בית המשפט לקבוע על סמך הסרטון



ב"כ המאשימה טען בסיכומיו כי אסור לבית המשפט להתעלם מהאמת כשהיא מוצגת בפניו - הכוונה לדברים העולים מהסרטון.

ב"כ המאשימה ביקש שבית המשפט יקבע, על סמך הצפייה בסרטון, כי אילו הנאשם היה עוצר בקו שפת המדרכה רוכב האופנוע כן היה בשדה הראיה שלו ואז ניתן היה לראותו ולהימנע מהכניסה לדרך ובכך התאונה הייתה נמנעת.

צפיתי בסרטון מספר פעמים לא מבוטל ומצאתי כי בית המשפט לא יכול למלא את החלל אשר הותירה המאשימה.

אין מדובר בראיות אשר על פי טיבן מדברות בעד עצמן משל היו הם "עדים שקטים" ואשר בית המשפט יכול לקבוע ממצאים על פי התרשמות (ראו למשל ע"פ 2653/98 יצחק בן דוד נ מ"י, פד נב(4) 529).

הנתונים אשר אותם מבקש ב"כ המאשימה כי בית המשפט ילמד מהסרטון, אינם נתונים אשר מופעים בגלוי בסרטון.

מדובר בביצוע חישובים, קביעת עובדות והסקת מסקנות הדורשים מומחיות, כך למשל: קביעת רגע האימפקט, קביעת מהירות רוכב האופנוע, קביעת משך זמן הנסיעה, קביעת מרחקי נסיעה, קביעת סטייה הנובעת ממיקום המצלמה וכיו"ב.

בית המשפט לא יכול, ואין זה מתפקידו לשים עצמו כמומחה, לחלץ נתונים מהסרטון, לקבוע קביעות שבמומחיות ולבצע חישובים מורכבים על סמך קביעות אלו.

את אשר מבקש ב"כ המאשימה מבית המשפט לעשות, היה על המאשימה לעשות באמצעות מומחה מטעמה. המאשימה לא הביאה עד מומחה שיתייחס לנתונים העולים מהסרטון - לא בשלב פרשת התביעה וגם לא כעדות הזמה לאחר שנחקר מומחה ההגנה.

בית המשפט אינו יורד אל "זירת המחלוקת", זה תפקידם של הצדדים להתגושש שם, בית המשפט אך "מפקח" ומכריע במחלוקת.

לאור האמור, גם לאחר שצפיתי בסרטון מספר פעמים רב, לא מצאתי כי באפשרותי לקבוע באיזה שלב נכנס רוכב האופנוע לתחום שדה הראיה של הנאשם והאם בשלב זה יכול היה הנאשם למנוע את התאונה.

באשר ליתר הטענות שנטענו בפני בסיכומי הצדדים:

אתייחס בקצרה לטיעונים שהעלו הצדדים בסיכומיהם ואשר לא נדרשתי אליהם בגוף ההחלטה:

טיעוני ב"כ המאשימה

ב"כ המאשימה טען כי נתגלו סתירות מהותיות בדברי הנאשם ובהודעותיו במשטרה, וכי מצפייה בסרטון ניתן לראות שהנאשם אינו מדויק.

ראשית אציין כי לא התרשמתי שקיימות סתירות מהותיות בדברי הנאשם. הגם שאת הסרטון ניתן לחלק לאלפיות השנייה, הרי שהמוח האנושי לא מסוגל לחלק את האירועים לחלקיקי זמן כל כך קטנים, ואי הדיוק בדברי הנאשם ביחס לשאלה האם האימפקט היה בסיום הפנייה או בעיצומה, אינו מעיד על סתירה מהותית.



שנית - וזה העיקר - התוצאה בתיק זה מושתתת בעיקר על עבודת הבוחנות ועל הנתונים שהופקו מהסרטון ולא אמינותו של הנאשם, על אף שכפי שצינתי בראשית הכרעת הדין מצאתי ליתן אמון בגרסתו.

ב"כ המאשימה טען שיציאתו של הנאשם מהמפעל מבלי לבחון את הנעשה על המדרכה שלפניו מסכנת את הולכי הרגל ומעידה על רשלנות.

ראשית - לא הוכח שהשער אטום ולא ניתן לראות דרכו.

שנית לא הוכח שהנאשם לא הסתכל לפניו בטרם החל בנסיעה.

לא זו בלבד שאין זכר לטענה זו בכתב האישום, אלא שגם לא הובא לכך בדל ראיה במהלך שמיעת ההוכחות. טענה זו, אין לה כל עיגון בתיק ולכן מצאתי לדחותה.

טיעוני ב"כ הנאשם

ב"כ הנאשם טען למחדלים בחקירה:

בכך שהנאשם בחקירתו כלל לא הוחדד בגרימת תאונה אלא בכך שרוכב האופנוע איבד שליטה.

בכך שע"ת 3 ניסה להטעות את הנאשם במהלך חקירתו במשטרה.

בכך שבדו"ח הפעולה (ת/1) אשר נרשם על ידי ע"ת 2 צויין שמו של עד ראיה לתאונה (ניר חלפון) שכלל לא נגבתה ממנו עדות.

ב"כ הנאשם הלן על כך שמחד ע"ת 3 חזר בעדותו ואישר כי לא חישב נתוני מהירות ומרחק מהסרטון, משום שלא ניתן לדייק ומאידך, בניגוד לעמדתו מבקשת המאשימה להרשיע את הנאשם על סמך נתונים בלתי מדויקים שנלמדים מהסרטון.

ב"כ הנאשם טוען שההגנה הוכיחה כי אילו רוכב האופנוע היה מגיב בזמן יכול היה להגיב, לבלום ולמנוע את התאונה בין אם מהירותו היתה 54 קמ"ש ובין אם 70 קמ"ש ויותר (כמפורט בסעיף 5.6 לחוות דעתו של ע"ה 2 (נ/1) וכפי שהעיד ע"ה 2 בבית המשפט.

ב"כ הנאשם טוען שמהודעת עדת הראיה, הגב' יפה סבן, אשר הוגשה (נ/2), עולה כי רגעים ספורים לפני התאונה עקף אותה מימין אופנוע כסוף במהירות שיא. לדבריה היא לא בטוחה שזה האופנוע המעורב בתאונה אלא כך היא משערת.

לאור התוצאות אליהן הגעתי בהחלטתי, לא מצאתי כי יש להידרש להכרעה בעניין משמעות מחדלי החקירה בתיק זה ולשאלת קיומה ונפקותה של רשלנות תורמת של רוכב האופנוע המעורב.

סוף דבר

אין לו לבית המשפט אלא מה שבא בפניו.

הראיות שהובאו בפני אינן חד משמעיות במקרה זה.

בע"פ (י-ם) 6260/02 ציון נ' מ"י, נקבעו הדברים הבאים:



"אם עלה בידי הנאשם לספק הסבר סביר, שיש לו אחיזה בחומר הראיות- אף אם בית המשפט אינו יכול להכריע בנכונותם של הדברים, בבחינת הוכחת חפותו- שומה עליו לזכותו בדין, ולו מחמת הספק. ההרשעה תתקיים אפוא, רק במקרה בו העובדות אינן מתיישבות עם מסקנה רציונאלית אחרת מזו המובילה להרשעה, ולאחר שכל הסברי הנאשם לחפותו נדחו כליל".

בע"פ 28/49 זרקא נ' היועמ"ש, פד"י כרך ד 504 בעמ' 525 נקבע, בענין זה:

"אם חומר ההוכחות הנ"ל מרמז גם על אפשרות הפועלת לטובת הנאשם והמניחה, משום כך, מקום לספק המתקבל על הדעת בדבר אשמתו, לא תהיה ברירה בידי בית המשפט- בשים לב לחובת הראיה אשר עודנה מוטלת על הקטיגוריה- אלא לפסוק לזכותו."

חובתו של בית המשפט להעדיף את הגרסה האפשרית הנוחה יותר לנאשם:

ראו בספרו של קדמי, על הראיות, חלק רביעי, עמ' 1681:

"לא בכדי על כן נוהגים לומר: כי בית המשפט מצווה לבכר את הגרסה הנוחה יותר לנאשם - ובלבד שהיא סבירה - לגבי כל אחד ממרכיבי אחריותו למעשה העבירה המיוחס לו".

ראו גם ע"פ 281/82 אהרון אבו חצירא נ' מ"י, פ"ד ל"ז (3), ע"פ 4086/91 יוסף מימון ואח' נ' מ"י, פ"ד מ"ו (2) 868, ע"פ 3974/92 מוריס אזולאי ואח' נ' מ"י, פ"ד מ"ז (2) 565.

בתיק שבפני אין אפשרות לקבוע, בוודאי לא אפשרות החפה מכל ספק סביר, שהנאשם התרשל.

חומר הראיות מתיישב גם עם האפשרות שהנאשם לא התרשל.

לאור האמור, מצאתי לזכות את הנאשם, ולו מחמת הספק.

ניתנה והודעה היום י' ניסן תשע"ה, 30/03/2015 במעמד הנוכחים.