

גמ"ר (פתח תקווה) 4609-10-14 - מדינת ישראל נ' ליאור בושרי

גמ"ר (פתח-תקוה) 4609-10-14 - מדינת ישראל נ' ליאור בושרישלום פתח-תקוה

גמ"ר (פתח-תקוה) 4609-10-14

מדינת ישראל

נגד

ליאור בושרי

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה בפתח-תקוה

[26.01.2017]

כבוד השופטת מני כהן

הכרעת דין

האישום

נגנדי הנאשם הגוש כתב אישום לפיוי בתאריך 07/07/14 בשעה 14:00 או סמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסחרי מסוג איסוזו, מ.ר. 7966660 (להלן: "הרכב"), בכביש מספר 483, מכיוון מערב לכיוון מזרח (להלן: "הכביש").

אותה עת, היו הנאי הדרך תקינים: כביש אספלט סלול, תקין ויבש; כביש בינעירוני, דו סטרי, המופרד על ידי אי תנועה בניי, שני תנבים 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 בכביש.

באותה העת, נהג בכביש דוד אחרק ז"ל (להלן: "המנוח") באופנוע מסוג פגיו' ע סירת צד, מ.ר. 3875710 (להלן: "האופנוע"), בכיוון נסיעת הנאשם ומלפניו בנתיב הימני. טרם הגעתו לק"מ 3 בכביש, הבחין הנאשם במנוח נוסע לפניו במרחק של 216.30 מטרים לפחות והנאשם המשיך בנהיגתו, לא שמר מרחק כנדרש מהמנוח ופגע עם חזית ימין של הרכב בחלקו האחורי של האופנוע (להלן: "הפגיעה"). כתוצאה מהפגיעה, הוטח האופנוע אל שול ימין, פגע בגדר הברזל על השול, שב לנתיב הימני ונעצר שם (להלן: "התאונה").

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

במעשיו האמורים לעיל, גרם הנאשם, בנהיגתו הרשלנית, למותו של אדם, ואלו 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 הישוב היה נהוג בנסיבות העניין.

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

התקן הועבר לטיפולו על פי החלטת כב' השופט צימרמן מיום 30/04/15.

הכפירה

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

מטעם התביעה העידו:

ע"ת/ג-3/אמנון בייב, הבוחן תאונות דרכים (להלן: "הבוחן") העיד כדלקמן:

הבוחן ערך את המסמכים אם היה מעורב בעריכתם: הודעת נהג תחת אזהרה מתאריך 07/07/14 שעה 19:25-1; הודעת חשוד מתאריך 20/10/14 שעה 13:21-2; חקירת הנאשם במסגרת השחזור וההצבעה שבוצע עם המשטרה במקום התאונה מתאריך 05/08/14 ת/3; דו"ח בוחן-4; תוספת לדו הבוחן-5; חוות דעת מקצועית-חלק בלתי נפרד מדו"ח הבוחן-6; תרשים-7; סקיצה-8; מזכר של קצין הבוחנים-9; דו"ח ניסוי שדה ראייה של הבוחן-10; דו"ח ניסוי שדה ראייה של רכז הבוחנים-11; דיסק של צילום ניסוי שדה הראייה-ת/12; דו"ח הצבעה-13; דיסק של הקלטת ההובלה וההצבעה-15; דו"ח ניסוי מעבר משול ימין לנתיב נסעה הימני-16; דו"ח חישובי שחזור-17;לוח תצלומים-21; לוח תצלומים- חוות דעת התאמת מקום-ת/22; דיסק תמונות-ת/23; דיסק של צילום שחזור התאונה-ת/19; מזכר-ת/26; מזכר-ת/27.

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

הבוחן הגיע למסקנה זו לאחר שערך התאמת נזקים במקום התאונה בין אחרור שמאל האופנוע לחזית צד ימין הרכב ומצא כי ישנה התאמה מלאה בנזקים בין תחתית האופנוע והחריצים אשר נגרמו בכביש מתחתית האופנוע והרגליות המצביע על מקום האימפקט. בתוספת לדו"ח הבוחן (ת/5), בהצבעה שבוצעה יחד עם הנאשם במקום התאונה (ת/3),הבוחן ציין כי גרסת הנאשם שהאופנוע הגיע מהשוליים וסטה לנתיב הנסיעה אינה מתיישבת עם הממצאים שנמצאו במקום התאונה (עמ' 11, ש' 5-1 לפרוטוקול), בכלי הרכב ובהתאמת הנזקים (מפנה לח/22, תמונות 13, 14), מה גם שהנאשם לא ידע לומר 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 ניסוי שדה הראייה שבוצע (ת/10), בכיוון נסיעת רכבו של הנאשם, שדה ראייה לפנים היה 260.80 מטרים והסביר כיצד בוצע הניסוי (עמ' 12, ש' 24-27). לא בדק שדה ראייה לאחר.

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

הבוחן 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, החרץ על הכביש והתאמת הנזקים, לא מתאימים לרכב שמתפרץ לנתיב מצד ימין וכי היה לוקח זמן לאופנוע לפנות ולהתסייר, כיוון שהו אופנוע ישן עם יכולת תמרון פחות טובה מזו של אופנוע ספורט. בכל אופן, ביצע את ניסוי 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 על סירת עד מיתר צד משול ימין לנתיב הנסיעה הימני (ת/16), במהירות של 60 קמ"ש ונמדדו 3.21 שניות ו-6.24 שניות לביצוע המעבר; במהירות של כ-40 קמ"ש, נמדדו בממוצע 3.3 שניות (4.44, 2.91 ו-2.56 שניות); במהירות של 30 קמ"ש, נמדדו 5.12 שניות.

המהירות המהווה במקום הינה 90 קמ"ש, אם כי נרשם בטעות בדו"ח בוחן 80 קמ"ש. מהירות האופנוע נקבעה בהסתמך על ניסוי ב' 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 שבניסוי 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.

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

בהישוב 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 בסטייה שמאלה.

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

ע"ת/9-גבי טסה, השתתף בניסוי המעבר(ת/16) כרוכב האופנוע, העיד כי יש לו ניסיון רב בנהיגה על אופנוע מסוג זה חזר על פרטי הניסוי בו השתתף כפי 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,בוחן תאונות דרכים בכיר, גבה עדות מהנאשם (ת/2). ע"ת/5 ציין כי מטרות חקירה זו הייתה לשמוע מהנאשם את דעתו לגבי התוצרים של הבדיקות והניסויים שבוצעו (עמ' 53, ש' 27-17).

ע"ת/4-משה ירנדי, רכז בוחנים במטה מרחב שרון, השתתף בעריכת ת/3 (חקירת הנאשם במסגרת השחזור), ת/11 (דו"ח ניסוי שדה ראייה), ת/14 (דו"ח ביצוע צילום וידאו), ת/18 (דו"ח ביצוע צילום וידאו) ות/19 (דיסק 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' 31-26).

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

בנוסף, העיד ציין כי ייתכן שהזמנים השונים של שלושת הניסויים שבוצעו בין 40-קמ"ש נבעו מכך שהמרחקים היו שונים (עמ' 61, ש' 13-10).

ע"ת/8-רס"ל דוד סלם, ומת"א שרון (להלן: "ע"ת/8") ערך את ת/30 (דו"ח פעולה). ע"ת/8 ציין כי אמנם נתן את הטיפול הראשוני במקום אולם רשם את הדו"ח חודשיים לאחר האירוע.

ע"ת/4-ציביקה מוסס, קצין בוחנים במחוז מרכז, השתתף בעריכת ת/9 (מזכר) ות/17 (דו"ח חישובי שחזור).

ע"ת/1 העיד לגבי פעולותיו וחשופים שבוצעו לגבי התאונה. העיד ציין כי בהצבעה שבוצעה בת/9, הנאשם לא ידע לענות על שאלות רבות לגבי פעולותיו כדי לא לפגוע באופנוע, כגון היכן ומתי סטה ובאיזה מרחק מהאופנוע (עמ' 61, ש' 26-29) וכו, גרסתו של הנאשם הייתה חסרה באשר

ע"ת/1 הסביר כי השחזור ת/17 בוצע לקביעת הפרקליטות ומטרתו הייתה להראות לבית המישט (בהנחה שמקבלים את גרסת הנאשם) שהאופנוע סטה, והאם התאונה נמנעת (עמ' 62, ש' 19-15), גרסתו של הנאשם נבדקה בצורה מעמיקה שהתרברה כלא מבוססת. וגם היה יוצא

ששחזור שהתאונה בלתי נמנעת, עדיון היה ממליץ להיעמיד לדין 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 עוצר הרכב, אילו היה הנאשם מניב מיד וולם, 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 הרכוב לנסוע על השוליים מעל 100 מטרים ולבצע את אותה סטייה מספר פעמים מהנקודות שסימנו לו מראש על הכביש, באופן שבו יריבש בטוח (עמ' 64, ש' 10-1).

עוד הסביר בעדותו, כי לא מדובר בפגיעת חזית אחור שבנובעת מאי שמירת מרחק אלא מדובר בשני רכבים שנסעו אחד אחרי השני ומספר שניות לפני הפגיעה, הרכב היה במרחק של מעל 200 מטרים והבחין באופנוע, כך שזו פגיעה חזית אחור שהתרששה כי הנגה אל התייחס למה שקורה בכביש ומה משמעותותיו או המהירות של שני כלי הרכב ולא ספציפית זו של האופנוע (עמ' 64, ש' 20-16).

בנוגע לגרסת הנאשם ביחס לסטייה של האופנוע הנישן של המנוח, לאור משקל שניהם, לא יכול היה באופן פתאומי לבצע סטייה מהשול לנתיב כיוון שהכלים האלה דורשים מרחק תמרון כך שפיוקילית זה בלתי אפשרי לבצע את המעבר הזה בקלות ולראייה עדותו של ע"ת/9 הרכוב בניסוי

שחש לא בטוח באופנוע חדש יותר, על אאת כמה וכמה באופנוע ישן יותר (עמ' 65, ש' 9-17).

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

ע"ת/1 חזקת את דברי הבוחן טוען כי לפי הממצאים הנאשם לא התחיל את ההתמקמות 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 עדין יכול היה להתחמק ולכן, זה לא מהווה (עמ' 66, ש' 3, עמ' 68, ש' 8-5). ע"ת/א ציין כי בחר לבצע את השחזור במהירות של 80- קמ"ש על סמך עדות הננה וכו' לא היה ממצא אחר שיכול היה לסתור את טענת המהירות (עמ' 68, ש' 11-12). ביחס לשמוש בוחן ת"ח, ציין ע"ת/א כי בוצע רק כדי לבחון את מהירות הרכב 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 שבוחן הפגיעה האופנוע נסע ישר בנתיב. אין ממצא שמעיד על המקום שבו עבר האופנוע מהשול לכביש וישנה רק העדות של הננה, שהוא לא יודע מה היה מקום המעבר. ביחס לניסוי בת"ח/16 הסביר העד כי מדובר ברכוב אופנוע שביצע 6 פעמים את הניסוי ובנקודה 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 בת"ח/16 היו מדודים את המהירות עם ממד"ל עדיין הם לא ידועים מה הייתה המהירות האופנוע ולכן, אין משמעות למהירות (עמ' 83, ש' 1-5). ע"ת/א הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחזור כי האופנוע לא הפתיע את הננה כי הוא ראה אותו ממרחק של יותר מ-200 מטרים ושדה הראייה היה פתוח לו לפניו ולצדדים. פרשת ההגנה

הנאשם, לאור בושרי, בחר להעיד וסיפר כי ביום 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, בדיוק אחרי האופנוע ואת המנוח, שהיה שם פצוע. לאחר מכן, הגיעו אנשים נוספים, הנאשם ביקש מאחד מהם את הטלפון כדי להתקשר לכוחות ההצלה והיה איתם על הקו עד שהגיעו. הנאשם ציין כי האופנוע היה בסטייה (לא ממש אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא גם מהשוליים, 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 כל יום (עמ' 90, ש' 32). הנאשם הוסיף כי לא זוכר שבח"א אמר שנסע 60 קמ"ש, סמך על החוקר, עיין באופן כללי וחתם כי היה בלחץ באותו יום (עמ' 91, ש' 15-9). הנאשם אינו יודע מה הייתה מהירותו של האופנוע אך, טוען כי הוא היה בנסיעה והבחין כי בנקודות נוסע בשול והוא נסע בנתיב הימני לא ייחס לכך חשיבות והמשכיר בנסיעה (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 ניר קוטיסקיה, המומחה מטעם ההגנה (להלן: "המומחה") ערך חוות דעת והגיע למסקנה כי התאונה בלתי נמנעת.

לצורך חוות הדעת, המומחה ביקר ביחד עם כ"כ הנאשם במקום התאונה בתאריך 10/08/14 לצורך התרשמות, מדידות וצילומים וכן, הגיעו לגרר המשטרה לצורך בדיקה וצילום הנדקים בכלי הרכב המעורבים. כמו כן, בתאריך 28/05/16 ביצע מדידת זמנים בניסוי מעבר של קטנוע מחובר לסירה מהשול הימני לנקודת האימפקט בכביש.

בחוות הדעת קבע המומחה את המסקנות הבאות:

- המצב בו הועמדו כלי הרכב בשחזור התאמת הנדקים האחד מול השני, מעיד עד חוסר התאמה בין החלקים אשר יזווקו במגע הראשוני ביניהם.
- הנדקים האלכסוניים על הרכב והנדקים בצד שמאל של האופנוע, מעידים על התנגשות זוויתית ושוללים אפשרות להתנגשות ישרה.
- העובדה שהאופנוע, אחרי המגע הראשוני, הסתובב ימינה ופגע בכנף ימני קדמי של הרכב, מעידה על כך שבעת ההתנגשות, הרכב היה בתנועה אלכסונית שמאלה, כפי שמסר הנאשם בעדותו.
- הוכח כי ההתנגשות בין כלי הרכב התרחשה עוד קודם למוקדם החריץ בכביש ולכן, העובדה שהחריץ נמצא ישר אינה מעידה על כך שהקטנוע בעת ההתנגשות נסע ישר.
- הוכח שבתהליך הקריסה מרגע כי הקטנוע נפגע ועד אשר חרץ את החריץ בכביש, האופנוע נדחף למרחק של 11 מטרים לפחות אשר במהלכם נדחף לפניו ימינה. לכן, ניתן לקבוע כי עובר להתנגשות האופנוע היה בסטייה שמאלה ובמהלך תהליך הקריסה, בשל מבנה הייחודי, הסתחרר ימינה וחוצר בכביש חרץ ישר.
- ניסוי מעבר הקטנוע מהשול לכביש הוכיח שהתנגשות חזית אחור ישרה כפי שקבע הבוחן, יכולה להתרחש כאשר הקטנוע סוטה מהשול לכביש ומתחייב לפני חזית הרכב. מצב זה מתיישב עם גרסת הנאשם על כך שקודם להתנגשות, סטה האופנוע מהשול לכביש.
- בניסוי שביצע המשטרה עולה, שהאופנוע סטה מהשול לכביש עוד להתיישרות בזמן של 1.8 שניות. הוכח כי בשחזור, עד פי זמן של 1.8, התאונה בלתי נמנעת.
- בניסוי שביצע המומחה עם אופנוע מחובר לסירה, הוכיח כי ניתן לבצע את מתרון המעבר מהשול 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.
- העובדה שלאופנוע לא היו מראות תשקיף מעידה על כך שהמנוח לא בדק את תנועת כלי הרכב מאחורו ולכן, סטה מהשול לכביש בשעה שהרכב היה במרחק קצר מאוד מאחוריו.
- בשחזור התאונה לפי זמן של 1.28 שניות עולה, שהמנוח סטה ויכעב לכביש כאשר הרכב היה במרחק של 28.45 מטרים ממקום האימפקט וממרחק זה לא ניתן למנוע את התאונה, לא באמצעות בלימה ולא באמצעות עקיפה.
- התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הצג הבוחן, נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הישרה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהקטנוע סטה מהשול לכביש. בעוד שניסוי המעבר שביצע הבוחן עם אופנוע דומה, מוכיח כי מגנון של התנגשות ישרה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע נסע ומתחייב לפני הרכב.
- הניסוי שביצע המשטרה לבקשת הפרקליטות מוכיח כי בניסבות המקרה ביצע המנוח סטייה מהשול לכביש באופן מפתיע, שלא אפשר לנאשם למנוע את התאונה.
- המומחה הסכים עם טענת התביעה כי לנאשם היה שדה ראייה גדול לפניו.

המומחה הוסיף כי מצופה מהנאשם, אשר לו שדה ראייה לפניו 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 מהננה שעיקוב 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 עשרייות שניה כאשר גם הרכב בתנועה של 80 קמ"ש וגם האופנוע בתנועה מקבילה.

המומחה ציין בחוות דעתו וגם בעדותו כי אין מחלוקת על כך שהחריצים בתמונות 35, 36 ו-21, הם ישירים על הכביש וכי האופנוע גרם להם.

המומחה הסביר את חישוביו באשר לזקב 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 על הרכב שפגעו נדחף מאחורו ומואץ לפניו, זאת גם טענו הבוחן וקצין הבוחנים (עמ' 111, ש' 17, 25-26).

האופנוע נפגע שממאל למרכז הכובד ולכן ובחיות בעל שלושה גלגלים, הפגיעה סובבה את האופנוע ודחפה אותו לפניו כך שהוטה ימינה ובנקודת החריץ האופנוע כבר התיישר ימינה, ולדעתו, החריץ בנטייה ימינה ולא לגמרי ישר.

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

המומחה הסכים עם אופן ביצוע התאמת הנדקים על ידי המשטרה, אך חולק על ההתאמה כיון שלדעתו לא הייתה כזו, משום שהבוחן הראה דברים מתאמים 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 ב-22, אלא לכל התמונות, בזוויות שונות, והואים שהאופנוע מרוחק ממרכז והוא לא קרוב אפילו לנדקים, הוא לא מוצמד.

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

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

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

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

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

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים בצד המשטרה.

אופן ניסיעתו של המנוח בעת התאונה

אין מחלוקת ביחס להתרחשות, שהיה מעג 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 ובמהירות אל פתח הכביש.

עמוד 2

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - judgments.org.il ©

בהמשך, הסביר כי החרץ יצר האטה של האופנוע ביחס לרכב , הרכב ממשיך שמאלה והאופנוע מימנה והחרץ גורם להם להתנתק ואחרי שהאופנוע השתחרר מהרכב הוא ממשיך מימנה (עמ' 114, ש' 22-26). המומחה לא מסיר הסבר מה קורה עם האופנוע מרגע האימפקט ובמהלך 11 מטר עד שמתחילים החריצים. ההיגיון מתיישב עם קביעתו של הבוחן שתחילת החריצים מעידים על הנקודה הקרובה ביותר לאימפקט כי הקטנוע קורס למטה, תוך כדי נדחף קדימה ומתחיל להשאיר חריצים. הסברו של הבוחן מקצועי ועומד במבחן ההיגיון, עד כן הניג מקבלת קביעתו של הבוחן בעניין זה ביחס למקום האימפקט. עוד טוען המומחה כי סימן הטבעת צבמג שנמצא במקודת החרץ צבמבע על גמגמה של תנועה של רכב עוד לפני החרץ, כך שלפי הסימן באלכסון שמאלה ניתן לקבוע כי לפי הטבעת הצמגי הרכב היה בנטייה 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 משבריר שניה של התאונה". המומחה מסר בעמ' 113, ש' 15-12: "אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוע ביחס לרכב, אני אמר שביחס לרכב הוא ישר".

בעמ' 112, ש' 27-31 העיד המומחה:

"אני אמר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא היה כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הזו כיוון שכיוון הכוח עובר משמאל למרכז הכובד של האופנוע הוא גורם לסבסוב תוך כדי דחיפה לפנים של האופנוע מימנה. מכיוון שהאופנוע קודם לכן היה בנטייה שמאלה, אחרי הפגיעה הסתובב מימנה, הוא קרס כשהוא כבר ישר".

ש. "יכול להיות שהייתה זווית ישרה?"

ת. "אני יכול להיות, אני לא קובע, כיוון שהאופנוע סטה והנאשם גם סטה לאותו כיוון אז בערך בהתנגשות הם היו באותו זווית".

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

אוסוף שהחריצים צבמבעים על אזור האימפקט במרכז הנתיב, כך שגם אם אנשי לטובטו של הנאשם כי האופנוע סטה מהשול לבכיש, בעת ההתנגשות הוא כבר היה במרכז הנתיב והתיישר.

התאמת הנזקים

ההנגה 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' 8-17). הבוחן ציין כי הנזק שגרם לפס הקישוט ברכבו 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 נקיה (עמ' 10, ש' 4-1).

הבוחן ציין כי לא מצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחרי, שם שאם סימן חיכוך צמגי של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 5-11, ש' 18, עמ' 18, ש' 24-25). בנוסף, ישנם שפשושים של האופנוע לכיוון נתיב הנסיעה (עמ' 10, ש' 18-19).

הבוחן טען כי אם הנאשם היה מנסה להתחמק מהאופנוע, בנטייה שמאלה, הוא לא היה פוגע במנוח.

וגם אם הוא היה מנסה 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(וזה לא מה שמצא הבוחן) וגם הפגיעות ברכב היו שונות ממה שמצא בהתאמת הנזקים (עמ' 11, ש' 24-26).

הבוחן נשאל על ת/21, תמונה 29, על סימן הצמגי על גבי האופנוע וטען כי לוח התצלומים הינו חלק בלתי נפרד מדו"ח הבוחן וזו סימן או טרי ולא נגרם ממשוה אחר כי הייתה התאמה לנזק. הבוחן הפנה לת/22, תמונה 12, בה ניתן לראות שאם מכניסים את הרכב עד לפנים, כלומר ממשיך לאי תוך הנזק עד 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 מכניסים אותם עד הסוף בכוח כמו שהיה בזמן התאונה, הצמגי היה מגיע עד למקום אולם, הם הכניסו עד למידה כזו שלא ייצגו נזק נוסף לכלי הרכב (עמ' 19, ש' 15-12).

הבוחן לא יכול לקבוע ממה נובע הנזק בזווית אלכסון מימנה על מכסה המנוע של הרכב (ת/21, תמונות 31,34), וטען כי הוא כנראה מהאופנוע וכי הוא טרי אולם, שולל את העובדה כי סימן זה מגיע עד כך שהרכב היה למעשה בנטייה שמאלה וכי בהנחה שהיה כך, כפי שטוענת ההנגה, הוא אמור היה להיטב באופנוע והנזק שנבחון מצא לא היה מתאים לנזק שיש פה כי היה לו גם נזק בדופן ימין כי האופנוע היה מסתובב על ציר ימינה. כלומר נזק זה לא מתאים לרכב שהיה בנטייה (עמ' 21, ש' 19-17, ש' 30-29).

הבוחן ציין כי סימן הצמגי של גלגל ימין של הרכב הוא באלכסון שמאלה אחרי הפגיעה לא בהכרח צבמבע על כך שרכבו של הנאשם היה בנטייה שמאלה כיוון שהפגיעה עצמה הייתה ישרה והאופנוע זו מימנה והרכב המשיך טיפה שמאלה אבל לא כתוצאה מסטייה. מאחר שהפגיעה בשני כלי הרכב לא הייתה במרכז הכובד, כל 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 החרץ שנוצר לאחר האימפקט הוא

משמעותי כיון שהוא מלמד על מקום האופנוע בזמן הפגיעה, במרכז הנתיב ובנטייה ישרה וכן, כי מקימו לאחר הפגיעה, בצד ימין (עמ' 24, ש' 19-21).

הבוחן הסביר כי השינוי בכיוון המוטות בחלקו האחורי של האופנוע (ת/21, תמונות 40, 42), כך שהמוט שמאל קיבל את הכיפוף המשמעותי יותר, אינו מגיע עד כך שהאופנוע היה בנטייה בעת הפגיעה שכן ישנם ממצאים נוספים התומכים בכך שהאופנוע היה בנטיעה ישרה (סימן גלגל קדמי ימין של הרכב עד כיוסו דרך ימין של האופנוע; מסגרת הפנס השאיירה הטבעה על הפגוש הקדמי בצד ימין ליל הפגוש 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 לקדמי של הרכב.

ביחס להתאמת הנזקים ציין המומחה כי "הם עשו את זה בצורה הנכונה ביותר" (עמ' 116, ש' 11).

וק, "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 צמצמה את מכלול הרכב אל הנזק שנגרם מהרכב וכן, חלק על 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 במכסה המנוע, המומחה גם לא יכול היה לקבוע ממה הנזק האלכסוני במכסה המנוע:

"אין לי מושג. אם הייתי הבוחן הייתי בודק את זה ולא משאיר את זה סתום ללא מענה" (עמ' 118, ש' 31).

המעבר מהשול לבכיש: בטיית המנוח והנטיסים שבוצעו

ההנגה טוענת כי התאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבוחן נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הישרה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהאופנוע סטה מהשול לבכיש, בעוד שניסוי המעבר שבוצע המומחה עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישירה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע סטוט ומתיישר לפני הרכב (סעי' 101 לסיכומי ב"כ הנאשם).

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

בעניין זה מסר הנאשם:

"הוא היה בנטיעה, אני רואית אותו בנקודות והמשכתי בנטיעה, לא ייחסתי לזה חשיבות" (עמ' 92, ש' 14).

ראיתי אותו בנקודות ספציפיות. אני לא מסתכל עליו, אני מסתכל על הנתיב שלי, רואה אותו שם, מגיע קרוב אליו, ופתאום אני רואה אותו אצלי בתוך הנתיב שלי" (עמ' 94, ש' 14).

"אני צריך להסתכל על הנתיב שלי, כמו שראיתי אותו בפעם הראשונה, המשכתי בנטיעה, אני מאמין שהסתכלתי עליו עוד פעם, שכשרב 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 לא חזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה הראיה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, התרכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי" (עמ' 97, ש' 16).

הנאשם לא ראה את הסטייה של האופנוע לא הוא טוען: "לא יכול להגיד לך כי לא ראיתי" (עמ' 96, ש' 15).

הנאשם חזר על כך שהסול קרה בשבריר שנייה והסביר כי שבריר שנייה מבחינתו זה על גבול השינה ואף פחות, במהירות הבזק.

אולם, המנוח הגיע עד למרכז הנתיב וזה לא שבריר שנייה(עמ' 99, ש' 27-25) ובניסוי שנעשת ההנגה הזמן חמי מטר שהגלגל הרכב להיכנס לתוך הנתיב היה 1.3 שניות ולא שבריר שנייה כהגדרת הנאשם.

הנאשם ציין כי העובדה שהוא פגע באופנוע בחלק הקדמי ימני של רכבו מעידה על כך ששבר את ההגה שמאלה בניסיון לברוח מהאופנוע וברירה זו הייתה ברבע שראה אותו בתוך הנתיב שלו (עמ' 103, ש' 7-2).

מדברי הנאשם עולה כי לא ראה את המנוח סטוט בפתאומיות אלא גילה אותו כאשר היה בתוך הנתיב.

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

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

הבוחן טען כי לא מצא לנכון להוסיף בחון שיטען עם הרכוב בניסוי והעדיפו 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 המעבר של האופנוע מהשול לנתיב והרשלנות של הנאשם הייתה הרבה יותר גבוהה וכי הם התייחסו למהירויות של 40 קמ"ש (עמ' 37, ש' 24-22).

בנוסף, הבוחן מסר בעדותו כי אותו עובד שנבח על האופנוע בקיאי בהפעלתו 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 הראשונה של 60 קמ"ש ולאחר שהרכוב ראה שקשה לו להיכנס במהירות זו וכי זה מסכן אותו, הם אמרו לו שיטען על 40 קמ"ש.

כמו כן, הבוחן הדגיש בעדותו כי ביצוע את ניסוי המעבר מהשול לנתיב כאשר האופנוע נוסע סמוך לפנס הצהוב, מה שקוצר את המעבר, 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 המעורב בתאונה היה ישן יותר וכי סביר להניח שננסע 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 שפירסתי ללעל.

לדעת הבוחן, ככל שהתפרש יציב יותר, יכולת התמרון שלו טובה יותר ולכן, משך המעבר לנתיב היה קצר יותר. לראיה, העובדה בכל ניסוי נוסף, התקבלה תוצאה נמוכה יותר בזמנים כיוון שהרכוב שיפר את מיומנותו בביצוע המעבר. הבוחן העיד כי בהיתן העובדה כי האופנוע המעורב

בתאונה מאוד לא יציב והממצאים במקום, לא הייתה סטייה פתאומית של האופנוע ואם הייתה הוא היה צריך לטטוט כמו בניסויים שבוצעו (עמ' 34, ש' 14-12).

כמו כן, הבוחן שלל את טענת הסנגור 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 ידעו אלאי מהירות נסע האופנוע בזמן התאונה, ולכן ביצוע את ניסוי המעבר על סמך הערכה והעובדה כי קציני הבוחנים קבע תחילה מהירות של 30 קמ"ש וכי וגם הערכה וכן גם הטענה כי האופנוע נסע מהשוליים לנתיב (עמ' 40, ש' 23-7).

למומחה טענות רבות בעניין הניסוי, במהירות ובחשיבוים. 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 ההנגה כי לא ניתן לעשות ממוצע של זמנים כאשר מתרחקים 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 לזי (עמ' 83, ש' 30-27). הסנגור טען בפני ע"ת/1 כי בת/16 בניסוי 6 שבז התקבל זמן של 2.56 שניות, בדקה זו האופנוע כבר התיישר כ-10 מטרים לפני מקום האימפקט. בהיתן 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 לבכיש, 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 לעומת נמנעת כי אם הנגה בולם כשהתחילה הסטייה של האופנוע מהשול לנתיב אכן היה מרחק של 56.9 מטרים, אבל הפעולה של הבלימה אורכת יותר זמן ואם הוא מצבע עצירה, הוא עובר מרחק עצירה של זמן בלימה כולל. במהירות של 80 קמ"ש זמן העצירה הכולל הוא

4.3 שניות, לעומת הניסוי שהוא 2.56 שניות בניסוי 6. כלומר, האופנוע מתקדם על נוסף של 1.7 שניות לפינס מנקודת האימפקט, כשהרכב מגיע למקום האימפקט והתאונה לא מתרחשת (עמ' 84, ש' 25-17).

הניסויים שבוצעו, הן על ידי ההתביעה והן על ידי ההנגה, אין בהם כדי לבסס את טענות של הנאשם שהאופנוע סטט בפתאומיות, כי לא היו נתונים עובדיתיים כגון מקום הסטייה, מהירות האופנוע ואורך ומשך הסטייה.

בכל אופן, גם אם נקבל את הניסוי שבוצעה ההנגה המעבר מהשול לבכיש הייתה בזמן מינימלי של 1.3 שניות, כאשר בכל אופן בעת ההתנגשות האופנוע כבר התיישר, ולכל היותר היה בנטייה מניורת של 10 ס"מ כפי שעולה מעדותו של הבוחן עדותו של הנאשם ועדותו של המומחה כפי שפירסתי ללעל.

השחזור לבחינת גרסת הנאשם

בת/17 שלל הבוחן את גרסת הנאשם כי בעת התאונה האופנוע סטה מהשול ימין לנתיב נסיעתו 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 הייתה צריכה להיות לפחות 117 קמ"ש.

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

בשחזור למינעית התאונה בהתחמקות קבע הבוחן כי אם נהג הסוגר 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

כל הזכויות שמורות לאתר פסקי דין - judgments.org.il ©

לדברי ההגנה, המאשימה לא חלקה על קביעות המומחה ביחס לחישובי השחזור מההתחמקות ממכשול, אשר קבע שתיאוריה זו אינה רלבנטית לתאונה שבה מעורב הנאשם והן לשחזור זמני תוצאות הניסוי, אשר נעשו על ידי הבוחנים ונמצא כי התאונה בלתי נמנעת והן על ידי הניסוי שערך המומחה ותוצאותיו שהתאונה בלתי נמנעת (סעי' 103 לסכימם הנאשם).

לא נשמט מעניינו כי ע"ח/1 ציין בעדותו שאם נאמר שהאופנוע התיישר לפני מקום האימפקט והתאונה יכולה להיות בלתי נמנעת, יכולה להתקבל תוצאה של פגיעת חזית אחור עם ההתיישרות. העד הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחזור כי האופנוע לא הפתיע את הנהג כיוון שהוא ראה אותו ממרחק של יותר מ-200 מטרים, שדה הראייה היה פתוח לו לפניו ולצדדים, הוא זיהה את האופנוע שמבחינת מהווה סכנה ולדבריו, הוא התעלם ממנו והמשיך לנסוע באותה מהירות (עמ' 84-85, ש' 30-32, 1-8).

כמו כן, הבוחן ציין כי מאמנם בת/21, תמונה 48 וגם בת/7 רואים שהרכב עומד בסטייה שמאלה אבל, יש לקחת בחשבון שהכביש אינו ישר אלא מעין עקומה קלה ביותר כלומר, אם מסתכלים על הכביש והוא היה ישר והרכב בסטייה מינורית של 10 ס"מ שזה לא משמעותי, לדבריו. הבוחן הוסיף כי לא בדק את הזווית של הכביש אולם, יודע שהוא בעקומה קלה ביותר והרכב בזווית מינורית שמאלה וזה עדיין לא משנה את הפגיעה שהייתה בין חזית הרכב צד ימין לאחור האופנוע בפגיעה ישרה/ישרה (עמ' 20, ש' 20-32). הבוחן ציין כי הזווית לא הייתה יכולה להיות גדולה יותר ואם הנאשם ניסה לברוח, זה היה מאוחר מידי. כלומר, אם היה לו 100 מטרים הוא יכול היה למנוע את התאונה בכל מצב והרכב עומד בזווית קטנה וזה מאוד מינורי לרכב כזה של 1.80 מטרים וכי הוצב כך לפי התאמת המקום (עמ' 21, ש' 3-10).

ראוי לציין גם כאן את עדויות המומחה והנאשם בעניין זה:
הנאשם ציין בעדותו כי האופנוע היה בסטייה (לא ממש אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא בא מהשוליים, כך שהוא היה כמעט באותה הזווית של רכבו של הנאשם (עמ' 90, ש' 14-13). כמו כן, בת/1, ש' 36-38 ציין הנאשם: "האופנוע היה כמעט על אותה זווית של הרכב.. הוא היה נמנע ישר".

וכן, המומחה העיד כאמור:

עמ' 113, ש' 12:

"איננו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוע ביחס לרכב, אני אומר שביחס לרכב הוא ישר".

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

עמ' 115 ש' 4-6:

ש. "כיוול להיות שהייתה זווית ישרה?"

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

לסיכום, גם אם המנוח סטה מהשול לנתיב, בעת ההתנגשות הוא הוא כבר התיישר בנתיב הנסיעה. על כן, הניי מקבלת את טענות התביעה ודוחה את טענות ההגנה בנושא זה.

שדה הראייה

בניסוי שדה הראייה שנערך על ידי התביעה (ת/17), נקבע כי שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם לפניו היה 260.80 מטר כשהאופנוע עומד בזמן הניסוי על חרץ בנתיב הימני, שזו הנקודה הכי קרובה לאימפקט.

הבוחן קבע שאם האופנוע נסע 200 מטרים לפני בשוליים, הנאשם יכול היה לראות אותו לפני זה (עמ' 18 ש' 20-15) ולכן, לא ביצע שדה ראייה אחורי כיוון שזה לא רלבנטי.

לאור קביעתו ה"ל" כי האופנוע כבר התיישר בנתיב הנסיעה, אני קובעת כי הבדיקה של שדה ראייה אחורי אינה רלבנטית.

תשובת הנאשם לא ברורה באשר לטענת התביעה כי אם האופנוע היה על השול, אז בודאי מרחוק ראה הנאשם את נתיב נסיעתו וגם את השול כחלק משדה הראייה שלו, עמ' 95, ש' 14-8:

ש. "אני אומרת שלא צריך להסיט מבט מהדרך כדי לראות את השול- אתה מסכים איתי?"

ת. "אני לא יודע איך את נוהגת, אני יודע שאני נוהג ומסתכל לנתיב שלי, מסתכל לצדדים, בודק את השטח באזור שניגה ונממשיך בנסיעה רגילה בנתיב ימני כמו שצריך לעשות".

ש. "כשהייתי רחוק נפתח לי האופנוע על השול. זה היה השדה ראייה שלי. ככל שהתקרבתיו הסתכלתי עליו, ראיתי אותו נוסע על השוליים, לא יודע באיזה מהירות ואם התכוון להאט, אבל היה על השוליים בנסיעה. כשצמצמנו פערים הוא היה אצלי בתוך הנתיב".
הנאשם ציין כי אינו יודע איך ומתי האופנוע נכנס לו לנתיב, באיזה נקודה ובאיזה אופן וזווית החליט לסטות וגם לא באיזו מהירות, אלא כאשר זה קרה הוא היה קרוב אליו ולכן יכול להגיד איך הוא היה כשנעב בו. עמ' 96, ש' 10-19.
ההסבר שלו הנאשם לכך שלא יודע את הדברים האלה הוא שהכול קרה בעיניו.

עמ' 97, ש' 14-26:

ש. "אני אחת יודע. הן לך מרווחים שלא הסתכלת עליו".

ת. "אני כל הזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה ראייה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, התרכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי".

ש. "ולא הסתכלת עליו".

ת. "לא".

ש. "אז יכול להיות שהוא סטה גם כמה זמן לפני בתוך הנתיב שלך".

ת. "לא. זה לא קרה. הכול קרה בשנייה. אם הוא היה סטה לפני אני מאמין שהיו עוברות כמה שניות שהייתי רואה אותו או חומק ממנו או מאט".

ש. "איך היית יכול לראות אותו".

ת. "כי אני מסתכל ישר בנתיב שלי. אם הוא היה נכנס לי לנתיב רחוק יותר ולא כשצמצמנו פערים אני מניח שהייתי יכול למנוע את התאונה הזו".

ש. עדיין אני אומרת שאתה אומר שהסתכלת לתוך הנתיב שלך, לא ראית מה קורה בשוליים, להגיד שהיית כל כך מרוכז בתוך הנתיב שלך ורק אם הוא היה בתוך הנתיב שלך היית מבחין בו זו טענה שאי אפשר לקבל אותה. במה הבחנת? בקו המוקוקו?"

ת. "בין הוקו המוקוקו לשוליים. אני נוסט ואי אפשר להתבית על משוה שקורה בצד. אפשר להסתכל ולראות שיש אבל אי אפשר להתבית על משוה בנתיב שלך ולהמשיך לנסוע ולהסתכל בשוליים של הכביש".

הגיבית טענת התביעה כי אם הנאשם טוען שנסע בנתיב הימני והרי הנאשם בעצמו טוען שראה את האופנוע עוד לפני הפגיעה נוסע על השול, בהכרח ראה הנאשם גם את השול והאופנוע באופן רצוף כחלק משדה הראייה שלו ולא רק בנקודות. הדרך היחידה שהוא לא יכול היה לראות את הסטייה לה הוא טוען והיא שהוא כלל לא שם לב לדרך או הסיט את ראשו ולא הביט במה במתרחש בכביש ובכך רשלנותו.
התביעה ציינה שהנאשם טוען שהנאשם טען שהנאשם לא אותה ולא הסתכל כשעבר לתוך הנתיב שלו. הנאשם השיב כי בנקודות שבהן הסתכל עליו הוא לא אותה, לא דלק אור ברקס ולא ראה שום תנועה שמעידה על כך שהוא מתכוון להיכנס לנתיב וטען כי לא ייתכן שיש קרה בין הנקודות כי אם משהו אומות את רצוף (עמ' 99, ש' 15-7).

ההתנהגות המנוח, גם אם הייתה רשלנית, אין במקרה זה כדי לנתק את הקשר הסיביתי ואת אחריותו של הנאשם לגרם התאונה וזאת לאור קביעת ה"ל" כי הנאשם כבר ראה את המנוח נוסע בשול לפני הפגיעה והיה אמור לראותו סוטה בפתאומיות אולם, לא כך היה עקב רשלנותו של הנאשם.

חיזוק לכך ניתן למצוא בעדותו של הנאשם:

הנאשם טען כי ייתכן והסתכל למראה לשנייה אחת ואף פחות מכך שהוא כבר היה בתוך הנתיב שלו (עמ' 90, ש' 23-18). הנאשם לא ידע לומר כמה זמן הסתכל במראה וחזר על כך שהכול קרה בשבריר שנייה "להסתכל למראה לא מסתכלים 3 שניות" (עמ' 100, ש' 2-1).

עוד טען הנאשם בסיסם עדותו, עמ' 102, ש' 18-11:
ש. "אתה רואה את הקו הצהוב הבורור".

ת. "נכון".

ש. "לא ניתן להתבלבל בין כביש לנתיב".

ת. "כן".

ש. אתה רואה שעומד מישוה בצד".

ת. "כן".

ש. כי כשאתה מסתכל על הכביש אתה גם רואה את השוליים".

ת. "כן".

אם ניתן לראות זאת מתוך תמונה, על אחת כמה וכמה ניתן להבחין זאת בשטח עצמו, בישיבה ברכב, כששדה הראייה פתוח, מזג האוויר בהיר, הראות טובה וכו'.

מצד אחד הנאשם טען שלא ראה אותו בכלל ומצד שני ידע לומר שהמנוח לא אותה, סטה בפתאומיות ולא נעשה טיפנים שהוא הולך לסטות. ההסבר שלו לכך שהיה שהכול קרה בשנייה.

על כן, הניי קובעת שהנאשם יכול היה להבחין היטב במנוח ולהיות בקשר רציף אתו, ללא שום מאמץ מיוחד ותוך הסתכלות לקפית על הדרך, כפי שמצופה מכל נהג סביר.

מחדלי החקירה

ההגנה טענה למחדלי חקירה, לטענתה משמעותיים, מצד המשטרה שלדבריה, בכוחם לפגוע בצורה ממשית בהגנת הנאשם ולהלין המחדלים:

1. עדי התביעה ישוב בשולחן אחד עם כ"כ המאשימה על מנת לתאם גרסאות והכנתם לשאלות הקשורות בפעולות שבוצעו בתיק. אתיחס לכך בהמשך.

2. הבוחן פעל בניגוד להנחיות לטיפול בתאונות דרכים בה נ דס.

ל-1 האתרדרד "פעולהלגביפעולותחיבורוהרלוואתיעבודוהאדואתזירותההתאונההקטלנית.

- שחראתפתחההמנוחמבגללקחתגימדת.ס.

- הבוחןערךראינדו"חהבוחןלבדקלמחרתהתאונהוהחוקראתגורולשלהנאשםמבליבדקאתגרסותו, שוכנתהלהתייחסותולשלמותקראלאחרשהתיקנהעלפרקליטות.

- הבוחןהתרשםלאכשרהיבתיקהחקירההוחוותעלשלמנדטמסעקטממסטרהשצייןכדיקאתהמחירותהמקוםשהיא90קמ"שבעודשהבוחןלאבדקאותקבעשהיא80קמ"ש.

- הבוחןלאבדקכללהאסמיתוראותשקראבאופנוע.

- הבוחןלהתייחסבדו"חשוליסמיתוצמיתנמכרבהנאשםאלאכתבגיהלמשמעותשלטהבטעמיתסיתןהצמיתלהכבישאבלסלסון.הבוחןבאמצאלסלסוןלבדקאותגרסותשלהנאשםעלסיתיתרהכב.

- הבוחןלאידעלהסביראתהסימוןאוהיצדנרשנמצאבתאמתהמזקוקסלסוןכקביןאןאלסלסוניהמכסההמנועשלרכבהנאשםולאיהתייחסלבדו"חחלבוהן.

- הבוחןקבעאתמחיררכבההאופנועעלפיתבהנפונפוגילו.

-

מדהאןאובאופנועהניסוינעשהעלדילקפידלקייתצירעהמיידישהלבוחן.הבוחןבאבדקאתמדדהאןשלאופנועהניסוי,כמוכן, בחישוביםקבעהבוחןמהירותשל36קמ"שאך,השחזורניסעשובמהירותשל40קמ"ש.הבוחןלאהשתמשבזריקוסבמהלךהניסוי,אשרהינתןמדדיםמדויקיםלניסוי,כמומרחקומהירות.

ע-ח/9הרכבבניסוישלמשטרההעידכילהאודרךללפניהניסויסוףאלידעכללהינמוצולם.

- הבוחןהתעלםגורסתהנאשםלמרותשזוהוגרסההיחידהבתיק.

- ניסויחמערבמהשוללכבישהיהלאנלונסיסקבועים,נערכניסויבאותקבעוים.

ברכ"פ336/15(תש"ן)ע"דבמיתן נ.מ."קבע כב' ה'ש' שהוה:

"גם לנופח של עניין אין כדי לקבל את טענותיו של המבקש בדבר קיומם של מחדלי חקירה בעיניים, והשפעת הדבר על הגנתו. כפי שנקבע, לא אחת, בפסיקתה של בית משפט זה, על הטעון למחדלי חקירה, להראות כי נוכח המחדלים "פגעה יכולתו של הנאשם להתמודד כראוי עם חומר הראיות אשר עמד נגדו, עד כי קיים חשש ממשי כי הגנתו קופתה, כמו גם זכותו להליך הוגן" (ע"פ 5633/12 יימין נ' מדינת ישראל [פורסם בבוב] 10.7.2013). בפסקה 48, וראו גם, ע"פ 3947/12 סלאח נ' מדינת ישראל [פורסם בבוב] (21.1.2013). ע"פ 5386/05 אלחורטי נ' מדינת ישראל [פורסם בבוב] (18.5.2006). סבורני, כי המבקש לא נמנע בניט המוטל על שמו להראות כי מחדלי החקירה, גם אם היו כאלה, פגעו בכוחו להליך הוגן, וגרמו לו לזיעות דין."

מענין בחומר קועלה כי אין בשלטים שפורטו לעיל כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם שכן, קיים חיעוד של זירת התאונה, כולל תמונות, וידאו ולגי הניסויים, פירוט, תרשים, סקיצה, דו"חות פעולה ומסמכים נוספים שיש בהם כדי לתאר את זירת התאונה.

ההגנה לא מוסרת הסבר כיצד אי לקיחת דם מגופת המנוח פוגעת בהגנתו של הנאשם ויכולה לגרול את אחריות הנאשם לתאונה.

בתקדירות הגנתיות, ציין הבוחן כי אמנם לא מילא ד"ח קועלה על פעולתו בזירה בנוסף לסקיצה, על פי ההנחיות והדגשי כי הסקיצה הרבה יותר מקיפה (עמ' 16, ש' 24-21). כמו כן, לא תיעדו את הזירה בווידאו אלא יש תמונות של הזירה, כולל התאמת נזקים עם כלי הרכב המעורבים והגרסה של הניסויים (עמ' 16, ש' 31-29). כמו כן, הבוחן הסביר כי התאריך 28/08/14 שמופיע בעמיתים בת/4 אינו נכון וכי ההצבעה בועצה כנגדה ב-30/7/14 ת/5 צורף לת/4 באותו מועד (עמ' 17, ש' 30-24). הבוחן תיקן בעדותו כי המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש וכי 80 קמ"ש בת/4 נכתבו בטעות (עמ' 18, ש' 5-7).

הבוחן הביעיותו המייחס לזמן ב-200 המנוח המנוע של רכב הנאשם וציין כי לא יכול היה לקבוע את מקור הנזק. תשובת זהה נמסרה גם על ידי המומחה מטעם ההגנה. בנוגע למהירויות, מפנה להתייחסות בהכרעת הדין בכך שלא ניתן היה לקבוע את מהירות המנוח ולגבי הנאשם, הוא בעצמו מטר את מהירות ניסיעתו- 60-70 קמ"ש על פי ח/1, 70-80 קמ"ש על פי ח/2.

עוד אציין כי השלמת החקירה לבקשת הפרקליטות נועדה לבחון לעומק את גרסת הנאשם, שכאמור לא ידע למסור פרטים.

במקרה שלפנינו, המחדלים עליהם מצביע כ"כ הנאשם, לא היה בהם כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם.

עמוד 4



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, אינני 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 מהימנות של המומחה מטעם ההגנה, המסמך מתייחס להתרשמות של שופט אחר במסגרת הליכים אחרים ואין בו כדי לכבול אותי בעניין ההתרשמות מהעד מההליכים שנוהלו 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