

גמ"ר (פתי תקווה) 4609-10-14 - מדינת ישראל נ' ליאור בושיר

גמ"ר (פתי תקווה) 4609-10-14 - מדינת ישראל נ' ליאור בושיר/שלוש פתי-תקווה

גמ"ר (פתי-תקווה) 4609-10-14

מדינת ישראל

ג ד

ליאור בושיר

פתי משפט שלום בשבתי כפתי משפט לתעבורה פתי-תקווה

26.01.2017

כפתי השופט מני כהן

הכרעתי די

האישום

כפתי הנאשם הוגש כתבי אישום לפי פתי בתאריך 07/07/14 בשעה 14:00 או סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסחרי מסוג איסוזו, מ.ר. 7966660 (להלן: "הרכב"), בכפתי מספר 483, מכיוון מערב לכיוון מזרח (להלן: "הכפתי").

אותה עת, היו תנאי הדרך תקינים: כפתי אספלט סלול, תקין ויבש; כפתי בינעירוני, דו סטרי, המופרד על ידי אי תנועה כפתי, שפתי נתבים לכל כיוון; מזג אוויר בהיר ונאה, ראות טובה; שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם פתוח לפנים למרחק של כ-260.80 מטרים לפחות. הנאשם נהג ברכב בנתיב הימני בכפתי.

באותה העת, נהג בכפתי דוד אחריק ז"ל (להלן: "המנוח") באופנוע מסוג פיגו' עס סיריט צד, מ.ר. 3875710 (להלן: "האופנוע"), בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו בנתיב הימני. טרם הגעתו ל"מ 3 בכפתי, הבחין הנאשם במנוח נוסע לפניו במרחק של 216.30 מטרים לפחות והנאשם המשיך בנהיגתו, לא שמר מרחק כפתי מהמנוח ופגע עם חפתי ימין של הרכב בחלקו האחורי של האופנוע (להלן: "הפגיעה"). כתוצאה מהפגיעה, הוטח האופנוע אל שולי ימין, פגע בכפתי הברזל על השול, שב לנתיב הימני ונעצר שם (להלן: "התאונה").

כתוצאה מהתאונה, נפצע המנוח באורח אנוש, פונה לבית חולים "השרון" בפתי תקווה, שם נפטר מפצעיו.

במשפטי האמורים לעיל, גרם הנאשם, בנהיגתו הרשלנית, למותו של אדם, ואילו הם פרטי הרשלנות המיוחסים לנאשם, לחילופין או במצטבר:

א. לא נקט באמצעי זהירות על מנת למנוע את הפגיעה במנוח, חרף העובדה כי הבחין ממרחק רב במנוח נוסע לפניו.

ב. לא האט או בלם את רכבו כדי להימנע מפגיעה במנוח.

ג. לא נהג כפי שנהג מן הישום היה נהג בבסיבות העניין.

הראת החיקוק לפיה מואשם הנאשם הינה גרימת מוות ברשלנות, עבירה לפי סעי' 64 לפקודת התעבורה, [נוסח חדש] התשל"א-1961.

התק העובר לטיפולו על פי החלטת כפתי השופט צימרמן מיום 30/04/15.

הכפירה

הנאשם כפתי בסעיפים 4, 5 ו-7 לכתב האישום ביחס למקום נסיעת המנוח, אופן קרות התאונה ובהיותו נהיגותו רשלנית אשר גרמה למותו של המנוח. הנאשם הודה בשאר סעיפי כתב האישום.

פרשת התביעה

מטעם התביעה העידו:

ע"ת/3-אמנון ביבי, בחו תאונות דרכים (להלן: "הבחון") העיד כדלקמן:

הבחון ערך את המסמכים או היה מעורב בעריכתם: הודעת נהג תחת אזהרה מתאריך 07/07/14 שעה 19:25; ת/1; הודעת חשוד מתאריך 20/10/14 שעה 13:21; ת/2; חקירת הנאשם במסגרת השחזור וההצבעה שבצע עם המשרטה במקום התאונה מתאריך 05/08/14 ת/3; ד"ח"ח בוחן-4; תוספת לד"ח הבוחן-5; חוות דעת מקצועית-חלק בלתי נפרד מד"ח הבוחן-6; תרשים-7; סקיצה-8; מזכר של קצין הבוחנים-9; ד"ח נסיו שדה ראייה של הבוחן-10; ד"ח נסיו שדה ראייה של רכז הבוחנים-11; דסק של צילום נסיו שדה ראייה-12; ד"ח הצבעה-13; דסק של הקלטת ההובלה וההצבעה-15; ד"ח נסיו מערב משול ימין לנתיב נסיעה הימני-16; ד"ח חישובי שחזור-17; לוח תצלומים-21; לוח תצלומים- חוות דעת התאמת נזקים-22; דסק תמונות-23; דסק של צילום שחזור התאונה-19; מזכר-26; ת/2; מזכר-27.

הבחון קבע בת/4 ובת/6 כי על פי הממצאים והנזקים שמצא בכלי הרכב ובמקום התאונה, הרכב המסחרי נסע ממערב למזרח בכפתי דו סטרי דו נתיב המופרד על ידי אי תנועה כפתי עם גדר בטון והוא בנתיב הימני מבין שניים. בעת ההתנגשות האופנוע נסע ישר לפנים בנתיב הימני למזרח, בחלקו הימני של הנתיב והרכב המסחרי היגיע בכפתי ישר ומאחוריו ובהגיעו בסמוך ל"מ 3 למרחק פגע פגיעה ישירה עם פינה קדמית ימנית של הרכב בחלקו האחורי של האופנוע, כתוצאה מהפגיעה, האופנוע המשיך את תנועתו קדימה ולימין יורד לשול, פגע בגדר Wברזל וחזר שמאלה לנתיב הימני ונעצר עליו כפתי האופנוע לכיוון צפון. הבחון לא מצא כל לקיוי בכלי הרכב, בכפתי או בשדה הראייה היכול לגרום לתאונה.

הבחון היגיע למסקנה זו לאחר שערך התאמת נזקים במקום התאונה בין אחרו שמאל האופנוע לחפתי צד ימין הרכב ומצא כי ישנה התאמה מלאה בנזקים בין תחתית האופנוע והחריצים אשר נגרמו בכפתי תחתית האופנוע והרגליט המצביע על מקום האימפקט.

בתוספת לד"ח הבוחן (ת/5), בהצבעה שבוצעה יחד עם הנאשם במקום התאונה (ת/3), הבוחן ציין כי גרסת הנאשם שהאופנוע היגיע מהשוליים וסטה לנתיב הנסיעה אינה מתיישבת עם הממצאים שנמצאו במקום התאונה (עמ' 11, ש' 5-1 לפירוטוקול), בכלי הרכב ובהתאמת הנזקים (מפנה לת/22, תמונות 13, 14), מה גם שהנאשם לא ידע ולמר מה היה מיקומו ו/או סטיית האופנוע בזמן התאונה, למרות שמסר שהיה בקשר עין רצוף עם האופנוע ואינו יכול היה להסביר את הסטייה.

על פי נסיו שדה הראייה שבוצע (ת/10), בכיוון נסיעת רכבו של הנאשם, שדה ראייה לפנים היה 260.80 מטרים והסביר כפתי בוצע הנסיו (עמ' 12, ש' 24-27). לא בדק שדה ראייה לאחר.

יתרה מזכר, על פי ההצבעה (ת/3, ת/13) שבוצעה יחד עם הנאשם, מהקודרה הראשונה שבה הנאשם אמר שניתן להבחין באופנוע בשול ימין עד לנקודת האימפקט, התקבל מרחק כולל של 302 מטרים של שדה ראייה פתוח.

הבחון לא יכול היה לשלול שהאופנוע נסע על השול אבל, בזמן התאונה ידע לומר שהאופנוע נסע ישר בנתיב הנסיעה (עמ' 34, ש' 9-10). הבוחן טען בעדותו כי הממצאים, החרף על הכפתי והתאמת הנזקים, לא מתאימים לרכב שמתפרץ לנתיב מצד ימין וכי היה לוקח זמן לאופנוע לפנות ולוותר, כיוון שדה אופנוע ישר עם יכולת תמרון פחות טובה מזו של אופנוע פפורט. בכל אופן, ביצע את נסיו המעבר מהשול לנתיב כאשר האופנוע נוסע סמוך לפס הצהוב, מה שקיצר את המעבר (על אף שלא מצא שום סימן לסטיית האופנוע). הבוחן מדד את משך המעבר של אופנוע עד סרית צד משול ימין לנתיב הנסיעה הימני (ת/16), במהירות של 60 קמ"ש וממדוד 3.21 שניות ו-6.24 שניות לביצוע המעבר; במהירות של כ-40 קמ"ש, ממדוד בממוצע 3.3 שניות (4.44, 2.91 ו-2.56 שניות); במהירות של 30 קמ"ש, ממדוד 5.12 שניות.

המהירות המהירה במקום הינה 90 קמ"ש, אם כי גרשם בטעות בד"ח הבוחן 80 קמ"ש.

מהירות האופנוע נקבעה בהסתמך על נסיו' שבוצע בת/16, להערכת הבוחן ובהתחשב בסוג האופנוע המעורב בתאונה ומבנה גופו הכבד של הרכב, מהירות האופנוע בעת התאונה הייתה כ-40 קמ"ש. כמו כן, באין ממצא לקביעת מהירות רכבו של הנאשם ולצורך השחזור, הבוחן קבע שמהירות הייתה 80 קמ"ש (על פי עדות הנאשם), אם כי להערכת הבוחן מהירות רכבו של הנאשם הייתה גבוהה משמעותית מ-80 קמ"ש. זאת, משום שבנסיו ההצבעה (ת/13), הנאשם הצביע על מרחק של כ-216 מטרים וטען כי לוקח לו 10 שניות להגיע לאופנוע. על מנת להדביק מרחק זה ב-10 שניות, הפרש המהירות בין רכבו של הנאשם לאופנוע היה צריך להיות 77.7 קמ"ש, משמע, מהירות רכבו של הנאשם הייתה צריכה להיות 117 קמ"ש לפחות.

בחישוב השחזור למניעת התאונה בבלימה, הבוחן היגיע למסקנה כי אם הנאשם היה מציב וכולם מיד עם סטיית האופנוע, הוא היה נעצר במרחק של 14 מטרים לפני מקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בחישוב השחזור למניעת התאונה בהתחמקת, הבוחן היגיע למסקנה כי כאשר הנאשם היה במרחק של 73.3 מטרים ממקום האימפקט, אם הוא היה סוטה שמאלה במטרה להתחמק מסטיית האופנוע, הוא היה משלים את ההתחמקות במרחק של 38.4 מטרים לפני מקום האימפקט.

לסיכום השחזור, הבוחן קבע כי גם אם נקבל את גרסת הנאשם על סטיית האופנוע לנתיב נסיעתו, הוכח כי הנאשם יכול היה למנוע את הפגיעה באופנוע בבלימת חירום או בביצוע התחמקות בכפתי שמאלה.

הבחון ציין כי לא מצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחריו, שם מצא סימן היכר צמיג של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 11-5, עמ' 18, ש' 24-25).

ע"ת/9-גבי טסה, השתתף בניסוי המעבר (ת/16) כרכוב האופנוע, היגיע כי יש לו פסיון רב בנהיגה על אופנוע מסוג חד חזר על פרטי הנסיו בו השתתף כפתי שפורטו בעדות הבוחן וציין כי מכיר את המנוח באופן אישי כיוון שעבדו יחד בערייה (עמ' 47, ש' 13-15).

ע"ת/5-רס"ב ארז קפלן, בחו תאונות דרכים כפתי, גבה עדות מהנאשם (ת/2). ע"ת/5 ציין כי מסרת חקירה זו הייתה לשמוע מהנאשם את דעתו לגבי התוצרים של הבדיקות והניסויים שבצעו (עמ' 53, ש' 17-27).

ע"ת/4-משה זינר, רכז בוחנים במטה מרחב שרון, השתתף בעריכת ת/3 (חקירת הנאשם במסגרת השחזור), ת/11 (ד"ח נסיו שדה ראייה), ת/14 (ד"ח ביצוע צילום וידאו), ת/18 (ד"ח ביצוע צילום וידאו) ות/19 (דסק של צילום שחזור התאונה). הסביר כי השחזור בוצע על מנת לבדוק כמה זמן לוקח לאופנוע לעבור ממרכז שול ימין לנתיב ימין למקום האימפקט ואם התאונה נמנעת או לא (עמ' 57, ש' 26-31).

הבהיר כי הרכב בניסוי קיבל הנחיות לנסוע במהירות מסוימת ולהגיע לנקודה מסוימת כשהוא יוצא משול ימין (עמ' 59, ש' 23-28, עמ' 60, ש' 1-2).

בנוסף, העד ציין כי ייתכן שהזמנים השונים של שלוש הנסויים שבוצעו ב-40 קמ"ש נבעו מכך שהמרחקים היו שונים (עמ' 61, ש' 13-10).

ע"ת/8 רס"ב לוד סלם, ימתי"א שרון (להלן: "ע"ת/8") ערך את ת/30 (ד"ח פעולה). ע"ת/8 ציין כי אמנם נתן את הטיפול הראשון במקום אולם רשם את דו"ח חרישים לאחר האירוע.

ע"ת/1-צביקה מוסס, קצין בוחנים במחוז מרכז, השתתף בעריכת ת/9 (מזכר) ות/17 (ד"ח חישובי שחזור).

ע"ת/1 העיד לגבי פעולותיו וחישוכים שבצעו לגבי התאונה. העד ציין כי בהצבעה שבוצעה בת/9, הנאשם לא ידע לענות על שאלות רבות לגבי פעולותיו כדי לא לפגוע באופנוע, כנון הוכיח ומניו סטה ובאיזה מרחק מהאופנוע (עמ' 61, ש' 26-29) וכן, גרסתו של הנאשם הייתה חסרה באשר לחסר יכולתו להצביע על הנקודה בה האופנוע סטה מהשוליים ומיקומו שם, על אף שטען שהבחין בו במרחק של כ-200 מטרים (עמ' 62, ש' 3-8).

ע"ת/1 הסביר כי השחזור 17 בוצע לקביעת הפרקליטות ומטרה הייתה להראות לבית המייספ (בהנחה שמקבלים את גרסת הנאשם) שהאופנוע סטה, והאם התאונה נמנעת (עמ' 62, ש' 19-15), גרסתו של הנאשם נבדקה בצורה מעמיקה שהתבררה כלא מבוססת. וגם היה יוצא שחזור שהתאונה בלתי נמנעת, עדיין היה ממליץ להיעדר לד"ח את הנאשם על סמך כל הממצאים (עמ' 71, ש' 11-7).

ע"ת/1 הסביר כי בת/17, חושבה תוצאה של 14 מטרים ממקום האימפקט כמרחק בו היה נעצר הרכב, אילו היה הנאשם מציב מיד וכולם, אם רוכב האופנוע היה סוטה מהשול לנתיב, אולם בפועל מרחק זה גדול יותר כיוון שגם האופנוע היה בתנועה (עמ' 63, ש' 22-17). כך גם לגבי מרחק ההתחמקות שהתקבל בת/17, שסביר להניח שהיה גדול יותר מאותה סיבה (עמ' 63, ש' 30-23).

ע"ת/1 ציין בעדותו כי בניסוי המעבר (ת/16), הם הנחו את הרכב לנסוע על השוליים מעל 100 מטרים ולבצע את אותה סטייה מספר פעמים מהנקודות שסימנו לו מראש על הכפתי, באופן שבו יריגש בטוח (עמ' 64, ש' 10-1).

עוד הסביר בעדותו, כי מדובר בפגיעת חזית אחרו שנובעת מאי שמירת מרחק אלא מדובר בשני רכבים שנסעו אחד אחר השני ומספר שניות לפני הפגיעה. הרכב היה במרחק של מעל 200 מטרים והבחין באופנוע, כך שזו פגיעה חזית אחרו שהתרחשה כי הנגה לא התייחס למה שקורה בכפתי ומה שממשעותיו זה המהירות של שני כלי הרכב ולא ספציפית זו של האופנוע (עמ' 64, ש' 20-16).

בנוגע לגרסת הנאשם ביחס לטטייה של האופנוע הישן של המנוח, לאור מקבל שניהם, לא יכול היה באופן פתאומי לבצע סטייה מהשול לנתיב כיוון שהכלים האלה דורשים מרחק תמרון כך שפיקולית זה בלתי אפשרי לבצע את המעבר הזה בקלות ולראייה עדותו על ע"ת/9 הרכב בניסוי שחש לא בטוח באופנוע חדש יותר, על אמת כמה וכמה באופנוע ישן יותר (עמ' 65, ש' 9-17).

העד הוסיף כי גם אם היה לוקח לאופנוע 2 שניות לעבור מהשול לנתיב, עדיין אם הנאשם היה מתחמק, התאונה הייתה נמנעת.

ע"מ 1/ת סזק את דברי הבחון וטען כי לפי הממצאים הנאשם לא החליח את ההתמקדות לפני הפגיעה והאופנוע לא היה בסטייה וזאת על פי התאמת הנדקים (עמ' 66, ש' 8-12, עמ' 67, ש' 20-5). העד ציין כי גם אם הנאשם היה נוסע במהירות של 90 קמ"ש, גם אם זו המהירות המותרת במקום, הוא עדיין יכול היה להתחמק ולכן, זה לא מהותי (עמ' 66, ש' 3, עמ' 68, ש' 5-8).

ע"מ 1/ת ציין כי בחר לבצע את השחזור במהירות של 80 קמ"ש על סמך עדות הנגד וכי לא היה ממצא אחר שיכול היה לסתור את טענת המהירות (עמ' 68, ש' 11-12).

ביחס לשמוע בתוך 17, ציין ע"מ 1/ת כי בוצע רק כדי לבחון את המהירות הרבד וכי בסופו של דבר החישובים התייחסו למהירות של 80 קמ"ש בהתאם לעדות הנאשם (עמ' 73, ש' 1-2).

העד ציין כי הממצאים בכביש מעידים על כך שבזמן הפגיעה האופנוע נסע ישר בנתיב. אין ממצא שמעיד על המקום שבו עבר האופנוע מהשול לבכיש וישנה רק העדות של הנגד, שהוא לא יודע מה היה מקום המעבר. ביחס לנטיית 16/ הסביר העד כי מדובר ברכוב אופנוע שביצע 6 פעמים את הנסיון ובקוהדה מסוימת אמור לבצע סטייה, והזמנים השונים נבעו ממהירויות שונות, מרחקים שונים ואופן ביצוע הפייה שבוצע באופן שונה (עמ' 77, ש' 1-7).

העד הסביר כי גם אם בניסוי 16/ת היו מודדים את המהירות עם ממל"ד עדיין הם לא יודעים מה הייתה המהירות האופנוע ולכן, אין משמעות למהירות (עמ' 83, ש' 5-1).

ע"מ 1/ת הוסיף כי זמן הנוגה הפתעה לא נבדק בשחזור כי האופנוע לא הפתיע את הנגד כי הוא ראה אותו ממרחק של יותר מ-200 מטרים ושדה הראייה היה פתוח לו לפנים ולצדדים. פרשת ההגנה

הנאשם, לאור בושרי, בחר להעיד וסיפר כי בזמן התאונה בצהריים, מתחילת הנסיעה מכפר אברהם עד למקום התאונה, נסע בנתיב הימני מבין שני נתיבים בכביש 483 מכיוון פתח תקווה לראש העין, במהירות של לא יותר מ-70, 80 קמ"ש וכאשר עבר את העיקול בכביש, בדיק אחריו האופנוע וזאת המנוח. שהיה שם פצוע. לאחר מכן, הגיעו אנשים נוספים, הנאשם ביקש מאחד מהם את הטלפון כדי להתקשר לכוחות ההצלה והוא איתם על הקו עד שהגיעו. הנאשם ציין כי האופנוע היה בסטייה (לא משאל אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא לא מהשיליים, כך שהוא היה כמעט באותה הזווית של רכבו של הנאשם (עמ' 90, ש' 14-13).

הנאשם ציין בחקירתו כי הוא מכיר היטב את מקום התאונה כי הוא נסע בו כלי יום (עמ' 90, ש' 32).

הנאשם הוסיף כי לא זוכר שבחל/1 אמר שנסע 60 קמ"ש, סמך על החוקר, עין באופן כללי וחתם כי היה בלחץ באותו יום (עמ' 91, ש' 15-9).

הנאשם אינו יודע מה הייתה המהירות של האופנוע אך, טוען כי הוא היה בניסיעה והבחין בו בנקודות נוסע בשול והוא נסע בנתיב הימני לא ייחס לכך חשיבות והמשקר בניסיעה (עמ' 93, ש' 6-4).

הנאשם טען כי אינו יודע היכן בדיוק נסע האופנוע בשול אך, טוען כי היה מעבר לקו הצהוב (עמ' 93, ש' 10-7).

מר קורניוטיקה, המומחה מטעם ההגנה (להלן: "המומחה") ערך חוות דעת והגיע למסקנה כי התאונה בלתי נמנעת. לצורך חוות הדעת, המומחה ביקר בידוד עם ב"כ הנאשם במקום התאונה בתאריך 10/08/14 לצורך התרשמות, מדידות וצילומים וכן, הגיעו לגור המשטרה לצורך בדיקה וצילום הנדקים בכלי הרכב המעורבים. כמו כן, בתאריך 28/05/16 ביצע מדידת זמנים בניסוי מעבר של קטנוע מחובר לסירה המשול הימני לנקודת האימפקט בכביש. בחוות הדעת קבע המומחה את המסקנות הבאות:

1. המצב בו הועמדו כלי הרכב בשחזור התאמת הנדקים האחד מול השני, מעיד על חוסר התאמה בין החלקים אשר יזווקו במגע הראשוני ביניהם.
2. הנדקים האלכוהוליים על הרכב והנדקים בצד שמאל של האופנוע, מעידים על התנגשות זוויתית ושוללים אפשרות להתנגשות ישירה.
3. העובדה שהאופנוע, אחרי המגע הראשוני, הסתובב ימינה ופגע בכנף ימין קדמי של הרכב, מעידה על כך שבעת ההתנגשות, הרכב היה בתנועה אלכסונית שמאלה, כפי שמסר הנאשם בעדותו.
4. הכוח כי ההתנגשות בין כלי הרכב התרחשה עוד קודם למיקום החריץ בכביש ולכן, העובדה שהחריץ נמצא ישר אינה מעידה על כך שהקטנוע בעת ההתנגשות נסע ישר.
5. הכוח שבהחליץ הקריסה מרגע בו הקטנוע נפגע ועד אשר חרץ את החריץ בכביש, האופנוע נדחף למרחק של 11 מטרים לפחות אשר במהלכם נדחף לפנים וימינה. לכן, ניתן לקבוע כי עובר להתנגשות האופנוע היה בסטייה שמאלה ובמהלך החליץ הקריסה, בשל מבנה הייחודי, הסתחרר וימינה וחזר בכביש חרץ ישר.
6. ניסוי מעבר הקטנוע המשול לכביש הוכיח שהתנגשות חזית אחור ישרה כפי שקבע הבחון, יכולה להתרחש כאשר הקטנוע נוסע מהשול לכביש ומתיישר לפני חזית הרכב. מצב זה מתיישב עם גרסת הנאשם על כך שקודם להתנגשות, סטה האופנוע מהשול לכביש.
7. הנסוי שביצע המשטרה עולה, שהאופנוע נסע מהשול לכביש עד להחשיכות בזמן של 1.8 שניות. הכוח כי בשחזור, על פי זמן של 1.8, התאונה בלתי נמנעת.
8. בניסוי שביצע המומחה עם אופנוע מחובר לסירה, הוכיח כי ניתן לבצע את המרון המעבר המשול הימני עד לנקודת החריץ בזמן של 1.28 שניות ללא כל בעיה. לכן, ניתן לקבוע שלמנוח לא הייתה כל בעיה לבצע מעבר כזה בזמן דומה.
9. העובדה שלאופנוע לא היו מראות שתקוף מעידה על כך שהמנוח לא בדק את תנועת כלי הרכב מאחוריו, וסטה מהשול לכביש בשעה שהרכב היה במרחק קצר מאוד מאחוריו.
10. בשחזור התאונה לפי זמן של 1.28 שניות עולה, שהמנוח סטה ועבר לכביש כאשר הרכב היה במרחק של 28.45 מטרים ממקום האימפקט וממרחק זה לא ניתן למנוע את התאונה, לא באמצעות בלימה ולא באמצעות עקיפה.
11. התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבחון, נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הייתה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהקטנוע סטה מהשול לכביש, בעוד שניסוי המעבר שביצע הבחון עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישירה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע נסע ומתיישר לפני הרכב.
12. הניסוי שביצע המשטרה לבקשת הפרקליטות מוכיח כי בניסובת המקרה ביצע המנוח סטייה מהשול לכביש באופן פתיעה, שלא אפשר לנאשם למנוע את התאונה.

המומחה הסיק עם ביצוע המשטרה לבקשת הפרקליטות מוכיח כי בניסובת המקרה ביצע המנוח סטייה מהשול לכביש באופן פתיעה, שלא אפשר לנאשם למנוע את התאונה. המומחה הסיק עם טענת התביעה כי לנאשם היה שדה ראייה גדול לפנים.

המומחה הוסיף כי מצופה מהנאשם, אשר לו שדה ראייה לפנים של כמה מאות מטרים, שיבחן באופנוע כשהוא נוסע על השול והאופנוע גם לא אמור להיות נסתר מהנאשם לאורך כל ההתקדמות שלו מהרגע שבו הבחין בו לראשונה. אולם, אינו מצפה מהנגד שיעקוב במבטו אחרי אותו אופנוע לאורך כל נסיעתו.

המעבר של האופנוע לכביש היה מהיר, כשניה רובע על פי המרחק הקצר שצריך לעבור ועדיין לא התיישר מהשול לנתיב, הזמן הוא קצר מאוד, סדר גודל של עשיריות שניה כאשר גם הרכב בתנועה של 80 קמ"ש וגם האופנוע בתנועה מקבילה. המומחה ציין בחוות דעתו כי בודדותו וגם בודדותו על כך מחלוקת על כך שהחריצים בתמונת 35, 36 בת/21, הם שירים על הכביש וכי האופנוע גרם להם.

המומחה הסביר את חישוב באשר לקביעתו כי ההתנגשות הראשונית אירעה במרחק של 11 מטרים לפני תחילת החריצים בכביש בהתבסס על עדויות הבוחנים. לאחר הפגיעה, האופנוע הואץ קדימה על ידי הרכב שמשקלו גדול יותר ומהירותו גבוהה יותר ועד לקריסתו, שמתרחשת הרבה אחרי הפגיעה הראשונית אז נוצר החריץ. המומחה הוסיף כי החריץ לא נוצר במקום האימפקט כי הרכב שפגע נדחף מאחור ומואץ לפנים, זאת גם טענו הבחון וקציני הבוחנים (עמ' 17, 26-25, 111, ש' 17).

המומחה נפגע שממאל למרכז הכובד שלו ובחיותו בעל שלושה גלגלים, הפגיעה סובבה את האופנוע ודחפה אותו לפנים כך שהוטה ימינה ונקודת החריץ האופנוע כבר התיישר ימינה, ולדעתו, החריץ בניסיה ימינה ולא לגמרי ישר. המומחה שלל אפשרות לפיה הייתה פגיעה אחורית ישירה כיוון שאם זה היה מרחשח כך, לאחר הפגיעה הראשונית, האופנוע היה מסתובב ימינה והחריץ היה צריך להיות ימינה ולא ישר.

המומחה לא ידע למד אילו מדקס נגרמו הפגיעה הראשונית עד להיווצרות החריצים (עמ' 115, ש' 25).

המומחה הסיק עם אופן ביצוע התאמת הנדקים על ידי חולקת על ההתאמה כיוון שלדעתו לא הייתה כזו, משום שבבחון הראה בדריים מראומים כשהם לא קרובים אחד לשני, כך שאין התאמה בכלל (עמ' 116, ש' 19-10).

אופן ביצוע ההתאמה נעשה נכון, על פי הנוהל, הם לקחו את שני כלי הרכב במקום התאונה, העמידו את זה על החריץ, הצמידו רכב לרכב, אבל כשהצמידו אחד לשני אין התאמה, כי הם לא הצליחו להתאים נוק לנזק (עמ' 116, ש' 31-28).

המומחה ציין כי אינו מתייחס רק להתאמת הנדקים 22/ת, אלא לכל התמונות, בזווית שונות, והואים שהאופנוע מרוחק מהרכב והוא לא קרוב אפילו לנדקים, הוא לא מוצמד.

המומחה הוסיף כי לאאופנוע אין זקק מאחור בכלל (עמ' 117, ש' 18-16).

המומחה ציין כי מה שהיה שופק למגע זה החלק השמאלי של האופנוע, המוט השמאלי, מכסה מנוע שמאלי, יכול להיגרם נזק כזה רק אם האופנוע היה בסטייה שמאלה וזו הייתה פגיעה חזית אחור אך, לא לכל הרוחב אלא רק בצד שמאל לכן, המוט השמאלי של הכביש התקדם ולכן, יש נזק במכסה מנוע בצד שמאל של האופנוע.

המומחה טען בעדותו כי בניסוי המעבר המשול לנתיב שביצע המשטרה, הרכוב לא סטה אלא עבר ישר לכביש, בעוד שבניסוי שלו בוצע מרון שמאלה והתיישרות ימינה והרכוב מטעם המשטרה לא עשה זאת בניסוי שלהם (עמ' 121, ש' 5-3).

מר נתיאל אלטווייל, הרכוב שביצע את הניסוי המעבר המשול לכביש מטעם ההגנה (להלן: "הרכוב מטעם ההגנה") סיפר בעדותו על הניסוי אותו ביצע. בחקירתו הנגדית, ציין כי הינו חבר ילדות של הנאשם, בעל רישון נהיגה על אופנוע כ-11 שנים ויש לו רקע של נהיגה על מנוון אופנועים וסופוט.

הרכוב מטעם ההגנה ציין כי בניסוי שביצעו השתמשו באופנוע דגם חדש. עוד ציין כי לפני הניסוי הנאשם אמר לו שמגיע לבצע שחזור של התאונה ואף אחד לא יכול לדעת מה יקרה וזו מי שהסביר לו מה לעשות היו בעלי מקצוע במקום, הסבירו איך זה קרה ומה הם צריכים להבין (עמ' 128, ש' 10-2).

העד ציין כי אף אחד לא אמר לו שצריכים להביא הכוחות לגבי דבר מה שהוא צריך לעזור לשם כך, אלא רק אמרו לו שמבצעם שחזור והוסיף כי לא אמרו לו להגיע לתוצאה הטובה ביותר אלא פשוט עשו שחזור, כאשר הוא היה צריך לצאת מנקודה מסוימת ולהגיע לנקודה אחרת, ללא הנדק שיעצלו או לא (עמ' 128, ש' 27-29). בחקירה חזרת, הדגיש העד כי בטרם הגיעו לניסוי, לא ידע מה הוא הולך לעשות מבחינת אופן השחזור אלא רק ידע שבא לבצע שחזור (עמ' 130, ש' 21-19).

העד ציין כי לפני שהתחילו לצלם, עשו ניסיון אחד או שניים לאלו כדי שהרכוב מטעם ההגנה יהווה זאת ויראה שהם בסדר וגם שיראו לו בדיוק את הנקודה וזו חזר אחרת. לדבריו, לא היה טעם לצלם את הניסיונות כי הם בוצעו לאט וזה בזמן (עמ' 129, ש' 16-19).

העד ציין כי הוא נהג לפני התאונה על המנוח כיוון שהרכוב איתו והוסיף כי יצא לו לנהוג יותר מרוב פעמים את סירה ויצא לו לרדת לשוליים ולנסוע שם, כי כל רוכב אופנוע מבלה את רוב נסיעתו על השוליים, לדבריו (עמ' 129, ש' 31-20).

לשאלת התביעה, השיב העד כי הוא חשב שגלגל התרומם וגם אם כן, מה שחשבו זה ששני הגלגלים של האופנוע עצמו על הכביש וכי מבחינתו, זה לא עליתו גלגלו לא גלגל באוויר. העד הוסיף כי: "עשיתי את זה ביצולם אחד. אם הייתי עושה את זה בכמה צילומים הייתי עושה את זה בפיסקס, פשוט באנו ועשיתי את זה" (עמ' 130, ש' 31-15).

ד"ר מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מבין בין רכבו של הנאשם לאופנוע, התאונה ותוצאותיה, בזמן ובמקום, שהנאשם נהג ברכב מסחרי והמנוח באופנוע עם סירה, לכביש ולמצבו התקין. כמו כן, אין מחלוקת כי הנאשם נהג ברכב בכביש בנתיב הימני מתוך שני נתיבים מכיוון מערב למזרח וכי המנוח נהג על האופנוע בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו וכן, לעובדה כי לנאשם היה שדה ראייה של 80-260 מטרים מלפנים וכי הבחין במנוח ממרחק של 216 מטרים לפחות.

המחלוקת נסובה סביב מיקום המנוח על הכביש בעת התאונה. התביעה טוענת כי בעת התאונה המנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר עם הכביש ולא סטה. מנגד, ההגנה טוענת כי הנאשם פגע במנוח מבלי שהייתה לו אפשרות למנוע את התאונה וזאת משום שהמנוח נסע תחילה על השול, סטה לפתע ומהירות אלא אתר הכביש.

ההגנה חולקת לכלל מסקנות התביעה שהמנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר בכיוון הנסיעה, התאמת הנדקים והחריצים, ניסוי המעבר המשול לכביש והשחזור.

בנוסף, ההגנה טענה למחלוקת חקירה שמטעויתים מצד המשטרה.

אופן נסיעתו על המנוח בעת התאונה

החריצים

ההגנה חולקת על מסקנות התביעה ביחס לחריצים שנמצאו בזירה.

הבחון הסביר בעדותו את החריצים המופיעים בתמונת 21/ת, שנמצאים במרכז הנתיב הימני, שנגרמו מתחית האופנוע, בזמן ובמקום, שהנאשם נהג ברכב מסחרי והמנוח באופנוע עם סירה, לכביש ולמצבו התקין. כמו כן, אין מחלוקת כי הנאשם נהג ברכב בכביש בנתיב הימני מתוך שני נתיבים מכיוון מערב למזרח והמנוח נהג על האופנוע בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו וכן, לעובדה כי לנאשם היה שדה ראייה של 80-260 מטרים מלפנים וכי הבחין במנוח ממרחק של 216 מטרים לפחות.

המחלוקת נסובה סביב מיקום המנוח על הכביש בעת התאונה. התביעה טוענת כי בעת התאונה המנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר עם הכביש ולא סטה. מנגד, ההגנה טוענת כי הנאשם פגע במנוח מבלי שהייתה לו אפשרות למנוע את התאונה וזאת משום שהמנוח נסע תחילה על השול, סטה לפתע ומהירות אלא אתר הכביש.

ההגנה חולקת לכלל מסקנות התביעה שהמנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר בכיוון הנסיעה, התאמת הנדקים והחריצים, ניסוי המעבר המשול לכביש והשחזור.

בנוסף, ההגנה טענה למחלוקת חקירה שמטעויתים מצד המשטרה.

אופן נסיעתו על המנוח בעת התאונה

החריצים

ההגנה חולקת על מסקנות התביעה ביחס לחריצים שנמצאו בזירה.

הבחון הסביר בעדותו את החריצים המופיעים בתמונת 21/ת, שנמצאים במרכז הנתיב הימני, שנגרמו מתחית האופנוע, בזמן ובמקום, שהנאשם נהג ברכב מסחרי והמנוח באופנוע עם סירה, לכביש ולמצבו התקין. כמו כן, אין מחלוקת כי הנאשם נהג ברכב בכביש בנתיב הימני מתוך שני נתיבים מכיוון מערב למזרח והמנוח נהג על האופנוע בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו וכן, לעובדה כי לנאשם היה שדה ראייה של 80-260 מטרים מלפנים וכי הבחין במנוח ממרחק של 216 מטרים לפחות.

המחלוקת נסובה סביב מיקום המנוח על הכביש בעת התאונה. התביעה טוענת כי בעת התאונה המנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר עם הכביש ולא סטה. מנגד, ההגנה טוענת כי הנאשם פגע במנוח מבלי שהייתה לו אפשרות למנוע את התאונה וזאת משום שהמנוח נסע תחילה על השול, סטה לפתע ומהירות אלא אתר הכביש.

ההגנה חולקת לכלל מסקנות התביעה שהמנוח נסע בנתיב הימני ביקו ישר בכיוון הנסיעה, התאמת הנדקים והחריצים, ניסוי המעבר המשול לכביש והשחזור.

בנוסף, ההגנה טענה למחלוקת חקירה שמטעויתים מצד המשטרה.

אופן נסיעתו על המנוח בעת התאונה

עמוד 2

בהמשך, הסביר כי החריץ יצר הארע עם האופנוע ביחס לרכב, הרכב מנשך שמאלה והאופנוע מימנה והחריץ גורם להם להתנתק ואחרי שהאופנוע השתחרר מהרכב הוא ממשיך מימנה (עמ' 114, ש' 22-26). המומחה לא מסר הסבר נד על קורה עם האופנוע מרגע האימפקט ובמהלך 11 מטר עד שמחילתם הוריצים. ההיגיון מתיישב עם קביעתו של הבוחן שחילת הוריצים מעידים על הנקודה הקרובה ביותר לאימפקט כי הקטנוע קורס לנטה, תוך כדי נדחף קדימה ומתחיל להשאר חריצים. הסברו של הבוחן מקצועי ועומד במבחן ההיגיון, על כן הני מקבלת קביעתו של הבוחן בעניין זה ביחס למקום האימפקט. עוד טען המומחה כי סימן הטבעת צמיח שנמצא מנקודת החריץ מצביע על גממה של תנועה של רכב עוד לפני החריץ, כך שלפי הסימן באלכסון שמאלה ניתן לקבוע כי לפי הטבעת הצמיח הרכב היה בסטייה שמאלה (עמ' 115, ש' 8-13). יחד עם זאת, בעדותו של הנאשם בת/1 גיליון 2, ש' 36 מסר כי האופנוע היה: "כמעט על אותה זווית של הרכב", ובגיליון 3, ש' 38 מסר: "הוא היה כמעט ישר וזה מה שאני זוכר משרבר שניה של התאונה". המומחה מסר בעמ' 113, ש' 15-12: "אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוע ביחס לרכב, או אומר שביחס לרכב הוא ישר".

בעמ' 112, ש' 27-31 העיד המומחה: "אני אומר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא היה כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הוה כיוון שכיוון הכוח עובר משמאל למרכז הכובד של האופנוע הוא גורם לסבוסו תוך כדי דחיפה לפנים של האופנוע מימנה. מכיוון שהאופנוע קודם לכן היה בסטייה שמאלה, אחרי הפגיעה הסתובב מימנה, הוא קרס כשהוא כבר ישר".

עמ' 115, ש' 6-4 הוסיף המומחה: "ש. "כול להיות שהייתה זווית שרה?"

ת. "אני יכול להניח, אני לא קובע. כיוון שהאופנוע סטה והנאשם גם סטה לאותו כיוון אז בערך בהתנגשות הם היו פוגע בזווית".

מדברי המומחה עולה כי הוא ממשיך את קביעתו של הבוחן באשר למקום האופנוע ביחס לרכב כל שפגיעה הייתה ישירה מאחור.

אוסף ההוריצים מצביעים על אזור האימפקט במרכז הנתיב, כך שגם אם אינו לטובתו של הנאשם כי האופנוע סטה מהשול לכביש, בעת ההתנגשות הוא כבר היה במרכז הנתיב והתישר. התאמת הנזקים

ההגנה חולקת על התאמת הנזקים שבוצעה על ידי הבוחן וטוענת כי אין התאמת נזקים. הבוחן הסביר בעדותו על הנזקים שנגרמו לאופנוע (עמ' 8, ש' 7-14) ומפנה לת/21, תמונה 29 בה ניתן לראות את סימן שחור שהוא של גלגל הרכב. כמו כן, הבוחן תיאר בעדותו את הנזקים שנגרמו לרכב המסחרי, תוך שהפנה לת/21, תמונה 19 ואילך (עמ' 8, ש' 17-20). הבוחן ציין כי הנזק שגרם לפס הקישוט ברובו של הנאשם נגרם כתוצאה מפגיעה מלפנים ולא מהצד (עמ' 9, ש' 5-8). הבוחן ציין בעדותו כי התאמת הנזקים בין הרכב לאופנוע, על מסגרת הסבל ושל הפנס האחורי של האופנוע, הינה מלאה על חזית אחור נקויה (עמ' 10, ש' 4-1).

הבוחן ציין כי לא מצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחרי, שם סימן צמיח חיךך צמני של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 5-11, עמ' 18, ש' 24-25). בנוסף, ישנם שפשושים של האופנוע לכיוון נתיב הנסיעה (עמ' 10, ש' 18-19). הבוחן טען כי אם הנאשם היה מסכל להתחמק מהאופנוע, בסטייה שמאלה, הוא לא היה פוגע בזמנו.

וגם אם הוא היה מסכל להתחמק ועדיין פוגע באופנוע, כשהוא בזווית והאופנוע ישר, הנזקים לא היו מתאימים להתאמת הנזקים והאופנוע היה מקבל ציר מסתובב לצד ימין וסביר להניח שגם היה פוגע בדופן ימין של הרכב (זה לא מה שמצא הבוחן) וגם הפגיעות ברכב היו שונות ממה שמצא בהתאמת הנזקים (עמ' 11, ש' 16-24).

הבוחן נשאל על ת/21, תמונה 29, על סימן הצמיח על גבי האופנוע וטען כי לוח התצלומים הינו חלק בלתי נפרד מדו"ח הבוחן וסימן זה זר ולא נגרם ממשוה אחר כי הייתה התאמה לנזק. הבוחן הפנה לת/22, תמונה 12, בה ניתן לראות שאם מנקיטים את הרכב עד לפנים, כלומר ממשיך לאי התקד על הסוף, כך לדברי הבוחן, אפשר לראות שהגלגל פוגע בחלק של הכנף אחורי ימין. בנוסף, בת/22, תמונה 10 רואים את התאמת הנזקים וכי אם היו מנקיטים אותם עד הסוף בכוח כמו שהיה בזמן התאונה, הצמיח היה מגיע עד למקום אולם, הם הכניסו עד למידה כזו שלא יגרם נזק נוסף לכלי הרכב (עמ' 19, ש' 15-2).

הבוחן לא יכול לקבוע ממה נובע הנזק הוויזואלי אלכסון מימנה על מסכה המנוע של הרכב (ת/21, תמונת 31,34), וטען כי הוא נכראה מהאופנוע וכי הוא טרי אולם, שולל את העובדה כי סימן זה מגיע עד כך שהרכב היה למעשה בסטייה שמאלה וכי בהנחה שהיה כך, כפי שטוענת ההגנה, הוא אמור היה להישטק באופנוע ובזקוק שהבוחן מצא לא היה מתאים לנזק שיש פה כי היה לו גם נזק בדופן ימין כי האופנוע היה מסתובב על ציר ימיונה. כלומר נזק זה לא מתאים לרכב שהיה בסטייה (עמ' 21, ש' 17-19, 29-30).

הבוחן ציין כי סימן הצמיח של גלגל ימין של הרכב הוא באלכסון שמאלה אחרי הפגיעה לא בהכרח מצביע על כך שרכבו של הנאשם היה בסטייה שמאלה כיוון שהפגיעה עצמה הייתה ישירה והאופנוע זו מימנה והרכב המשך טיפה שמאלה אבל לא כתוצאה מסטייה. מאחר שהפגיעה בשני כלי הרכב לא הייתה במרכז הכובד, אבל אחד הלך לכיוון אחר, הרכב שמאלה והאופנוע מימנה (עמ' 23, ש' 32-25).

הבוחן הדגיש כי הסימן המופיע בת/21, תמונה 2 הוא לא סימן בלימה כי הנאשם לא בלם לפני כן. מדובר בסימן שנוצר לאחר האימפקט כתוצאה מהפגיעה של הגלגל הקדמי של הרכב באופנוע שדחף אותו קדימה (עמ' 24, ש' 14). הבוחן הוסיף כי החריץ שנוצר לאחר האימפקט הוא משמעותי יותר מלמד על מקום האופנוע בזמן הפגיעה, במרכז הנתיב ובנטייה ישרה וכן, על מיקומו לאחר הפגיעה. בצד ימין (עמ' 24, ש' 19-21).

הבוחן הסביר כי השינוי בפיפוף המוטות בחלקו האחורי של האופנוע (ת/21, תמונת 40, 42), כך שהמוט שמאל קיבל את הכיפוף המשמעותי יותר, אינו מגיע עד כך שהאופנוע היה בסטייה בעת הפגיעה שכן ישנם ממצאים נוספים התומכים בכך שהאופנוע היה בנטייה ישרה (סימן גלגל קדמי ימני של הרכב על קוסי דצו ימין של האופנוע; מסגרת הפנס השאירה הטבעה על הפגוש הקדמי בצד ימין ליד הפנס וקדמי של הרכב). ההסבר לכיפוף יתר של מוט שמאל יכול להיות מהפגיעה עצמה או מתנועת האופנוע לאחריה אולם, לא עשה התאמת נזקים לנדר או לכביש וקבע

כי הפגיעה הייתה מחולקת בין הרכב. ביחס להתאמת הנזקים ציין המומחה כי "הם עשו את זה בצורה הכנונית ביותר" (עמ' 116, ש' 11).

וכן, "אני סומך ב-100 אחוז על אופן התאמת הנזקים שבוצעה המשטרה. אין לי מחלוקת על זה. אני חולק על ההתאמה עצמה" (עמ' 116, ש' 15-16). לטענת המומחה, התאמת הנזקים לא מצמידה את מכלולי הרכב אל הנזק שנגרם מהרכב וכן, חלק על חלק ניכר של התמונות שלטענת התביעה עוצמה התאמה. ניתן להתרשם מהתמונות בת/22 ביחס להתאמת הנזקים כי קיימת התאמת נזקים ואי הצמדה הדוקה היא תוצאה של אופן הצילום כפי שבוצעה על מנת להראות את התאמת הנזקים.

ביחס לנזק אלכסוני במסכה המנוע, המומחה גם לא יכול היה לקבוע ממה הנזק האלכסוני במסכה המנוע: "אין לי מושג. אם הייתי הבוחן הייתי בודק את זה ולא משאיר בודק את זה סתם ללא מענה" (עמ' 118, ש' 31).

המערב מהשול לכביש- סטייה המנוח והנטייה שבוצעה

ההגנה טוענת כי היתאוויה להתרחשות התאונה אותה הציג הבוחן נשמט על פרשנות לפיה ההתנגשות הישרה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהאופנוע סטה מהשול לכביש, בעוד שסיסי המערב שביצע המומחה עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישירה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע סטה ומתיישר לפני הרכב (עמ' 101 לסיכומי ב"כ הנאשם).

עליו לציין כי אין אינדיקציה עובדתית לכך שהמנוח סטה באופן פתאומי מהשול לכביש, אלא רק על פי טענת הנאשם, אולם לא ידע לומר כי סטה או כיצד, אם הוא הסתכל על הכביש או לא וכד' עמ' 99, ש' 23-20).

בעניין זה מסר הנאשם: "הוא היה בסטייה, אני ראיית אותו ונקודות הממשתי בסטייה, לא יחסתי לזה חשיבות" (עמ' 92, ש' 14). "ראיתי אותו בנקודות ספציפיות. אני לא מסתכל עליו, אני מסתכל על הנתיב שלו, רואה אותו שם, מגיע קרוב אליו, ופתאום אני רואה אותו אצלו בתוך הנתיב שלי" (עמ' 94, ש' 14). "אני צריך להסתכל על הנתיב שלי, כמו שראיתי אותו בפעם הראשונה, המשתת בסטייה, אני מאמין שהסתכלתי עליו עוד פעם, כשכבר צמצמנו פערים נכנסתי בו, הוא פשוט היה אצלי בנתיב" (עמ' 94, ש' 21).

"אני לא הסתכלתי עליו, אני הסתכלתי ישר לכיוון הנתיב שלי, אתה לא מסתכל לצדדים כשאתה נוסע על הנתיב שלך" (עמ' 95, ש' 1). "אני בל חזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה הראיה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, הורכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי" (עמ' 97, ש' 16). הנאשם לא ראה את הסיטה של האופנוע לה הוא טוען: "לא יכול להגיד לך כי לא ראיית" (עמ' 96, ש' 15).

הנאשם חזר על כך שהסל קורה שבבריר שנייה והסביר כי שבריר שנייה מבחינתו זה על גבול השינה ואף פחות. במהירות הבזק, אולם, המנוח חזר על למרכז הנתיב וזה לא שבריר שנייה" (עמ' 99, ש' 25-27) ובנוסף שנשעה ההגנה הזמן הוכר מפר שהגלגל הרכוב הלתיכנס לתוך הנתיב היה 1.3 שניות וזה לא שבריר שנייה כהדרת הנאשם.

הנאשם ציין כי העובדה שהוא פגע באופנוע בחלק הקדמי ימני של רכבו מעידה על כך ששבר את ההגה שמאלה בניסיון לברוח מהאופנוע ובריחה זו הייתה ברבע שראה אותו בתוך הנתיב שלו (עמ' 103, ש' 7-2). מדברי הנאשם עולה כי לא ראה את המנוח סטה בפתאומיות אלא גילה אותו כאשר היה בתוך הנתיב.

לשאלת בית המשפט, הנאשם ציין כי בנקודת האחרונה שראה את האופנוע לפני הפגיעה האופנוע היה מלפניו אבל, היה ממש קרוב אליו, במרחק של שנייה, חצי שנייה ולא הייתה לו אפשרות בלולם. כלומר, שנייה עברה מהרגע שבו ראה את האופנוע על השול עד שראה אותו בנתיב שלו" עמ' 104, ש' 12-2). כך שלא ייתכן שלא יכול היה לראות אותו כשהוא סטה מהשול את הכביש.

הבוחן ציין בעדותו כי ביצוע 6 סטויים כי לא ידעו לומר מהיכן וכיצד האופנוע ירד לכביש וגם הנאשם לא ידע לומר זאת בהצבעה שבוצעה עמו ונקודת הייחוס שלהם הייתה מקום האימפקט. כלומר, הרכוב בניסוי החליט מתי להתחיל לטסוט שמאלה (עמ' 34, ש' 31-32, עמ' 35, ש' 17, 23).

הבוחן טען כי לא מצא לנכון להוסיף בחוץ שיסע עם הרכוב בניסוי העדפיון שאדם מן היישוב שלא מכיר את התאונה יעשה זאת (עמ' 37, ש' 10-11). הבוחן הסביר כי אם היו מתייחסים גם למהירות של 60 קמ"ש זה היה מאריך את משך המערב של האופנוע מהשול לנתיב והרשלנות של הנאשם הייתה הרבה יותר גבוהה וזה הם התייחסו למהירויות של 40 קמ"ש (עמ' 37, ש' 24-22).

בנוסף, הבוחן מסר בעדותו כי אוח עובד נשנה על האופנוע בקיאה בהפלתו וכי מצאו אותו עם אופנוע על סירה שדומה לזה של המנוח וכנראה שהוא גם עבד עם המנוח אבל, לדבריו, זה לא קשור לניסוי והוא לא מכיר אותם אישית (עמ' 14, ש' 23-19). כמו כן, מסר כי למיטב זכרונו המהירות השאנונה הייתה של 60 קמ"ש ולאחר שהרכוב ראה שקשה לו להיכנס במהירות זו וכי זה מסכן אותו, הם אמרו לו שיסע על 40 קמ"ש.

כמו כן, הבוחן הדגיש בעדותו כי ביצוע את ניסוי המערב מהשול לנתיב כאשר האופנוע נוסע מנומך לפנס הצהוב, מה שקוצר את המערב, מאחר שהנאשם לא ידע להסביר אם האופנוע היה צמוד לגדר, באמצע השוליים או סמוך לפנס הצהוב (עמ' 15, ש' 4-1). הבוחן הוסיף כי בחרו במהירויות אלה בניסוי לאור העובדה שהאופנוע המערב בתאונה היה ישן יותר וכי סביר להניח שנסע במהירות של 40 קמ"ש אך, ביצעו גם במהירות של 60 קמ"ש (עמ' 14, ש' 12-6).

בעניין זה ראוי להזכיר דברי הנאשם בת/2, גיליון 2, שורה 16 שמדובר באופנוע ווספה שני. לדעת הבוחן, ככל שהאופנוע יציב יותר, יכולת התמרון שלו טובה יותר ולכן, משך המערב לנתיב יהיה קצר יותר. לראיה, העובדה בכל ניסוי נוסף, התקבלה תוצאה נמוכה יותר בזמנים כיוון שהרכוב שיפר את מיומנותו ביצוע המערב. הבוחן העיד כי בהינתן העובדה כי האופנוע המערב בתאונה מאוד לא יציב והממצאים במקום, לא הייתה סטייה פתאומית של האופנוע ואם הייתה הוא היה צריך לטסוט כמו בניסויים שביצעו (עמ' 34, ש' 14-12).

כמו כן, הבוחן של לא טענת הסנוור כי הסימנים על הכביש והעובדה כי הפגיעה הייתה לפניהם, האופנוע היה הרבה יותר קרוב לשול בזמן הפגיעה, מה שמעיד על סטייה שלו (עמ' 31, ש' 29-27, עמ' 32, ש' 2-1). אציין כי לא דינו בליאם מהירות נסע האופנוע בזמן התאונה, ולכן ביצוע את ניסוי המערב על סמך הערכה והעובדה כי קציני הבוחנים קבע תחילה מהירות של 30 קמ"ש זו גם הערכה וכך גם הטענה כי האופנוע נסע מהשוליים לנתיב (עמ' 40, ש' 7-23).

למומחה טענות רבות בעניין הניסוי, במהירות ובחשבושים. אולם, יש להזכיר כי ע"ת/1 העיד כי אין משמעות למהירות של הנאשם או של המנוח, כי לא ידעו מה הייתה מהירות האופנוע (עמ' 83, ש' 1-5). עוד הסכים ע"ת/1 עם טענת ההגנה כי לא ניתן לעשות ממוצע של זמנים כאשר

המרחקים שונים אולם, חזר ואמר גם אם היה לוקח את הזמן של 2.56 שניות, בו ישנה אפשרות שבה רוכב האופנוע מתיישר לפני מקום האימפקט ויש גביעת חזית אחור, והיה מתקבל שהתאונה בלתי נמנעת, עדיין היה ממליץ להעמיד את הנגה לדיו (עמ' 83, ש' 30-27). הסנוור טען בפני ע"ת/1 כי בת/16 בניסוי 6 שבז התקבל זמן של 2.56 שניות, בדיקה זו האופנוע כבר התיישר כ-10 מטרים לפני מקום האימפקט. בהינתן זאת, אם הרכב נסע במהירות של 80 קמ"ש, מרחק העצירה הדרוש לו הוא 59.3 מטרים והוא היה במרחק של 56.9 מטרים בזמן שהאופנוע ירד מהשול לכביש, כך שהרכב היה עוצר 2.4 מטרים אחרי מקום האימפקט. באופן דומה, במהירות של 90 קמ"ש, הרכב היה נעצר במרחק של 7.81 מטרים אחרי מקום האימפקט. כלומר, בשני המקרים התאונה בלתי נמנעת. ע"ת/1 הסכים עם הנתון של מרחק העצירה אך טען כי התאונה נמנעת כי אם הנגה בזמן כשהתחילה הסיטה של האופנוע משתקל לנתיב אכן היה מרחק של 56.9 מטרים, אבל הפעולה של הבלימה אורכת יותר זמן ואם הוא מצבע עצירה, הוא עובר מרחק קצרה של זמן בלימה כולל. במהירות של 80 קמ"ש זמן העצירה הכולל הוא 4.3 שניות, לעומת נמנעת זו של 2.56 שניות בניסוי 6. כלומר, האופנוע משתקל נוסף על 1.7 שניות לפינס מנקודת האימפקט, כשהרכב מגיע למקום האימפקט והתאונה לא מתרחשת (עמ' 84, ש' 25-17).

הניסויים שבוצעו, הן על זמן ההיבטת והן על ידי ההגנה, אין בהם כדי לבסס את טענתו של הנאשם שהאופנוע סטה בפתאומיות, כי לא היו נתונים עובדיתיים בנום מקום הסיטה, מהירות האופנוע ואורך ומשך הסיטה. בכל אופן, גם אם נקבל את הניסוי שבוצעה ההגנה המערב מהשול לכביש הייתה בזמן מינימלי של 1.3 שניות, כאשר בכל אופן בעת ההתנגשות האופנוע כבר התיישר, ולכל היותר היה בסטייה מניורת של 10 ס"מ כפי שעולה מעדותו של הבוחן עדותו של הנאשם ועדותו של המומחה כפי שפירסתי לועל.

השחזור לביחנית גרסת הנאשם

בת/17 שלל הבוחן את גרסת הנאשם כי בעת התאונה האופנוע סטה מהשול ימין לנתיב כסיעתו של הנאשם וזאת לאור ממצאי החקירה המעיד על כך שהאופנוע נסע לפני הנאשם. הניסוי בוצע עם אופנוע חדש אשר יציב משמעותית מזה של המנוח.

הבוחן קבע, בין היתר, כי מהירות רכבו של הנאשם צריכה להיות לפחות 117 קמ"ש.

בשחזור למימעת התאונה בבלמה קבע הבוחן שאם הנאשם היה מניב ובלום מיד עם סטיית האופנוע, היה נעצר במרחק של 14 מטר לפני מקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בשחזור למימעת התאונה בהתחמקות קבע הבוחן כי אם נהג הסנוור היה סטה שמאלה במטרה להתחמק מסטיית האופנוע, היה משלים את ההתחמקות במרחק של 38.4 מטר לפני מקום האימפקט.

לפי השחזור של המומחה, התאונה בלתי נמנעת.

עמוד 3



בהמשך להחלטתי בעמ' 88, ש' 7 לפרוטוקול ביחס לחוקיות ההכנה לחיק של הבוחן ושל קצין הבוחנים על ידי התביעה, ההגנה לא הציגה נתונים עובדתיים שמעידים על כך שאכן נפל בהכנת העדים, ביחוד כאשר התביעה טענה כי זה נכון רק ביחס לת/17 לצורך השאלה מי ערך אותו אבל שני העדים הוכנו בנפרד לעדות. על כן, איני מוצאת כל פגם בענין שהרי מדובר בעדויות, דו"חות, פעולות וניסויים שבוצעו זמן רב לפני מתן עדותם.
כמו כן, בהמשך להחלטתי בעמ' 123 לפרוטוקול ביחס להכרעת דין 2657-10-09 (ת/35) שהוגשה על ידי התביעה לגבי מהימנותו של המומחה מטעם ההגנה, המסמך מתייחס להתרשמות של שופט אחר במסגרת הליכים אחרים ואין בו כדי לכבול אותי בעניין ההתרשמות מהעד מההליכים שנהלו בפניי.
לסיכום, לאחר ששמעתי את העדויות, התרשמתי מהופעת העדים לפניי, בחנתי את כל חומר הראיות שהגישו התביעה וההגנה, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל לכל ספק סביר שהנאשם גרם למות המנוח בנהיגתו הרשלנית ומרשיעה אותו עבירה המיוחסת לו בכתב האישום.
ניתנה היום, כ"ח טבת תשע"ז, 26 ינואר 2017, במעמד הצדדים