

בבית הדין הצבאי המחוזי

במחוז שיפוט מרכז

בפני השופטים: אל"ם דורון פיילס - אב"ד

סא"ל עופר נדב - שופט

סא"ל איתן בניסטי - שופט

בעניין: התובע - הצבאי (סרן אורלי גוז)

נגד

(ע"י ב"כ עו"ד עודד סבוראי)

ב/ 2211101 רס"ב שלום אזולאי

הכרעת - דין

בפתח הדברים אנו מודיעים כי מצאנו לזכות את סמל דמיטרי אלטמרק מן האשמה המיוחסת לו.

האשמות

1. כתב האישום מייחס לשני הנאשמים, רס"ב שלום אזולאי וסמל דמיטרי אלטמרק, עבירה של גרימת מוות ברשלנות, לפי סעיף 304 לחוק העונשין, התשל"ז - 1977 וסעיף 64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961. כנטען, ביום 26.11.00, נהג סמל אלטמרק במשאית ריאו צבאית בכביש מס' 3, כשהוא מודרך על ידי רס"ב אזולאי, ששימש באותה עת כמורה לנהיגה, וכאשר לשניהם נתונה היתה יכולת השליטה ברכב, פגעו באזרחית, ליאוני (לאה) ואן גלדר, אשר חצתה את הכביש וגרמו למותה.
2. כמפורט במסמך ראשי הרשלנות שהוגש עם כתב האישום מייחסת התביעה לרס"ב אזולאי את ראשי הרשלנות כדלקמן:

- א. כי לא ציית לתמרור האזהרה א 37, שהיה מוצב במרחק של כ- 150 מטר לפני מקום התאונה ולא האט את מהירות הנסיעה למרות שהיה יכול לעשות כן באמצעות מערכת הבלמים הנוספת, אשר הייתה מותקנת במקום ישיבתו.
- ב. לא דאג ולא וודא כי סמל אלטמרק יאט את מהירות נסיעתו בשל אותו תמרור.
- ג. לא הבחין ברמזור ה- 8 שהיה מוצב במקום חציית המנוחה את הכביש, ולא האט את מהירות הנסיעה למהירות שהייתה מאפשרת לו לבלום את הרכב באופן מלא ולמנוע את התאונה, עת התקרב למקום בו חצתה המנוחה את הכביש.
- ד. לא דאג ולא ווידא כי סמל אלטמרק יציית להוראות הרמזור כמפורט לעיל.
- ה. לא בלם את הרכב ולא האט את מהירות הנסיעה למהירות שהייתה מאפשרת לו לבלום באופן מלא ולמנוע את התאונה, עת כשהבחין כשירדה מהמדרכה והחלה לחצות את הכביש עם חברתה.
- ו. לא דאג כי סמל אלטמרק יעשה את המפורט לעיל.
- ז. לא הגיב בזמן כשהבחין שהמנוחה החלה לחצות את הכביש.
- ח. לא דאג ולא הגיב, כי סמל אלטמרק יגיב בזמן כאמור.
- ט. לא צפר ולא הבהב באורות הרכב כדי להסב את תשומת לבן של המנוחה וחברתה כי הרכב מתקרב לעברן.
- י. לא דאג כי סמל אלטמרק יעשה כן.
3. מסמך ראשי הרשלנות שהגישה התביעה יחד עם כתב האישום מייחסת לסמל אלטמרק ראשי רשלנות כדלקמן:
- א. כי לא ציית לתמרור א 37 אשר, היה מוצב במרחק של כ- 150 מטר לפני מקום אירוע התאונה ולא האט את נסיעתו בשל אותו תמרור.
- ב. לא ציית לתמרור ה- 8 במקום בו חצתה המנוחה את הכביש. ולא האט את מהירות נסיעתו למהירות המאפשרת לו לבלום את הרכב באופן מלא ולמנוע את קורות התאונה.

- ג. לא בלם את הרכב ולא האט את מהירות הנסיעה, למהירות שהייתה מאפשרת לו לבלום את הרכב באופן מלא ולמנוע את התאונה, עת הבחין במנוחה כשירדה מן המדרכה והחלה לחצות את הכביש עם חברתה, למרות שהבחין שהשתיים מדברות ביניהן ולא מסתכלות לעברו.
- ד. לא הגיב בזמן כשהבחין שהמנוחה החלה לחצות את הכביש.
- ה. לא צפר ולא הבהב באורות הרכב כדי להסב את תשומת הלב של המנוחה וחברתה, בכך שהרכב התקרב לעברן למרות שהבחין כי השתיים מדברות ביניהן ולא מסתכלות לעברו.

תגובת הנאשמים

4. הנאשמים כפרו באשמה. בא כוחו של הנאשם מס' 1, מסר בכתב כי רס"ב אזולאי מאשר כי ישב לצדו של סמל אלטמרק כשזה נהג ברכב בעת התאונה וכי כתוצאה מן התאונה נהרגה המנוחה וכי רס"ב אזולאי כופר בכל המיוחס לו בכתב האישום ובמסמך ראשי הרשלנות. בא כוחו של נאשם מס' 2, עו"ד איתי הרמלין, מסר בהודעתו הכתובה, כי בעת התאונה נהג במשאית שפגעה במנוחה כשהיה תלמיד בשיעור נהיגה, תחת הדרכתו, פיקוחו ושליטתו של נאשם מס' 1.

מסכת הראיות

5. העדה, אנה רוס נולטה, מסרה בחקירתה הראשית, כי ביום האירוע נסעו היא וחברתה המנוחה מירושלים למרכז שפירא כדי לקחת את מסמכי הגיור שלהן. הן ירדו מן האוטובוס, התחילו ללכת במהירות רגילה, הלכו מעט בצד הכביש, והתכוונו לחצות אותו, הסתכלו לשני הכוונים, החליטו שבטוח לחצות אותו והתחילו לחצות. המנוחה הלכה לשמאלה, והתחילו לחצות במהירות רגילה. הן הלכו,

"לפי הזיכרון שלי, עד הסוף של הפס, המכונית באה מצד ימין, ואחרי הפס היה כביש והמכונית באה מימין. לפי הזיכרון שלי היינו אחרי הפס הגדול".

(עמ' 49, 7-8).

העדה ציינה כי הפס היה בערך באמצע הכביש. אז ראו משאית צבאית ירוקה מצד ימין, העדה ציינה בתשובה לשאלה באיזה מרחק הייתה המשאית שראתה אותה לראשונה, היא אינה זוכרת את הדברים כל כך טוב. כשראתה את המשאית מגיעה,

צעדה צעד אחד אחורה והמנוחה חשבה, כי תספיק לחצות לצד השני ורצה קדימה. היא הייתה סבורה, כי המנוחה הצליחה לחצות ורק לאחר כמה שניות, הבינה כי נדרסה. העדה נשאלה היכן נעצרה וציינה, כי למיטב זיכרונה בעת מתן העדות, נעצרה מעט אחרי קו ההפרדה. העדה נשאלה מדוע בשחזור מסרה, כי עצרה במקום אחר, ומסרה:

"הרגשתי שמשוהו מתחתי היה לבן, הרגשתי שאיני עומדת באמצע הכביש. אני לא בטוחה. עכשיו אני בטוחה שראיתי את עצמי בוודאו וראיתי משהו אחר."

(עמ' 50, 7-8).

העדה הוסיפה כי עמדה לפני שצעדה צעד לאחור, כשנייה. העדה ציינה כי ראתה משאית גדולה מתקרבת, אך לא שמעה או ראתה איזו שהוא אות אזהרה. העדה ציינה כי הכביש לא היה מאד עמוס. בחקירה הנגדית מסרה העדה, כי אמנם ביום התאונה הכל היה עדיין טרי יותר בזיכרונה, אך היא הייתה בהלם. העדה אישרה, כי הרגישה כי המנוחה נכנסה לפאניקה ולכן רצה. העדה שללה גרסה, לפיה ניסתה לתפוס במנוחה. העדה ציינה כי המסלול אותו חצו לא היה עמוס במיוחד והמסלול השני בכיוון נסיעת המשאית היה עמוס יותר. העדה ציינה, כי היא חושבת שבעת שהחלו לחצות את הכביש לא הבחינו במשאית, אולם היא אינה בטוחה בכך. העדה ציינה נקודה נוספת, שונה מזו שציינה קודם, שבה לפי זיכרונה נעצרה בעת החצייה. העדה התבקשה לומר איזו מן הגרסה היא המדויקת והתקשתה לעשות כן, היא הוסיפה וציינה, כי היא בטוחה שלא הלכה צעד לאחור, היא בטוחה כי עמדה על קו רצוף ולא על קו קטעים, והדגישה כי אינה יכולה לומר היום דבר בוודאות. אחר כך מסרה שהלכה שני צעדים קטנים אחורה. העדה ציינה כי מסרה לתובע בבוקר הדיון אודות מקום העצירה, השונה מזה שנמסר בחקירה.

6. העד, חיים ז'ק, מסר, כי עובר לקרות התאונה, נהג ברכבו הפרטי מכיוון אשקלון לכיוון קריית מלאכי, והתקרב לצומת מרכז שפירה. הוא נסע כ- 200 מטר ממשאית ריאו צבאית, במהירות של כ- 70 קמ"ש. הוא מניח, כי גם המשאית נסעה במהירות דומה. כשהתקרב לצומת הבחין בצד שמאל באוטובוס ושתי נשים שעברו מצד שמאל לימין. הוא לא יודע להעריך את המרחק בינו לבינן, אך הוא ראה בבירור. הוא ראה אותן לראשונה כאשר הן התחילו לחצות את הכביש. הן עברו במהירות, אחת מהן חזרה ואחת המשיכה והריאו פגעה בה, הוא סטה שמאלה

ועקף את הריאו כדי לא לדרוס את הגופה. העד ציין, כי המנוחה וחברתה דיברו ביניהן.

"ראיתי את זה כי שדה הראייה היה טוב, הזווית הייתה פתוחה לכיוון, היה שם חצי עיקול".

(עמ' 30, 8-9).

העד ציין, כי הן דיברו בזמן ההליכה ולמיטב זכרונו לא הסתכלו על הכביש, העד אישר כי בחקירתו מסר, כי הן לא הסתכלו לכיוון. העד ציין כי המשאית נסעה קדימה בלי שום פעולה מיוחדת והיא גם לא סטתה, הוא לא שמע צפירה. הוא הניח כי המשאית נסעה באותה מהירות, לא בלמה ולא האטה. בחקירה הנגדית הבהיר העד, כי המנוחה וחברתה הלכו כשהן מדברות ביניהן. תוך כדי הדברים הן עצרו והסתכלו לעברו. העד אישר את שאמר בחקירה כי הבחין במנוחה ובחברתה ממרחק של 50 מטר, כשהן כבר היו באמצע נתיב הנסיעה הנגדית, הוא עצמו לא צפר ולא בלם, מכיוון שהיה לו מספיק זמן לעצור, אם היה צריך לעצור. לשאלות בית הדין ציין העד, כי להערכתו, בעת שהבחין במנוחה ובחברתה הן היו בשליש המרכזי של המסלול הנגדי. העד ציין לשאלה, היכן ראה אותן עוצרות:

"כשאחת ברחה אחורנית, זה היה בקו ההפרדה, כנראה... את המיקום המדויק שלהן ברגע האחרון לפני הפגיעה, איני יודע להגיד. את המיקום של קו העצירה איני יודע".

(עמ' 33, 11-12).

העד התבקש להעריך באופן גס את מקום העצירה, והשיב:

"בחלק האחרון של השלושה שלישים, קרוב לקו ההפרדה, אולי לפניו ואולי עליו".

(עמ' 33, 16).

העד אישר, כי בנקודת הזמן שבו המשיכה המנוחה לתוך נתיב הנסיעה הריאו הייתה מאד קרובה אליה. העד אישר כי בחקירה ציין, כי המנוחה וחברתה עצרו אחרי קו ההפרדה, לסברתו זה היה בכל מקרה קרוב לקו, יתכן לפניו ויתכן אחריו. לשאלת הסניגור, עמד העד על כך, כי זווית הראייה הייתה כזו שיכול היה לראות את הדברים ואת הדופן הצדדית של הריאו.

7. הצדדים הצהירו בהסכמה, כי העד, יעקב לחיאני, ירד בתחנת האוטובוס, עסק בפריקת תיקים, ואז שמע צעקות מכיון הצומת. העד לא שמע בשום שלב, לפני או אחרי אותן צעקות, חריקת בלמים או צפירה של המשאית הצבאית.
8. עדותו של העד, אפרים שטיינר, ת/10, הוגשה בהסכמה. בעדותו מוסר העד כי היה עד ראיה לתאונה. העד מציין, כי ירד מהאוטובוס, ועמד בתחנה ושוחח עם אחרים.

"בינתיים ראיתי שתי בנות עומדות, בערך במרכז הכביש, בערך על הפס הלבן, והיו לכיוון הפנימייה. אני זוכר שזו שנדרסה, הייתה השמאלית מבין השתיים. המשאית התקרבה, והיא חשבה שתספיק לעבור לפני המשאית תגיע ורצה. אני חושב שכמעט הספיקה לעבור את המשאית, והמשאית פגעה בה, ממש לפני שעברה... לא שמעתי ברקס, וראיתי שם המשאית ממש עצרה, ואז הבנתי שהיא נדרסה."

9. העיד השוטר, רס"ם נתנאל סיני, ששימש בעת התאונה כבוחר תאונות דרכים. מטעמו של העד נמסרו תרשימים וצילומים שערך ממקום התאונה וכן דו"ח הצבעה שערך עם העדה, אנה רוס נולטה. וכן דו"ח בוחן, ת/6. בדו"ח הבוחן קבע העד בפרק המסקנות:

"... סימני הבלימה של המשאית, אשר נראו אחרי תחום הצומת מעידים כי הנהג הגיב חירום, קודם עמידתו לאחר הפגיעה. מדובר בצומת בעלת שלטי אזהרה להולכי רגל הולכים בכביש. קודם הצומת, כאשר בצומת יש תחנת אוטובוס להורדת נוסעים, ולנהג קיים חובת משני זהירות להולכי רגל הצפויים לחצות את הכביש, והתאונה מעידה על כך, שהנהג לא הגיב נכון ובזמן, נוכח הסכנה שהינה הולכת רגל."

קודם לכן, בסעיף 10 בחוות הדעת, קובע הבוחן, כי:

"במקום נמצאו סימני בלימה מקוטעים של הרכב ריאו, באורך של 3.5 מטר, אחרי מקום הפגיעה, המעידים על תגובה מאוחרת מצד הנהג."

בחקירה הנגדית (שערך בא כוחו של נאשם מס' 2, משויתר בא כוחו של נאשם מס' 1 על זכותו לחקירה) אישר העד כי ציין במסמכים שני מקומות פגיעה משוערים, אחד, המבוסס על דברי העדה, והשני המבוסס על דברי סמל אלטמרק והוא אינו יודע איזה מן המקומות מדויק יותר, שכן לא היה ממצא שיאשר באופן ממשי את מקום הפגיעה. העד אישר כי כשחבר את הדו"ח התבסס על ההנחה, כי המנוחה

חצתה את הכביש ברצף ולא עצרה במהלך החצייה. העד נשאל האם מסקנתו הייתה מסקנה אם היה יודע כי המנוחה עצרה באמצע הכביש, והשיב:

"זה יכול להשפיע לרעת הנהג, היה לו קצת יותר זמן להבחין להגיב. ככל שהולך הרגל נמצא זמן ארוך יותר על הכביש כך יש לנהג יותר זמן להבחין בו ולנסות למנוע את התאונה"

(עמ' 22, 10-12).

העד נשאל, האם להשקפתו נהג צריך לבלום, אם בכביש דו מסלולי עם קו הפרדה רצוף מתחיל הולך רגל לחצות את הכביש במסלול הנגדי למסלול הנסיעה של אותו נהג, והשיב:

"במקרה ספציפי לא הייתי אומר לבלום, אך להאט. מדובר בצומת להורדת נוסעים בתחנת אוטובוס, כאשר קודם הגעה לצומת היא (צ"ל "היו") שלטי הזהרה מעבר הולכי רגל במקום, יש רמזור מהבהב שעובד שמתריע על כך שהולכי רגל אמורים לחצות במקום... נוכח ממצאים אלו, קיימת לנהג חובת זהירות לצפות מראש כי הולכי רגל יחצו במקום."

(עמ' 22, 16-21).

העד נשאל באיזה שלב חייבים לבלום בלימת חירום, והשיב:

"... אם הגיעו למרכז הכביש, עברו לפחות שליש כביש ומראים כי כוונתם להשלים את החצייה, יש צורך במקום כזה לבלום חירום... עוצרים באמצע הכביש יש לצפות כי הולך הרגל רוצה לחצות."

(עמ' 22, 26-32).

העד נשאל, האין בעובדה שהמנוחה וחברתה נאמנו שלא בתוך נתיב הנסיעה של המשאית כדי לשדר, כי הן הבחינו במשאית ועל כן אין חובה לבלום בלימת חירום, והשיב:

"אתה אף פעם לא יכול לדעת מה אדם חושב וזה שני אנשים, צריך לקחת בחשבון שאדם אחד מוסתר, היא הלכה לצדה בצד הרחוק מכיוון הגעת המשאית והמשאית הייתה מוסתרת מעיניה, יתכן שהיא לא ראתה את המשאית, תוך כדי דיבור עם משהו..."

(עמ' 23, 4-6).

העד ציין גם במקרה של התפרצות לכביש היה הנהג צריך לסטות באופן חד ימינה, והוא לא עשה כן. העד אישר, כי לא נהג מעולם במשאית מסוג ריאו, והוא אינו מודע לקשיים בתפעול משאית כזו. העד ציין, כי להשקפתו בעל השליטה במשאית

הוא המורה לנהיגה, העד אישר, כי הוא לא בדק את המשאית לעומק. בחקירה חוזרת, מסר העד, כשנשאל על דרכי הזהרה נוספת, כי ניתן לצפור או לסמן באורות הרכב. העד ציין כי להשקפתו תלמיד הנהיגה נמצא בתהליך של לימוד והאחריות נתונה למורה ובכלל זה האחריות לנקוט באמצעי הזהירות. העד ציין כי רס"ב אזולאי סירב לעשות שחזור ומשום שטען כי הוא במצב נפשי קשה והוא חקר רק את הנהג. העד אישר כי הנתון מתי לראשונה הבחינו הנאשמים במנוחה, הוא נתון חשוב שלא היה בפניו. העד ציין, כי שדה הראייה הוא לפחות 200 מטר לפני הגעה לצומת בכיוון נסיעת המשאית.

10. העד, רני"ג חנניה דרעי, שימש בעבר כראש מדור תאונות דרכים, במחוז הדרומי של משטרת ישראל. העד ערך את חוות הדעת, ת/11, על סמך ממצאים שנמסרו לו. חוות הדעת מבוססת על ההנחה, כי חלק מהדרך שעשתה המנוחה, הלכה, ובחלק אחר רצה, ועל כך שמהירות המשאית הייתה 60 קמ"ש. רני"ג דרעי מונה שני תרחישים אפשריים, להשקפתו, לקרות התאונה. לפי אחד מהם, אם הנהג היה מגיב, עם תחילת החצייה, התאונה הייתה נמנעת, ועל פי השני, מדובר בתאונה בלתי נמנעת. העד אינו מדבר בעצירת המנוחה במהלך הדרך שעברה, ומציין כי להשקפתו, לא היה גורם הפתעה בעובדה שהמנוחה חצתה את הכביש, שכן שני הנאשמים מוסרים, כי ראו אותה ואחרים יורדים מן האוטובוס. להשקפתו, סמל אלטמרק לא נקט בכל אמצעי זהירות לפני הפגיעה. לו היה מגיב בעת שירדה המנוחה לכביש, יכול היה למנוע את התאונה. מדובר בשדה ראייה של לפחות 200 מטר. בחוות הדעת מצוין, כי דף החישובים הוחלף מן הדף המקורי.

בחקירה הנגדית אישר העד, כי ערך תיקון בנתונים שבחוות דעתו, וכי את המסקנות כתב לפני התיקון ולא תיקן לאחרי את פרק המסקנות. התיקון נעשה בנתון שעוסק בזמן שנותר לנהג לבלום בעת החצייה של הולכות הרגל. התיקון נעשה מכיוון שקודם ערך את החישובים לפי מקדם חיכוך של כלי רכב רגילים ותיקן אותם לפי מקדם חיכוך של משאית. העד אישר כי לפי החישוב המתוקן לנהג היו חסרות שש מאיות שניה לבלימה ועל כן:

"לעניין החישוב המתמטי, התאונה בלתי נמנעת".

(עמ' 37, 16-17).

העד עמד על כך שהחישוב הזה מבוסס על נתון לפיו הבחין הנהג במנוחה ובחברתה ברגע האחרון, אולם למעשה הוא היה חייב להבחין בהן כבר שירדו לכביש. העד

ציין כי בחישוב לקח נתונים לטובת הנהג. העד הדגיש כי הסתמך על תרשימי הבוחן, ולא ערך תרשימים משלו. העד אישר כי בחוות דעתו הסתמך על כך שמקום הפגיעה הוא במרחק של 9.7 מטר משפת הכביש למרות שלפי מקום התאונה, זו אינה נקודה מתקבלת על הדעת.

"הסתמכתי על מרחק של 9.7, למרות שאני מסכים שזה לא המרחק הנכון

וזה מקום בלתי אפשרי. לפי הסקיצה זה לא מתאים."

(עמ' 40, 19-20).

העד אישר כי התזה שהציג הסניגור, לפיה אם המנוחה לא הייתה עוברת לריצה, אלא ממשיכה בהליכה רגילה, הייתה המשאית חולפת על פניה מבלי שתפגע, היא תזה אפשרית. העד אישר כי הנתונים שקבל דברו על כך שהמנוחה עברה ברצף מהליכה לריצה ולא נזכר בהם שהמנוחה עצרה בין לבין. העד ציין, כי בהנחה שהמנוחה עמדה כשנייה, יתכן כי התזה שהציג הסניגור לפיה גם בלימת חירום לא הייתה מונעת את הפגיעה, היא אפשרית. העד הדגיש כי הנהג היה צריך לנקוט צעדים מקדימים כאשר הבחין בהולכות הרגל חוצות. בחקירה החוזרת חזר העד לסברתו כי התאונה הייתה נמנעת.

לשאלות בית הדין ציין העד :

"מדובר בנהיגה שהיא בשעת לימוד, זו נהיגה אחרת, המחייבת זהירות.

לומדים על שדה ראייה, מהם מגבלות הרכב, מהם הדברים אליהם צריך

הנהג להיות עירני."

(עמ' 44, 3-4).

העד התבקש לומר מה השקפתו לגבי חובת הזהירות של הנהג כלפי מי שנמצא

בנתיב הנגדי, ואישר כי הנהג צריך להסתכל על הולכי רגל בנתיב הנגדי :

"... כי אין שום דבר המפריד אותו מהן. לא הייתה גדר. היה שם תחום חניית

אוטובוס. היה גם תחום צומת, היה רמזור מהבהב. היה רמזור להולכי רגל,

כל הדברים האלה צריך המורה להסביר לתלמידו. לגבי העניין של החצייה

נדלק אור אדום לנהג, מרגע שהן ירדו, הוא היה צריך לצפור, לעשות משהו,

הוא לא עיוור, דברים מינימליים. רכב כבד יכול לפגוע בקלות. מורה הנהיגה

היה צריך להקדים את כל הדברים האלה."

(עמ' 44, 11-16).

העד ציין, כי עם עצירת האוטובוס צריכה להדליק נורה אדומה אצל נהג גם אם הוא עוצר בנתיב הנסיעה הנגדי. העד ציין, כי אם נקודת הציון של 9.70 מטר נמצאת לאחר קו הפרדה, מכיוון ההליכה של המנוחה, המדובר בנתון אפשרי. הסניגור ביקש מהעד להתייחס להשקפתו, לפיה אם יש קשר עין בין הרכב המתקרב להולך הרגל, אין טעם בצפירה. העד ציין, כי הצפירה נחוצה ונועדה להזהיר ולראות אם הצד השני מבין את הצפירה ומגיב. העד אישר כי צפירה חזקה של משאית יכולה להבהיל הולך רגל.

11. עד התביעה, סרן שרון אלקיים, שימש בעת הרלוונטית כקצין תאונת הדרכים בפיקוד המרכז. הוא שימש כממונה המקצועי לחקירה, וערך פעולות שונות - גבה אמרות, ערך תצלומים, תרשימים ונסיעת מבחן. בהנחייתו נרשם גם דו"ח בוחן למשאית. העד ציין כי למיטב בדיקתו, צמיגי המשאית היו שלמים ותקינים. הוא לא בדק פגמים קלים בצמיגים. העד אישר כי בבדיקה שערכו, בלימה שנעשתה רק מדושות של הנהג או רק מדושות של המורה, לא הותירה סימני בלימה, בעוד שבלימה שנעשתה משתי מערכות הבלמים יחד, הותירה סימני בלימה. העד הבהיר:

"מערכת הבילום עבדה בצורה תקינה. אין משמעות לכך שלא נשארו סימני בלימה מבחינת תקינות המערכת. המערכת יעילה באותה מידה ועוצמת הבלימה של אותו נוסע מצד ימין צריכה להיות אוטומטית יותר חזקה, על מנת לגרום לגלגלי הרכב להינעל... הגלגלים יכולים להינעל גם בצורה פחות חזקה. זה לא אומר שהגלגלים לא ננעלו, זה אומר שאותו אחד שמשתמש בדושת הבלם, לא לחץ מספיק חזק עליה, הוא צריך ללחוץ יותר חזק מאשר אותו נהג."

(עמ' 62, 4-13).

העד התקשה לתת תשובה מניחה את הדעת, אשר לשאלת תקינות מערכת הבלמים, מקום בו רק אחד מן הנאשמים לחץ על דושת הבלם. העד הוסיף, כי מן הממצאים עלה, כי בקטע האחרון של הבלימה, שהם בלמו יחד בלימת חירום. העד ציין, כי אין ניתן לומר לאחר זמן האם היה די לחץ במיכלי האוויר של מערכת הבלימה. בניסוי שנערך כשעתיים וחצי לאחר התאונה, עלה כי אין בריחת אויר מן המערכת. העד אישר כי תהליך ההאטה התחיל לפני הופעת סימני הבלימה כי ישנו

מרחק תגובה, ויתכן כי הבחין גם קודם, אולם את זאת ניתן להסיק רק מעדויות, בהיעדר ממצאים בכביש. העד ציין, כי לפי עדות סמל אלטמרק, הוא בלם לראשונה שהבחין במנוחה מתפרצת לנתיב הנסיעה שלו. העד הוסיף, כי סמל אלטמרק הסכים לנסוע איתם ולהצביע על הנקודה בה הבחין בנקודה. רס"ב אזולאי לא הסכים לעשות כך והם כבדו זאת. העד ציין כי הוא נטל חלק בשחזור שעשתה הגברת נולטה, העד ציין, כי למיטב זיכרונו היא הייתה מאד לחוצה ולא דיברה באופן שוטף. לפני השחזור היא הסתובבה היסטורית ובעת השחזור הייתה יותר רגועה ושקולה.

12. החוקר, רב"ט גבי וולקר, אשר חתום על דו"ח הבוחן למשאית, ת/14, ציין כי רשם את הדברים בהנחיית סרן אלקיים. וכי למעשה לא פעל בעריכת הדו"ח באופן עצמאי.

13. חוקר מצ"ח, סמ"ר מוטי גרנדיבול, מסר כי הוא ערך עימות בין שני הנאשמים לשאלת הסניגור. העד לא זכר האם דובר בחקירה מקדימה ארוכה שנעשתה באוירה לא טובה כטענת הנאשם.

14. עד התביעה, רס"ב סלומון איטח, מסר כי ערך יחד עם הבוחן, משה חלפון, את חוות הדעת, ת/25. בחוות הדעת קובע רס"ב איטח, כי צמיגי הרכב תקינים, למעט הצמיג הקדמי הימני, שנראה שחוק בצדדים. להשקפתו, אין המדובר בפגם שיכול לגרום לסטייה, או לאובדן בלימה. נמצא, מעט חופש בהיגוי. מערכת הבלמים נמצאה תקינה. בבדיקת חיבורי הדוושות נמצא כי דוושות המורה מגיבות, אולם לא ניתן בוודאות להשיג בלימת חירום על ידי דוושת המורה, אלא לבלום איתם חלקית. עם דוושת הנהג ניתן לבצע בלימת חירום. בנסיעת מבחן, נמצא כי הבלמים פעלו יפה. רס"ב איטח סבור כי לא היה פגם מכני ברכב, שעשוי לגרום לאובדן שליטה, וכי הרכב, במצבו, יכול לבצע בלימה כנדרש.

בתצהיר שאסף ביום מתן העדות, קבע העד כי לחיצה על הבלמים מן הדוושות של המורה גורמת לכך שמשאית תעצור לא באופן מידי, אלא רק כמטר אחר כך. לחיצה על דוושות התלמיד גורמת לעצירה מיידית. ההפרש נובע מכיווני הדוושות. הוא ערך ניסיונות במשאית ומצא כי הדוושות של המורה נמוכות ועל כן נתקעות בלחיצה עליהן, ועל כן הרכב ממשיך ונוסע עוד מעט. בחקירה הנגדית הדגיש העד, כי המרחק שהמשיכה המשאית לנסוע לאחר בלימת חירום מדוושות המורה היה

לכל היותר מטר. הם לא ערכו בדיקה בבלימה במהירויות שונות, אלא רק ב- 30 קמ"ש.

15. הנאשם, רס"ב אזולאי, העיד. בחקירתו הראשית מסר, כי הוא שימש בצבא כמדריך נהיגה. סמל אלטמרק הגיע כנהג משאית ללמוד כדי לקבל רישיון לנהיגת משאית מעל 15 טון. הוא למד אצל מורה בשם אבי אזולאי על משאית מסוג מאן, הוא הגיע אליו לקראת סוף ההכשרה כדי לעשות זאת התרה של הריאו. סמל אלטמרק היה כבר מוכן לבחינה מעשית, הוא, באותו היום לא לימד אותו נהיגה, אלא העביר אותו השתלמות. להשקפתו, אין הבדל משמעותי בין מאן לריאו, פרט לריבוי האביזרים במשאית מסוג מאן. הוא התרשם כי סמל אלטמרק הוא נהג מקצועי, הבעיה בריאו היא רק צורת ההילוכים:

"הוא קלט את זה יפה, אני צחקתי איתו בדרך."

(עמ' 83, 13-14).

אשר לנסיבות התאונה, מסר רס"ב אזולאי:

"אנחנו הגענו מכיוון אשקלון לכיוון חזרה ליחידה. מכיוון צפון. הגענו למרכז שפירא, יש עקומה, הגענו לפני העקומה, הבחנתי באוטובוס בצד שמאל שמוריד נוסעים, אנחנו התקדמנו והבחנתי בשתי בנות שהחזיקו ידיים במדרכה השמאלית, שלושה נתיבים רחוק מאתנו בצד שמאל, הזהרתי את דמיטרי שישים לב לבנות, שלא יפתיעו אותנו ולא התפרצו, ואז הורדנו הילוך אחד והמשכנו בלי גז. בזמן הזה כבר הגענו אליהן והן התפרצו. פעמיים אמרתי לו, בפעם הראשונה הורדנו הילוך, ובפעם השנייה הורדנו את הרגל מהגז. הייתי בהיכון והייתי בקשר עין עם הבנות. כשהגענו בקו מקביל אליהן הן הרביצו ריצה כשהן מחזיקות ידיים. אם הייתה לי אפשרות לסטות או משהו כזה הייתי עושה, לא הייתה לי אפשרות לבלום."

(עמ' 83, 18-26).

הנאשם ציין, כי ישנם הבדלים בין תיאורו לקרות התאונה היום לבין יום האירוע, שכן אז היה שרוי במצב נפשי קשה. הנאשם נשאל מדוע לא צפר, והשיב:

"לא צפרתי כי הן היו בצד שמאל. היה עדיף להאט לפי שיקול דעת וניסיון, אני 20 ומשהו שנה מורה לנהיגה. אני חושב שיותר יעיל להאט, לבלום ולהוריד הילוך, להאט את האוטו, את המהירות. יש גם בחוק התעבורתי שאסור לצפור במקום עירוני כי זה מבהיל אנשים, זה מטרה של הצופר צריך

להאט ולא לצפור. אדם שרוצה למנוע חשוב יותר להוריד מהירות מאשר לצפור, אם אני מוריד הילוך זה יותר חשוב." (עמ' 84, 4-8).

הנאשם ציין, כי בחקירה אמר כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת, כי: "הן חצו בריצה וההפתעה זה משהו שאי אפשר לצפות." (עמ' 84, 13).

הנאשם נשאל מדוע לא בלם:

"אני בלמתי והורדתי הילוך, ברגע שאתה עוזב את הרגל זה כמו בלימה. איפה אפשר לעצור. זה לא מרחק גדול. תוך זה האוטו מתקדם. כשראיתי אותן בלמתי והורדתי הילוך." (עמ' 84, 18-19).

בחקירתו הנגדית של בא כוחו של נאשם מס' 2, מסר הנאשם כי בהכרח מי שמוסמך ללמד נהיגה בצבא, הוא גם מורה נהיגה מוסמך באזרחות. אולם הוא מורה נהיגה גם מחוץ לצבא. הנאשם אישר כי כשראה את המנוחה וחברתה, הוא התייחס אליהן כגורם סכנה פוטנציאלי, הוא הורה לסמל אלטמרק להוריד מהירות ולשחרר את הגז, וסמל אלטמרק עשה כן:

"אין לי טענות. אין, מה שהוא יכל לעשות גם אני יכולתי לעשות והפוך." (עמ' 85, 23).

הנאשם אישר כי באותה עת לא היה סמל אלטמרק בעל רישיון לנהוג במשאית מעל 15 טון, והוא יכול היה לנסוע באותה משאית ריאו רק במסגרת שיעור נהיגה או כשאין מותקנת בה משקולת. הנאשם עמד על כך, כי לא דובר בשיעור נהיגה, אלא בהשתלמות.

"אני מכשיר אותו להכרת האוטו, כדי שידע לתפעל את הרכב, ואני לא מלמד אותו נהיגה..." (עמ' 86, 4-5).

הנאשם ציין, כי בעת שהחל בנסיעה עם סמל אלטמרק, לא ידע כמה זמן הוא בקורס. הנאשם ציין כי היה סבור כי סמל אלטמרק עומד בפני מבחן מעשי. הנאשם נשאל לגבי תפקידו במניעת תאונה בנסיעה כגון זו בה עסקינן, והשיב:

"... אני שם, בטח שאני אמנע, אני לא אגיד שאני לא מורה וזה לא קשור אלי... התפקיד שלי מוגדר בגדול. אם אני אראה תאונה אני אמנע אותה. אם

הייתי יכול הייתי מונע... גם הוא מחזיק רישיון 03 וגם הוא יכול למנוע את התאונה".

(עמ' 88, 23-29).

הנאשם נשאל, מדוע צריך אם כן להוציא רישיון לנהיגה ברכב מעל 15 טון "כדי להוציא כסף מהאזרחים". הנאשם מסר תשובות לא רהוטות, אשר לשאלת ההכשרה והידיעה שהייתה לסמל אלטמרק, בנהיגת משאית מעל 15 טון באותה העת. הנאשם נשאל על ההבדל בין ריאו לכלי רכב אחרים, עליהם נהג סמל אלטמרק קודם, וציין:

"ריאו זה רכב מיושן, גבוה יותר, וחזית לא כל כך נוחה, הגה גדול... הוא

צריך לקחת את זה בחשבון זה הכל."

(עמ' 89, 23-26).

הנאשם התבקש להתייחס לכך שסמל אלטמרק עלה לראשונה לריאו 20 דקות עובר לתאונה והשיב:

"התחלנו את הנהיגה בחוף הים והסברתי לו שם את התפעול באוטו. זה לא

תלמיד שלא מחזיק רישיון ולא מיומן בכלל. שאלתי אותו אם הכל בסדר

והוא אמר שאין בעיה."

(עמ' 89, 30-31).

הנאשם נשאל האם סמל אלטמרק היה מספיק מוכשר כדי לנסוע בתוך שטח עירוני, כפי שנעשה, והשיב "כן, הוא קלט והבין טוב מאד". הנאשם התבקש להתייחס לטענתו בחקירה של סמל אלטמרק, כי רס"ב אזולאי נגע בהגה במהלך הנסיעה וגם בלם, והשיב כי הדברים אינם נכונים. הנאשם התבקש להתייחס למרצפת שהייתה מונחת על רצפת תא הנהג והשיב כי הוא שהניח אותה:

"יש פתח קטן והוא היה עושה רעש, שמתני את האבן וזה עצר... זה מתחת

לרגליים, קרוב יותר לכסא. אנחנו לא נוסעים על 100, לא עושים סללום, זה

לא יזיק."

(עמ' 90, 6-9).

הנאשם ציין, כי הבחין לפני הנסיעה בשחיקה באחד הצמיגים והגיע למסקנה, כי אין המדובר בדבר משמעותי. הנאשם ציין, כי לא הבחין בבעיה בבלימה. הנאשם נשאל מדוע אמר בעדותו כי כשהמנוחה קפצה על הכביש, הוא לחץ גם על הבלם וגם על המצמד, והשיב:

"לא נגעתי בכלום, לא אמרתי את זה, לא היה לי זמן ולכן לא בלמתי בכלל,

הן הפתיעו אותנו ולכן לא הספקתי."

(עמ' 90, 29-30).

הסניגור ציין, כי סמל אלטמרק אמר לו כי צריך ללחוץ פעמיים על המצמד כדי להעביר הילוך, הנאשם השיב כי הדבר נכון במשאלית מאן. אז נשאל האם יתכן ששכח להגיד כך לסמל אלטמרק, והשיב:

"יכול להיות, וזה לא מזיק אם הוא ילחץ פעמיים."

(עמ' 91, 4).

בחקירתו הנגדית של התובע, אישר הנאשם כי ראה את המנוחה וחברתה בתחנת האוטובוס וכי הוא אינו יודע להעריך מאיזה מרחק ראה אותה לראשונה, אולם זה היה לאחר העקומה. הנאשם נשאל האם לווה אותן במבטו לכל אורך הליכתן על המדרכה הנגדית, והשיב:

"הן לא הלכו על המדרכה. הן חצו בריצה מהמקום שהן ירדו."

(עמ' 92, 6).

הנאשם נשאל הכיצד אמר בעדויותיו בחקירה שהן הלכו לאורך המדרכה והשיב כי לא אמר כך, ואם אמר זה לא נכון. הנאשם אישר כי חש פוטנציאל של סכנה כשראה אותן בתחנת האוטובוס משום שידע כי הולכי רגל שיוורדים מהאוטובוס עלולים לעבור לצד השני של הכביש. הנאשם אישר כי במצב כזה ובמשאלית צריך לעשות פעולות:

"אנחנו הורדנו הילוך, עזבנו את הגז וכל זה מרחוק והגענו במהירות יותר נמוכה."

(עמ' 92, 23).

הנאשם נשאל הכיצד לא הזכיר את עניין הורדת ההילוך קודם לכן והשיב כי הוא סבור כי אמר כך ובכל מקרה היה במצב ירוד. הנאשם נשאל לעמדתו אשר לעדותו של חיים ז'ק, וציין כי מי שנוסע מאחוריו אינו יכול לקבוע מה המהירות שלו וכי בעקומה אין מנוס מלהוריד את המהירות. הנאשם נשאל מדוע, כשראה את המנוחה וחברתה יורדות מהאוטובוס לא דאג להאט עד כדי אפשרות בלימה וציין:

"...אתה שוכח באיזה כביש אתה נוסע, אני לא יכול להאט ממש את האוטו ולהיות מטרד למכוניות שמאחורה, בצעתי את הפעולה גם מן הניסיון של נהג מקצועי..."

(עמ' 93, 13-15).

הנאשם נשאל מדוע לא צפר, וציין:

"אני לא נוהג להשתמש בו. שבוע שעבר צפרתי למשהו, אני יכול להביא אותו. אם תראה מה שהוא עשה לי... עדיף לא לצפור, ולהוריד הילוכים... אני מתנתק מהצופר כי הוא לא יעיל... נהג שלא מסתדר בלי צופר הוא לא זהיר..."

(עמ' 93, 23-30).

הנאשם התבקש למסור את גרסתו לעובדות, עובר לתאונה, ומסר:
 "... התמונה היחידה שברורה לי ולא נעלמת לי מהעיניים היא שהן התפרצו כשהן אוחזות ידיים, ואחת מהן מנסה לאחוז ידיים שלא תתפרץ... בריצה ולא בהליכה... הן היו במדרכה, אם הן היו, את החצייה במרחק הזה יכולתי למנוע ועוד איך... הבעיה שהן לא הקרינו שהן לא רוצות לחצות. אני מתריע את הבן אדם שיהיה ער, כדי שלא יהיה משהו. אם הן היו חוצות, זה היה נמנע."

(עמ' 94, 4-16).

הנאשם נשאל, האם הוא מודע לכך, שלעיתים הולכי רגל מתרשלים ומתפרצים לכביש, והשיב:

"כן. אני לקחתי בחשבון את הניסיון שלי, ועשיתי מה שעשיתי."

(עמ' 94, 18).

הנאשם נשאל מדוע בחקירה אמר כי המנוחה וחברתה הפתיעו אותו, והדבר לא היה ניתן לצפייה, והשיב:

"אני מכין את עצמי למקרה שיקרה. מתי שהן התחילו את החצייה, זה מה שהפתיע אותי. לא יכולתי לעשות כלום."

(עמ' 94, 22-23).

הנאשם נשאל האם הוא מכיר את הכביש שבו אירעה התאונה, ומסר בעניין זה תשובות מתחמקות. הנאשם ציין כי לא ראה את התמרור, אך ראה רמזור מהבהב, והמשיך:

"אם אני רואה הולך רגל, אני מתרכז בהם. הם הבעיה ולא התמרור. אם אין תמרור אני צריך להתעלם. אני מהרגע שעברתי את העקומה וראיתי את הבנות, התחלתי לבצע את הדברים שלי. התמקדתי בסכנה שלי. מה זה יעזור לי להתמקד בתמרור. אני ראיתי את הרמזור ולא התמרור. אולי התמרור נמצא אחרי העקומה. התרכזתי בבנות. איך שיצאנו הסתכלתי. אני רגיל שאוטובוס עוצר, הולכי רגל יורדים והורדנו את הרגל מהגז. אנו נסענו

בהיכון והן עשו לנו את ההפתעה הכי גדולה. זה לא שהיה לי משהו לעשות ואני לא ביצעתי."

(עמ' 95, 14-20).

הנאשם אישר כי גרסתו בבית הדין, הינה כי אחרי שהמנוחה וחברתה עמדו ליד תחנת האוטובוס מספר שניות, החליטו לחצות ביחד את הכביש מן המדרכה בריצה. הנאשם נשאל, מה הניח בשלב זה, וציין:

"ראיתי מרחוק, על המדרכה. ראיתי את האוטובוס. אם הייתי יודע, הייתי מונע. הגענו אליהן. כשהן חצו הן היו איתנו באותו קו."

הנאשם נשאל מדוע לא צפר, גם כשראה שהמנוחה וחברתה רצות, והוא אינו יכול לבלום, והשיב:

"לא היה צורך בו. אני מפעיל שיקול דעת, שאני מוריד הילוך... היינו בקו ישר, ולא הייתי משיג כלום, הייתי בולם או סוטה."

(עמ' 95, 31-33).

הנאשם ציין בהמשך, כי המנוחה וחברתה פתחו מתחנת האוטובוס בריצה, ולמעשה, בשלב הזה, הן היו "בקו ישר", כלשונו, עם המשאית, והוא לא יכול היה לנקוט בכל אמצעי:

"אנחנו ממש, הגעתי איתן בריצה. זה מה שקרה. לא בלמתי ולא כלום. יכולתי גם להסיט את ההגה, אבל לא יכולתי להגיב כי הן הגיעו בריצה. לא היה לי זמן לכלום... הן הפתיעו אותנו. הורדנו הילוך. נקטתי באמצעים שאני יודע."

(עמ' 96, 16-22).

הנאשם נשאל על טיב נהיגתו של סמל אלטמרק, וציין, כי הוא נהג טוב, אם כי הייתה לו נטייה לסטות מן הימין לכיוון הנתיב הנגדי, והוא העיר לו על כך.

16. רס"ב אזולאי מסר בחקירה מספר אמרות. בעדות, באמרה ת/17, מיום האירוע, מוסר הנאשם:

"הגענו לכיוון צומת מרכז שפירא, כ- 300 מטר לפני הצומת הבחנו בזוג נשים צעירות, שחוצות משמאל לימין במרכז הצומת. אני ראיתי את האוטובוס במרחק של 300 מטר, עוצר בתחנת האוטובוס בנתיב הנגדי, מול הצומת, כ- 50 מטר מהצומת. ואז הבחנתי בשתי הנשים מתחילות לחצות בריצה משמאל לימין שלי, ואז הם נעצרו בנתיב ההשתלבות של הבאים מצידו הימני של הצומת, וזאת בנתיב הנגדי לי. אני התרעתי בפני החניך, עוד

בירידתן מהאוטובוס, כי יזהר שלא יעברו לנתיב נסיעתנו. שתי הבנות עמדו, ואחת מהן, זו שנשארה בחיים, אחזה בידה השמאלית, בידה הימנית של ההרוגה, ואז המנוחה התפרצה לכביש בריצה, אני ישר בלמתי בלימת חירום, ואז פגענו בה... היינו במהירות של כ- 50 קמ"ש, בהילוך רביעי... הנהג לא הגיב בקולו, לא ידוע לי אם הגיב בנהיגתו, אני בלמתי בלימת חירום ולחצתי על המצמד... לא הבחנתי ברמזור להולכי רגל, כיוון שהתרכזתי בשתייהן, וכבר זיהיתי את הסכנה. הבחנתי וידעתי על תמרורים הקיימים לפני הצומת, המזהירים על הולכי רגל שחוצים במקום."

באמרה ת/23, שניתנה מספר ימים אחר כך, הוסיף הנאשם כי סמל אלטמרק היה עירני, והוא לא העיר דבר על בקיאותו בתפעול הרכב, ומכך הבין כי הוא מבין ובקי בתפעול הרכב. בעדות נוספת, ת/28, שניתנה במשטרת ישראל, מוסר הנאשם:

"מרחוק ראיתי בחורות, שני בחורות שרוצות לחצות את הכביש. הזהרתי אותו ואמרתי לו להוריד את הרגל מהגז, ואז המשכנו להתקרב, והן המשיכו לחצות את הכביש ועמדו בנתיב ההאצה, ועוד פעם הזהרתי אותו שיזהר שלא יקפצו לנו לכביש. ושוב פעם הוא האט וראיתי שהמהירות ירדה, ואז כשהתקרבו אליהן משהו כמו 20 סנטימטר, והבחורה התחילה להשתולל ימינה ושמאלה, והבחורה השנייה החזיקה אותה ביד בכוח, ואז היא קפצה לנו, בין הטמבון לגלגל קדמי שמאלי, ואז עצרתי את האוטו... אני לחצתי, לא שמתי לב אם הוא גם בלם את הרכב."

רס"ב אזולאי אישר כי שאל את סמל אלטמרק אם לא אכפת לו כי הוא ירדם בדרך, אולם ציין כי מדובר בהלצה, שנועדה לבדוק עירנות. הנאשם נשאל באיזה מרחק הוא ראה את הולכות הרגל לראשונה, וציין כי ראה אותן לראשונה על הכביש, והוא לא יכול לאמוד את המרחק. אחר כך ציין, כי הבחין בהן בזמן שירדו מן האוטובוס, ועד שהגיעו לאמצע הכביש. כשהתבקש לדייק, ציין:

"האוטובוס יצא מהתחנה, והיה בזווית יציאה מהתחנה, ואז ראיתי אותן, שתי הולכות רגל על המדרכה, הולכות לכיוון קסטינה, והן היו עם הגב אלי, ואז כאשר היו מול אי התנועה, הן חצו את הכביש אל נתיב ההאצה, ונעמדו. הן היו מקבילות אחת לשנייה כשהן מחזיקות ידיים, וכאשר הגענו אליהן והן ראו אותנו ממרחק, ואז המתינו עד שהתקרבו אליהן ממש קרוב, ואז הבחורה הרחוקה ממני התחילה להשתולל, לרוץ שמאלה וימינה שלה, והבחורה מחזיקה לה בכוח את היד, ואז היא קפצה לכביש ונפגעה."

הנאשם הוסיף, כי כאשר המנוחה וחברתה הגיעו לנתיב ההאצה, המשאית עוד הייתה רחוקה מהן, והן היו יכולות להספיק לחצות את הכביש. מאותו מרחק היה ניתן לבלום גם ללא בלימת חירום. הנאשם נשאל באיזה מהירות נסעה המשאית, עובר לבלימת החירום, והשיב:

"לא הסתכלתי על המהירות, הייתי מרוכז על הבנות... שלא יפתיעו אותנו."

הנאשם אישר כי חשש שהן יקפצו לכביש. אז נשאל הנאשם מדוע לא הקדים לבלום ולמנוע את התאונה, וציין:

"כי ראיתי שהן הסתכלו לכיוון שלנו ולא רוצות לחצות, ואז נסענו בזהירות לידן."

הנאשם ציין, כי לא הבחין בתמרורים שמזהירים מפני הולכי רגל, והוסיף:

"אני הסתכלתי בסכנה, הסתכלתי בהם."

הנאשם אישר שהוא מכיר את הכביש ויודע שיש שם תמרורים, וגם ידע שיש שם רמזור מהבהב.

"אבל התרכזתי כל הזמן בבחורות, בסכנה."

הנאשם נשאל האם צפרו להולכות הרגל, והשיב כי אינו זוכר. הוא נשאל האם חשב לצפור להן, והשיב:

"ראיתי שהם קלטו אותנו, וגם אני קלטתי אותן וזה חלף מהר."

הנאשם נשאל מדוע, אם כן, לא נקט בכל אמצעי הזהירות כדי לעצור לפני הולכות הרגל, והשיב:

"אני הזהרתי אותו פעמיים והאטנו את המהירות פעמיים. הזהרתי אותו

וראיתי שהטורים יורדים."

הנאשם אישר כי הוא היה אחראי לנהיגה באותה העת. הנאשם נשאל מדוע, אם כן, לא בלם הוא, והשיב:

"לא היה לנו צורך, כי ראיתי שהן מסתכלות עליי."

הנאשם ציין כי כשהולכות הרגל הלכו על המדרכה הן לא רצו, אלא הלכו, וכשחצו את הכביש הן הלכו מהר ואז נעמדו על נתיב ההאצה. הנאשם ציין, כי סמל אלטמרק לא אמר דבר בפרק הזמן מאז הבחינו בהולכות הרגל, ועד התאונה. הוא רק חייך כשרס"ב אזולאי שאל אותו משהו. באמרה במצ"ח, ת/29, מסר רס"ב אזולאי, כי סמל אלטמרק הוריד את רגלו מדושת התאוצה, לאחר העיקול. אז

העביר את הרגל לדוושת הבלם. רס"ב אזולאי לא ידע להעריך איזה מרחק זה היה מן המנוחה.

17. סמל אלטמרק, מסר בעדותו בבית הדין, כי טרם גיוסו עבר קורס נהיגה קדם צבאי שהכשירו לנהיגה במשאית, אחר כך עבר קורס בבה"ד 6, אחריו שובץ ביחידה, ושם נהג בכלי רכב אוטומטיים - אביר ואינטר. לאחר כשנה, החל בקורס נהיגה במשאית מעל 15 טון. ביום התאונה היה בקורס כשבוע. באותו שבוע נהג במשאית מסוג מאן. ביום התאונה היה השיעור הראשון שלו בריאו. הנאשם ציין, בנוגע להבדל בין הנהיגה בריאו לבין הנהיגה במשאיות אחרות, בהן נהג קודם:

"כשיושבים על הרכב הזה, זה משהו אחר לגמרי. כשנוהגים על כלי רכב אחר. זה רכב גדול, וכשיושבים עליו פעם ראשונה, זה משהו אחר לגמרי מכל מה שהיה קודם. זה מבחינת הגודל, והגובה ומה שרואים מסביב. זאת אומרת, שאם אתה יושב על זה, אתה לא רואה בזווית מה ממולך כמו ברכב אחר... רואים משהו גדול ורחב, ורואים דברים שממש נכנסים מתחת. הוא בולע הכל. בפעם הראשונה זה שונה מכל דבר אחר."

(עמ' 100, 33 - עמ' 101, 3).

הנאשם הוסיף וסיפר כי השיעור התחיל באשקלון על חוף הים, הוא לא קיבל תדריך אודות הנסיעה המתוכננת. הם נסעו מחוף הים דרך העיר. הנאשם ציין, כי הנהיגה בתוך העיר הייתה קשה ומוזרה. עובר לתאונה, הוא נהג בריאו כחצי שעה.

כך תיאר הנאשם בחקירה הראשית את האירועים עובר לתאונה:

"כשנסענו והתקרבו לצומת, הורדתי רגל מהגז והמשכנו בנסיעה. ראיתי אוטובוס משמאלי, והיו שם בחורות שחוצות את הכביש, המרחק שראיתי אותן לא היווה לי בעיה שיהיה משהו. המשכתי בלי גז, ולחצתי על הבלם כדי להאט עוד קצת. לא קיבלתי הוראה מהמורה, הוא לא העיר לי על כלום. המשכנו, ואחרי זה הבחורות נעצרו לפני קו הפרדה. זה עדיין מרחק שלא אעלה מחשבה של משהו מיוחד, שתהיה בעיה או שזה עלול לגרום למשהו. המשכתי בנסיעה, וכשממש התקרבתי אליהן, והמורה לא אמר לי כלום, שום הערות או אזהרות. כשממש התקרבתי אליהן, אחת קפצה קדימה ואחת אחורה, והיה מאוחר לבלום."

(עמ' 101, 16-23).

בחקירה הנגדית, לשאלות בא כוחו של נאשם מס' 1, ציין הנאשם, כי בקורס עבר כמעט כל יום שיעורים מעשיים, אך הוא לא הרגיש שליטה טובה או ניסיון.

הנאשם ציין, כי מבחינתו ישנו הבדל, בין תחושת הנהיגה במאן ובריאן. הנאשם ציין, כי המאן שונה מכלי רכב קטנים יותר, עליהם נהג קודם:

"אבל כשישבתי על הריאן, אז זה היה משהו חדש מכל דבר שנסעתי עליו."

(עמ' 102, 22-23).

הנאשם נשאל, מדוע, אם לא הרגיש בטוח, הסכים לנסוע בריאן, וציין:

"הייתי במסגרת צבאית ובקורס נהיגה, וידעתי שמה שעושים שם, מעבירים קורס, והם יודעים מה שהם עושים, ואני לא אשאל מה אני עושה או לא עושה. הצבא יודע מה הוא עושה... אם הייתה לי שאלה הייתי שואל, אבל אם הוא רוצה להסביר לי משהו הוא היה אומר... כאשר אתה מגיע לפעם ראשונה לרכב, ואתה יושב עליו, ברור שאתה לא רגיל לזה, ואם המדריך יודע את זה, הוא יודע מה להסביר לך."

(עמ' 103, 6-20).

הנאשם ציין, עם זאת, כי ככל הנראה, לא היה דבר קונקרטי על תפעול הריאן שלא ידע בעת הנסיעה. הנאשם אישר כי בשבוע, עובר לתאונה, נהג על מאן, גם בכביש, וכי נהג תוך כדי שמירה על כללי התעבורה. הנאשם ציין, בתגובה לתזה שהעלה הסניגור, לפיה חווית הנסיעה במשאית מעל 15 טון, הייתה מוכרת לו:

"נסעתי לפני זה ברכב אחר, אבל נסעתי משהו אחר, עם מדריך אחר ברכב אחר, והרגשה אחרת. אי אפשר להשוות דברים כאלה."

(עמ' 104, 4-5).

הנאשם נשאל מה הייתה תחושתו בעת הנהיגה בריאן, וציין:

"הרגשתי כמו פעם ראשונה שנוסעים ברכב, שזה לא כל כך בטוח, והיו כמה פעמים שהמורה העיר על הכיוון או דברים קטנים, אבל היה ברור שבפעם הראשונה על רכב נוסע אתה לא מרגיש בטוח, כמו ברכב שאתה מכיר, ויושב לידך מדריך שיודע."

(עמ' 104, 10-12).

הנאשם ציין, כי המדריך העיר לו במהלך הנסיעה "על משהו קטן". הנאשם אישר שנהג במשך שנה על משאיות, היה נהג יחידה, נהג הרבה, והיה נהג טוב. הנאשם אישר כי כשראה את הולכות הרגל, הוריד, מיוזמתו, ועל פי שיקול דעתו, את הרגל מדושת התאוצה. הנאשם אישר, כי אחר כך בלם, לפי שיקול דעתו, בלימת חירום. הסניגור היקשה, וציין כי הנאשם הפעיל, עובר לתאונה, שיקול דעת שמפעיל נהג, והנאשם השיב כי הפעיל שיקול דעת של נהג:

"שנמצא בשיעור נהיגה, שיש לידו מורה, שנוהג פעם ראשונה בחייו על המשאית, ושיש לידך מורה ואתה נוהג בצומת.

(עמ' 106, 3-4).

הנאשם אישר כי הוא לא איבחן את המצב כמצב מסוכן, וכשעשה כך, היה מאוחר מדי. הסניגור היקשה, וציין כי אין קשר בעניין זה לסוג הרכב וגודלו, אלא לתפיסתו של הנאשם את המצב כנהג, והשיב:

"הגבתי כמו שחשבתי להגיב, כשהייתי תלמיד בשיעור נהיגה."

(עמ' 106, 26).

הנאשם נשאל מה חשיבות היותו תלמיד בסיטואציה זו, והשיב:

"כי יש לידי מורה, שאם תוכל לקרות בעיה או משהו שדורש פעולה ממני או

ממנו, הוא יעיר לי או יעשה בעצמו. יש לי ביטחון מלא במי שיושב לידי."

(עמ' 106, 28-30).

הנאשם ציין, כי בזמן עובר לתאונה, נאשם מס' 1 לא אמר לו דבר. הנאשם ציין, כי משום שנסע ברכב שהיה חדש לו, היה מרוכז ברכב. בחקירתו הנגדית של התובע, אומת הנאשם עם דברים שאמר בחקירה, וציין שהוא לא בטוח כי בחקירה אמר דברים מדויקים, שכן היה אז בטרומה. הנאשם ציין, כי הוא ראה את המנוחה וחברתה כשחצו את הנתבי הנגדי. הנאשם ציין כי אם היה סבור אז, כי מדובר במצב מסוכן, היה עושה הכל כדי למנוע את זה, והיה עוצר. הנאשם ציין, כי לא ידע היכן הצופר, ורס"ב אזולאי לא הסביר לו היכן נמצא הצופר. הוא לא שאל היכן הצופר. עובר לתאונה, הוא לא צפר כי לא הרגיש צורך לצפור. הנאשם ציין, כי הוא לא הבחין בתמרור, שמציין שישנם הולכי רגל. הנאשם ציין, כי לא היה עייף, וכי היה מרוכז. הנאשם ציין, כי גם אם בחקירה מסר כי לא היה מספיק מרוכז, היום הוא יודע שהוא היה ערני ומרוכז. הנאשם לא ידע לומר מדוע בחקירה לא תלה את התאונה באי הכרת הרכב. הנאשם ציין, כי כשיושב לידו מורה:

"אני עושה כל מה שמבקשים ממני. המורה נותן לי ביטחון שאני עושה הכל

נכון. שאני נוהג ברכב חדש, אני מנסה לנהוג בסדר... זה משהו אחר עם

מורה או בלי."

(עמ' 110, 6-9).

הנאשם שב ונדרש ליחוד שבריאן:

"... שם ההגה ממש ענק, וזה לא היה לפני כן... אתה צריך להתרגל להגה הגדול, הידית הילוכים בנוייה בצורה אחרת... זה משהו גדול, רחב, גבוה, יש שם דאבל קלאץ', מערכת מסובכת... כשנוסעים פעם ראשונה, זה ברור שבמשך הנסיעה צריך להתרגל, וגם כשנוסעים רואים שכל הדברים כאילו נכנסים מתחת לרכב. קשה לראות מה קורה בצדדים... אני חושב שקודם צריך להתרגל אליו בכביש, לא עירוני, במקום ריק. זה משהו גדול וצריך להתרגל לזה די הרבה זמן. זה ממש קשה..."

(עמ' 110, 14-21).

הנאשם אישר, כי בקטע הכביש בו אירעה התאונה, לא מדובר בנסיעה בדרך עירונית, אלא בנסיעה רצופה בכביש ישר. הנאשם נשאל, האם הגיב בצורה הטובה ביותר שחשב, ללא קשר למהות הרכב, והשיב:

"הגבתי כמו שחשבתי... כמו שאני הרגשתי."

(עמ' 111, 3-5).

לשאלות בית הדין, ציין הנאשם כי התאונה אירעה בשליש הראשון של הקורס. התאונה אירעה בין חצי שעה לשעה, מתחילת נהיגתו בריאו. הנאשם נשאל, מדוע, כשהבחין במנוחה וחברתה, הוריד את הרגל מדוושת התאוצה, בלם ואחר כך בלם בלימת חירום, וציין:

"כי התקרבותי לצומת, וראיתי אנשים חוצים ועשיתי פעולות."

(עמ' 112, 34).

הנאשם אישר כי עשה כך כדי למנוע סכנה, וכשזיהה מצב שיכול להיות מסוכן, הנאשם ציין כי ייתכן והיה חש באותה סכנה ועושה את אותן פעולות, לו היה נוהג ברכב אחר.

"הגבתי במצב הזה ספציפית לסיטואציה."

הנאשם ציין, כי באותה העת לא חשב שצריך לצפור, וגם לא ידע היכן הצופר. הנאשם נשאל מה משמעות היותו תלמיד נהיגה, ביחס להתנהגותו על הכביש, והשיב:

"אם זה רכב חדש, ובפעם הראשונה, זה ברור כשיש לך מורה, אתה צריך להתרגל. ואם אתה נוסע וקורה לך משהו שלא נכון הוא מעיר לך, ואומר לך שאתה עושה משהו לא נכון... אני זהיר, אני זהיר בכל מקום, ואם אתה ברכב גדול יש לך ביטחון במורה שיעיר לך או יעשה בעצמו."

(עמ' 114, 10-15).

18. סמל אלטמרק מסר באמרה במשטרת ישראל ביום התאונה, ת/7, אודות נסיבות

התאונה :

"התקרבונו לצומת מרכז שפירא. אני הייתי במהירות של 70 קמ"ש, אולי פחות, ואז ראיתי שתי בחורות שחוצות את הכביש מצד שמאל לצד ימין. האטתי את הנסיעה. הן לא הסתכלו לכיוון שלי והמשיכו ללכת, ואז אני התקרבתי והן המשיכו ללכת. בשלב הזה הנהג שלי, המורה, היה בשקט, לא הסתכלתי עליו, אני לא יודע מה עשה, ואז הולכי הרגל התקרבו לפס מצד שמאל, כשאני הייתי קרוב אליהם. והמורה שלי צפצף בצופר, ואז התקרבונו עוד, והם עדיין לא הסתכלו עלינו, ואז אחת או שניהם, אני לא יודע בבירור, עברה את הפס הלבן לכיוון הרכב שלנו, ואז ממש קרוב, ממש מספר מטרים, הם הבחינו בנו, סובבו את הראש ואחת מהם, רצה קדימה לכיוון המשאית, והשנייה רצתה למשוך אותה וחזרה, והבחורה שרצה נפגעה מהמשאית שלנו..., זכור לי לפני שהיא נפגעה, ממש כשהיא רצה בכביש, אני והמורה לחצנו ביחד על דוושת הבלם. לפני שלחצתי על דוושת הבלם, קודם לכן, כשהבחנתי בהם, הורדתי את הרגל מדוושת הגז. אני גם לחצתי על דוושת הבלם לפני בלימת החירום. זה היה אני לבד, ממרחק מסוים, רחוק קצת. המורה לא לחץ על דוושת הבלם קודם בלימת החירום שביצענו יחד."

הנאשם ציין, כי הולכות הרגל חצו תחילה בהליכה, ואחר כך, אחת רצה. הוא אינו זוכר כי הן נעמדו במהלך החצייה. הנאשם ציין, כי רס"ב אזולאי שאל אותו אם לא אכפת לו כי ירדם, אולם הוא לא ראה אם אכן נרדם. באמרה, ת/15, שניתנה במצ"ח ביום התאונה, מציין סמל אלטמרק, כי הבחין בשתי הולכות הרגל שהיו באמצע הנתיב הנגדי, אז האט, תוך שימוש בבלם. אז המנוחה התפרצה בריצה לנתיב נסיעתו, והוא ורס"ב אזולאי בלמו בלימת חירום :

"שראיתי אותן במרכז הכביש, הן לא הסתכלו לכיווני, אלא לצד השני. כאשר הן הלכו בנתיב הנגדי בהליכה רגילה טבעית, הן באו לחצות את נתיב נסיעתי והסתכלו לכיווני, וייתכן שהמדריך צפר להם בצופר כשהן היו קרובות אלינו, או ששמעו את רעש המשאית."

הנאשם מציין, כי עד לבלימת החירום לא אמר לו רס"ב אזולאי דבר. הנאשם מציין, כי לא הבחין בתמרורי אזהרה, גם לא ברמזור. הנאשם מציין כי הוא בקי חלקית בתפעול הריאו, שכן לא הועברה לו הדרכה מסודרת. רס"ב אזולאי לא הזהיר אותו לפני התאונה אודות הולכי רגל. הוא היה עייף מהלילה הקצר שעבר

עליו, אך מסוגל לנהוג. הוא לא אמר על כך דבר לרס"ב אזולאי. הוא היה עירני מספיק. בעדות מאוחרת, ת/31, נשאל סמל אלטמרק, האם הוא או רס"ב אזולאי צפרו בסמוך לתאונה, מסר כי הוא לא זוכר, ואם אמר בעבר, זה היה לפי זיכרונו אז.

19. עד ההגנה מטעמו של נאשם מס' 2, מר ישראל דרנוב, ערך את חוות הדעת, ס/3. העד, ממנו ביה"ד התרשם עמוקות, עסק ועוסק כמפורט בחוות הדעת בשמאות רכב, ובהוראת נהיגה ונהיגה נכונה שנים ארוכות. בחוות הדעת, קובע העד בתמצית, כי הנתונים שעל פיהם בנה רנ"ג דרעי את חוות דעתו, אינם דווקא נתונים המיטיבים עם הנהג. העד מונה תרחישים חלופיים לקרות התאונה, אשר מוליכים למסקנות אחרות. העד סבור, כי התנהגותו של רס"ב אזולאי כמורה לנהיגה לקתה בטעויות חמורות:

"רצף השגיאות והטעויות של המורה, גרמו לסדרת מצבי החירום, אשר הסתיימו בתאונה הקטלנית, אשר הביאה למותה של הנפגעת. אין ספק, כי לנפגעת הייתה תרומה מכריעה להיווצרות חלק ממצבי החירום, עליהם היא שילמה בחייה. אולם, משבאים אנו לדון כיצד הייתה יכולה תאונה להימנע מבחינתם של היושבים בתא הנהג של המשאית, או אף לדיון מה היו הם יכולים לעשות כדי למנוע את התאונה, לא נותר אלא לקבוע כי: המורה שהתלמיד חסה בסמכותו, לא ביצע אף פעולת מניעה מקדימה, למעט צפירה, שהייתה בבחינת פעילות בלתי מספקת ומאוחרת מדי. התלמיד מנגד, שהיה מושפע וכבול, תחת סמכותיות המורה והנחיותיו, סמך עליו ולא ערער מעשית על פעולותיו ושיקוליו. הן, משום שהוא היה ניזון מהנחיות המורה שעליו הוא סמך, והן משום שלא היה לו הידע והניסיון להבין אם המורה שוגה, מטעה אותו, ומוליך את שניהם לקראת האירוע הנוראי."

בחקירתו הנגדית של בא כוחו של נאשם מס' 1, עמד העד על דעתו, כי גם תלמיד נהיגה, שהוא נהג משאית ותיק, תלוי תלות מלאה במורה הנהיגה, גם בקשר לאופן ההתנהגות בכביש. העד ציין:

"אני משוכנע שלו המורה לנהיגה היה אומר לו, שתסתובב שמאלה לתהום, או שאם הוא מפיל אנשים הוא לא היה מבצע, אבל כשמתקרבים להולכת רגל, המתקרבת לכביש, והיא ממתינה וממשיכה, ומורה הנהיגה לוקח פיקוד כל הזמן, והוא, מורה נהיגה שהוא איש קבע בכיר בדרגתו, יושב ומסביר, ואם הוא (מורה הנהיגה) לא מוצא לנכון להתערב, זה אומר בהגיון התלמיד

שלא צריך לעשות כלום. הנהג הוא נהג עם שנה רישיון, זהו לא נהג ותיק. אולי במושג של חייל זה נהג ותיק, אבל כנהג משאית, זה נהג טירון... אם הוא מגיע למצב שהוא רואה אוטובוס ממקום קרוב, אני מניח שהוא לא יתאבד לאוטובוס. אם הוא רואה אוטובוס ממרחק שנוי במחלוקת, הוא מצפה לתיקונים של מורה הנהיגה. במקרה הזה, ברור לגמרי למה הוא ציפה להתערבות של מורה הנהיגה. להנחיותיו וכשהמורה צפר בלבד, הוא הבין שכך צריך לנהוג."

(עמ' 116, 27- עמ' 117, 4).

העד ציין, כי ישנו הבדל מהותי, בין נהיגה במשאיות קלות, לנהיגה במשאיות כבדות, אם כי ייתכנו מקרים בהם ההבדלים מיטשטשים. העד עמד על כך, שהריאו הוא כלי רכב מיושן, בעל גלגל הגה גדול, רועש, בעל בעיות בשדה הראייה. העד ציין, כי להשקפתו הטעות הבסיסית הייתה, כי רס"ב אזולאי, יצא עם סמל אלטמרק לנהיגה בדרך עירונית, ובדרך בין עירונית סואנת, מייד בתחילת ההדרכה. העד ציין, כי להשקפתו התנהגות שני הנאשמים, כשלא עשו פעולות מיוחדות, כשהחלו המנוחה וחברתה לחצות, הייתה סבירה, וכי בשלב שהמנוחה פתחה בריצה, לא ניתן היה עוד לבלום את המשאית, והמדובר בתאונה בלתי נמנעת. בחקירתו הנגדית של התובע, ציין העד, כי הוא אינו בוחן תאונות דרכים, אולם יש לו ניסיון בחקירת ההיבט האנושי בתאונות דרכים ובעיקר במגזר הצבאי. העד ציין, כי להשקפתו, התנהגות המנוחה היא בלתי צפויה ובלתי הגיונית. העד ציין, כי במצב הדברים כשהמורה הבחין במנוחה ובחברתה חוצות. בהשתמש במינוח הצבאי המורה היה צריך לעבור ממצב נהיגה "בשגרה" למצב נהיגה "בכוננות", להוריד את הרגל מדושת התאוצה, לצפור, אך לא בהכרח לבלום. העד ציין, כי אמצעי המניעה האפקטיבי היחיד כאן הוא צפירה, שתרתיע את המנוחה וחברתה מלרוץ. העד ציין:

"לגבי נהג סביר, אני לא חושב שהוא יעצור, ולכן אני לא חושב שלהעביר את הרגל מדושת הגז לבלם אלא להרפות מדושת הגז, לצפור ולהיות בכוננות תגובה. מהעובדה שהמורה לא עשה זאת הוא נקלע למצב בו כשהגיב הייתה תגובתו מאוחרת מדי. במקרה שכזה המורה היה צריך לשבת "בכוננות ספיגה". הוא צריך "לחשוב גם עבור התלמיד", ולכן צריך לבצע תגובות יותר מוקדמות, גם כאקט הדרכתי, וגם כאקט בטיחותי. בעיקר כשהוא צריך ללמד ולהסביר לתלמיד מה הוא עושה ולמה. כל זה לוקח זמן ולכן צריך

לבצעם בהדרכה מוקדם יותר מאשר בנהיגה רגילה. ישנם דברים שמורה צריך לעשות ונהג רגיל לא." (עמ' 126, 30-33).

העד ציין, כי השתהותה של המנוחה באמצע החצייה הקרינה ביטחון על הנהגים שהתרשמו שהיא ראתה אותם. להשקפתו, תלמיד נהיגה לא יצפור, משום שהוא מחונך לכך שצפירה היא עבירה, והוא יחכה כי המורה יצפור. לשאלת הסניגור, ציין העד, כי הוא לא סבור שצפירה עשויה הייתה להבהיל את המנוחה. העד ציין, כי הצופר לא תמיד אפקטיבי למרות שבמקרה כזה הוא משוכנע כי הוא צופר. לעדותו של מר דרנוב, שהרשים את ביה"ד בידע המקצועי ובכושר הניתוח, ניתן ע"י ביה"ד משקל רב.

20. בין שני הנאשמים נערך עימות. בעימות מסר רס"ב אזולאי כי הזהיר את סמל אלטמרק מפני הולכות הרגל, וסמל אלטמרק הכחיש זאת. רס"ב אזולאי ציין, כי לא צפר ולא אותת למנוחה ולחברתה, וסמל אלטמרק חזר ואמר, כי רס"ב אזולאי צפר. סמל אלטמרק נשאל כיצד יכול היה למנוע את התאונה, והשיב: "אם הייתי, כאילו יותר זהיר ומרוכז, וגם הבחורות היו מסתכלות על הצד שלנו".

רס"ב אזולאי אינו יודע כיצד היה ניתן למנוע את התאונה, וכי הוא פעל כמיטב ניסיונו. סמל אלטמרק ציין, כי לדעתו בנסיעה ראשונה בריאו, לא צריך לנסוע במקום שיש בו אנשים ומכוניות.

21. בית הדין ערך ביקור במקום בו אירעה התאונה. יצוין, כי בין מועד קרות התאונה למועד הביקור, נעשו שינויים מסוימים בצומת. בית הדין התרשם, כי המדובר בכביש סואן למדי, שהוא כביש בין עירוני דו מסלולי, גם אם לא רחב מאוד. בצומת אין גם היום מעברי חצייה. בית הדין ערך נסיעה במשאית מסוג ראיו, דומה לזו המעורבת בתאונה. בית הדין התרשם, כי מכיוון נסיעת המשאית באירוע דגן, ישנו שדה ראייה פתוח של כמה מאות מטרים, המאפשר להבחין בתמרורים וברמזור (כפי שהיו מוצבים בעת התאונה). בית הדין התרשם מנסיעה (אך לא מנהיגה) בריאו. מדובר ברכב גדול ומסורבל, רועש מאוד, קשה לנהיגה, בעל הנדסת אנוש מיושנת מאוד, ובעל מגבלות בשדה הראייה.

ממצאים עובדתיים

22. זהו מכלול הראיות שבא בפנינו. חלקו עדויות של המעורבים והעדים לתאונה וחלקו ניסיונות לנתח בדיעבד, על בסיס ממצאים, את שהתרחש עובר לתאונה ובתאונה עצמה. חומר הראיות אינו הרמוני. בעניינים שונים יש בו גרסאות שונות, לעיתים מפי אותו עד עצמו- כך למשל בעניין האופן בו חצו המנוחה וחברתה את הכביש, מקום עצירתן, האם הזהיר רס"ב אזולאי את סמל אלטמרק כי ישן הולכות רגל וכן האם צפר רס"ב אזולאי לאזהרה. הבוחנים שבאו מטעם התביעה ניסו, כאמור, לעשות שחזור של קרות התאונה ולבדוק האם ניתן היה למנוע אותה. תרחישים אחרים ניסה לבנות מר דרנוב, מטעמו של הנאשם מס' 2.

23. מחומר הראיות עלה, ודומה כי אין ניתן להעלות מסקנה אחרת מן המקובץ, כי מן הרגע בו נכנסה המנוחה למסלול נסיעת המשאית, לא ניתן היה עוד לבלום את המשאית, בטרם תפגע במנוחה. מעדויות הנאשמים, עד הראיה שטיינר והגב' נולטה עולה, כי בשלב הזה המשאית הייתה קרובה מאוד למנוחה ולמרות שאז נקטו הנאשמים באמצעים לבלום את המשאית, לא היה לדבר תוחלת. התזה שהעלה בעניין רנ"ג דרעי, מבוססת על הנחות שונות, שאינן מתבקשות בהכרח ואין מקום להסתמך עליהן, מקום שישנן שלל עדויות המתארות את הדברים. (ואף זאת נעיר, כעולה מן המפורט לעיל, חוות דעתו של רנ"ג דרעי, בהיבט זה, הייתה לא מדויקת ולא הייתה עשויה בקפדנות). משכך, אין בהקשר זה חשיבות לשאלת מקום עמידתן המדויק של המנוחה וחברתה, עניין שבאו לגביו מספר גרסאות, ביניהן הבדלים דקים.

24. יש לשאול, אם כן, האם הייתה מוטלת על הנאשמים, או מי מהם, החובה לנקוט באמצעי זהירות בשלב קודם.

25. בעניין זה, התמונה העובדתית ברורה ממכלול העדויות. אין חולק, כי הנאשמים הבחינו באוטובוס העוצר בתחנה ובמנוחה ובחברתה יורדות ממנו ומתחילות בחציית המסלול הנגדי למסלול נסיעת המשאית, ממרחק ניכר, של כמה מאות מטרים. מרחק שלא היה חולק כי היה די בו כדי למנוע את התאונה. הדברים עולים מעדויות הנאשמים, מעדות הנהג שנסע אחרי המשאית ואף בית הדין התרשם מכך, באופן בלתי אמצעי, בביקורו במקום. מעדויות הנאשמים, שניהם, עולה כי בשלב זה הוריד סמל אלטמרק את הרגל מדוושית התאוצה ולדבריו אף בלם מעט. רס"ב אזולאי מוסר כי אף הוריד הילוך. שניהם מציינים, כי עשו כן

משראו את המנוחה וחברתה וכאמצעי זהירות מפני הפגיעה בהן. הנהג שנסע מאחור, מר ז'ק, מסר כי לא הבחין בפעולת בלימה, אולם בכך אין רבותא, שכן בפעולות של הורדת הרגל מן הדוושה והורדת הילוך, אין הוא יכול להבחין ומשלא דובר בהאטה דרמטית, אין מצופה ממנו כי יוכל לתת מידע מדויק על מהירות הרכב שנוסע לפניו. משכך, אנו מוצאים ליתן אמון בגרסה, כי בשלב הראשון האטו הנאשמים את מהירות נסיעת המשאית במידת מה.

26. האם הזהיר רס"ב אזולאי את סמל אלטמרק? בעניין זה נעוצה המחלוקת הרחבה ביותר בין השניים. רס"ב אזולאי עומד על דעתו, באופן עקבי, למן חקירתו הראשונה, כי התריע בפני סמל אלטמרק, כי המנוחה וחברתה עלולות לחצות את הכביש. סמל אלטמרק עומד על דעתו, מנגד, כי לא נאמר לו דבר. רס"ב אזולאי לא הותיר, לאורך עדותו בפנינו, רושם מהימן. גרסתו בבית הדין, בתוכה פנימה, היתה עדות מתפתחת. גם בעדויותיו בחקירה היו שינויי גרסאות, בינן לבין עצמן ובינן לבין עדותו בבית הדין. בעדותו בפנינו עשה רס"ב אזולאי כל שביכולתו כדי להרחיק מעליו אחריות, ובכלל זה בהעלאת תאוריות מפוקפקות, כאילו לא דובר בשיעור נהיגה, הוא לא שימש ממש כמורה לנהיגה באותו שלב, אשר לשאלה מדוע לא עשה שימוש בצופר, ועוד. התנהלותו כמורה, כעולה ממכלול העדויות, ובכך עוד ידובר להלן, הייתה רשלנית ואמרה זלזול וחוסר התעניינות. עדותו של הנאשם, סמל אלטמרק, מנגד עוררה רושם רהוט ועקבי. נטייתנו הינה ליתן אמון בדבריו ולהעדיף על גרסתו של רס"ב אזולאי. מנגד, סמל אלטמרק מציין כי האט מיוזמתו והדברים אינם מתאימים לרוח הכללית של גרסתו, לפיה, היה מרוכז ברכב בו נהג ומצבו היה כשל תלמיד הנתון למרות המורה. באיזון הדברים, אנו מוצאים להניח, לטובתו של רס"ב אזולאי, כי אכן הזהיר את סמל אלטמרק אודות המנוחה וחברתה, כשהבחין בהן.

27. האם צפר מי מהנאשמים לאות הזהרה? גם בעניין זה הגרסאות אינן אחידות, מר ז'ק, מר לחיאני, מר שטיינר והגב' נולטה מעידים כי לא שמעו צפירה. רס"ב אזולאי עצמו מעיד כי לא צפר ואף נותן טעמים, גם אם מפוקפקים, לתהייה מדוע לא צפר. רק סמל אלטמרק העיד בחקירה תחילה כי רס"ב אזולאי צפר, כשהמשאית התקרבה והמנוחה וחברתה עמדו על קו ההפרדה. בעדות נוספת סייג ואמר כי יתכן ורס"ב אזולאי צפר או שהמנוחה וחברתה הביטו לעברם בגלל רעש

המשאית. בעניין זה המסה של הראיות מצביעה על כך כי הנאשמים לא צפרו. עדותו של סמל אלטמרק בעניין זה ניצבת יחידה והוא עצמו מטיל בה ספק בהמשך. איננו רואים, לכן, לתת לה משקל ואנו קובעים כי השניים לא צפרו כדי להזהיר את המנוחה וחברתה.

28. סיכומם של דברים עד כאן- הנאשמים הבחינו במנוחה וחברתה יורדות מן האוטובוס ומתחילות בחציית הנתיב הנגדי. שניהם מעידים (רס"ב אזולאי בפה מלא וסמל אלטמרק, בשפה רפה יותר ותוך כדי התפתחות בחקירה נגדית) כי זיהו בשלב זה פוטנציאל למצב מסוכן. רס"ב אזולאי, כפי שהנחנו לעיל, אף הזהיר את סמל אלטמרק. בשלב זה דאגו להאט את מהירות הנסיעה במידת מה ולא עשו פעולה נוספת עד לרגע בו התפרצה המנוחה לכביש, אז נקטו בפעולות שלא היה עוד בהן כדי להועיל.

אחריות הנאשמים

29. האם חלה על נהג החובה לנקוט אמצעי זהירות כשהוא מבחין בהולך רגל חוצה את הכביש, בעודו במסלול הנגדי. באילו אמצעים עליו לנקוט. מה חובתו כלפי הולכי רגל הניצבים במרכז הכביש?

30. הכלל היסודי בעניין היחס של נהג לעוברי דרך נוסח בתמצית בע"פ 8827/01

ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל תק-על 2003(2), 3613, 3618 :

"הסדר החברתי ושיטת המשפט מניחים, כי השכל הישר ידריך נהגים בנהיגתם, לצפייה אימתית צפויה סכנה לעוברי דרך; וכך, משיעמדו על קיומה של סכנה ינקטו הנהגים אמצעי זהירות מוגברים במקום שתנאי הדרך מחייבים כי כך יעשו. עם זאת, לעיתים בוחר המחוקק שלא להותיר עניין זה לשיקול דעתו של הנהג, ורואה הוא לנכון להכתיב כללי התנהגות שהכל חייבים לציית להם."

(הכוונה בסיפא לתקנה העוסקת בהתנהגות לפני מעבר חצייה- ביה"ד)

31. הפסיקה קבעה עקרונות התנהגות נוספים בקשר להולכי רגל. עקרונות אלו נקבעו אגב דיון בפגיעה של נהגים בהולכי רגל החוצים במעבר חציה, אולם יפים הם, בשינויים המתחייבים גם לקשת רחבה יותר של מקרים, ואף לעניינינו.

32. כך, נקבע ברע"פ 7820/99 יהודה ג'אן נ' מדינת ישראל, תק-על 99(3), 765, 766 :

"בהתקרב נוהג רכב למעבר חצייה, עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר חצייה, עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכבו המתקרב; אולי ייטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך הרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל" ...

ברע"פ 558/97 רבקה מלניק נ' מדינת ישראל תק-על 98(2), 291, 293 נקבע:

"מהן הנסיבות להן צריך נוהג רכב ליתן דעתו בהתקרבו למעבר חצייה? עליו ליתן דעתו לכך, אם יש מי אשר מתכוון לחצות את הכביש במעבר החצייה; ואם כן - להתאים את מהירות נהיגתו למקרה של חצייתו את הכביש. במסגרת זו, וכדי לכבד את זכות הקדימה של הולך הרגל במעבר חצייה, עליו לצפות שזה ינסה לחצות את הכביש; שאולי לא יהיה ער לרכבו המתקרב; אולי ייטול על עצמו סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב; אולי יסמוך על כך שהרכב יכבד את זכות הקדימה שלו. עליו להתחשב גם באפשרות של התנהגות רשלנית מצידו של הולך הרגל."

בפרשת שטרייזנט נ' מדינת ישראל, בעמ' 3621. נקבע:

"... סבירותה של המהירות בנסיבותיו של כל מקרה תיקבע, בין השאר, בשים לב לחובה המוטלת על נהג להאט את מהירותו, ועל-פי הנדרש אף לעצור את רכבו בכל מקרה שבו צפויה סכנה להולכי רגל. כך הוא, במיוחד, שעה שנוהג ברכב מתקרב אל מעבר חצייה. על-פי נורמות אלו - הקבועות גם בתקנות 52 ו- 67(א) לתקנות התעבורה - תיקבע גם המהירות הסבירה שיש לנהוג בה ברכב לפני מעבר חצייה."

לאחרונה, ברע"פ 9426/03 ינון שעובי נ' מדינת ישראל תק-על 2003(4), 897, 898.

סוכמה ונשנתה ההלכה:

"פסיקת בית משפט זה בסוגיית החובות המוטלות על נהג בהתקרבו אל מעבר חצייה הנה ענפה ומצביעה באופן מפורש על הצורך לצפות את התנהגות הולך הרגל, אף אם זו רשלנית (ע"פ 558/97 מלניק נ' מדינת ישראל (לא פורסם)). כן, נפסק כי בכל מקרה של ספק בליבו של הנהג באשר לכוונת הולך הרגל,

עליו להפעיל שיקול דעתו לחומרה (רע"פ 6918/02 מנשה אחיה נ' מדינת ישראל (לא פורסם))"
(ההדגשות שלנו- ביה"ד).

33. לעניינינו, מקום שנהג מבחין בהולכי רגל יורדים מאוטובוס, רואה כי מתחילים הם בחציית הכביש, ומשמדובר בכביש בין עירוני סואן, בתמרוך המזהיר מפני הולכי רגל ובהיעדר מעברי חצייה או רמזורים, עליו, בראשונה לחדד את עירנותו ולקבוע, על פי הנסיבות, מהי מידת הסיכון, וכיצד יש לנהוג בו. כאן- כאמור, רס"ב אזולאי אבחן את המצב כמצב של סכנה ואף, כגרסתו, בחר להתריע בפני סמל אלטמרק, שגם הוא ראה במצב פוטנציאל של סכנה. בכביש דן, ישנה תנועה דו סטרית, מהירה, בהיות הכביש בין עירוני, ואין במרכזו שטח הפרדה בנוי. במצב דברים כזה על הנהג, שמבחין הוא בהולכי רגל שמגמתם חציית הכביש, לצפות כי יבקשו לחצות את הכביש מלוא רוחבו ולקחת בחשבון כי אין להם שטח בטוח להמתין בו בין מסלול למסלול. זהו מצב מאיים מבחינת הולכי הרגל, שעשויים לקבל החלטות לא שקולות. במצב דברים כזה, על הנהג לנקוט בכל אמצעי הזהירות שיאפשרו לו לבלום בבטחה בעת הצורך, ולעניינו, להאט באופן משמעותי מאוד את מהירות הנסיעה, עד כדי אפשרות לבלום. בנוסף, עליו להתריע בפני הולכי הרגל על התקרבותו בצפירה או איתות. עניין זה של צפירה אינו מובן מאליו ואינו חד משמעי, והוא תלוי נסיבות ר' ע/193/02 סמ"ר סער דהן נ' התובע הצבאי הראשי:

"... בסוגיה זו חלוקים הצדדים. התביעה סבורה, שהיה על המערער לצפור על-מנת לקדם פני הסכנה. מנגד, עמדת ההגנה היא, שלא הייתה כל חובה על המערער לצפור. השקפת הסנגוריה היא, כי בעניינינו, מקום בו מבוגר מצוי בקרבת ילד, וכאשר על-פי הראיות הילד הבחין בכלי הרכב ואף הביט לעברו בטרם חצה הכביש ? לא היה צורך בצפירה. יתר על כן, נטען, כי בהשמיעו קול צפירה, עלול היה המערער להגביר את הסכנה, שאחד הילדים ייבהל וינקוט צעד מסוכן, תרתי משמע... תזה זו אינה מקובלת עלינו. כפי שציינו עמיתי (בסעיף 34 לחוות דעתם), בנסיבות התחיבה הפעלת צופר כלי הרכב על ידי המערער על-מנת לקדם פני הסכנה הפוטנציאלית, ולהסב תשומת לב המבוגרים והילדים כאחת... שהערכאה קמא כבר נתנה ביטוי נחרץ להשקפתה: "הנאשם... לא עשה כל פעולה, הוא לא צפר, הוא לא הבהב עם האורות, הוא לא הזהיר, הוא לא בלם, דבר וחצי דבר לא נעשה על-ידי

הנאשם. הוא המשיך בנסיעתו, והפעם הראשונה בה 'התעורר', היתה

כשהילד החל לרוץ לתוך הכביש..."

(עמ' 9 לפסק הדין של הערכאה קמא).

...לא למותר הוא לציין, כי הדין עשיר בהתייחסות לצופר כאמצעי התראה (? warning instrument). יש שחובת הצפירה מובנת מאליה (ראו, למשל, ע"פ 450/74 ג'לי נ' מ"י, פ"ד ל (1) 214; ע/22/81 סמ"ר צלניק נ' התובע הצבאי הראשי ואח'). יש שהסוגיה של חובת הצפירה היא מורכבת (ראו לדעות השונות של השופטים בע"א 562/86 עזרא ואח' נ' סוסן, תק-על 595 (3)89)). להשקפתנו, בנסיבות העניין, במיוחד מקום שהנהג סבור, כבענייננו, כי הולכי הרגל אינם מודעים להתקרבותו, קמה חובה מובהקת לצפור. אמצעי זה, אין בו כל נזק או סכנה פוטנציאלית, ויכולה להיות בו רק תועלת למניעת הסכנה.

34. הדברים שהובאו לעיל, מביאים, בהצטברם, למסקנה כי בנסיבות האירוע הייתה מוטלת על הנאשמים, או מי מהם, (ועל כך יורחב בהמשך) לנקוט באמצעי זהירות רחבים בהרבה מאלה שננקטו. החובה לנקוט באמצעים החלה משהבחינו במנוחה וחברתה, וגם באחרים, יורדים מן האוטובוס והתגברו ככל שהתבררה כוונת החציה שלהן. בשלב בו החלו בחציה היה על המשאית להאט עד כדי אפשרות לבלום בבטחה ובצד הדברים להתריע, בצפירה. משלא נעשה כך- הופרה חובת הזהירות.

35. הסניגוריה הביאה, בין היתר, את פרשת ע"פ 61/82 דן נ' מדינת ישראל פ"ד לח(3) 101, 106-107. שם נקבע: "...אי-תנועה אינו מעבר חציה... המנוח לא היה בתהליך חצייתו של מעבר החציה כאשר הבחין בו המערער. הוא עמד על אי התנועה. חובתו של המערער כלפיו הייתה כאל הולך רגל העומד על שולי הכביש או על המדרכה. נהג חייב לצפות את האפשרות, שהולך רגל זה ירד לכביש ויחצה אותו, ולוא גם ברשלנות. אך במה דברים אמורים? כאשר בנסיבות העניין יש יסוד לחשש שכך יעשה. לא כן כאשר הולך הרגל אינו נותן כל סימן לכוונה כזו, וכשאין בנסיבות העניין מאומה שיוכל להעמיד את הנהג על כוונה כזו, כי אז אין הנהג חייב לצפות, כי לפתע ישנה הולך הרגל מטעמו ויקפוץ לכביש (ראה ע"א 184, 167/53, בעמ' 1436; ע"א 167/54, בעמ' 388; ע"א 536, 59/529). אין מחלוקת על קביעה זו, אך אין בה, כשלעצמה, כדי להועיל לנאשמים. ברע"פ 127/89, בש"פ 811/89 אלי הדדי נ' מדינת ישראל תק-על 89(3), 1587. הוטעם:

"הפרקליט המלומד מפנה תשומת הלב למה שנפסק בע"פ 61/82 (דן ניר נ. מדינת ישראל פד"י ל"ח (3) בעמ' 101) ומבקש ללמוד ממה שנפסק שם לטובת שולחו. באותו עניין היה המדובר בהולכי רגל שעמדו על אי הפרדה כאשר פניהם לחציית מסלול נסיעתו של הנהג. כשהתקרב אליהם, האט את מהירותו וכאשר ראה שהם עומדים ואינם מתכוונים לחצות, המשיך בנסיעתו ואז פרץ אחד מהם לכביש ונפגע... אינני רואה כיצד יכולים דברים אלו להושיע את המבקש. הנהג דהתם עשה שני דברים שהמבקש לא עשה: הוא האט מהירות נסיעתו ועקב אחרי הולכי הרגל ותנועותיהם. המבקש לא האט ואף הפסיק להסתכל על האישה הרצה במסלול השני. ריצתה של המנוחה חייבת הייתה לעורר בלבו של המבקש את החשש שמא לא תעצר על אי ההפרדה ותמשיך לרוץ אל תוך מסלול נסיעתו, כפי שאכן עשתה. בסופו של דבר, עניין לנו במבחן הישן של חובת הצפיה מראש. בנסיבות עניין זה נקבע על ידי שתי הערכאות שהמבקש לא עמד במבחן זה. זוהי קביעה עובדתית מובהקת ואין שום שאלה הלכתית מתעוררת כאן."

גם בעניינינו, היה על הנאשמים, או מי מהם, לצפות את כוונת החציה, והם, כאמור, עשו כך למעשה, כבר קודם לעמידת המנוחה וחברתה במרכז הכביש. לא זו אף זו, בתנאי הכביש דן, בהיעדר שטח הפרדה בכביש בין עירוני, הדברים קרובים הרבה יותר למצב של מעבר רצוף של כביש או של חציה במעבר חציה, מאשר למצב של המתנה, בטוחה יחסית, על שטח הפרדה.

36. האם אחראי רס"ב אזולאי לקרות התאונה? דומה כי בסופו של דיון לא הייתה עוד מחלוקת כי אם ימצא כי ישנה אחריות למי מנוסעי המשאית לקרות התאונה, לפחות רס"ב אזולאי צריך להימצא חייב. הדברים שנקבעו בהקשר זה ברע"פ 1199/90 אריה בזק נ' מדינת ישראל, תק-על 90(2), 1069, עמ' 1070, מדברים בעד עצמם:

"אם בעל רכב או מי שהרכב נמצא בשליטתו, יהא אשר יהא, מצווה להשגיח על דרך נהיגתו של הנהג ברכבו ולהקפיד שיקיים את דיני התנועה, על אחת כמה וכמה וביתר שאת חל כלל זה על מורי הנהיגה. מורי הנהיגה היוצאים לדרך כשתלמיד נוהג ברכבם, יתרון להם על בעל רכב בדרך כלל, ובשניים: האחד - כלי הרכב מצוייד במערכות כפולות הנותנות בידי מורה הנהיגה את

יכולת התגובה העצמית המיידית לסיכול עבירת תנועה באיבה. השני - מורה הנהיגה, כמצופה, אמור להיות בעל ידע וכישורים העולים על הממוצע, ובתור שכזה הוא חייב להצטיין בראייה חדה ואחראית על דרך נהיגת תלמידו. הרשויות המוסמכות, משהסמיכו אדם לשמש כמורה נהיגה איפשרו לו, את שאין מאפשרים לנהג מן השורה, ליתן את הגה כלי הרכב בידי טירון שעדיין חסר את הידע והכישורים המתאימים. מורה הנהיגה בעת השיעור חייב לשמש עין לתלמיד ויד מכוונת ובוחנת את אחיזתו הנכונה של התלמיד בהגה ואת השימוש הנאות במערכות הרכב כולן. משנוצרה העובדה שהרכב שנהג בו התלמיד הגיע למהירות נסיעה החורגת במידה ניכרת מן המותר, אחראי לכך בראש ובראשונה דווקא מורה הנהיגה, שלא הגיב כראוי, כפי שיכול היה להגיב, ומיד עם התהוות המעשה החריג. אין זאת, אלא שתשומת לבו לא היתה מרוכזת מספיק בנהיגתו של התלמיד ובנעשה בדרך.

וראה גם בשפ 6050/01 **יצחק בנגד נ' מדינת ישראל** [פדאור (לא פורסם) 01 (1) 411], עמוד 3):

"מורה לנהיגה הינו בבחינת "נהג" לצורך סעיף 47 לפקודה, שכן המתקנים המיוחדים המצויים ברכב הנהיגה מאפשרים למורה הנהיגה להשתתף בפעולת נהיגת הרכב ובשליטה על תלמידו."

משבאנו לידי מסקנה כי השולט במשאית הפר את חובת הזהירות ואין חולק, כי למורה הנהיגה השליטה במשאית, נמצא כי רס"ב אזולאי הפר את חובת הזהירות. מחלוקת לא הייתה על קיומו של קשר סיבתי בין התאונה למוות או על מוות המנוחה עצמו. לפיכך, מורשע רס"ב אזולאי בעבירה המיוחסת לו.

37. אשר לאחריותו של סמל אלטמרק- שלוש הן הקטגוריות האפשריות לקביעת אחריותו של תלמיד נהיגה. בקצה האחד מצויה הקביעה שבהמ' 461/74 **אליעזר וייס נ' מדינת ישראל**. פ"ד כט(1), 83, 84-85:

"אין בכך ולא כלום שהמבקש היה בשעת התאונה מתלמד שנבחן. גם מתלמד כזה, כאשר הוא מצטרף אל המשתמשים בכביש, חייב לנהוג כמוהם ואין הוא נהנה מכל פטור ומכל חסינות."

מן הקצה השני מצויה הדעה לפיה תלמיד הנהיגה, בעת שיעור אינו, אלא כעין מריונטה חסרת שיקול דעת המובלת על ידי המורה ואין עליו חבות לרשלנות בנהיגתו. סמוך לדעה זו מצויה דעתו של מר דרנוב. להשקפתו, שמצאה ביטוי נרחב

בעדותו ובחוות דעתו, על התלמיד מוטלת אחריות במצבי קיצון, בהם ברור לכל בר דעת כי עליו לנקוט באמצעי זהירות. במצבים שאינם ממין זה, אין על התלמיד אחריות, והוא, כל כולו, נתון לשליטת רבו. בין לבין, ניתן לחשוב גם על קטגוריה אמצעית, שאינה מדברת במושגים מוחלטים, אלא היא יחסית, ולוקחת בחשבון את נסיבות העניין. שקילת נסיבות העניין, צריכה להביא, במסגרת קביעת מדיניות משפטית, לקביעה קונקרטית, האם התרשל התלמיד או שמא עמד בסטנדרט הזהירות שהיה מוטל עליו, באותו הצבר נסיבות קונקרטי. בין הנסיבות שיש לקחת בחשבון, לפי השקפה זו- מידת הכשרתו של התלמיד, התנהגותו של המורה כלפיו, מידת הכרתו את הדרך ואת הרכב בו הוא נוהג, התדרוך שקיבל לפני הנסיעה ומידת הפיקוח של המורה במהלך הנסיעה וטיב והיקף ההתרשלות שהביאה לתאונה.

38. להשקפתנו, הגישה הראויה היא אותה גישת בנייים. השינויים החוקתיים ובעקבותיהם השינויים החקיקתיים וההלכתיים, אותם יודע המשפט הישראלי, במיוחד המשפט הפלילי, בשנים האחרונות, הכניס לספקטרום השיקולים שיקולי יחסיות ומידתיות. על כן- קשה להניח כי הקבוע בפסק דין וייס (שלא צוטט מאז הינתנו, למיטב בדיקתנו)-, שריר וקיים היום. גם אפשרות הקצה השניה, אינה לוקחת בחשבון את נסיבותיו הקונקרטיות של כל מקרה וגם היא מחזיקה בהשקפה קטיגורית, שאין בה יחסיות.

39. אם ניישם את המודל האמצעי על עניינו נמצא, מצד אחד, נהג משאית בעל ניסיון לא מועט בנהיגה ברכב ובמשאית שמשקלה עד 15 טון, שעמד על הסכנה הפוטנציאלית שבחציית הולכות הרגל, הוזהר, ובתאונה שלא אירעה דווקא בגלל חוסר מיומנותו בנהיגת הרכב בו נהג. מאידך, המדובר בפעם הראשונה בו נהג סמל אלטמרק במשאית מסוג ריאו, שאין חולק שהיא משאית שונה בתכלית מן המשאיות בהן נהג קודם, קשה בהרבה לנהיגה ולשליטה. אין חולק, כי הכשרתו של הנאשם בנהיגה בריאו, עובר לתאונה הייתה הכשרה חסרה וכי נהג בריאו, עד לתאונה, וכאמור, לראשונה בחייו, פרק זמן קצר ביותר, הנמדד בדקות. סמל אלטמרק לא קיבל הדרכה של ממש במהלך הנסיעה וכדבריו, היה מרוכז באופן הנהיגה.

40. אין ספק, כי המדובר בקבוצות שיקולים מתנגשות המחייבות הכרעה ביניהן. ההכרעה תהיה פרי, כאמור, של קביעת מדיניות משפטית. במסגרת קביעת המדיניות צריך יהיה לקחת בחשבון את האינטרסים שעליהם מבקשים להגן, וביניהם הדאגה לשלומם של עוברי דרך, מידת הביטחון שצריכה להיות ללומדי נהיגה, כדי שיטיבו ללמוד ולקבל מיומנות, כמו גם שיקולי צדק.

41. התלבטנו בעניין לא מעט. בסופו של דבר באנו לידי מסקנה, כי ידם של השיקולים התומכים באי הטלת אחריות על הנאשם צריכה להיות על העליונה. להשקפתנו, אין ניתן לצפות, מנהג, מיומן ככל שיהיה, לרמת נהיגה זהירה שהפרתה בת עונשין, מקום שהוא נוסע, לראשונה בחייו, ללא הכשרה מינימלית, ובתנאי דרך אמיתיים ולא קלים, בכלי רכב מיושן, שונה בתכלית ממה שהכיר וקשה לשליטה ולנהיגה. במצב דברים קונקרטי זה טבעי כי מלוא או, למצער, מירב, שימת הלב של הנהג נתונה לשליטה ברכב ולא בדרך. לנהג - התלמיד, יש ברגיל נטייה להסתמך על שיקול דעתו של המורה, שהוא בר אסמכא באותה העת. נטייה זו חזקה הרבה יותר במקום שאינו שולט שליטה הקרובה לאופטימלית ברכב. גם אם נתן הנהג את דעתו למצבי סכנה בכביש, עדיין, בהצבר הנסיבות הקונקרטי, סביר היה כי יצפה להנחיות קונקרטיות מן המורה. הדברים יפים תמיד בין תלמיד נהיגה ומורה ויפים הם שבעתיים מקום בו נדרשות פעולות דרסטיות, שתלמיד נהיגה, מדרך הטבע, חושש לעשות על דעת עצמו והוא נשען בעניין זה על המורה. כשמדובר בנסיבות של נהיגה קשה, ברכב לא מוכר ומסובך, מקבלים הדברים חיזוק נוסף. באזהרה סתם, כזו לה טוען רס"ב אזולאי. ניתן היה לשקול הטלת אחריות גם על סמל אלטמרק, לו היה מקבל הנחיות קונקרטיות ומספקות.

42. על כן, ראינו לקבוע כי בנסיבות העניין, שפורטו בהרחבה לעיל, רשאי היה סמל אלטמרק שלא לפעול כנדרש, אלא בהנחיית רס"ב אזולאי. משכך, לא הפר את חובת הזהירות ואין להרשיעו באשמה המיוחסת לו. סמל אלטמרק מזוכה, אפוא מן המיוחס לו.

• ניתנה היום, טז' באב התשס"ד (03.08.04), והודעה בפומבי ובמעמד הצדדים.

שופט

שופט

אב"ד

גזר - דין

הנאשם, רס"ב שלום אזולאי הורשע, כעולה מהכרעת הדין, בעבירה של גרימת מוות ברשלנות. נסיבות העבירה וטעמי ההרשעה פורטו בהרחבה בהכרעת הדין. כאן, נאמר בתמצית, כי הנאשם שימש כמורה צבאי לנהיגה. ביום התאונה, 26/11/00 נסע לצידו של התלמיד, סמל אלטמרק, בשיעור נהיגה במשאית ריאן. קבענו בהכרעת הדין כי הנהג לא הוכשר כראוי לנסיעה וכי לא נקט במועד באמצעים מספקים כדי למנוע את התאונה. המשאית פגעה במנוחה, ליאוני (לאה) ואן גלדר ז"ל וגרמה למותה. הוספנו וקבענו כי האחריות לקרות התאונה חלה על הנאשם, שבידו הייתה השליטה האמיתית ברכב וראינו שלא להטיל אחריות פלילית על הנהג עצמו.

הנאשם, מדריך נהיגה במקצועו הצבאי שרת בשרות קבע שנים ארוכות ופרש לגמלאות בשנת 2002. באה בפנינו שורת עדים, חבריו ומפקדיו של הנאשם מתקופות שונות בשירותו. כולם גמרו את ההלל על הנאשם, על מסירותו, מקצועיותו ודרכיו הטובות. למדנו כי מצבו הכלכלי קשה והאירוע גרם לו גם למצב נפשי קשה.

התביעה עתרה לגזור לנאשם עונש מאסר בפועל, פסילה ממושכת, עונשים מותנים והורדה בדרגה. הסניגור ביקש להסתפק בעונש מאסר בעבודה צבאית ובפסילה מתונה.

התנהגותו של הנאשם, מתחילת הנסיעה ועד קרות התאונה, לקתה, כעולה מהכרעת הדין, בקהות חושים, בהתייחסותו לכישוריו של הנהג, למידת הסכנה שטמונה ברכב הקונקרטי ולתנאי הדרך עובר לתאונה. התנהגותו זו בולטת בחומרתה נוכח תפקידו וניסיונו רב השנים. תוצאת הדברים - מותה הטראגי של אישה צעירה.

הנאשם, איש נורמטיבי, שעבר שרות צבאי ארוך ומוצלח ונסיבותיו האישיות לא קלות, איבד גם הוא את עולמו ברגע.

מלאכת הענישה בנסיבות כאלה אינה קלה. במציאות ימינו, כשהכבישים הפכו לשדה קטל, שומה ליתן משקל בכורה לשיקולי ההרתעה. על כן, נוהגים בתי המשפט ובתי הדין הצבאיים לגזור עונשים מכבידים, של מאסר ופסילה, במקרים בהם נגרם מותם של עוברי דרך כתוצאה מנהיגה רשלנית.

גם כאן, סבורים אנו כי ראוי הנאשם לעונשים מכבידים. ראינו לקחת בחשבון את נסיבותיו של הנאשם ושירותו הטוב ולגזור לו עונש מאסר שחלקו בעבודה צבאית. ראינו

גם לגזור לו עונש פסילת רישיונות משמעותי. נוכח טיבה של העבירה, שירותו הטוב של הנאשם ומכלול העונשים שיגזרו לו, ראינו שלא לפגוע בדרגותיו.

לאחר ששקלנו כלל הנסיבות אנו גוזרים לנאשם:

1. שישה (6) חודשי מאסר לריצוי בפועל. שני חודשים וחצי (2.5) מהם ירוצו בכליאה. היתרה תרוצה בעבודה צבאית, בתנאים שהומלצו ע"י הממונה בחוות דעתו, במזי 23. הנאשם יתייצב לתחילת רצוי עונש המאסר ביום 8.3.05, עד השעה 10:00, בבסי"כ 396 בעתלית. לאחר סיום ריצוי פרק זה יתייצב הנאשם, ביום 1.6.05 עד השעה 10:00, אצל רמ"ד שיקום במקמצ"ר, לתחילת רצוי עונש המאסר בעבודה צבאית.
2. 12 (שנים עשרה) חודשי מאסר על תנאי למשך שנתיים (2), שלא יעבור עבירה בה הורשע.
3. חמש (5) שנות פסילת רישיון נהיגה צבאי ואזרחי, בפועל. מניינם מיום 8.3.05.
4. חמש (5) שנות פסילת רישיון נהיגה צבאי ואזרחי על תנאי לשנתיים (2), שלא יעבור עבירה בה הורשע.

לטעמנו יש לבחון את כשירותו של הנאשם ללמד נהיגה, נוכח נסיבות ההרשעה. אנו מורים כי עותק מפקס הדין יועבר למפקד סמכות רישוי צה"ל, אשר מתבקש להעבירו לגורם הממונה במשרד התחבורה על רישוי הוראת נהיגה.

לבקשת הנאשם יוכל הנאשם, עד המועד שנקבע לתחילת ריצוי המאסר בכליאה, להודיע למזכירות בית הדין כי אין הוא מעוניין בריצוי חלק מהעונש בעבודה צבאית. או אז ירצה את כל עונש המאסר שנגזר לו בכליאה ממשית ברצף, החל מ- 8.3.05.

• זכות ערעור תוך 15 יום.

• ניתן היום, כ"ט בשבט התשס"ה (8.2.05), והודע בפומבי ובמעמד הצדדים.

שופט	שופט	אב"ד
העתק נכון מהמקור בניטה רויטל, רס"ן ק ב י " ד		

חתימת המגיה:

ש.ע.